

MESTRADO INTEGRADO  
ARQUITETURA

# Vila Nova de Santo André: uma cidade à procura de identidade

Raquel Pereira de Freitas Farto da Silva

**M**  
2019



**Vila Nova de Santo André: uma cidade à procura de identidade**

Raquel Pereira de Freitas Farto da Silva





**Vila Nova de Santo André: uma cidade à procura de  
identidade**

Raquel Pereira de Freitas Farto da Silva

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura apresentado à  
Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto

**Orientador**

Professor Doutor Álvaro António Gomes Domingues

**FAUP**

**2019**



*“The city is only one element within an economic, social,  
and political complex which constitutes the region.”*

**(Le Corbusier)**



## AGRADECIMENTOS

Ao professor Álvaro Domingues pela orientação prestada e pelo auxílio na abordagem a este estudo.

À Professora Carla Garrido pelo apoio dado numa fase fundamental, onde foi necessário uma reformulação da presente dissertação.

À professora Helena Fontinha, pelo tempo e atenção prestados, pelos vastos conselhos e auxílio fundamentais na realização desta dissertação.

Aos meus pais pelo apoio incondicional durante este ciclo de estudos, pela dedicação e ajuda para que a realização desta tese fosse possível.

À minha irmã pelas horas dedicadas e motivação transmitida, sem a qual não teria conseguido alcançar muitos dos objetivos estabelecidos, tanto ao longo deste percurso, como nesta reta final.

À Janelle pelo apoio e motivação dada, os quais revelaram-se fundamentais para a conclusão desta dissertação.

À Câmara Municipal de Santiago do Cacém e à Junta de Freguesia, no auxílio à pesquisa documental, nomeadamente ao urbanista João Pedro Godinho, pela documentação facultada.

A muitos dos que contribuíram para a reunião de um vasto conjunto de documentos, não facilmente acessíveis, nomeadamente a professora Maria Noémia Pires e à socióloga Ana Filipa Oliveira.





## ÍNDICE |

AGRADECIMENTOS ..... 3

ÍNDICE ..... 5

ABSTRACT..... 9

RESUMO..... 11

INTRODUÇÃO..... 13

**PARTE I | EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL E MODELOS DE  
CRESCIMENTO ..... 17**

    CAPÍTULO 1 | Teoria dos Polos de Crescimento | François  
    Perroux..... 19

    CAPÍTULO 2 | *Fos sur Mer* ..... 23

    CAPÍTULO 3 | Milton Keynes..... 27

**PARTE II | VILA NOVA DE SANTO ANDRÉ.....33**

    Capítulo 1 | Planos e Processos de edificação .....35

    Capítulo 2 | Estrutura e Território .....55

    Capítulo 2.1 | Gabinete da Área de Sines.....57

    Capítulo 2.2 | Toponímia .....63



CAPÍTULO 2.3   Traçado e Malha Urbanos.....	69
CAPÍTULO 2.4   Evolução da cidade.....	73
Capítulo 3   Projeção Futura da Cidade.....	83
CAPÍTULO 3.1   Área de Reabilitação Urbana.....	83
CAPÍTULO 3.2   Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano.....	91
CAPÍTULO 4   Espaço Social.....	99
<b>PARTE III   RELAÇÕES NO <i>HINTERLAND</i> ALENTEJANO ...</b>	<b>105</b>
CAPÍTULO 1   A Posição e Relevância da “Cidade Nova” no <i>Hinterland</i> Alentejano .....	107
CAPÍTULO 2   Estratégia .....	115
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>123</b>
<b>LISTA DE ACRÓNIMOS .....</b>	<b>129</b>
<b>REFERÊNCIAS ICONOGRÁFICAS .....</b>	<b>131</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>141</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>151</b>



## **ABSTRACT**

This dissertation intends to study the city of Vila Nova de Santo André, a city planned from scratch in the final half of the 20th century and that, in the four decades of its existence, suffered many misfortunes. The interest for the reflections about this particular city lies in two sides: the unique nature of the city in the national panorama and the familiarity with the city by residing in this town for half of its existence.

Through extensive research about the city in study and other examples of cities built during the 20th century and from various studies about urban growth, we intend to document the processes that materialized during its development since its idealization to the projects planned for the future.

We also consider the brief study of the territory to where the city belongs as very significant, as it integrates a system that promotes relationships that are, direct or indirectly, relevant for its constitution and functionality: hinterland.

**Keywords:** new city, urban agglomeration, urban planning, Gabinete da Área de Sines (GAS), hinterland, industrial complex.



## RESUMO

A presente dissertação pretende estudar a cidade de Vila Nova Santo André, uma cidade planeada de raiz na segunda metade do século XX e que, nos poucos anos da sua existência, sofreu vários reveses. O interesse pela reflexão sobre esta cidade em concreto advém por um lado da sua singularidade no panorama nacional e, por outro, da familiaridade e vivência durante largos anos na mesma.

Através de uma pesquisa documental, tanto da cidade em estudo, como de outros exemplos de cidades edificadas no século XX e de estudos de crescimento urbano, pretendemos documentar os processos realizados ao longo do seu desenvolvimento, desde a sua idealização, aos planos e projetos previstos para o futuro.

Consideramos também bastante pertinente, o estudo breve do território ao qual a cidade pertence, pois esta integra um sistema que promove relações que, direta e indiretamente, são relevantes para a sua constituição e funcionamento – *hinterland*-.

**Palavras-Chave:** cidade nova, aglomerado urbano, planeamento urbano, Gabinete da Área de Sines (GAS), *hinterland*, complexo industrial.





## **INTRODUÇÃO**

### **Objetos de Estudo:**

- Vila Nova de Santo André;
- *Hinterland* Alentejano.

### **Objetivos:**

O presente estudo tem como elemento de destaque a cidade de Vila Nova de Santo André, uma cidade planeada de raiz, à imagem dos métodos modernos de planeamento urbano e sistemas ideológicos da segunda metade do século XX. Consideramos, assim, que esta constitui um elemento de estudo extremamente interessante, do ponto de vista urbanístico.

Assim, um dos objetivos da dissertação é a análise da evolução desta cidade, através do estudo da sua história, da sua estrutura e dos diversos processos e projetos idealizados, realizados e por realizar.

A cidade em estudo localiza-se numa região, na qual as relações de proximidade entre concelhos são bastante relevantes, sendo que cada um tem uma maior valência associada, que colabora no bom funcionamento dos restantes. Deste modo, consideramos importante a breve análise destas relações, procurando averiguar quais as relações estabelecidas neste território e quais os contributos da cidade para este esquema territorial.

### **Metodologia:**

Aquando do planeamento do novo aglomerado urbano,

a escassez de exemplos físicos de urbanização a esta escala em Portugal e a falta de antecedentes neste espaço, constituiu um grande desafio para os que a projetaram. Consideramos, portanto, importante a análise de alguns exemplos físicos e teóricos de esquemas de urbanização, que representaram importantes referências na base do seu planeamento.

A edificação da cidade iniciou-se num período conturbado, no qual ocorreram diversos acontecimentos que afetaram profundamente o projeto, o que exigiu que a cidade se adaptasse às constantes alterações, nomeadamente, a nível político e económico – crise petrolífera, queda do Estado Novo e extinção do Gabinete da Área de Sines -, factos que se traduziram em modificações perante o projeto inicial. Pretendemos, assim, compreender, de que forma os vários processos influenciaram o desenvolvimento da cidade.

Vila Nova de Santo André constituiu, portanto, um grande desafio urbanístico e os diferentes processos que a cidade atravessou fazem com que esta represente um exemplo único a nível nacional.

Um dos temas presentes é também a procura de “raízes” e identidade da cidade, tratando-se de uma cidade planeada e estruturada num local sem história, esta carece de vários elementos importantes para a caracterização e identidade de uma cidade. Abordaremos, então, brevemente as relações sociais que têm contribuído para a definição deste espaço.

Vila Nova de Santo André pertence a um esquema territorial que comunica com os concelhos próximos (em especial com Sines e Santiago do Cacém), estabelecendo-se

“pontes” muito relevantes. Pretendemos, assim, analisar estas relações nos diferentes setores e observar quais os contributos da cidade para a região.

Em suma, o propósito da presente dissertação é, pois, a realização de um estudo sobre esta zona do país, com o intuito de compreender este microcosmos urbano tanto a nível territorial como, de forma breve, no âmbito social. Pretendemos, portanto, identificar os problemas que nele persistem ao longo das décadas, os obstáculos que conseguiu ultrapassar e as relações presentes nesta região.



PARTE I | EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL E MODELOS DE  
CRESCIMENTO



## CAPÍTULO 1 | Teoria dos Polos de Crescimento | François Perroux



Figura 1 - Growth Poles Theory.

O economista, François Perroux, desenvolveu a teoria dos polos de crescimento em 1955. A teoria de Perroux teve como referência o espaço económico abstrato, um conceito que o mesmo desenvolveu em 1950<sup>1</sup> e que argumenta que “Growth does not appear everywhere at the same time; it appears at points or poles of growth with varying intensity; it spreads along various channels and with differing overall effects on the whole economy”<sup>2</sup>.

Segundo o economista, o polo de crescimento está relacionado com uma atividade económica central, normalmente uma indústria “motor”<sup>3</sup>, que ocupa uma determinada localização e que funciona em conjunto com outras atividades económicas com ela relacionadas, formando um complexo industrial que trabalha em conjunto. O complexo origina, posteriormente, um desenvolvimento da região onde se encontra e, conseqüentemente, promove uma melhoria na qualidade de vida dessa região.<sup>4</sup>

O autor considerava, ainda, que a atividade central deste sistema devia ser inovadora, pois a inovação seria crucial

1 Parr, J. B. (1999). *Growth-pole Strategies in Regional Economic Planning: a retrospective view. Part I: origins and advocacy*. In (volume 6) *Urban Studies* (pp. 1195-1215). Glasgow: Sage.

2 Perroux, F. (1970). *Regional Economics* (D. L. McKee, R. D. Dean, W. H. Leahy, Trad.). Nova Iorque: Free Press. (1955).

3 Dobrescu, E. M. & Dobre, E. M. (2014). *Theories Regarding the Role of the Growth Poles in the Economic Integration*. In *Procedia Economics and Finance* (pp. 262-267). Elsevier.

4 Plummer, P. & Taylor, M. (2000). *Theories of local economic growth (part 1): concepts, models, and measurement*. In (volume 33) *Environment and Planning* (pp. 219-26). Great Britain: Pion.

para o desenvolvimento económico.<sup>5</sup>

A teoria de Perroux atingiu o seu auge na segunda metade do século XX, nos anos 50 e 60, sendo aplicada em políticas regionais de muitos países europeus. Foi usada como referência para desenvolver regiões menos desenvolvidas<sup>6</sup>, que (com a implantação de indústrias propulsoras) tentavam equilibrar o país, tornando a região escolhida mais desenvolvida.<sup>7</sup>

A teoria de Perroux recebeu bastantes críticas, afirmando que o autor baseava o crescimento de uma região, nas relações entre a atividade económica central e as restantes. Numa resposta a essas críticas foi sugerido que se alterasse a forma de pensar e que se abordasse a temática de uma forma distinta.<sup>8</sup>

Assim, a indústria central, “contributes to the prosperity of all the surroundings firms through increased flows between suppliers and customers, and contributes also to an increase of activity in the tertiary sector because of the new incomes they generate. They also attract new enterprises to take advantage of new marketing and production facilities”.<sup>9</sup>

Em suma, a teoria dos polos de crescimento foi bastante relevante para a história do urbanismo, sendo que expressa uma procura pelo ordenamento do território, através da implantação

---

5 Wojnicka-Sycz, E. (2014). *Growth Pole theory as a Concept Based on Innovation Activity Development Knowledge Diffusion*.

6 Böventer, E. (1976). [Review of the book: *Growth Pole theory and Economic Development*, by F. A. Buttler. Trad. J. Cuthbert-Brown]. *Regional Economics*. In (volume 14) *Journal of Economic Literature* (pp. 528-50).

7 Mendel Univeristy [Growth Pole Intro] Brno.

8 Campbell, J. (1974). *A Note on Growth Poles*. In (volume 5) *Growth and Change* (pp. 43-45).

9 Davin, L. E. (1969). *The Structural Crisis of a Regional Economy. A Case Study: the Walloon area*. In *Backward Areas in Advanced Countries* (pp. 113-143). International Economic Association.



de novas potências, que promovem o desenvolvimento da região. Perroux identificou três componentes essenciais para a sua teoria: a importância da fixação de uma indústria de base, a qual irá, conseqüentemente, promover a fixação de outras indústrias, o que se traduz num desenvolvimento a nível macro da região.

Embora a Teoria de Perroux tenha tido maior importância nos anos 50 e 60 no resto da Europa, esta surge nos anos 70 em Portugal, numa época em que o país procurava um ordenamento territorial. Assim, com a intenção de criar uma nova polaridade a Sul, de forma a promover o desenvolvimento dessa região, a zona do litoral alentejano foi selecionada para a fixação de uma “indústria de base” que pretendia promover a fixação de outras indústrias e, conseqüentemente, auxiliar no desenvolvimento regional.





subdesenvolvida e pouco industrializada, estando o Norte de França, em especial Paris e os seus arredores, bastante desenvolvidos, o que constituía uma disparidade no território francês.<sup>13</sup>

Em 1965, o Governo francês tomou a decisão de implantar instalações no porto de Marselha que permitissem receber navios de grande porte, criando uma entrada para a Europa do Mediterrâneo. O plano representava, portanto, uma grande aposta no desenvolvimento da Europa Ocidental e do Mediterrâneo.

O projeto visava, também, criar uma zona de desenvolvimento urbano que conseguisse desenvolver a região sul do país e colocasse a economia francesa na competição internacional.<sup>14</sup> O plano surgiu, assim, com dois propósitos:

- Complementar as instalações do porto de Marselha, de forma a adaptá-lo de acordo com as novas condições de tráfego marítimo, nomeadamente, para a receção de navios de grande porte;
- Atenuar a drástica diferença entre o Norte e o Sul do país (em termos de desenvolvimento e industrialização), tornando o sudeste de França numa região mais desenvolvida e industrializada.<sup>15</sup>

Os fatores de localização do complexo portuário e industrial revelaram-se bastante importantes. Era necessário

encontrar um espaço desafogado, perto da costa marítima,

<sup>13</sup> idem

<sup>14</sup> Beau, J. P., Ferrier, J.P, Girard, N. & Richez, J. (1978). *Fos-sur-Mer: un espace clé pour la compréhension des changements de la société français*. In (volume 4) *Méditerranée* (pp. 27-44) Aix-en-Provence.

<sup>15</sup> Joly, J. & Chamussy, H. (1969). *Géographie du futur engagé: le port industriel de Fos-sur-Mer*. In (volume 57) *Revue de géographie alpine* (pp. 831-848). Grenoble.

com recursos energéticos e matérias-primas (que auxiliassem o complexo) e cujas deslocações fossem acessíveis para o todo o território francês e para a Europa.<sup>16</sup>

Surgiu, assim, a possibilidade de implantar o novo complexo em Fos-sur-Mer, pois esta cidade apresentava características que respondiam às necessidades do projeto. Os atributos de Fos levaram à rápida aprovação do plano.<sup>17</sup>

O plano visava ser o maior complexo industrial-portuário de França e um dos maiores do mediterrâneo. Apresentava três grandes ambições:

- À escala local, pretendia-se reconverter o porto de Marselha, que até à época servia de apoio às colónias, implantando um porto, cujo enfoque seria os setores industriais e comerciais, à escala europeia;
- Equipar o território francês de indústrias siderúrgicas localizadas perto da costa, de forma a receber navios internacionais por via mediterrânea.
- Criar um centro de crescimento (baseado em indústrias siderúrgicas, petroquímicas e eletroquímicas), numa das oito metrópoles de equilíbrio, anteriormente mencionadas, de forma a incitar uma dinâmica industrial no sudeste Francês, colocando o país no mercado mundial de trocas por via marítima.<sup>18</sup>

---

O projeto previa, então, a construção de três grandes

16 idem

17 idem

18 Garnier, J. & Zimmermann, J. (2006). *L'Aire Métropolitaine Marseillaise et les Territoires de l'Industrie*. In (volume 8) *Géographie, Économie, Société* (pp. 215-238).

unidades industriais, nomeadamente uma central térmica, uma indústria siderúrgica e uma indústria de regaseificação. A região estava bem equiparada de redes ferroviárias, possuindo, também, um aeródromo. Contudo, as ligações por via terrestre (para veículos automóveis) eram poucas e insuficientes, sendo, portanto, necessário aumentar as autoestradas existentes, de forma a facilitar o transporte para o resto da Europa, em especial para Itália.<sup>19</sup>

No início da década de 70, Portugal tinha um desenvolvimento fixado em Lisboa e no Porto, sendo, portanto, necessário desenvolver a região Sul do país. O projeto do porto e complexo industrial de Sines foi promover um número elevado de postos de trabalho, o que auxiliou à fixação e concentração populacional na região. Assim, à semelhança do sucedido na região de Marselha, com a “chegada” de uma vasta massa demográfica foi necessário estabelecer condições para albergar os operários das novas indústrias e o seu agregado familiar, surgindo, então, o plano para a Cidade Nova.

---

19 Joly, J. & Chamussy, H. (1969). *Géographie du futur engagé: le port industriel de Fos-sur-Mer*. In (volume 57) *Revue de géographie alpine* (pp. 831-848). Grenoble.

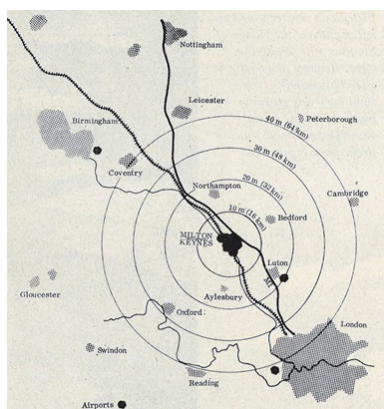
### CAPÍTULO 3 | Milton Keynes

Em 1946, o Parlamento Britânico aprovou o *New Towns Act*, um programa que permitia ao governo definir áreas para a edificação e desenvolvimento de novas cidades.<sup>20</sup>

O plano para Milton Keynes surge na fase pós segunda guerra mundial<sup>21</sup>, num período onde em Inglaterra se assistia à terceira geração do movimento cidade-jardim. Os arquitetos envolvidos no projeto foram Llewelyn Davies, Fred Roche e Derek Walker.<sup>22</sup>

A cidade em estudo é parte integrante da terceira geração do movimento cidade-jardim, nesta verificou-se uma alteração na forma de pensar as cidades, como resultado da domesticação do automóvel, facto que permitiu projetar, novamente, cidades mais dispersas (à semelhança das cidades da primeira geração do movimento).<sup>23</sup>

Com a terceira geração do movimento deixou de se seguir uma abordagem na qual as novas cidades visavam libertar a população predominante nos grandes centros urbanos, deixando também de se optar por locais sem precedentes para as suas edificações.<sup>24</sup>



**Figura 3** - Localização de Milton Keynes relativamente às infraestruturas e centros urbanos próximos.

Com as alterações apresentadas no *New Towns Act* (1965), as novas cidades deveriam relacionar-se com uma

política de desenvolvimento regional, numa procura por um

20 Milton Keynes Development Corporation. (2013). *The Plan for Milton Keynes* (ed.1). Nova Iorque: Routledge.

21 Parliament. (n.d.). *Living Heritage. Improving Towns: New Towns*.

22 Barba, F. G. (2014). *La nueva ciudad de Milton Keynes*.

23 idem

24 Merlin, P. (1980). *The New Town Movement in Europe*. In (volume 451) *Changing Cities: A Challenge to Planning* (pp. 76-85). The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science.

melhor ordenamento do território.

Surgiu, então, o *Greater London Plan*, de Patrick Abercrombie, plano que visava a construção de oito cidades, que iriam auxiliar à dispersão da população de Londres. Uma das cidades integrantes deste plano foi Milton Keynes, a qual se destaca por ser a única construída num local sem antecedentes, ao estilo do modelo antigo das *New Towns*.<sup>25</sup>

O plano para Milton Keynes procurava incorporar três vilas localizadas nos arredores de Londres – Betchley, Wolverton e Stony Stantford -. A nova cidade constituiu, portanto, um importante marco na história das *New Towns*, sendo que representa uma evolução no pensamento do planeamento de cidades novas.<sup>26</sup>

O seu propósito principal seria a criação de uma cidade com uma vasta oferta de áreas habitacionais e oportunidades de emprego, de forma a acolher pessoas vindas, maioritariamente, de Londres, recebendo também população vinda do Sul de Buckinghamshire.<sup>27</sup>

As cidades de Letchworth e de Welwyn, edificadas segundo os ideais de Edward Howard<sup>28</sup>, foram referências importantes para o plano de Milton Keynes. A cidade procurava corrigir as críticas que a primeira e segunda geração do movimento cidade-jardim receberam.<sup>29</sup>

---

Os autores do projeto pretendiam que o desenho

25 Hall, P. (1992). *Urban & Regional Planning* (ed.4). Londres e Nova Iorque: Routledge.

26 idem

27 Architect's Journal. (2017). *Milton Keynes Planning Study (1969)*.

28 Howard, E. (2014). *Garden Cities of To-morrow* [EBook].

29 Barba, F. G. (2014). *La nueva ciudad de Milton Keynes*.



urbano de Milton Keynes fosse flexível, de forma a conseguir adaptar-se às mudanças futuras relacionadas com a vivência nas cidades. Milton Keynes reflete, então, uma procura por um ordenamento mais racional do espaço, baseado na definição de uma rede viária que articula as distintas partes da cidade e, visando conseguir responder às necessidades da cidade ao longo dos tempos.<sup>30</sup>

Assim, “the settlement must be an attractive, convenient and economical town (...) readily recognizable as a cohesive entity, both as a community and as a structure having a strong urban character and well defined boundaries”<sup>31</sup>

Projetou-se uma malha estrutural, constituída por vias principais passíveis de sofrer transformações, de forma a adaptar-se à topografia do local e aos espaços preexistentes (procurando preservar os espaços verdes mais relevantes e a agricultura local<sup>32</sup>) e integrar a autoestrada que atravessava a cidade. Este esquema de implantação resultou num desenho homogéneo, composto por grandes quarteirões (um quilómetro x um quilómetro), que estruturam as vias e possibilitam a distribuição equilibrada de infraestruturas, serviços e espaços de lazer.<sup>33</sup>

O esquema de quarteirões resultou numa grande liberdade de ocupação destes, permitindo que a cidade continuasse a crescer para além dos limites previamente

estabelecidos (atendendo ao desenho da malha inicial), visto

30 Architect’s Journal. (2017). *Milton Keynes Planning Study (1969)*.

31 Milton Keynes Development Corporation. (2013). *The Plan for Milton Keynes* (ed.1). Nova Iorque: Routledge.

32 Architect’s Journal. (2017). *Milton Keynes Planning Study (1969)*.

33 idem

que o desenho urbano permitia a adição de novos conjuntos habitacionais.<sup>34</sup>

O setor dos transportes constituiu um capítulo bastante relevante no planeamento da nova cidade. A área escolhida para a implantação da nova cidade era atravessada por uma autoestrada e por duas linhas férreas. Os autores do projeto consideraram, contudo, que os transportes públicos não deviam basear-se apenas nas linhas ferroviárias existentes, pois estas iriam exigir grandes deslocações, podendo a população optar por deslocar-se de automóvel. Assim, foi pensado um sistema de rede de autocarros, facilmente acessível de qualquer ponto da cidade.<sup>35</sup> A cidade refletia, deste modo, as preocupações futuras relacionadas com preocupações ambientais. Esta característica revela, portanto, um exemplo do estilo otimista e a pensar no futuro, característico do movimento das cidades-jardim.<sup>36</sup>

A cidade de Vila Nova de Santo André surgiu, também, relacionada com uma política de desenvolvimento regional que procurava um melhor ordenamento do território e, tal como Milton Keynes, foi uma cidade edificada do zero, num terreno sem antecedentes.

---

34 idem

35 Architect's Journal. (2017). *Milton Keynes Planning Study (1969)*.

36 Barba, F. G. (2014). *La nueva ciudad de Milton Keynes*.





PARTE II | VILA NOVA DE SANTO ANDRÉ



## CAPÍTULO 1 | Planos e Processos de Edificação

Em 1968, foi lançado o III Plano de Fomento, em vigor até 1973. O documento apresentava várias condições que expressavam uma vontade por um ordenamento e desenvolvimento do território nacional. Assim, pretendia-se promover atividades que constituíssem motores de desenvolvimento económico imediato.<sup>37</sup>

O objetivo principal do III Plano de Fomento seria, portanto, promover um desenvolvimento regional que assegurasse novas atividades, que “(...)venham beneficiar de localização descentralizada, mas segundo um critério de polarização num número limitado de centros urbanos que equilibrem a atração preponderante de Lisboa e Porto”.<sup>38</sup>

Na década de 70, foi anunciado o *Projeto de Sines e Cidade Nova* (como parte integrante do III Plano de Fomento) pelo, então, presidente do conselho de ministros, Marcelo Caetano. O mesmo pretendia impulsionar a economia de Portugal, estabelecendo relações marítimas com o resto do Mundo. O projeto consistia na construção de um complexo petroquímico que visava trazer para o litoral alentejano um centro industrial, desafogando as zonas de Lisboa e Porto, que apresentavam uma significativa disparidade com o resto do país, em especial a zona Sul.<sup>39</sup>

---

37 Caeiro, J. C. (2005). *Os Planos de Fomento Nacional no contexto do desenvolvimento económico nacional no pós guerra*. In (31) *Intervenção Social* (pp 193-219).

38 Salgueiro, J. (1968). *O III Plano de Fomento, Objectivos e Condições Gerais de Realização*. p.32.

39 Dias, M. G (Escritor) & Feldman, E. (Diretor). (1996). *Desenho Urbano* [episódio de série televisiva]. In M. G. Dias (produtor executivo), *Cidade Nova de Santo André*. RTP.

Neste sentido, o presidente, acima referido, afirmou o seguinte:

“ (...) vai ser implantada a nova refinaria de petróleos do Sul, com o complexo petroquímico complementar, conjunto que se prevê vir a constituir um motivo de surgimento ao seu redor de outras indústrias subsidiárias, formando um importante centro industrial. E para que esse centro nasça nas melhores condições está-se a planear uma cidade nova em Sines. Local escolhido entre outras razões pelas possibilidades que a sua baía oferece de nela ser construído um grande porto terminal oceânico.

A realização desse grandioso projeto irá, sem dúvida, constituir motor de arranque do desenvolvimento de toda a zona onde se situa e em cujas proximidades está a grande riqueza a explorar das pirites alentejanas.”<sup>40</sup>

O projeto surge numa fase em que “Portugal tinha esgotado o modelo de desenvolvimento económico, social e político.”<sup>41</sup> O complexo de Sines surge, então, como uma nova tentativa de colocar o país no mercado mundial, através de rotas marítimas e posterior ligação terrestre com o resto da Europa.<sup>42</sup>

O porto de Sines pretendia ser um terminal oceânico à escala internacional. A escolha de Sines para a instalação deste terminal e subsecutivo complexo industrial, explica-se pelas características particulares da costa desta região, que apresenta uma área com grande profundidade de águas. O porto foi,

40 idem

41 idem

42 Almeida, J. N. (1985). *O Gabinete da Área de Sines como instrumento para o desenvolvimento regional e o empreendimento de Sines como projeto estruturante do Alentejo*. Lisboa: GAS.



então, o elemento determinante para a localização deste novo terminal e das indústrias e atividades a este associadas, ou que se iriam desenvolver em torno deste.<sup>43</sup>

O novo complexo industrial desenvolveu-se, assim, a partir do porto de Sines que, com as suas vantagens geográficas e geofísicas, permitiria receber navios transatlânticos de grande porte e, posteriormente, distribuir as suas cargas para o resto da Europa.<sup>44</sup>

O trabalho seria o motor deste projeto que exigia, conseqüentemente, a adaptação desta região para que a mesma conseguisse albergar todos os seus operários. Tornou-se, assim, necessário construir um elevado número de habitações que servissem tanto os operários nas fases de implemento das novas indústrias, como, posteriormente, quando estas estivessem ativas.<sup>45</sup>

Os responsáveis pelo projeto assumiram três abordagens distintas, baseadas em dois ideais díspares, que procuravam responder a esta urgente necessidade de receber os operários do complexo industrial. O debate estaria entre erguer uma “(...) cidade nova *versus* desenvolvimento dos núcleos existentes (...)”.<sup>46</sup>

Assim, a primeira hipótese seria transformar a Vila de Sines e aumentá-la, focando os esforços no seu crescimento e desenvolvimento, esquecendo todas as áreas envolventes; a segunda hipótese passava por distribuir o crescimento pelas duas vilas próximas à localização das indústrias, a Vila de Sines

---

43 idem

44 idem

45 idem

46 idem

e a Vila de Santiago; a terceira hipótese, que acabou por ser a escolhida, passava pela criação de um terceiro elemento, uma cidade nova que iria estabelecer relações com as duas vilas mencionadas, servindo o complexo industrial. Uma cidade planeada para servir de dormitório para os novos operários.<sup>47</sup>

Com a terceira proposta, a “planificação de uma Cidade Nova que complementasse os centros urbanos já existentes”<sup>48</sup>, surgia a oportunidade de criar uma cidade, cujo crescimento e desenvolvimento resultariam, diretamente, das necessidades dos seus habitantes. As infraestruturas e equipamentos seriam, assim, pensados e produzidos, de modo a acompanhar o crescimento da nova cidade, dando resposta às suas futuras necessidades.<sup>49</sup>

A Cidade Nova, com o eixo de desenvolvimento assente no trabalho, surgiria, assim, integrada no potencial crescimento económico da zona e, conseqüentemente, com a expectativa de criação de muitos postos de trabalho, face dos objetivos inerentes à sua fundação.<sup>50</sup>

A decisão de criar uma cidade nova esquivava, também, os problemas do cadastro do terreno. Com esta solução, através da expropriação (medida implementada pelo Estado), disponibilizaram-se grandes áreas e os projetos passaram rapidamente do desenho para o terreno, sem quaisquer complicações e burocracias extras, para além das poucas que

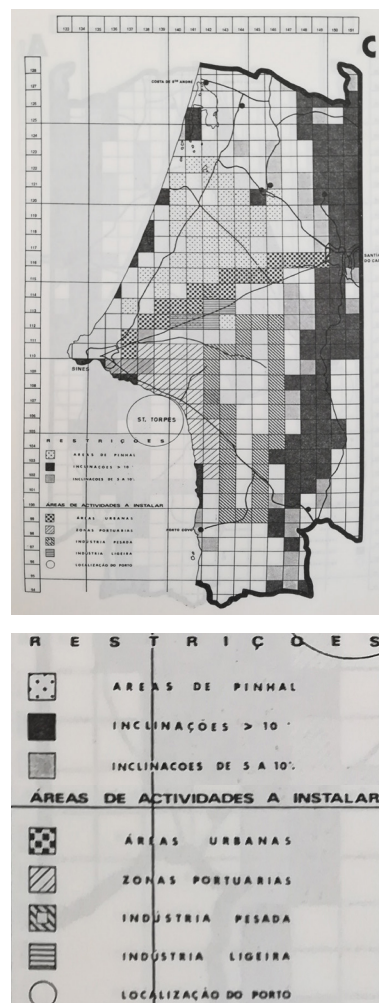


Figura 4 - Estudos realizados, pelo Gabinete da Área de Sines.

47 idem

48 Gabinete da Área de Sines. (1982). *Folheto informativo de divulgação do GAS*.

49 Dias, M. G (Escritor), & Feldman, E. (Diretor). (1996). *Desenho Urbano* [episódio de série televisiva]. In M. G. Dias (produtor executivo), *Cidade Nova de Santo André*. RTP.

50 idem

advieram dos custos e processos de expropriação.<sup>51</sup>

O arquiteto Guilherme Câncio Martins refere-se à área escolhida para a implantação da nova cidade como um “terreno apresentado numa zona virgem, um pinhal nas dunas, que constituía um desafio aliciante para os projetistas, mas, ao mesmo tempo, uma angústia, por ser uma cidade sem passado.”<sup>52</sup>



**Figura 5** - Cidade Nova, aquando a sua implantação.

A edificação desta cidade de raiz apresentava, portanto, um problema de história e herança, levantando uma importante questão à qual os urbanistas e arquitetos chamados à cidade teriam de responder.<sup>53</sup> “Como se faz nascer uma cidade sem história?”<sup>54</sup>

As referências existentes na época eram as cidades novas inglesas, como Milton Keynes, do arquiteto Derek Walker. Cidade pertencente à terceira geração de *New Towns*, e que constituí uma síntese da experiência acumulada das cidades novas, e a sua projeção para o futuro. Para além das referências inglesas existia também a experiência francesa onde se tinham criado cidades de raiz ao redor de Paris.<sup>55</sup>

A população inicialmente prevista seria entre doze e treze mil habitantes, os quais na sua maioria seriam operários a trabalhar em Sines. A cidade previa ter um grande volume populacional, capaz de dar resposta às indústrias e atividades de Sines.<sup>56</sup>

---

51 idem

52 idem

53 idem

54 idem

55 idem

56 Dias, M. G (Escritor), & Feldman, E. (Diretor). (1996). *Desenho Urbano* [episódio de série televisiva]. In M. G. Dias (produtor executivo), *Cidade Nova de Santo André*. RTP.

O primeiro modelo para a Cidade Nova estabeleceu-se através de um modelo matemático de implantação urbana, relacionado com a localização. Este modelo apresentava os vários parâmetros a serem considerados no desenvolvimento do desenho urbano. O parâmetro que surgiu como maior preocupação foi a distância entre o novo aglomerado urbano e o complexo industrial, de forma a este não ser fortemente afetado pela poluição que as novas indústrias iriam gerar.<sup>57</sup>

Os estudos realizados acerca da distância necessária entre a nova cidade e as novas indústrias indicavam que a primeira, deveria edificar-se a Norte da segunda, minimizando, assim, os efeitos derivados de potenciais fontes de poluição do ar (devido à predominância dos ventos de Norte na região).<sup>58</sup>

Desta forma e, também, no sentido de preservar a lagoa existente, foi determinado que o local apropriado para a implantação do novo aglomerado urbano seria, a Norte do complexo industrial e adjacente (Este) à Lagoa de Santo André.<sup>59</sup>

Contudo, outras preocupações surgiram, tais como a proximidade com a lagoa (visto esta apresentar um ecossistema com o qual não se podia interferir) e a proximidade com a costa, dado que teriam de assegurar a fixação de areias nesta zona. Estas preocupações levaram a que o projeto tivesse de ser suspenso, aguardando novos estudos.<sup>60</sup>

Com o projeto a deparar-se com este obstáculo, que

---

57 Henriques, A. C. V. (2018). *O Plano Urbano da Cidade Nova de Santo André: da ambição à realidade*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Departamento de Arquitetura da Universidade Lusitana de Lisboa.

58 idem

59 idem

60 idem

atrasava o início da implantação da nova cidade e com a necessidade de responder ao avançar do complexo de Sines, o Gabinete da Área de Sines (GAS) teve de assumir a decisão de começar a edificar os primeiros edifícios, para acolher os operários envolvidos na construção das fábricas.<sup>61</sup>

Em 1972, foi anunciado em ato público o concurso para a construção de cinquenta e dois fogos, com a função de realojar a população que vivia na área da nova refinaria, e para alojar, também, os funcionários da Petrogal, da *Condotta* – empresa italiana responsável pela construção do porto de Sines -, e do GAS. A cidade começava a formar-se a partir do chamado núcleo do aglomerado urbano, sendo as construções pioneiras da autoria do arquiteto Faria da Costa, e do arquiteto José Silva Pereira. Urgia em simultâneo integrar na área rural existente um conjunto de serviços capazes de responder às necessidades dos pessoas que a vieram habitar.<sup>62</sup>

As pessoas que vieram ocupar o novo aglomerado urbano trouxeram consigo um passado (com origens e experiências distintas), o qual vai ser adaptado à nova realidade, começando, cada um por si, a contribuir para a construção de novas identidades e, conseqüentemente, de uma nova história local, até então inexistente. Contudo, continuava a ser necessário dar um sentido e identidade à Cidade Nova.<sup>63</sup>

Entre o final de 1972 e 1973, foram expropriados trinta edifícios rústicos situados no perímetro da futura cidade,

---

61 Dias, M. G (Escritor), & Feldman, E. (Diretor). (1996). *Desenho Urbano* [episódio de série televisiva]. In M. G. Dias (produtor executivo), *Cidade Nova de Santo André*. RTP.

62 Monteiro, S. (n.d.). *Santo André: um areal de esperança*. (livro não publicado).

63 idem

pertencentes a pequenos agricultores locais, alojados na zona da Várzea e quarenta e oito lotes no loteamento de Brejinhos, cujos proprietários eram portugueses residentes em Lisboa.<sup>64</sup>

Em 1973, no futuro Bairro da Atalaia Norte prosseguiu-se à construção de vinte e cinco habitações coletivas e duzentos e cinquenta e nove fogos. Estes tinham como propósito acolher os fundadores do aglomerado urbano da Cidade Nova de Santo André. Estas habitações eram de carácter temporário, seguindo o modelo da Europa do pós-guerra. Ainda neste ano, iniciou-se, também, a construção do Vila Parque com a capacidade de receber cerca de oitocentos operários.<sup>65</sup>

Apesar dos efeitos negativos da crise petrolífera de 1973, o novo ano surge com o avanço inexorável da Cidade Nova, numa situação onde já se delineavam largas autoestradas (que ligavam a nova cidade ao complexo industrial de Sines) e onde as primeiras habitações já se encontravam concluídas.<sup>66</sup>

A cidade apresentava, então, um “núcleo” inicial de construção evolutiva desenhado pelo Arquiteto Faria da Costa, e outros edifícios de habitação na zona poente do aglomerado, projetados pelo arquiteto Silva Pereira.<sup>67</sup>

No mesmo ano, o GAS iniciou o processo para a construção de seiscentos e vinte e seis apartamentos para o Bairro do Pôr-do-Sol e para o Bairro da Atalaia Sul, dos quais apenas foram construídos quinhentos e noventa e três; no Bairro da Flores foram edificadas trezentas e cinquenta e nove habitações.<sup>68</sup>

64 idem

65 idem

66 idem

67 idem

68 Dias, M. G (Escritor), & Feldman, E. (Diretor). (1996). *Desenho*

A crise petrolífera veio afetar significativamente o projeto, o que fez com que os responsáveis do novo aglomerado urbano procurassem infletir o projeto de acordo com alguns pragmatismos advindos dos primeiros choques petrolíferos.<sup>69</sup>

Com a revolução de 25 de Abril de 1974 e processo de descolonização, o tecido urbano existente veio, de uma forma não planeada, receber um grande volume populacional regressado de Angola e Moçambique. Alguns dos que vieram tinham experiência nas indústrias do petróleo, o que trouxe um novo impulso ao projeto através de mão-de-obra qualificada e, por outro lado, originou uma nova dimensão histórica aos habitantes, o que colmatou o desenraizamento da população.<sup>70</sup>

A população, vinda das ex-colónias, passou, assim, a representar a maioria dos habitantes da cidade, trazendo com ela um espírito de união e comunidade. Este acontecimento, não planeado, veio conferir uma nova dimensão à cidade e uma outra cultura, que se juntava à cultura agrícola e rural existente. A Cidade Nova começava, assim, a adquirir características importantes para a sua definição.<sup>71</sup>

A segunda fase do GAS inicia-se em 1976, com a chegada do arquiteto Francisco Silva Dias, que vem substituir o arquiteto Guilherme Câncio Martins na coordenação do GAS. O primeiro objetivo do arquiteto foi fazer uma cidade à imagem da terceira geração das *New Towns*, ou seja, uma cidade “tranquila, calma, cómoda e segura”<sup>72</sup>, com habitações

---

*Urbano* [episódio de série televisiva]. In M. G. Dias (produtor executivo), *Cidade Nova de Santo André*. RTP.

69 idem

70 idem

71 idem

72 idem

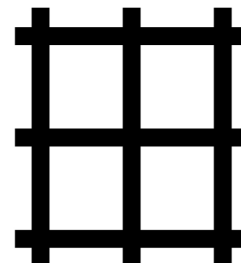
envolvidas na vegetação preexistente e com separação entre peões e veículos.<sup>73</sup>

O plano para a nova cidade apresentava uma quadrícula que procurava equacionar a escala e estratégia da Cidade Nova. Como se pode observar na Figura 6, a larga quadrícula convergia numa grande praça central quadrada, a qual seria o ponto de arranque de uma estrutura de ruas modeladas e hierarquizadas, sendo que as principais vias estariam diretamente ligadas a esta praça central.<sup>74</sup>

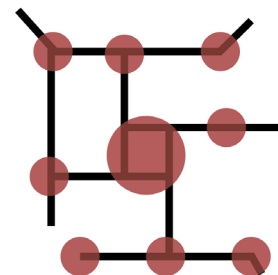
Com o avançar do projeto, a quadrícula transformou-se numa forma mais complexa, em que os caminhos de peões procuravam ter características distintas e memoráveis. Estes convergiam igualmente para a praça central, como se pode observar na Figura 7.<sup>75</sup>

Pretendia-se, assim, dar referências a um tecido urbano, sem história; contudo, a grande praça nunca se chegou a realizar. Como se pode observar na Figura 9, este espaço não apresenta a configuração pretendida, nem em relação à importância que teria para o projeto, nem como espaço qualificado, sendo apenas um ponto de passagem na cidade.<sup>76</sup>

Esta visão para a nova cidade vai contra os modelos de cidades mediterrâneas tradicionais<sup>77</sup>, caracterizadas



**Figura 6** - Estudos para a implantação da Cidade Nova.



**Figura 7** - Estudos para a estrutura da Cidade Nova.

73 idem

74 Dias, M. G (Escritor), & Feldman, E. (Diretor). (1996). *Desenho Urbano* [episódio de série televisiva]. In M. G. Dias (produtor executivo), *Cidade Nova de Santo André*. RTP.

75 idem

76 idem

77 Munoz, F. (2003). *Lock Living: Urban sprawl in Mediterranean cities* (Research Paper). Barcelona: Elsevier.





**Figura 8** - Espaço destinado à “Praça Central”, na atualidade.

pela densidade populacional e imagem compacta.<sup>78 79</sup> Nomeadamente as cidades portuguesas desta região são disso exemplo, tais como Santiago do Cacém e Sines, cujas ruas são, na sua maioria, estreitas, com acentuadas diferenças de cotas e comuns a veículos e peões.<sup>80</sup>

O Gabinete da Área de Sines contrata seis grupos de projetistas na esperança de avançar com os projetos já existentes:

- Duzentos e oitenta e oito fogos para o Bairro do Porto Velho;
- Trinta e duas habitações para o Bairro da Várzea;
- Cento e trinta e duas pertencentes ao GAS.<sup>81</sup>

A Petrogal iniciou a construção de cem moradias pré-fabricadas, para assegurar o arranque da refinaria, e os funcionários da fábrica criaram uma cooperativa de habitação que iria iniciar a construção do Bairro do Horizonte.<sup>82</sup>

A intervenção do arquiteto Silva Dias passa por procurar consolidar o Primeiro Estabelecimento e introduzir uma realidade mais consistente de desenho urbano, através da criação de uma estrutura urbana linear com um polo nuclear. Estruturaram-se, então, polos animadores da linearidade urbana e uma praça central que constituía um elemento determinante

78 Gospodini, A. (2006). *Portraying, classifying and understanding the emerging landscape in the post-industrial city*. In (Volume 23) *Cities* (pp. 311-330). Volos: Elsevier.

79 Salvati, L., Zitti, M., e Sateriano, A. (2013) *Changes in city vertical profile as an indicator of sprawl: Evidence from a Mediterranean urban region*. In (Volume 38) *Habitat International* (pp. 119-125). Roma: Elsevier.

80 Idem

81 Monteiro, S. (n.d.). *Santo André: um areal de esperança*. (livro não publicado).

82 idem

no projeto.<sup>83</sup>

A par do Primeiro Estabelecimento, foram estudadas seis hipóteses de desenvolvimento urbano:

- A primeira correspondia a uma concentração a norte do Primeiro Estabelecimento;
- A segunda concentrada a sul;
- A terceira apresentava uma evolução linear entre norte e sul;
- A quarta linear entre nascente e poente;
- A quinta correspondia a um desenvolvimento linear entre Santiago do Cacém e a costa de Santo André;
- A sexta proposta apresentava um desenvolvimento disperso.<sup>84</sup>

Como resultado destas seis hipóteses surgiu uma sétima, que reunia características das seis propostas, como se pode verificar na Figura 9.<sup>85</sup>

Em 1978, foram construídos o bairro das Panteras Cor-de-Rosa, o bairro dos Pica-Pau Amarelos e o bairro dos Serrotes e o bairro da Atalaia Sul, da autoria de quatro dos gabinetes criados em 76. A Companhia Nacional de Petroquímica (CNP) iniciou, também, a construção do Bairro das Torres.<sup>86</sup>

No seguinte ano, em 1979, surgiu uma nova esperança, traduzida na possível escolha de Sines para a instalação de

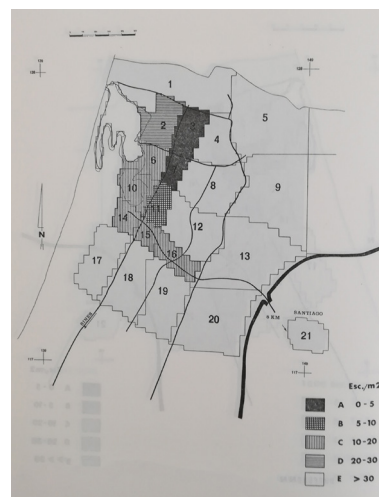
uma nova fábrica da empresa FORD. Esta iria dar trabalho a

83 Dias, M. G (Escritor), & Feldman, E. (Diretor). (1996). *Desenho Urbano* [episódio de série televisiva]. In M. G. Dias (produtor executivo), *Cidade Nova de Santo André*. RTP.

84 Henriques, A. C. V. (2018). *O Plano Urbano da Cidade Nova de Santo André: da ambição à realidade*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Departamento de Arquitetura da Universidade Lusitana de Lisboa.

85 idem

86 Monteiro, S. (n.d.). *Santo André: um areal de esperança*. (livro não publicado).



**Figura 9** - Área Urbana de Sines (Cidade Nova).

milhares de pessoas, sendo um potencial catalisador industrial em toda a região. O Projeto de Sines foi portanto reanimado por esta nova esperança, que iria servir de combustível para o planeamento de novos empreendimentos.<sup>87</sup> (projeto entretanto não concretizado nesta zona, por variadas razões, tendo vindo a instalar-se, anos mais tarde, na zona de Palmela).

A terceira e última fase do Gabinete da Área de Sines começou em 1982, com uma nova alteração na direção do gabinete. O arquiteto Luís Vassalo Rosa foi chamado para substituir o arquiteto Francisco Silva Dias na coordenação da Cidade Nova de Santo André.<sup>88</sup>

Com a chegada de Vassalo Rosa, o plano sofreu uma nova alteração de estratégia. O arquiteto optou por um modelo distinto, pois, demonstrava hesitação relativamente ao existente, considerando importante a segregação do trânsito de automóveis e do circuito de peões. Esta nova visão para a cidade deu lugar a novas experiências, no sentido da criação de uma malha mais densa e complexa.<sup>89</sup>

O arquiteto aceitou preparar o terreno para a expectativa da vinda da FORD que iria trazer cerca de três mil e quinhentos habitantes ao novo aglomerado urbano, e que iria justificar, por fim, a designação de cidade. Projetaram-se, então, duas mil e cem habitações e assinaram-se contratos para a construção de mais duas mil e quinhentas.<sup>90</sup>

Realizou-se também um concurso para a seleção de

---

87 idem

88 Dias, M. G (Escritor), & Feldman, E. (Diretor). (1996). *Desenho Urbano* [episódio de série televisiva]. In M. G. Dias (produtor executivo), *Cidade Nova de Santo André*. RTP.

89 idem

90 idem

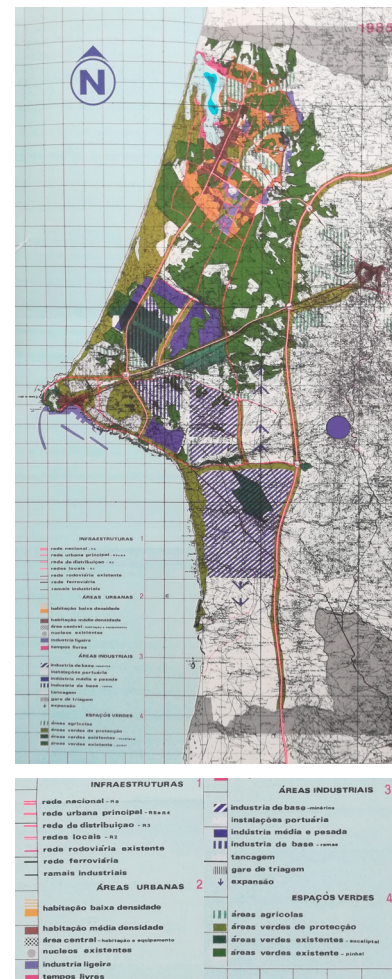
projetos de habitação onde participaram alguns projetistas - como Alexandre Alves Costa, Domingos Tavares, Justino Morais, sendo o arquiteto Álvaro Siza Vieira convidado a trabalhar no projeto da nova administração local, embora o mesmo tenha declinado o convite -. Os arquitetos trabalharam com Luís Vassalo Rosa, participando na elaboração do projeto da zona central, com vista à vinda da FORD para o complexo industrial de Sines.<sup>91 92</sup>

Desenvolveram-se também projetos especiais como:

- Arranjos exteriores, no domínio do cromatismo e da arte urbana;
- O projeto para o Parque Central;
- Um conjunto de projetos que visava reforçar e transmitir uma imagem forte, de forma a consolidar o existente, trabalhando com a população no âmbito da participação, da decisão e da crítica.<sup>93</sup>

Como método de discussão com a população criou-se o jornal local “Cidade Aberta”, que incluía uma sessão de discussão pública do plano e contribuições para a elaboração do mesmo.<sup>94</sup>

Na perspetiva de resolver os problemas de identidade cultural e de enraizamento populacional que resultavam de Santo André ser uma cidade construída do zero, sem história, o GAS realizou trabalhos com crianças da escola, pois estas



**Figura 10 - Projeto de Sines (1985).**

91 idem

92 Filipe, A. A. S. (2016). *Impactes urbanísticos e socioeconómicos do projeto portuário e industrial de Sines*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Instituto Superior Técnico de Lisboa.

93 idem

94 Dias, M. G (Escritor), & Feldman, E. (Diretor). (1996). *Desenho Urbano* [episódio de série televisiva]. In M. G. Dias (produtor executivo), *Cidade Nova de Santo André*. RTP.

viveram sempre ou na maioria da sua vida na cidade. Solicitou-se também a redação de um livro sobre a Cidade Nova, a Luís de Sttau Monteiro. O autor escreveu um testemunho da cidade tratado numa narrativa romanceada, porém, o livro nunca foi publicado, existindo hoje algumas cópias na posse de alguns habitantes da cidade.<sup>95 96</sup>

Em 1986, num clima de instabilidade e incerteza, o Governo tomaram a decisão de extinguir o GAS, distribuindo funções, postos de trabalho e valores patrimoniais pelos organismos da administração central e autarquias, mais vocacionados para o efeito.<sup>97</sup>

As variadas alterações dos pressupostos iniciais para este novo aglomerado, e a descontinuidade de desenvolvimento adequado foram algumas das causas que levaram à extinção do Gabinete da Área de Sines, em 1989.<sup>98</sup>

No final dos anos 80, a então denominada “Cidade Nova de Santo André” constituía um território planeado para acolher cerca de trinta e cinco mil habitantes, contudo com apenas dez mil habitantes, esta apresentava um carácter disperso e inacabado, que ia contra o projeto urbanístico, onde se pretendia que o desenho de Santo André consistisse numa malha reguladora do território, e no qual os vários percursos tivessem um carácter próprio que remetesse à memória dos habitantes. Percursos esses, todos ligados entre si através de

---

95 idem

96 Filipe, A. A. S. (2016). *Impactes urbanísticos e socioeconómicos do projeto portuário e industrial de Sines*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Instituto Superior Técnico de Lisboa.

97 Carvalho, O. N., & Cheis, J. E. (1998) *Dossier: Vila Nova de Santo André*. Santiago do Cacém: Câmara Municipal de Santiago do Cacém.

98 idem

uma composição ortogonal com um elemento central de união.

99

A ausência de alguns equipamentos necessários à vivência da cidade era também um problema visível, “(...) o comércio e os serviços eram incipientes.”<sup>100</sup> A falta de serviços e comércios constituía uma grande falha na organização e ordem de execução do plano, sendo que uma das características que advinham da construção de uma cidade nova, seria antecipar as atualizações necessárias aos equipamentos, de modo a que estes acompanhassem o crescimento e procura de habitações na cidade. As zonas de habitação, por sua vez, apresentavam também um aspeto inacabado e descuidado com arruamentos por realizar ou finalizar, e com vastos espaços à espera de serem caracterizados com zonas verdes de estar.<sup>101</sup>

O panorama da cidade após a extinção do GAS era desanimador. Desde a falta de equipamentos, como equipamentos comerciais e serviços, aos arruamentos que se encontravam inacabados, às vastas zonas em areal, que nunca foram apropriadas e transformadas em espaços verdes.<sup>102</sup>

O Governo atribuiu, então, novas funções, distribuindo-as entre os órgãos de gestão do estado, do concelho, e iniciativas privadas. As funções sob responsabilidade da Câmara Municipal de Santiago do Cacém (CMSC) distribuem-se nas mais diversas áreas, como: património, serviços, infraestruturas,...

Do património entregue à CMSC constavam:

---

99	idem
100	idem. p.7
101	idem
102	idem

- Os terrenos que se encontram dentro do perímetro urbano das povoações do concelho e os caminhos públicos, com exceção dos que integram a rede viária nacional;
- Os terrenos da Costa de Santo André (destinados a habitações), com vista ao reordenamento urbano e paisagístico da zona.<sup>103</sup>

No respeitante à nova urbe, a CMSC ficava ainda responsável:

- Pelos arruamentos urbanos e espaços públicos;
- Pelos equipamentos coletivos;
- Pelos terrenos destinados à construção de infraestruturas de carácter coletivo e habitacional;
- Pelas infraestruturas de drenagem de águas;
- Pelos equipamentos móveis.<sup>104</sup>

A gestão da Zona Industrial Ligeira (ZIL) 1 foi também atribuída à CMSC, que ficou, assim, responsável pela execução e manutenção das infraestruturas aí localizadas ou em implementação futura.<sup>105</sup>

Foram ainda atribuídos aos órgãos de gestão do concelho:

- A segunda fase da obra do Mercado Municipal (que se encontrava por concluir);
- A conclusão das obras de arranjos exteriores da cidade;
- A instalação de equipamentos que servissem o

---

103 idem

104 idem

105 idem

Complexo Desportivo da Cidade de Santo André.<sup>106</sup>

Apesar da maioria das funções, ligadas às infraestruturas da cidade, terem sido entregues à autarquia local, as redes de distribuição de energia elétrica e de iluminação pública, bem como o sistema de captação e abastecimento de água foram transferidos para o Estado.<sup>107</sup>

Aos diversos departamentos do Estado, consoante a matéria específica, foram também concedidas:

- As infraestruturas portuárias do Porto de Sines;
- O património habitacional e os prédios urbanos;
- As infraestruturas de saneamento básico;
- O Centro de Estudos de Geotecnia e Geologia;
- A plataforma industrial e áreas indicadas para investimento turístico;
- As áreas florestais e agrícolas;
- As áreas da orla marítima;
- O património arqueológico;
- As estações de controlo de ar;
- Os terrenos, prédios e equipamentos agrícolas pertencentes à CENTAGRO;
- As ferrovias e as estradas integráveis na rede viária nacional;
- As propriedades dos terrenos da ZIL 1, de Santo André.<sup>108</sup>

Algumas das preocupações apontadas pela CMSC, para a cidade nova, seriam questões de ordenamento de território e de carácter social, sendo demonstrada particular atenção

106 idem

107 idem

108 idem



à consolidação socio-urbana da cidade. Assim, os órgãos administrativos procuraram conservar a disponibilidade e capacidade de oferta urbana para a futura fixação de novas populações. Houve também uma preocupação em responder às necessidades de carácter comercial da cidade, que se encontrava bastante desfavorecida na oferta de comércio e serviços à população. Este aspeto veio auxiliar bastante o enraizamento da população na região. <sup>109</sup>

A ZIL 1 foi também um aspeto de foco na cidade, no sentido de criar novas pequenas e médias empresas que apoiassem a população e também o complexo de Sines. Para além destas pequenas e médias empresas, foi também instalado, aproveitando as primeiras instalações do Vila Parque, um complexo educativo do Instituto Piaget. Contudo, este não conseguiu trazer uma maior dinâmica à cidade, estando hoje sem funcionar. No *Seminário Cidade Nova 2030: O Futuro de Vila Nova de Santo André*, realizado este ano, os representantes autárquicos informaram o interesse de, a curto prazo, transferirem para estas instalações a delegação regional do Centro de Formação Profissional. <sup>110</sup>

“A nova urbe constituiu desde o início uma realidade complexa e absolutamente excepcional na história portuguesa, um lugar onde as expetativas foram muito elevadas e as desilusões também (...)”<sup>111</sup>

---

Assim, quatro décadas após o início da edificação da

109 idem

110 idem

111 idem. p.9

cidade, esta não viu o seu grande plano concretizado. Contudo, apesar de não ter atingido as metas estabelecidas, a cidade conseguiu adaptar-se às alterações socioeconómicas globais e hoje constitui um ponto importante no *hinterland* alentejano. Hoje, a cidade apresenta uma elevada preocupação com a qualidade de vida dos habitantes.

A construção de novas infraestruturas que visam aumentar a qualidade de vida, desde a recuperação de alguns dos primeiros bairros, à construção de infraestruturas desportivas e de lazer, à futura construção de um lar de idosos (anunciada este ano, também, no *Seminário Cidade Nova 2030: O Futuro de Vila Nova de Santo André*) são fatores que, visivelmente, contribuem para a vontade de melhorar a qualidade de vida da população.

## CAPÍTULO 2 | Estrutura e Território

O projeto para o complexo industrial de Sines seguiu a teoria de polos de desenvolvimento teorizada por François Perroux<sup>112</sup> e foi projetado com a esperança de constituir um ponto de desenvolvimento nesta região subdesenvolvida do país, procurando promover polos de crescimento na região Sul e colocar Portugal no mercado mundial<sup>113</sup>, vontades expressas no III Plano de Fomento.<sup>114 115</sup>

Assim, o projeto pretendia introduzir um polo de desenvolvimento que promovesse um maior equilíbrio do espaço português pois<sup>116</sup>, “(...)espaço português e a uma escala nacional (...) a desarmonia e o desequilíbrio que ele apresenta (...) existência de zonas em intenso desenvolvimento, mais ou menos ordenado, zonas paralisadas, zonas em decadência contínua. Dois grandes polos de atração: os grandes espaços urbanos de Lisboa e Porto (...)”.<sup>117</sup>

O projeto de Sines visava, portanto, despoletar um

---

112 Oliveira, A. F. (2017). *As Redes Sociais na Construção da Cidade Nova*. In S. Baltazar, J. Saragoça, M. O. Santos, J. Fialho & H. Arco. *Livro Atlas: 1º Congresso Internacional de Redes Sociais* (pp.426-440). Évora: Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais da Universidade Nova de Lisboa.

113 Patrício, M. T. (1991). A estratégia política e económica do Estado português num pólo de crescimento. O projecto industrial de Sines. In (10) *Sociologia – Problemas e Práticas* (pp. 9-19).

114 Lewis, J. R. & Williams, A. M. (1985). *The Sines Project: Portugal's growth centre or white elephant?*. In (volume 56) *The Town Planning Review* (pp. 339-366). Liverpool: JSTOR.

115 Salgueiro, T. B. (1992). *A cidade em Portugal: uma geografia urbana*. Porto: Afrontamento.

116 Oliveira, A. F. (2017). *As Redes Sociais na Construção da Cidade Nova*. In S. Baltazar, J. Saragoça, M. O. Santos, J. Fialho & H. Arco. *Livro Atlas: 1º Congresso Internacional de Redes Sociais* (pp.426-440). Évora: Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais da Universidade Nova de Lisboa

117 Távora, F. (1962). *Da Organização do Espaço* (ed.8). Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.

efeito de polarização na zona com a construção do complexo industrial-portuário. Pretendendo assim, gerar uma “força de atração de um ponto face a outros, explicada pela densificação nesse ponto de um determinado atributo ou massa”, que fosse auxiliar no ordenamento do território português, criando um polo de desenvolvimento no Sul.<sup>118</sup>

O projeto do complexo industrial apresentava, assim, uma atividade económica central - complexo industrial e porto de Sines-, que visava favorecer a implantação de outras atividades económicas – zonas industriais ligeiras, ...- promovendo a partilha de informações, equipamentos e matérias. Este polo pretendia atingir um desenvolvimento urbano e económico e uma melhoria da qualidade no periférico urbano e colocar Portugal no mercado mundial.<sup>119</sup>

---

118 Portas, N., Domingues, Á, & Cabral, J. (2012). *Políticas Urbanas (volume II)*. Fundação Calouste Gulbenkian. p.45.

119 Lewis, J. R. & Williams, A. M. (1985). *The Sines Project: Portugal's growth centre or white elephant?*. In (volume 56) *The Town Planning Review* (pp. 339-366). Liverpool: JSTOR.

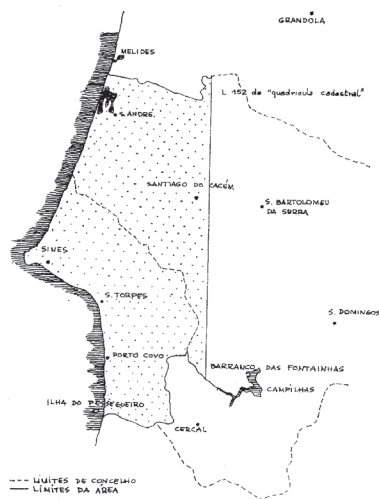
## CAPÍTULO 2.1 | Gabinete da Área de Sines

Em 1971, o Conselho de Ministros para os Assuntos Económicos aprovou o relatório de um grupo de trabalho que se pronunciou acerca da “localização de uma área concentrada de indústrias de base”<sup>120</sup>

O grupo de trabalho afirmava, na sua exposição, que a zona de Sines seria a mais favorável para a implantação concentrada de indústrias de base, afirmando também que seria fundamental a constituição de um gabinete que visasse operar o projeto.<sup>121</sup>

A 19 de Junho de 1971, foi então publicado o Decreto-Lei n.º 270/71 que anunciava a implantação de um complexo industrial em Sines. No documento o Governo atribuiu responsabilidades ao Gabinete do Plano de Desenvolvimento da Área de Sines – Gabinete da Área de Sines-, o qual deveria:

- Promover uma área de implantação concentrada de indústrias de base e de um terminal oceânico, com infraestruturas adequadas e os serviços necessários de apoio;
- Promover a instalação de outros empreendimentos industriais, que deveriam contribuir para um desenvolvimento harmónico do complexo;
- Promover a criação de centros urbanos, exigidos pela concentração populacional, advinda das atividades industriais;
- Criar equipamentos sociais ao serviço da população;



**Figura 11** - Zona de atuação direta do Gabinete da Área de Sines.

120 Gabinete da Área de Sines. (1973). *Plano Geral da Área de Sines*. Lisboa: Imprensa Nacional.

121 idem

- Propor a adoção de formas de gestão vantajosas para os empreendimentos a realizar;
- Assegurar o desenvolvimento equilibrado das zonas mais aptas a serem polarizadas;
- Assegurar o ordenamento das regiões de planeamento de Lisboa e do Sul;
- Assegurar o aproveitamento útil e favorável das unidades industriais da área e das matérias-primas, de forma a contribuir para um rápido desenvolvimento global.<sup>122</sup>

As infraestruturas que foram implantadas nas áreas sob responsabilidade do GAS são a refinaria do Sul, o complexo petroquímico e as instalações portuárias. O gabinete era, portanto, responsável pelo planeamento e realização do projeto para as infraestruturas referidas. Este deveria também realizar estudos relativos à viabilidade económica e ao aproveitamento dos recursos (desde a exploração à exportação).<sup>123</sup>

Assim, o Projeto de Sines, da autoria do Gabinete da Área de Sines, tinha como preocupação o controlo da poluição na área a implantar e o desenho urbano, pretendendo oferecer uma boa qualidade de vida tanto aos antigos habitantes da Vila de Sines, como aos futuros operários.<sup>124</sup>

Com a decisão da edificação da Cidade Nova, era necessário “ (...) introduzir níveis de controle de poluição, níveis de parques de separação entre circulação automóvel e circulação pedestre, até níveis de ocupação humana que sejam

122 Presidência do Concelho. (1971). *Decreto-Lei n.º 270/71*.

123 idem

124 Grilo, A. (1985). *A Cidade Nova de Santo André na Sub-região Litoral do Alentejo*. In (volume 2) *Congresso sobre o Alentejo: semeando novos rumos* (pp. 865-883). Évora.

consentâneos com a nossa época e com a possibilidade de se expandir (...)”<sup>125</sup>.

O gabinete teria, portanto, de trabalhar em prol da qualidade de vida da população que iria ocupar a nova área de implantação, visando atingir os objetivos desejados num curto espaço de tempo. Era então necessário:

- Garantir a disponibilidade dos terrenos;
- Assegurar a melhor área de implantação, de forma a fixar a nova população;
- Criar infraestruturas de base (rede de águas, saneamento, energia e transportes).<sup>126</sup>

O gabinete deveria, assim, assegurar a construção de um número suficiente de habitações; de equipamentos de saúde, de educação; de zonas de comércio, de serviços e de indústria ligeira; um complexo recreativo (piscina municipal, campo de golfe, ginásio coberto, parque urbano); e instalações para o próprio gabinete.<sup>127</sup>

As infraestruturas teriam também uma abordagem importante, sendo que teriam que se assegurar ligações rodoviárias à rede nacional e, ainda, uma rede viária interna; teve também que se assegurar o abastecimento de água e eletricidade e redes de saneamento.<sup>128</sup>

Como foi referido em capítulos anteriores, o GAS realizou estudos para a implantação do novo aglomerado urbano, seguindo três abordagens distintas. Como conclusão

---

125 Martins, A. (n.d.) *Enquadramento sócio-económico de Sines no sul do País*.

126 Gabinete da Área de Sines. (1973). *Plano Geral da Área de Sines*. Lisboa: Imprensa Nacional.

127 idem

128 idem

desses estudos, surgiu o primeiro estabelecimento – um núcleo inicial e gerador da futura aglomeração - que visava moderar o crescimento das vilas de Sines e Santiago do Cacém e assegurar o funcionamento da Cidade Nova, desde um nível habitacional e comercial a um nível de lazer.<sup>129</sup>

Em suma, a construção de um complexo industrial exigiu uma grande disponibilidade de solo para possibilitar a implantação, tanto das indústrias, como de uma estrutura urbanística que visava fixar população.<sup>130</sup> Assim, as responsabilidades do gabinete para com o Projeto para Sines, abrangiam várias áreas de estudo, cada uma com variados assuntos aos quais era necessário responder. Deste modo, o planeamento urbano foi bastante relevante para o avançar do projeto e cobria as seguintes áreas:

- Áreas portuárias – construções na baía de Sines, com ampliação para Norte e Sudoeste da Vila de Sines;
- Áreas industriais – construção de dois núcleos: (um delimitado pelas zonas florestais de proteção, áreas portuárias e a estrada nacional; outro localizado entre a estrada nacional Santiago do Cacém - Cercal e a estrada nacional Sul - Santiago do Cacém);
- Áreas urbanas – construção de um novo centro urbano, localizado próximo da lagoa de Santo André, com expansão moderada da Vila de Santiago do Cacém;
- Áreas de conservação ecológica – dunas (existentes

---

129 idem

130 Gabinete da Área de Sines. (1971). *Estudo para Localização de uma Área Concentrada de Indústrias de Base*. Lisboa: Imprensa Nacional.



ao longo da costa, entre Sines e a lagoa de Santo André e entre São Torpes e Porto Covo).<sup>131</sup>

A extinção do GAS, em 1981 foi consequência das constantes alterações do projeto inicial e da descontinuidade de uma ideia de desenvolvimento consistente, o que resultava numa constante alteração e remodelação do Gabinete da Área de Sines.<sup>132</sup>

---

131 Gabinete da Área de Sines. (1973). *Plano Geral da Área de Sines*. Lisboa: Imprensa Nacional.

132 Carvalho, O. N., & Cheis, J. E. (1998). *Dossier: Vila Nova de Santo André*. Santiago do Cacém: Câmara Municipal de Santiago do Cacém.



## CAPÍTULO 2.2 | Toponímia

Os aspetos de toponímia foram bastante relevantes, tanto para a fácil localização dentro da cidade, como para a atribuição de uma identidade.<sup>133</sup> O aspeto da toponímia surgiu, então, na Cidade Nova, como uma oportunidade de enquadrar a cidade no seu contexto histórico e local, visando tirar partido das questões de toponímia como auxiliar ao enraizamento da população.<sup>134 135</sup>

Inicialmente, muitas das ruas não apresentavam qualquer toponímia associada e os blocos habitacionais eram identificados através de um sistema de numeração. Os diferentes bairros e habitações eram denominados de “fogos”, seguidos do número a si pertencente.

Com a evolução do aglomerado urbano, houve a necessidade de atribuir um nome a cada rua e passeios pedestres. A toponímia atribuída a cada rua e passeio procurava relacionar-se com a história da cidade e com as características do local. Esta temática revelou-se, portanto, bastante importante no planeamento urbano da cidade em estudo.<sup>136</sup>

Os aspetos de toponímia foram determinantes para o projeto da nova cidade, nomeadamente, para o arquiteto Luís Vassalo Rosa que considerava que “(...) designar

---

133 Departamento de Projeto do Centro Urbano. (1981). *Toponímia: história justificativa*. Lisboa: GAS.

134 Dias, M. G (Escritor), & Feldman, E. (Diretor). (1996). *Desenho Urbano* [episódio de série televisiva]. In M. G. Dias (produtor executivo), *Cidade Nova de Santo André*. RTP.

135 Filipe, A. A. S. (2016). Impactes urbanísticos e socioeconómicos do projeto portuário e industrial de Sines. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Instituto Superior Técnico de Lisboa.

136 Departamento de Projeto do Centro Urbano. (1981). *Toponímia: história justificativa*. Lisboa: GAS.

e numerar ruas (...) faz parte do desenho urbano.”<sup>137</sup>. O arquiteto considerava os aspetos de toponímia da Cidade Nova particularmente importantes, mencionando que estes deveriam permitir enquadrar a população no novo espaço, de forma a promover um enraizamento a partir dos topónimos.<sup>138</sup>

O arquiteto pretendia, assim, que a toponímia local estivesse presente no novo aglomerado, trabalhando na procura de conceder um sentido de orientação e perceção do espaço. As ruas e bairros deveriam, portanto, receber nomes que mantivessem a memória do local, procurando uma fácil orientação e identificação para os novos habitantes.<sup>139</sup>

Em 1981, o Gabinete da Área de Sines apresentou um relatório dedicado aos aspetos relacionados com a toponímia da cidade. No documento foram manifestas as intenções, motivos e objetivos que estavam na origem da toponímia usada no novo aglomerado.<sup>140</sup>

As intenções expressas no relatório eram as seguintes:

- Estabelecer, formalmente, a toponímia usada na cidade (desde bairros, arruamentos e pontos importantes);
- Atribuir uma toponímia clara que contribuísse para a fácil orientação e localização dentro da nova cidade;

---

137 Dias, M. G (Escritor), & Feldman, E. (Diretor). (1996). *Desenho Urbano* [episódio de série televisiva]. In M. G. Dias (produtor executivo), *Cidade Nova de Santo André*. RTP.

138 Filipe, A. A. S. (2016). Impactes urbanísticos e socioeconómicos do projeto portuário e industrial de Sines. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Instituto Superior Técnico de Lisboa.

139 idem

140 Departamento de Projeto do Centro Urbano. (1981). *Toponímia: história justificativa*. Lisboa: GAS.

- Criar uma coerência dentro de cada bairro.<sup>141</sup>

Os objetivos do documento seriam os seguintes:

- Recuperar os topónimos locais, de forma a estabelecer uma relação entre a nova cidade e o local onde foi implantada, tendo em atenção a história local e os valores culturais da região;
- Usar os topónimos estabelecidos pela própria população, permitindo que esta contribuísse para a formação da cidade, de forma a que esse aspeto pudesse contribuir para o enraizamento da população.<sup>142</sup>

Apesar de ser uma cidade com apenas quatro décadas, Vila Nova de Santo André adquiriu, até hoje, um elevado número de atributos. O seu nome foi-se alterando, desde que surgiu. Inicialmente, foi denominada como “Cidade Nova”, nome pelo qual era conhecida no advento do Projeto de Sines. Com o avançar do projeto e com o declínio do GAS, passou a ser designada por “Centro Urbano de Santo André”. Em 1991, foi elevada à categoria de vila, passando a denominar-se “Vila Nova de Santo André” por proposta das autarquias locais.”<sup>143</sup>

Atualmente pertence à categoria de cidade. Contudo, mantém designação adquirida em 1991.<sup>144 145 146</sup> Assim, “Os seus

141 idem

142 idem

143 Carvalho, O. N., & Cheis, J. E. (1998). *Dossier: Vila Nova de Santo André*. Santiago do Cacém: Câmara Municipal de Santiago do Cacém. p. 8

144 Ramos, P. Ó., Carneiro, M. C., Vitorino, B., Rodrigues, L. & Roque, P. (2002). *Projecto de Lei N.º 188/IX. Elevação de Vila Nova de Santo André a cidade*. Lisboa: Assembleia da República.

145 Santos, O., Dias, B., Merendas, V., Novo, H., Soares, B. & Filipe, A. (2003). *Projecto de Lei N.º 289/IX. Elevação da vila de Vila Nova de Santo André, no concelho de Santiago do Cacém, à categoria de cidade*. Lisboa: Assembleia da República.

146 Coissoró, N., Paiva, M. & Cambra, M. (2003). *Projecto de Lei*

“nomes” ajudam a compreender os sobressaltos da sua vida, jovem, curta e ainda otimista.”<sup>147</sup>

---

N.º316/IX. *Elevação a cidade de Vila Nova de Santo André, situada no concelho de Santiago do Cacém*. Lisboa: Assembleia da República.

147 Carvalho, O. N., & Cheis, J. E. (1998). *Dossier: Vila Nova de Santo André*. Santiago do Cacém: Câmara Municipal de Santiago do Cacém. p.

8





■ Infraestruturas principais

**Figura 12** - Planta de Infraestruturas.

Escala 1:8500



## CAPÍTULO 2.3 | Traçado e Malha Urbanos



Figura 13 - Projeto para a Cidade Nova.

Vila Nova de Santo André, sendo uma cidade criada de raiz, evidenciava múltiplas possibilidades de planeamento urbano, o que, aparentemente, poderia considerar-se facilitador, embora, paradoxalmente, se tenha formulado como um grande problema para os arquitetos e urbanistas chamados a responder a tão ousado desafio.<sup>148</sup>

O esquema usado para a cidade de Vila Nova de Santo André procurou seguir o planeamento urbano romano, caracterizado pela sua retilinearidade, advinda da demarcação de dois eixos principais, nomeados *Cardo* e *Decumanus*<sup>149</sup>. Os eixos estão dispostos perpendicularmente, sendo o *Cardus* um eixo de orientação Norte-Sul; e o *Decumanus* um eixo que segue a orientação Nascente-Poente.<sup>150 151</sup>

Na cidade em estudo podemos verificar a existência de duas ruas principais, com orientações semelhantes, sendo que neste caso, a disposição dos eixos encontra-se ligeiramente enviesadas. É importante, contudo, denotar que este esquema não define a cidade no seu todo. O traçado acabou por ganhar uma forma bastante diversificada, talvez como consequência da liberdade que cada grupo projetista teve no desenho aplicado a cada bairro. Assim, podemos verificar na Figura 13 que cada

148 Dias, M. G (Escritor), & Feldman, E. (Diretor). (1996). *Desenho Urbano* [episódio de série televisiva]. In M. G. Dias (produtor executivo), *Cidade Nova de Santo André*. RTP.

149 Lyon, R. (2011). *The Influence of Roman Military Camps on Town Planning*. (Research Paper). State University of New York at Postdam. Postdam.

150 Haverfield, F. (1913). *Ancient Town-Planning*. Oxford: Oxford University Press.

151 Ramage, N. H., Ramage, A. (2005). *Roman Art: Romulus to Constantine* (4). New Jersey: Pearson.

bairro apresenta um traçado e malha distintos, principalmente nos bairros que se encontram na periferia da urbe.

Existem ainda alguns bairros, cujo traçado e malha nos remetem para formas bastantes particulares, nomeadamente, o organicismo reconhecível nos bairros da Várzea e Horizonte.<sup>152</sup>

No “núcleo” da cidade podemos verificar uma retilinearidade mais acentuada, a qual procura estabelecer relações paralelas e perpendiculares com as duas vias principais da cidade: a Avenida de Sines, e a Avenida de Santiago.

À semelhança de Milton Keynes, a cidade em estudo, é atravessada por uma estrada nacional; contudo, em Vila Nova de Santo André, este fator constituiu, sempre, um conflito, visto que esta fragmenta a cidade, criando duas realidades distintas. Assim, a zona Este reúne um conjunto de equipamentos e infraestruturas (como zonas comerciais, ZIL, espaços de lazer e parque da cidade), sendo a mais movimentada da cidade; A zona Oeste aparece distante do movimento da cidade, estando mais direcionada para o uso dos que nela residem.<sup>153</sup>

Inicialmente, o GAS pretendia transformar a estrada nacional numa grande avenida com bastante movimento e rodeada de zonas habitacionais. O plano para a avenida visava, portanto, unificar as duas partes da cidade e incorporar a infraestrutura no desenho da cidade; contudo com as diversas alterações políticas e económicas, a avenida nunca chegou a ser realizada.<sup>154</sup>

152 Videira, T. M. R. A. (2001). *Vila Nova de Santo André: os Bairros e a Experiência Moderna*. (Prova Final de Licenciatura). Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.

153 Oliveira, A. F. (2018, Maio). *Seminário Cidade Nova 2030: O Futuro de Vila Nova de Santo André*. Vila Nova de Santo André.

154 idem



Figura 14 - Avenida de Sines.



Figura 15 - Avenida de Santiago.

Atualmente, a infraestrutura mencionada continua a resultar numa fragmentação do tecido urbano, que diferencia a zona Este e Oeste da cidade, continuando, portanto, a ser necessário a sua reformulação. Assim, os órgãos administrativos da cidade expressam uma vontade de repensar o projeto para a grande avenida, de forma a solucionar esta grande fragilidade da cidade.<sup>155</sup>

---

155 idem



■ Bairros

**Figura 16** - Planta de Áreas Residenciais

Escala 1:8500

## CAPÍTULO 2.4 | Os Bairros



**Figura 17** - Pormenor de telhas em fibrocimento.



**Figura 18** - Bairro 1º de Maio (Sines).



**Figura 19** - Bairro Pereira Soeiro Gomes (Sines).

A construção do novo aglomerado da Cidade Nova teve, desde o seu início, uma construção faseada<sup>156</sup>, correspondente aos diversos bairros, sendo que a forma de orientação mais comum é a sua toponímia. Os nomes atribuídos estão relacionados com a sua localização, com o ambiente no qual estão inseridos, com as empresas que estiveram por detrás do projeto ou até mesmo com o cromatismo apresentado. Os bairros caracterizam-se pela construção de baixo custo<sup>157</sup>, remetendo para uma habitação social, em muitos dos casos.

Numa fase posterior, depois da década de 90, as novas construções deixaram de ter esta designação e passaram a ser designadas por empreendimentos, à exceção do Bairro Chesandré. Muitos destes novos empreendimentos estão ligados a bairros já definidos, onde as novas construções procuram inserir-se, rematando o espaço público, como é o caso do empreendimento das Barcas e do edifício da Biblioteca José Manuel do Tojal, os quais desempenham essa função no Bairro do Pica Pau Amarelo.

<sup>156</sup> Com a necessidade da rápida expropriação e implantação do complexo industrial e de forma a albergar a população que residia na zona de implantação do complexo, o GAS, edificou dois bairros, na Vila de Sines, que visavam servir a população expropriada (Bairro 1º de Maio e Pereira Soeiro Gomes). Os Bairros referidos, apresentam grandes semelhanças com os bairros Atalaia Norte e Sul, sendo que os localizados em Sines, deveriam servir a população expropriada numa primeira fase do projeto, os últimos, deveriam servir a população que residia nas zonas de futura expropriação.

<sup>157</sup> Muitos dos edifícios eram construídos com materiais de baixo custo, como telhas em fibrocimento, hoje referenciados como um risco para a saúde pública. Atualmente verifica-se um esforço, tanto das entidades locais, como da própria população, na substituição destes matérias. Contudo é de referir que apesar de se recorrer ao uso de matérias como os referidos anteriormente, houve uma preocupação no que respeita a aplicação de sistemas antissísmicos em muitas das construções.



- Novas intervenções
- Bairros

**Figura 20** - Evolução das áreas residenciais

Escala 1:25000

## CAPÍTULO 2.4 | Evolução da cidade

A cidade em estudo resulta do trabalho de diferentes órgãos de gestão, gabinetes e companhias, o que resultou numa cidade segregada e não concisa, remetendo para uma imagem na qual os diferentes bairros tentam diferenciar-se e destacar-se dos restantes, ao invés de tentarem estabelecer importantes relações que reproduzam um todo.

O primeiro bairro, nomeado de Bairro Azul devido ao cromatismo presente, foi erguido em 1972, próximo do, então planeado “centro” da cidade. O conjunto habitacional tinha como função acolher os novos operários do complexo e o GAS.

As habitações foram dispostas em forma de grelha, na qual as relações de paralelismo e perpendicularidade entre edifícios constroem o desenho do espaço público, formando pátios no seu interior. Os edifícios estão interligados a partir do prolongamento do segundo piso;

Os bairros da Atalaia Norte e das Flores foram os seguintes a ser erguidos na cidade, ambos destinavam-se a albergar os antigos residentes dos terrenos que iriam ser ocupados pelo complexo industrial. Os dois bairros são compostos por habitações unifamiliares, de forma a criar um ambiente com o qual os seus residentes se identificassem.

A par do que acontece no Bairro Azul existem bastantes acessos pedonais, contudo, percebe-se que a acessibilidade pedonal e de viaturas não estão diferenciadas convergindo em muitas ocasiões.

Posteriormente foram edificados os Bairros da Atalaia Sul e do Pôr-do-Sol, na zona Oeste do aglomerado e o Bairro do Porto Velho, na zona Este.

Os dois projetos, edificados a Poente, apresentam bastante semelhanças, sendo que o elemento com mais destaque é a longa galeria que permite percorrer os bairros



- Novas intervenções
- Bairros

**Figura 21** - Evolução das áreas residenciais

Escala 1:25000



na sua íntegra a partir do primeiro piso. O longo edificado é, portanto, disposto paralelamente à rua e estabelece forte relações de paralelismo que resultam em amplos passeios pedonais e espaços de estar.

O Bairro Porto Velho apresenta uma imagem distinta dos anteriores, tratando-se de um edificado de tipologia esquerdo/direito. Os edifícios habitacionais foram implantados paralelamente a um dos eixos mais importantes da cidade - Avenida de Santiago -, fazendo também frente ao Parque Central. O bairro constituiu, assim, um importante ponto de ancoragem da cidade.

Os Bairros da Várzea e da Petrogal foram os seguintes a serem construídos, ocupando o terreno mais a Norte da Cidade Nova. Os projetos, da responsabilidade da Petrogal, diferenciam, visivelmente, dos anteriores, sendo constituídos por habitações unifamiliares pré-fabricadas. Outra característica particular destes bairros é o desenho orgânico que os destaca dos restantes conjuntos habitacionais da cidade.

Com a urbe a começar a formar-se e definir-se foram distribuídos vários projetos a várias identidades, resultando, deste processo, os bairros Torres, Serrotes, Liceu, Panteras e Pica-Paus.

Os bairros Torres e dos Serrotes foram ambos projetos da CNP, sendo que o primeiro trouxe uma novidade para o centro urbano, a construção em altura, estacando-se dos restantes por ser constituído por edifícios com de quatro a oito pisos. Por sua vez, o bairro dos Serrotes vem, igualmente, trazer um aspeto particular à Cidade Nova, sendo o primeiro e único bairro constituído por edifícios de habitação plurifamiliar e unifamiliar.

Tanto o Bairro das Torres, como o Bairro dos Serrotes oferecem espaços exteriores amplos, com um rigor elevado de desenho paisagista, onde se localizam alguns espaços lúdicos e de estar.

O Bairro do Liceu, edificado a Norte do Parque



- Novas intervenções
- Bairros

**Figura 22** - Evolução das áreas residenciais

Escala 1:25000

Central, veio auxiliar na definição de um dos eixos mais movimentados da cidade, devido às escolas aí localizadas. O conjunto habitacional tem algumas semelhanças com o bairro Porto Velho quanto ao desenho urbano que apresenta e pela sua relação bastante próxima com o Parque Central.

Os Bairros das Panteras e Pica-Paus são dois projetos com relação de perpendicular entre si, bastante semelhantes e que se complementam um ao outro. Ambos resultaram dos estudos cromáticos realizados pelo GAS.

Os dois bairros referidos estão dispostos em longos blocos habitacionais paralelos à rua, formando extensos passeios pedonais no seu interior. A diferença mais significativa entre estes é o piso térreo. Enquanto que no Bairro dos Pica-Paus o piso térreo destina-se a uma galeria comercial aberta para o passeio pedonal e recuada em relação aos pisos de habitação, no Bairro das Panteras destina-se apenas a áreas residenciais, estando o piso zero ocupado por habitações. Esta diferença resulta num passeio pedonal de ambiente mais intimista comparado com o bairro dos Pica-Paus que proporciona bastantes movimentos diários devido às suas galerias comerciais.

Os dois conjuntos habitacionais formam, ainda, uma grelha com espaços (praças) centrais, onde se localizam variados equipamentos, como centro de saúde e escolas.

O Bairro do Horizonte surgiu numa fase posterior, na zona Nordeste da cidade, este apresenta características comuns aos Bairros da Várzea e da Petrogal, a nível de desenho urbano e de constituição (habitações unifamiliares).

Por fim, o último bairro a ser projetado nesta fase foi o Bairro do Pinhal, localizado a Sudeste do aglomerado urbano. O projeto apresenta uma maior preocupação relativamente ao desenho do edificado, em especial no desenho do alçado. A disposição do conjunto habitacional forma pequenos quarteirões onde se localizam alguns espaços lúdicos e de estar.



- Novas intervenções
- Bairros

**Figura 23** - Evolução das áreas residenciais

Escala 1:25000

A cidade continuou a crescer e foram construídos outros conjuntos habitacionais. Contudo, muitos dos novos projetos continuam a demonstrar uma procura pelo individualismo ao invés de procurarem estabelecer relações com o previamente existente.

Existem, contudo, alguns edifícios que vêm resolver alguns espaços que outrora denotavam algumas fragilidades, procurando integrar-se em conjuntos habitacionais já existentes, como é o caso dos edifícios identificados na terceira planta da Figura 23.

Podemos, então, concluir que Vila Nova de Santo André, devido a ter sido entregue a diversos arquitetos, gabinetes e empresas resultou num conjunto de experiências que, muitas vezes, não procuravam relacionar-se com outros pontos da cidade mas sim destacarem-se das restantes construções, o que resultou num desenho fragmentado da cidade.



## Capítulo 3 | Projeção Futura da Cidade

### CAPÍTULO 3.1 | Área de Reabilitação Urbana

A reabilitação das cidades representa uma temática com bastante importância na atualidade, constituindo um fator de regeneração e revitalização socioeconómica das cidades.

No seguimento do Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN), que “constitui o enquadramento para a aplicação política comunitária de coesão económica e social em Portugal no período 2007-2013”<sup>158</sup>, Vila Nova de Santo André foi objeto de intervenção, no âmbito da qualificação do espaço público estruturado. Os órgãos de gestão do concelho de Santiago do Cacém criaram o Programa Integrado de Qualificação Urbana de Vila Nova de Santo André (PIQ\_UrbSanto André) que visa qualificar a cidade a nível dos espaços verdes, de acessos para pessoas de mobilidade reduzida, de pavimentação dos passeios públicos e da construção da ciclovia.<sup>159</sup>

“A degradação e desadequação das infraestruturas localizadas na periferia da cidade, as quais nunca foram objeto de reabilitação desde que foram implantadas, está na origem da escolha na delimitação da Área de Reabilitação Urbana (ARU) de Vila Nova de Santo André (...)”

---

158 *Quadro de Referências Estratégica Nacional. (2007-2013). Portugal.*

159 *Divisão de Sustentabilidade e Competitividade do Território. (2015). Proposta de Alteração da Delimitação da Área de Reabilitação Sudeste de Vila Nova de Santo André: memória descritiva e justificativa. Santiago do Cacém: Câmara Municipal Santiago do Cacém.*

Como se pode verificar na Figura 24, os limites da área correspondente à ARU são os seguintes: a Rua da Lusofonia, a Rua do Eucalipto, a Rua do Mar e os terrenos do Município, a Norte; a Rua das Camarinhas e a Rua da Feira, a Sul; a Rua dos Embondeiros, a Rua do Tojal e os terrenos da Direção Geral dos Recursos Florestais e a Avenida Manuel da Fonseca, a Nascente; e a Rua do Mercado, a Rua dos Navegantes e a Rua do Galego, a Poente.<sup>160</sup>

Os órgãos gestores do Município de Santiago do Cacém destacam ainda os pontos fortes e fracos. Os pontos fortes da cidade (reconhecidos pela Administração local) podem-se dividir em várias categorias, desde o social às infraestruturas que complementam a cidade.

Saliente-se como prioritariamente relevante o facto de Santo André, na sua origem, congregar diferentes realidades, nomeadamente, a existência de uma população jovem e a multiculturalidade dos residentes (sujeitos vindos da Extremadura, Baixo Alentejo e ex-colónias), o que confere à cidade características que a distinguem das que lhe são próximas.<sup>161</sup>

No plano do urbanismo, o desenho e paisagem urbanos, a existência de um parque urbano central, gerador de variados percursos e algumas atividades e serviços, revelam-se importantes para uma boa qualidade de vida dos residentes.<sup>162</sup>

A nível da saúde distingue-se a oferta de serviços, destacando-se a proximidade do Hospital do Litoral Alentejano, a Unidade Local de Saúde e a existência de três farmácias,



**Figura 24** - Limites da área correspondente à ARU.

160 idem

161 idem

162 idem



distribuídas pela cidade.<sup>163</sup>

No âmbito dos serviços e comércio, a cidade apresenta uma grande variedade de empresas e serviços ao dispor da população. O mercado municipal, o qual espera obras de requalificação, contribui para a promoção dos produtos agrícolas e piscatórios da zona do litoral alentejano.

Apesar de a cidade de Santiago de Cacém ser destinada a albergar os serviços administrativos do concelho, Santo André possui um gabinete de atendimento da Câmara Municipal (Gabinete Municipal de Santo André) e uma Junta de Freguesia; a cidade é também dotada de um quartel da GNR e de um quartel dos Bombeiros Voluntários, o qual se encontra atualmente em expansão.

É de referir que embora a cidade em estudo apresente muitas valências neste setor, esta não oferece aos habitantes alguns dos órgãos administrativos locais importantes para a definição de uma cidade, nomeadamente, tribunais, repartição de finanças e registos.

No setor industrial e especializado destaca-se o parque da antiga ZIL 1, que consiste num parque de empresas não poluentes; e o Centro de Apoio a Empresas e polo da Agência de Desenvolvimento Regional do Alentejo (ADRAL), que serve de apoio às empresas e acolhe novas iniciativas empresariais.<sup>164</sup>

No âmbito dos transportes públicos destacam-se o terminal rodoviário, recentemente requalificado, representando um ponto de ligação com Lisboa, Setúbal, Sines e Santiago do

---

163 idem

164 idem

Cacém; salienta-se, ainda, adjacente ao terminal, a existência de uma praça de táxis.<sup>165</sup>

No setor da educação existe uma oferta ampla (desde o nível de ensino pré-escolar ao ensino universitário – atualmente, este último, praticamente inexistente, devido à falta de cursos e alunos); existe também a Escola Tecnológica do Litoral Alentejano (ETLA). Esta última encontra-se localizada no limite das freguesias de Sines e Vila Nova de Santo André e está sediada em instalações adjacentes à empresa Petroquímica-Repsol. A referida instituição disponibiliza um ensino orientado para o futuro laboral no complexo industrial de Sines e funciona em colaboração com o Instituto Politécnico de Setúbal, onde os alunos podem terminar e complementar os seus estudos.<sup>166</sup>

Relativamente a espaços de lazer, a cidade beneficia da proximidade das praias de Porto das Carretas, da Praia das Areias Brancas, da Lagoa de Santo André e da Reserva Natural da Lagoa de Santo André e Sancha, as quais oferecem atividades de lazer e recreio associadas, como desportos náuticos sem motor e ecoturismo.<sup>167</sup>

No setor desportivo, existe um variado conjunto de infraestruturas nomeadamente um parque desportivo, composto por um campo de futebol, pista de atletismo e pavilhão desportivo; um centro equestre, um kartódromo, um clube de ténis e uma piscina pública. Destaca-se ainda a rede clicável com uma extensão de cerca de onze quilómetros.<sup>168</sup>

---

165 idem

166 idem

167 idem

168 idem

No setor do turismo, o parque temático do *Badoca Safari Park* é a atração maior da cidade. Este reúne um conjunto de atividades lúdicas e de conhecimento de uma grande variedade de fauna selvagem, tendo a particularidade da fauna existente se encontrar, na sua maioria, em espaços amplos, nos quais os animais podem interagir uns com os outros. O parque disponibiliza também veículos todo o terreno, que levam os visitantes num safari, de forma a observar as variadas espécies. No que respeita ao alojamento turístico existem três hotéis e o parque de campismo da Lagoa de Santo André.<sup>169</sup>

No setor da cultura, a Biblioteca Municipal Manuel do Tojal é o elemento que se destaca, existindo ainda uma vasta oferta de eventos culturais de relevância supramunicipal como a amostra de teatro Gato, o festival das Cores, a festa da Primavera e a festa dos Vizinhos, entre outros. A festa dos Vizinhos destaca-se das restantes por ser uma festa, de iniciativa local e que, num curto espaço de tempo, já ganhou alguma tradição. Esta tem como propósito “unificar” as populações dos vários bairros dispersos na cidade, levando os habitantes a conviver e trocar conhecimentos sobre as várias culturas existentes. Verificando-se uma partilha de tradições e gastronomias variadas. (Moçambique, Angola, Cabo Verde, Baixo Alentejo, entre outros)<sup>170</sup>

Os pontos fracos da cidade (apresentados no PIQ\_UrbSanto André) são a inexistência de raízes históricas anteriores a 1970; a ausência de um centro da cidade; a ausência de respostas para a terceira idade; a fraca diversidade

---

169 idem

170 idem

(a nível de ensino superior), sendo muito escassa a oferta de cursos e os alunos a frequentarem a Instituição *Piaget*; no setor da cultura, as instalações são desadequadas e os residentes anseiam pela construção de um centro cultural. No que concerne aos transportes, destaca-se a fragilidade das ligações de transportes públicos às cidades próximas, bem como a degradação das ligações rodoviárias a Santiago do Cacém e ao Hospital do Litoral Alentejano. <sup>171</sup>

“Vila Nova de Santo André, uma nova centralidade no contexto da região, atrativa e sustentável, focada na inovação, criatividade e conhecimento assente em projetos inovadores e participados.”<sup>172</sup>

O planeamento (atualmente em estudo), relativo ao futuro da cidade, passa por apostar na afirmação de um centro para a cidade, capaz de articular as diferentes dinâmicas que ocorrem no seu quotidiano. A promoção da cultura e do desporto são duas das vias de resposta que se pretendem dinamizar, explorando o seu papel económico e garantindo uma sustentabilidade ambiental que valorize a identidade do aglomerado e projete a cidade, a nível nacional e internacional.

<sup>173</sup>

A cidade de Vila Nova de Santo André deverá, assim, apresentar:

- Quer espaços públicos, quer coletivos, atrativos e dinâmicos;
- Equipamentos públicos necessários que sirvam os seus residentes e promovam uma melhoria da

---

171 idem

172 idem

173 idem

qualidade de vida;

- Novos equipamentos de qualidade a nível habitacional, comercial, de lazer, de recreio e de desporto;
- Acessibilidade para todos os cidadãos;
- Uma vivência cultural dinâmica e inovadora;
- Espaços de desenvolvimento de dinâmicas associativas e promoção de ideias criativas;
- Uma identidade reconhecida;
- Uma cidadania ativa e participativa.<sup>174</sup>

Estes objetivos visam trazer não só novos residentes para a cidade, mas também mais atividades económicas e turísticas.<sup>175</sup>

---

174 idem

175 idem



## CAPÍTULO 3.2 | Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano

A Câmara Municipal de Santiago do Cacém apresentou, em 2015, o Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Concelho de Santiago do Cacém (PEDU). O documento reúne um conjunto de operações com perspetivas futuras para a cidade até ao ano 2020, sendo a melhoria da qualidade de vida o enfoque principal. As diversas intervenções apresentadas no programa preveem-se ser realizadas entre os anos 2016 e 2020 e visam:

- Melhorar o ambiente urbano;
- Revitalizar as cidades e freguesias;
- Reduzir a poluição do ar;
- Promover a mobilidade sustentável.<sup>176</sup>

As intervenções planeadas para a freguesia de Santo André no âmbito do PEDU são as seguintes:

- A construção do *skate park*;
- A requalificação do espaço público no Bairro das Flores, do Pinhal e dos Serrotes;
- A requalificação do mercado municipal;
- O implemento de um sistema público de bicicletas partilhadas;
- A valorização do espaço público no Passeio das Barcas.<sup>177</sup>

---

<sup>176</sup> Câmara Municipal de Santiago do Cacém. (2015). *Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Concelho de Santiago do Cacém*. Santiago do Cacém: Câmara Municipal de Santiago do Cacém.

<sup>177</sup> idem

### **Skate Park**

A construção do skate park de Vila Nova de Santo André é o primeiro ponto de partida das inúmeras intervenções pretendidas para a freguesia. O PEDU apresentava uma proposta de construção para os anos 2016 e 2017, tendo este sido inaugurado no ano de 2017.<sup>178</sup>

O parque oferece uma variedade de elementos para a prática do skate, desde pavimento em betão a plataformas sobrelevadas, vários obstáculos, entre outros. Tem como função oferecer à cidade um espaço em que tanto iniciados como profissionais tenham um espaço adequado e orientado para a prática deste desporto.<sup>179</sup>

### **Bairro do Pinhal | Bairro das Flores | Bairro dos Serrotes**

Como estratégia de melhoria da qualidade de vida no concelho, a requalificação em áreas como o Bairro do Pinhal apresenta uma preocupação maior, devido ao estado em que alguns conjuntos habitacionais se encontram. O espaço público (em alguns dos conjuntos habitacionais) apresenta visíveis e preocupantes sinais de degradação e desadequação funcional. Os bairros escolhidos para intervenção são o Bairro das Flores, o Bairro do Pinhal e o Bairro dos Serrotes.<sup>180</sup>

As intervenções no Bairro das Flores<sup>181</sup> têm como ordem de trabalho:

- Criar zonas de estar e de recreio, passivo e ativo;

178 idem

179 idem

180 idem

181 Bernardo, J. (2018). *Bairro em Santo André alvo de requalificação*. Correio da Manhã.



- Reconfigurar as zonas verdes e adicionar mobiliário urbano, de forma a estabelecer um maior aproveitamento dos espaços;
- Requalificar os passeios, criando acessos desnivelados nas passadeiras, de modo a possibilitar a fácil circulação a todos os habitantes e visitantes da cidade;
- Criar áreas de circulação mista para uso de viaturas e pedestre, no interior dos quarteirões;
- Criar bolsas de estacionamento, proporcionando ao bairro um número mais elevado de estacionamentos;
- Reconfigurar a rede de drenagem de áreas pluviais;
- Pavimentar e sinalizar a rede rodoviária, sendo que esta se encontra bastante degradada;
- Fazer ajustes à toponímia do bairro.<sup>182</sup>

Ainda no Bairro das Flores, a Escola Básica N.º 3 foi não só recuperada, mas também ampliada, com vista a acolher um maior número de alunos e a criar novas funcionalidades. Assim, esta escola apresenta, hoje, melhores condições físicas e um maior número de espaços destinados a variadas atividades. Procedeu-se também à requalificação do espaço envolvente, destinado a atividades lúdicas e prática desportiva;<sup>183</sup>

A obra contempla, então, três componentes de intervenção:

- A renovação/beneficiação das instalações existentes com a melhoria da cobertura do edifício;

182 Câmara Municipal de Santiago do Cacém. (2015). *Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Concelho de Santiago do Cacém*. Santiago do Cacém: Câmara Municipal de Santiago do Cacém...

183 idem

- A ampliação das instalações de raiz, de acordo com as necessidades identificadas;
- A aquisição de mobiliário e equipamento.<sup>184</sup>

Ainda no setor do ensino está também proposta a recuperação das outras duas escolas de ensino básico da cidade, a Escola Básica N.º 1 (localizada no Bairro Pôr-do-Sol que, presentemente, se encontra em recuperação) e a recuperação da Escola Básica N.º 2 (localizada no Bairro das Panteras Cor-de-Rosa/ Bairro do Pica-Pau Amarelo).<sup>185</sup>

### **Mercado Municipal**

A requalificação do mercado municipal pretende oferecer à cidade um espaço de encontro e de comércio local, melhorando as condições existentes de degradação e de desadequação. O mercado visa promover as atividades locais ligadas à agricultura e à pesca, as quais continuam a ser atividades importantes na freguesia. A pesca está relacionada com a Lagoa de Santo André e com o porto de Sines e a agricultura, por seu turno, com a Aldeia de Santo André e as povoações de Giz e Brescos.<sup>186</sup>

### **Bicicletas Partilhadas**

A cidade de Santo André, ultimamente com o epíteto “Cidade Ciclável”, dado que (nos últimos anos) os órgãos de gestão da cidade têm apostado na construção de ciclovias.

184 idem

185 Oliveira, A. F. (2018, Maio). *Seminário Cidade Nova 2030: O Futuro de Vila Nova de Santo André*. Vila Nova de Santo André.

186 Câmara Municipal de Santiago do Cacém. (2015). *Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Concelho de Santiago do Cacém*. Santiago do Cacém: Câmara Municipal de Santiago do Cacém.

Foram, então, construídos seis quilómetros de ciclovias em torno da cidade e cerca de cinco quilómetros dentro da cidade, com um total de cerca de onze quilómetros. Pretende-se, ainda, alargar esta rede de ciclovias, permitindo o percurso entre a cidade de Vila Nova de Santo André e a Praia do Porto das Carretas, que resultará em cerca de mais oito quilómetros.<sup>187</sup>

A cidade está bastante orientada para o sistema de bicicleta, e é a única freguesia do concelho de Santiago que permite a construção de uma extensiva rede para esta prática, devido à topografia presente e às suas ruas largas. A CMSC pretende, portanto, criar um sistema público de partilha de bicicletas, de forma a torna-las o modo de transporte preferencial para as deslocações quotidianas, num apelo à redução de viaturas com motor para as deslocações menos significativas. O projeto das bicicletas partilhadas apresenta uma estratégia de redução do teor de carbono, nas zonas urbanas, e de promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável.<sup>188</sup>

### **Passeio das Barcas**

O passeio das Barcas é um dos principais eixos pedestres da cidade. Inicialmente, era nele que se encontrava a maior oferta de serviços e comércios de pequena escala da cidade. Contudo, esta via encontra-se degradada e com muitos espaços devolutos, sendo por isso uma das intervenções

---

187 Oliveira, A. F. (2018, Maio). *Seminário Cidade Nova 2030: O Futuro de Vila Nova de Santo André*. Vila Nova de Santo André.

188 Câmara Municipal de Santiago do Cacém. (2015). *Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Concelho de Santiago do Cacém*. Santiago do Cacém: Câmara Municipal de Santiago do Cacém.

também apontadas no PEDU. Com a requalificação deste espaço público, pretende-se potenciar a sua centralidade (no contexto urbano) e promover a qualidade do espaço, concretizando, também, intervenções de reabilitação no edificado envolvente.<sup>189</sup>

### **Terminal Rodoviário**

Vila Nova de Santo André tem uma rede de transportes que permite a deslocação entre os concelhos de Sines e Santiago do Cacém. Todavia, no que respeita a viagens de maior curso, como Lisboa e Setúbal, a cidade não tem uma estação rodoviária apropriada. É, então, necessário criar um espaço adequado para a entrada e saída de passageiros. A solução encontrada foi a criação de uma bolsa de estacionamento (contígua ao espaço dedicado ao terminal rodoviário), a qual permite o estacionamento de veículos automóveis, de motociclos e de bicicletas. Esta intervenção está, atualmente, em curso.<sup>190</sup>

Após a análise do PEDU apresentado, concluímos que o programa proposto não é abrangente o suficiente, sendo que, Vila Nova de Santo André precisa não só de modificações e requalificações pontuais, como também de reformulações gerais, tanto a escala local, como a escala territorial. Consideramos, portanto, importante o desenvolvimento de um plano que vise modificar a cidade e o território como um todo,

---

189 idem

190 idem

procurando proporcionar maior dinamismo e, estabelecendo relações de proximidade e interatividade com as cidades mais próximas.

Admitimos, contudo, que as propostas anteriormente referidas são necessárias, visto que a cidade encontra-se um pouco degradada, sendo fundamental a requalificação de algumas zonas.

As obras referentes ao *Skate Park*, são as que conseguiram, até hoje, dinamizar mais a cidade numa escala local e territorial. As obras do Mercado Municipal e Passeio das Barcas são essenciais, contudo, consideramos que deveriam ser planeadas, de forma a proporcionar locais dinamizadores de espaço social, comercial, cultural e lúdico.



## CAPÍTULO 4 | Espaço Social

“The identity of the city bears on the identity of those living in it, and vice versa: the urban environment reflects human needs and values”<sup>191</sup>

No início da segunda metade do século XX, existiam duas zonas próximas dos terrenos onde iria ser implantada a Cidade Nova de Santo André. A zona da Lagoa (fortemente relacionada com as atividades piscatórias) e a zona da Lezíria (ligada às atividades agrícolas).<sup>192</sup>

A escolha desta região (cujo isolamento em relação ao resto do país se traduzia através da pobreza existente) para a construção do complexo industrial representava a esperança de uma industrialização progressiva e planificada que visava contribuir para a viragem da política portuguesa e para o desenvolvimento desta região do país.<sup>193</sup>

O Projeto de Sines representava, assim, a “vitória” da população que defendia a industrialização no país. O projeto previa grandes concentrações de operários e pretendia ser um dinamizador de energias e um catalisador de novas relações humanas.<sup>194</sup>

O nome da Cidade Nova estava relacionado com a freguesia de Santo André, hoje, Aldeia de Santo André, que remonta ao século XVI, a qual teve um lento desenvolvimento ao longo dos séculos, acelerando o seu crescimento no século

191 Haapla, A. (n.d.). *The Urban Identity: The city as a place to dwell.*

192 Monteiro, S. (n.d.). *Santo André: um areal de esperança.* (livro não publicado).

193 idem

194 idem

XIX, como consequência do aumento da cultura do arroz; a fixação de pescadores vindos de Aveiro perto da zona da praia; e a construção da estrada do Azinhal.<sup>195</sup>

Com a construção do complexo industrial de Sines e, conseqüentemente, do novo aglomerado urbano, a primeira população que chegou à nova cidade era constituída pelos trabalhadores do complexo, integrados em duas classes: os operários vindos de Lisboa e Setúbal e os trabalhadores vindos do Baixo Alentejo.<sup>196</sup>

Aquando da implantação da nova cidade não existiam estabelecimentos comerciais ou cafés, onde os residentes pudessem passar os tempos livres; a rede de transportes estava mal organizada e os transportes eram muito esporádicos; e existia uma falha nas infraestruturas com a inexistência de água canalizada.<sup>197</sup>

Com a revolução do 25 de Abril, a Cidade Nova passou a ser um efeito direto dos acontecimentos pós revolução, ao invés dos ideais remontantes dos projetos iniciais para este novo aglomerado urbano. Foi também nesta época que chegaram trabalhadores vindos das antigas colónias, o que transformou a Cidade Nova de Santo André num mundo culturalmente diferente.<sup>198</sup>

Com os acontecimentos da década de 70, a Cidade Nova ficou então, maioritariamente, composta por três setores populacionais de mundos culturais distintos. A população vinda das ex-colónias, a qual manifestava uma insatisfação

---

195 idem

196 idem

197 idem

198 idem



para com a cidade, (inferiorizando-a, comparativamente com os espaços onde vivia anteriormente), dada a importância que tinha nas ex-colónias tanto a nível social como no que respeita a bens materiais; a população vinda de Lisboa e Setúbal, que demonstrava descontentamento com a falta de um ambiente citadino, nomeadamente a pouca oferta de lojas, a inexistência de ruas animadas e a pouca oferta de cafés; e os habitantes vindos do Baixo Alentejo, que apontavam problemas escolares, sobretudo a necessidade de facultar o acesso às escolas técnicas que permitiriam futuro labor nas indústrias do complexo.<sup>199</sup>

Apesar de a cidade apresentar alguma diversidade cultural, esta carecia de raízes culturais locais, visto que a população aí residente veio, na sua maioria, da Grande Lisboa e Setúbal, do Alentejo Interior, e numa fase posterior, das ex-colónias;<sup>200</sup> O enraizamento da população constituiu um dos problemas que surgiu no planeamento da Cidade Nova pois, “(...) heritage and identity matter in urban ‘place making’.”<sup>201</sup> Colocava-se assim, uma questão: como se projeta e constrói uma cidade de raiz sem antepassados nem história?<sup>202</sup>

“A nossa questão é sempre a identidade. O que é a identidade, conceito de que a transparente identidade a si é sempre dogmaticamente pressuposta por tantos debates sobre o monoculturalismo ou sobre o multiculturalismo, sobre a

---

199 idem

200 Monteiro, S. (n.d.). *Santo André: um areal de esperança*. (livro não publicado).

201 Net Topic. (2009). *Building New Identities: from mono-functional to multifunctional cities*. Salford: European Union. p.14

202 Dias, M. G (Escritor), & Feldman, E. (Diretor). (1996). *Desenho Urbano* [episódio de série televisiva]. In M. G. Dias (produtor executivo), *Cidade Nova de Santo André*. RTP.

nacionalidade, sobre a cidadania, a pertença em geral?”<sup>203</sup>

Os acontecimentos históricos que afetaram profundamente o projeto acabaram por contribuir, em larga escala, para este dilema, sendo que com a revolução de 1974, a cidade foi em grande parte ocupada por população vinda das ex-colónias que trouxe uma nova dimensão cultural à cidade e, deste modo, a cidade foi adquirindo a sua própria identidade, construída pelas pessoas que a habitam.

Assim, a cidade em estudo procurou encontrar a sua identidade e definição, desde o momento em começou a ser planeada, sendo que “*Identity can also be an instrument for local integration(...)*”<sup>204</sup> e “*territory desirability is connected to its identity perception, the implied promise of a system of values of excellence or specialization compared to other places*”<sup>205</sup>. A busca por este fator esteve sempre presente ao longo da história de Santo André, como pudemos observar ao longo dos capítulos anteriores, continuando a ser uma preocupação nos tempos presentes, que prenuncia uma busca de melhoria da qualidade de vida.

Atualmente, a cidade continua a ser constituída pelos primeiros habitantes, que aqui se estabeleceram de forma permanente, nomeadamente, o seu agregado familiar que, em muitos dos casos, são já pessoas que “nasceram” nesta nova

---

203 Derrida, J. (2001). *O Monolinguismo do Outro: ou a prótese de origem* (F. Bernardo, Trad.). Porto: Campo das Letras. (1996). p.27

204 Net Topic. (2009). *Building New Identities: from mono-functional to multifunctional cities*. Salford: European Union. p.33

205 Parente, M. (2016). *Designing the City Identity: strategic and product design for new experimental ways of living, enabling, and interacting with the urban context*. In *Designing city Identity and Place Experiences* (pp. 62-71). Design Management Institute

cidade. Vila Nova de Santo André é, portanto, uma cidade que, não tendo antepassados históricos construiu a sua própria história, resultado das vastas relações e realidades culturais que constituem a cidade e lhe dão uma identidade particular no território nacional.



**PARTE III | RELAÇÕES NO *HINTERLAND* ALENTEJANO**



## CAPÍTULO 1 | A Posição e Relevância da “Cidade Nova” no *Hinterland* Alentejano

A fixação de comércio e serviços em Vila Nova de Santo André tornou a cidade mais autossuficiente; contudo, é necessário observar que (apesar de a cidade poder, em parte, ser definida como autossuficiente), as ligações e relações estabelecidas dentro do *hinterland* (principalmente no triângulo: Sines – Santiago do Cacém - Vila Nova de Santo André) continuam a ser fundamentais para o funcionamento deste.<sup>206</sup>

É também neste Concelho que se encontra implantada a linha ferroviária, indispensável ao escoamento de, e para, o Complexo Industrial de Sines, de múltiplos produtos (petrolíferos, carvão, contentores), efetuando na localidade de Ermidas a ligação à linha do sul, Lisboa – Algarve.

As relações que ocorrem, no quotidiano, deste sistema continuam a ser bastante relevantes, nomeadamente, no que diz respeito às deslocações diárias de casa-emprego. A cidade de Santiago do Cacém, sendo sede do concelho, continua a ser a freguesia do concelho que reúne o maior número de postos de trabalho administrativos; o complexo de Sines continua a ser a indústria com mais relevância da zona, deixando Vila Nova de Santo André com postos de trabalho mais direcionados para pequenas e médias empresas.<sup>207</sup>

206 Videira, T. M. R. A. (2001). *Vila Nova de Santo André: os Bairros e a Experiência Moderna*. (Prova Final de Licenciatura). Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.

207 Oliveira, A. F. (2018, Maio). *Seminário Cidade Nova 2030: O Futuro de Vila Nova de Santo André*. Vila Nova de Santo André.

Para além das relações estabelecidas dentro do referido sistema é importante, também, observar as relações numa escala mais alargada, como as relações estabelecidas com os concelhos de Grândola, Odemira e Alcácer do Sal, pois estes, juntamente com os concelhos de Santiago do Cacém e Sines, formam um sistema bastante particular - *hinterland* alentejano.<sup>208</sup>

Neste *hinterland* podemos verificar características, bastante próprias, que fazem com que cada concelho mencionado e também a cidade em estudo se complementem, trabalhando simultaneamente na procura de dar resposta às necessidades desta região do país.

O concelho de Santiago do Cacém surge, assim, como o concelho em que o turismo aparece como fator de maior relevância, advindo da diversidade de património histórico existente nesta sede de concelho. O castelo de Santiago, as ruínas de Miróbriga, os seus palácios e quintas, são alguns dos exemplos que estão na base da importância de Santiago como património nacional e, conseqüentemente, como concelho com maior relevância turística neste *hinterland* alentejano.<sup>209</sup>

É também importante referir que o concelho de Sines potencia bastante turismo, desde o património histórico da cidade (castelo de Sines), aos festivais (Festival de Músicas do Mundo) e às suas praias e vilas (São Torpes, Porto Covo e Ilha do Pessegueiro) que fazem de Sines um importante ponto turístico principalmente nos meses de veraneio. Grândola, também, com o seu passado histórico e com os seus festivais

208 idem

209 UNESCO (2017, Janeiro). *I Laboratório de Arquitetura e Património: Santiago do Cacém*. Santiago do Cacém.



(Feira do Chocolate, Feira de Agosto, ...) leva muitas pessoas a dirigirem-se à cidade.



**Figura 25** - Relações do *hinterland* - turismo.

Apesar do turismo não ser o setor para o qual a cidade em estudo dirige os seus esforços (pela falta de património histórico existente na cidade), esta não deixa de ser uma atividade bastante presente. A importância da Reserva Natural das Lagoas de Santo André e Sancha, nomeadamente, a localização do parque de campismo na Lagoa de Santo André e as praias do Litoral Alentejano, conferem uma procura turística elevada nos períodos de veraneio.<sup>210</sup>

O parque temático, *Badoca Safari Park*, localizado dentro da freguesia de Vila Nova de Santo André, é um parque singular no território nacional, sendo por isso um ponto turístico de importância que acolhe visitantes de toda a parte do país.<sup>211</sup>



**Figura 26** - Relações do *hinterland* - labor.

A cidade reflete, ainda, uma aposta cada vez maior em festivais (Festival das Cores, Mostra de Teatro, Festa da Primavera,... ) que fazem com que muitas pessoas se dirijam à cidade, em especial, população dos concelhos adjacentes.<sup>212</sup>

O concelho de Sines, com o seu porto e complexo industrial (focado na especialização metalúrgica e metalomecânica), é o concelho que está mais direcionado para uma resposta no setor da indústria. Para além das indústrias existentes, irá ainda ser implantada, na zona industrial e logística de Sines, uma nova indústria (biorefinaria), que será a “primeira unidade industrial em todo o mundo dedicada à

210 Junta de Freguesia de Santo André. (n.d.). *Património Natural*.

211 Oliveira, A. F. (2018, Maio). *Seminário Cidade Nova 2030: O Futuro de Vila Nova de Santo André*. Vila Nova de Santo André.

212 Idem

produção e comercialização” de um novo biofuel e que visa promover novos postos de trabalho.<sup>213</sup>

A expansão do Porto de Sines irá, igualmente, contribuir para o aumento do setor laboral da zona, vindo reforçar a importância deste porto como ponto fundamental de troca de mercadorias internacionais.

Embora as zonas industriais ligeiras existentes nas cidades de Santiago do Cacém e de Vila Nova de Santo André, não apresentem maior relevância comparadas com o complexo industrial de Sines (tanto na promoção de postos de trabalho, como na extensão global que o porto e indústria de Sines atingem), estas não deixam de ser relevantes, pois trabalham direta e indiretamente com o complexo industrial.<sup>214</sup>

Atualmente, a cidade de Grândola surge também como importante monopolizador industrial, devido à recente implantação da indústria de aeronáutica da empresa *Lauax*<sup>215</sup> (empresa multinacional francesa). Com a implantação desta nova indústria a cidade está, também, a apostar na formação de jovens para empregar nos futuros postos de trabalho, disponibilizando um curso de formação.<sup>216</sup>

A cidade em estudo está bastante focada para a prestação de serviços de pequena e média escala. A zona comercial de Santo André reúne, hoje, um vasto conjunto de superfícies



**Figura 27** - Relações do *hinterland* - comércio/serviços.

213 Nobre, H. (2018). *Investimento de 24M€ em nova biorefinaria na zona Industrial e Logística de Sines*. Antena Miróbriga.

214 Oliveira, A. F. (2018, Maio). *Seminário Cidade Nova 2030: O Futuro de Vila Nova de Santo André*. Vila Nova de Santo André.

215 Câmara Municipal de Grândola. (2018). *Lauak Grândola quer começar a produzir em 2019 e já está a avançar com o recrutamento e formação pessoal*. Disponível em: [http://www.cm-grandola.pt/frontoffice/pages/472?news\\_id=733](http://www.cm-grandola.pt/frontoffice/pages/472?news_id=733)

216 Lusa (2018, 31 Julho). *Grândola aposta na qualificação de jovens nas áreas da aeronáutica e do turismo*. Diário de Notícias.



**Figura 28** - Relações do *hinterland* - saúde.



**Figura 29** - Relações do *hinterland* - educação.

comerciais, que levam alguns habitantes dos concelhos de Santiago do Cacém e Sines a deslocarem-se à cidade. Vila Nova de Santo André está, portanto, equipada com várias superfícies comerciais, que chamam alguns habitantes das cidades mais próximas (concelho de Santiago do Cacém e de Sines) à cidade, pela exclusividade de superfícies existentes.

217

No setor da saúde, o Hospital do Litoral Alentejano é referência para os cinco concelhos mencionados, pois a falta de outra infraestrutura na região obriga os moradores, deste cinco concelhos, a deslocarem-se para este espaço, localizado entre as cidades de Santiago do Cacém e Vila Nova de Santo André.<sup>218</sup>

No setor da educação, a ETLA, aparece como escola de referência para a formação de futuros operários do complexo de Sines. Em Vila Nova de Santo André, a implantação do Instituto Piaget, visava promover a educação de ensino superior na região; contudo esta não teve grande expressividade. Os estabelecimentos de ensino da cidade em estudo, apesar da menor afluência comparativamente com anos anteriores, continuam a receber alunos dos concelhos mais próximos, como é o caso de alunos oriundos de Grândola e Sines, os quais frequentam a Escola Secundária Padre António Macedo.

Numa escala mais alargada os concelhos de Odemira e Alcácer do Sal destacam-se, neste *hinterland*, pelos seus contributos nos setores agrícola e pecuário.<sup>219</sup>

217 Oliveira, A. F. (2018, Maio). *Seminário Cidade Nova 2030: O Futuro de Vila Nova de Santo André*. Vila Nova de Santo André.

218 idem

219 idem

Em suma, Vila Nova de Santo André progrediu, até à atualidade, visivelmente, no que respeita à dependência que tinha relativamente às cidades de Santiago do Cacém e Sines. Contudo, existem alguns equipamentos não existentes na cidade, nomeadamente, nos setores sociocultural (cinema, centro cultural), da saúde (lar de idosos) e da educação, o que obriga os habitantes a deslocarem-se a uma das cidades mais próximas, de forma a deles poderem usufruir. São, portanto, de apontar as deslocações diárias necessárias entre casa e trabalho, devido ao facto de a grande indústria da zona continuar a ser o complexo e porto de Sines e os serviços administrativos do concelho, ao qual a cidade em estudo pertence, se localizarem na sede de concelho.





**Figura 30 - Planta**

Escala 1:25000

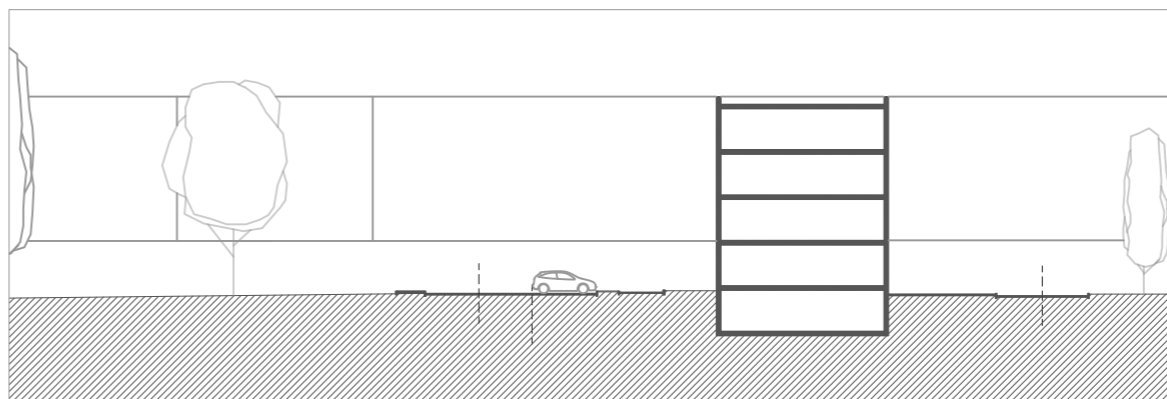
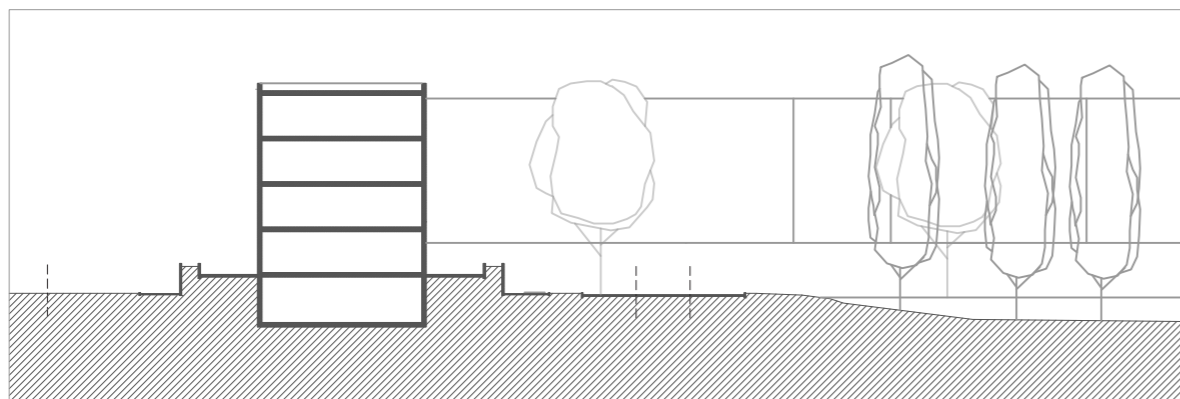


**Figura 31 - Fotografia ilustrativa do Perfil AA'.**

**Figura 32 - Fotografia ilustrativa do Perfil AA'.**

**Figura 33 - Fotografia ilustrativa do Perfil BB'.**

**Figura 34 - Fotografia ilustrativa do Perfil BB'.**



**Figura 35 - Perfil AA'**

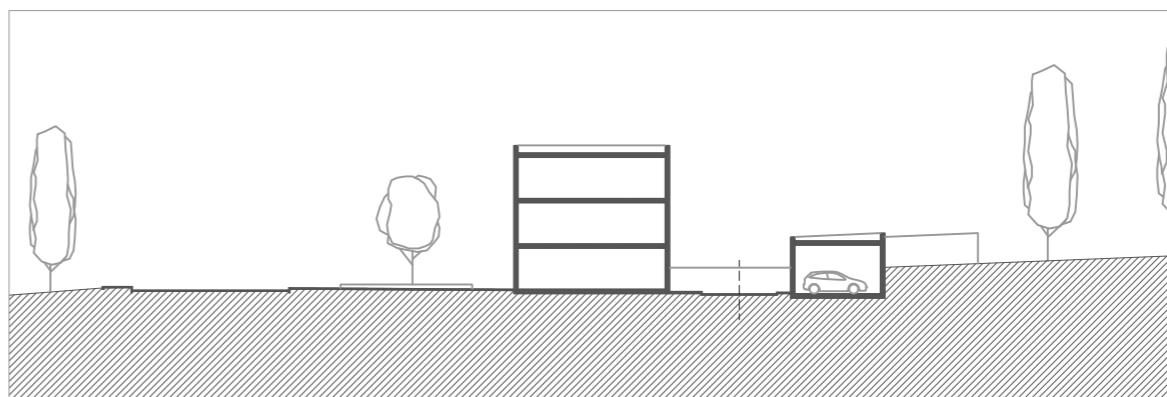
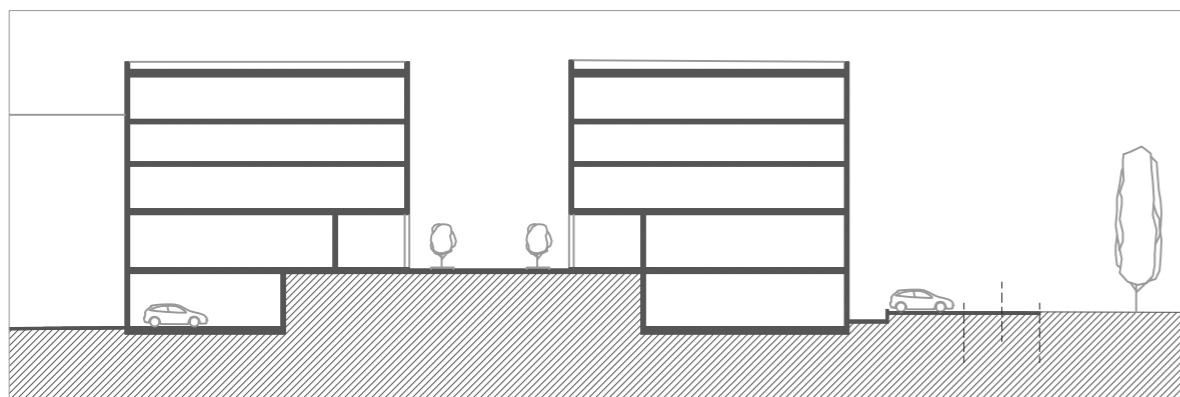
Escala 1:500

**Figura 36 - Perfil AA'**

Escala 1:500

**Figura 37 - Perfil BB'**

Escala 1:500



**Figura 38 - Perfil BB'**

Escala 1:500

## CAPÍTULO 2 | Estratégia

Vila Nova de Santo André, como referido em capítulos anteriores, nunca chegou a ter a projeção planeada, o que resultou em alguns problemas de carácter urbanístico. Após uma análise da cidade, tanto a nível de diversidade de habitações, de ocupação do solo, distribuição de equipamentos, áreas verdes e de infraestruturas (ver anexos), podemos constatar que o problema mais urgente é a escassez de soluções que procurem atender aos problemas resultantes da via rápida, que fragmenta a cidade em duas zonas.


Outra das fragilidades da cidade são os vastos espaços, sem qualquer uso ou manutenção (Figura 31 e Figura 32). Como podemos ver na Figura 33 na Figura 34, existem espaços com qualidade, que poderiam servir de exemplo para uma melhor estratégia de desenho urbano, de forma a reformular e transformar os espaços não tratados da cidade.

Os problemas que mais urgem num panorama urbanístico são, portanto, a resolução e aumento de oferta quanto ao atravessamento entre as zonas Oeste e Este da cidade, sendo que a primeira, encontra-se, claramente, mais isolada comparada com a segunda; e a qualificação dos espaços públicos, de forma a criar uma melhor qualidade de vida e uma melhor ambiência da cidade.

Depois de algumas propostas estudadas, optámos por criar um atravessamento, a Norte da cidade, de forma a aumentar as opções de circulação entre as duas zonas segregadas pela via rápida.

Os novos percursos visam possibilitar um rápido acesso entre a zona Nordeste da cidade e os equipamentos localizados na zona Noroeste, de uso regular para muitos dos habitantes, como são exemplo a Escola Básica de Segundo Ciclo, a Igreja Nova e o Estádio e Pavilhão de jogos; permitindo, também, um rápido acesso entre a zona habitacional Noroeste da cidade e os equipamentos comerciais localizados a Nordeste.



 Estratègia

**Figura 39 - Planta de Estratègia**

Escala 1:7500



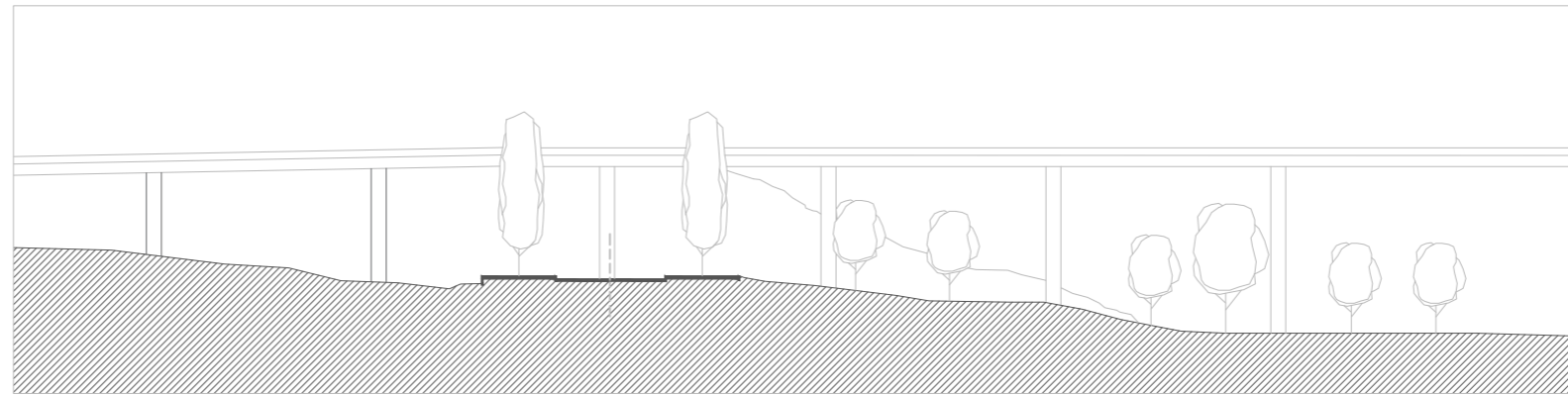
O circuito para a praia do Monte Velho seria, também, um dos circuitos que esta estratégia permitiria explorar, de forma a resolver o percurso pedestre, já há muito desejado, entre a praia referida e a Aldeia de Santo André. Tal percurso poderia estabelecer, ainda, uma ligação com a Praia das Areias Brancas, desenvolvendo e qualificando os caminhos existentes.

Com esta proposta pretendemos, também, que os percursos da ciclovia sirvam como objeto de desenho relevante quanto estrutura da estratégia apresentada. Como verificámos, anteriormente, os circuitos de ciclovia são parte determinante na estruturação desta cidade, sendo, muitas vezes, um objeto de desenho e organização do espaço público. Assim, a ciclovia funciona muitas vezes como elo estruturador da cidade, sendo algo que pretendemos reproduzir na nova proposta.

A proposta apresentada implicaria a construção de um tabuleiro para a via rápida, sendo necessário que esta adquirisse uma cota mais elevada, que auxiliasse à construção da via de atravessamento entre o zona Este e Oeste da urbe. A via de atravessamento seria realizada com referência à cota, hoje existente na área a Poente da infraestrutura principal, assim, a área a Nascente implicaria trabalhos de modelações no terreno, de forma a possibilitar a circulação entre as duas zonas.

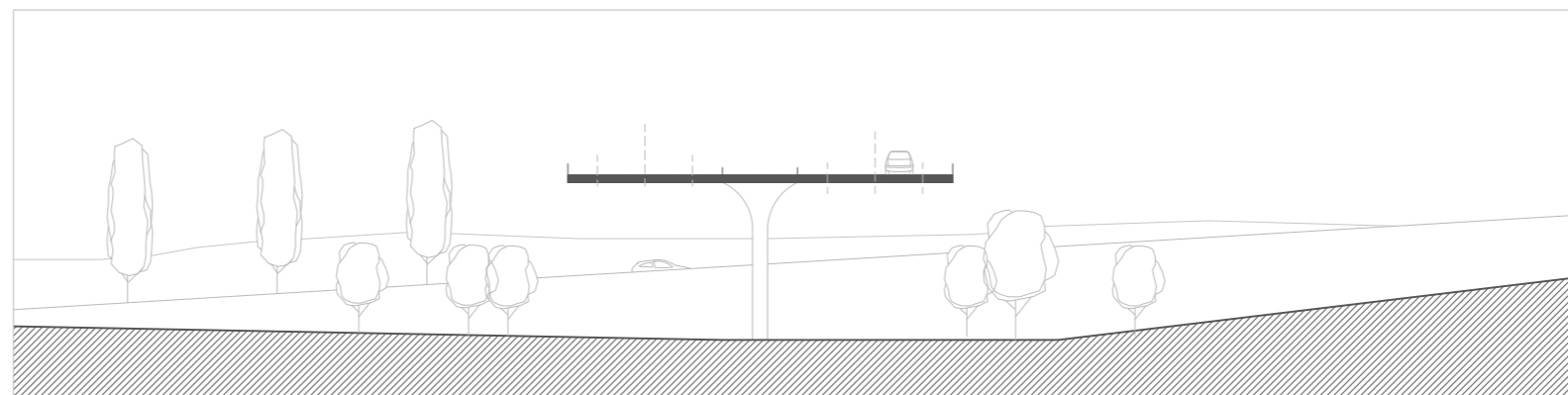
Com esta transformação, os acessos às habitações unifamiliares localizadas a Oeste do Bairro da Várzea teriam que ser alterados, sendo necessário criar uma entrada pelo lado Norte do conjunto habitacional, semelhante às do Bairro da Várzea e da Petrogal.

Concluindo, os circuitos desenvolvidos na estratégia pretendem auxiliar na definição das infraestruturas da cidade, assim, com este atravessamento pretendemos reforçar a estrutura da cidade através da reorganização das infraestruturas, como podemos ver na Figura 47. Assim, a infraestrutura principal, seria a via de cintura externa e a via rápida; as secundárias seriam as ruas de atravessamento da cidade, como a Avenida de Sines, a Avenida de Santiago e a Avenida Nova e, por



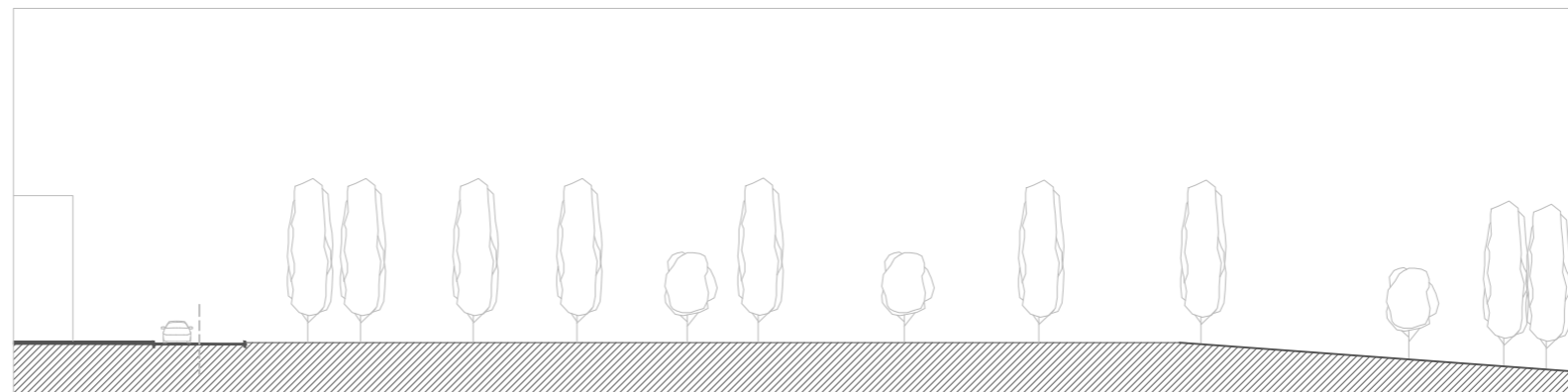
**Figura 40 - Planta**

Escala 1:25000



**Figura 41 - Fotografia ilustrativa do local de intervenção, zona Oeste**

**Figura 42 - Fotografia ilustrativa do local de intervenção, zona Este**



**Figura 43 - Perfil CC'**

Escala 1:500

**Figura 44 - Perfil DD'**

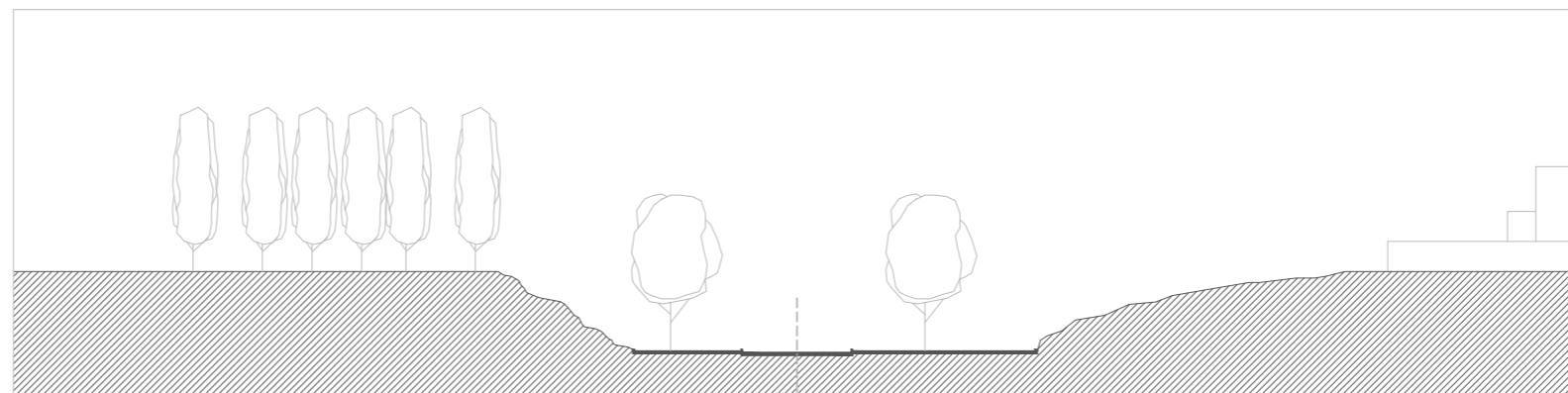
Escala 1:500

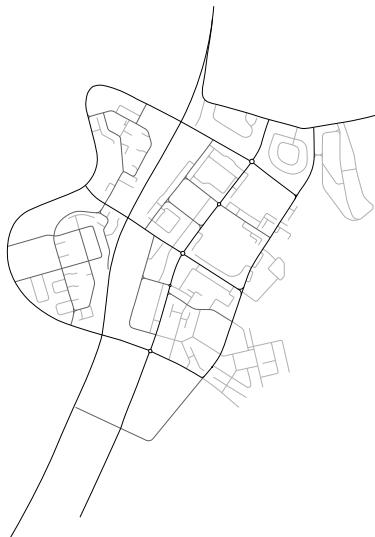
**Figura 45 - Perfil EE'**

Escala 1:500

**Figura 46 - Perfil FF'**

Escala 1:500





**Figura 47** - Esquema da hierarquização das infraestruturas

fim, as infraestruturas terciárias permitiriam a entrada nos bairros, sendo estas tratadas a uma escala apenas habitacional e comercial.

Outro dos aspetos tratados na estratégia apresentada é a definição do espaço resultado do atravessamento a Norte. O único espaço existente na cidade com uma escala suficiente para albergar eventos, reunir atividades lúdicas e recreativas e espaços de estar ao ar livre é o Parque Central. Considerámos, portanto, importante a criação de um segundo espaço com características semelhantes, deste modo, decidimos tirar partido dos amplos terrenos adjacentes à intervenção de atravessamento proposta, procurando criar, então, outra zona semelhante ao grande parque da cidade.

O novo parque ajudaria, então, a fazer uma distribuição dos espaços de estar e de lazer, de forma a trazer mais pessoas para uma zona da cidade, atualmente, sem vida. O novo parque poderia acolher atividades lúdicas, como espetáculos, eventos ou, ainda, novos equipamentos públicos, promovendo a utilização do espaço por parte dos habitantes e visitantes da cidade.

Em suma, as alterações propostas neste capítulo visam resolver algumas das fragilidades existentes na estrutura e desenho de Vila Nova de Santo André, promovendo uma melhor qualidade de vida e uma melhor ambiência, tanto para os seus habitantes como para os seus visitantes.

Optámos por desenvolver a nossa estratégia a uma escala local, de forma refletir em possíveis soluções para os problemas mais urgentes na definição da cidade, contudo, afirmamos que são necessárias, também, alterações em contexto territorial.

Assim, a estratégia proposta, que organiza a cidade por ordem hierárquica de infraestruturas, pretende incitar o interesse para uma discussão e reflexão sobre o presente e o futuro da cidade.

É importante referir que o plano é composto por

elementos de maior custo, como é exemplo a construção do tabuleiro de suporte à via rápida, mas também de alguns elementos que seriam possíveis de resolver num curto espaço de tempo e com um menor orçamento, como o tratamento e redesenho de alguns espaços, que com pequenas alterações mudariam radicalmente a qualidade e ambiência dos espaços da cidade.





## CONSIDERAÇÕES FINAIS

“(...) few plans are implemented exactly as they are conceived. Often this is a mercy”<sup>220</sup>

Vila Nova de Santo André é uma cidade que “nasceu” de um grande e complexo projeto – Complexo Industrial de Sines -, tendo sido edificada com o propósito de servir o mesmo e promover um espaço, no qual os novos operários das indústrias pudessem residir e passar os seus tempos livres.

Contudo, as metas planeadas nunca chegaram a ser atingidas, o que tem originado que a cidade seja muitas vezes associada à expressão “elefante branco”<sup>221</sup>. Deste modo, a cidade teve que se adaptar às diversas alterações, tanto advindas de acontecimentos históricos, como de alterações no plano político (a nível nacional) e no plano da conjuntura económica mundial. Todos estes fatores e contratempos tornaram este aglomerado urbano diferente e singular numa escala do território nacional.

Algumas das características que diferenciam a cidade em estudo, no contexto nacional, são não só o facto de ter sido implantada de raiz, com o objetivo de apoiar um complexo industrial, seguindo o modelo de polos de crescimento (baseado na teoria de Perroux), mas também a população que a caracteriza

(vinda maioritariamente de diferentes partes do país e das ex-  
220 Hebbert, M. (1998). *London: more by fortune than design*. [Ebook]. Wiley

221 Lewis, J. R. & Williams, A. M. (1985). *The Sines Project: Portugal's growth centre or white elephant?*. In (volume 56) *The Town Planning Review* (pp. 339-366). Liverpool: JSTOR.

colónias). Estes aspetos estão, ainda hoje, bastante presentes no quotidiano da cidade, visto que Vila Nova de Santo André continua a depender do labor promovido pelas indústrias de Sines, que continuam a ser a atividade que promove mais postos de trabalho na região (direta e indiretamente); para além disso, saliente-se que a população residente continua a apresentar uma ampla diversidade cultural.

A cidade de Vila Nova de Santo André conseguiu, positivamente, reverter alguns dos obstáculos impostos pelas vicissitudes político-económicas que foram ocorrendo embora continue a depender das cidades mais próximas, concretamente, devido à falta de algumas infraestruturas de carácter sociocultural, de administração regional e de promoção da qualidade de vida, respetivamente, a inexistência de um auditório, centro cultural ou cinema, de tribunais, registos e de um lar de idosos. Estas e outras lacunas fazem com que a população não possa, unicamente, depender das infraestruturas e equipamentos que a cidade apresenta, vendo-se “obrigada”, para o efeito, a recorrer às cidades mais próximas. As relações verificadas no *hinterland* alentejano, referidas em capítulos anteriores, são, portanto, fundamentais para o funcionamento desta região do país.

Consideramos que, apesar dos diversos contratemplos e da falha na realização dos ideais estabelecidos nas fases iniciais do projeto de Sines (onde era exetável esta região constituir uma grande potência nacional e regional, que lograsse “desafogar” as zonas de Lisboa e Porto, promover e impulsionar o Sul de Portugal e colocar o país no mercado



mundial, esperando-se um desenvolvimento muito maior comparado ao que acabou por se verificar), esta conseguiu reverter alguns dos aspetos negativos.

Apesar das metas inicialmente estabelecidas não terem sido, na sua maioria, concretizadas, existem aspetos positivos a referir como a criação de um porto de águas profundas, o qual permite receber navios de grande porte e possibilita a distribuição de mercadorias para território nacional e para o resto do mundo; a edificação de uma cidade nova, que funciona, na sua maioria, positivamente neste *hinterland*, contribuindo para o funcionamento do complexo de Sines e das cidades mais próximas (considerando que a ZIL contribui direta e indiretamente para o funcionamento do complexo industrial; as mais valências da cidade no setor comercial, que evocam habitantes das cidades vizinhas; e no setor turístico, que atrai visitantes das restantes zonas do país). A cidade apresenta, então, características únicas no contexto nacional, em especial, no que respeita aos seus habitantes, que conferem uma identidade singular à cidade.

Consideramos, também, que a cidade tem potencial para ser um espaço com uma vivência e ambiência positiva que reflitam uma boa qualidade de vida para os cidadãos. O redesenho dos espaços públicos e o aproveitamento e reformulação dos muitos espaços não controlados poderiam ser uma solução para a melhoria dos aspetos mencionados.

Assim, com a estratégia apresentada procurámos atender a esta questão e, de forma breve, apresentar algumas soluções, tanto simples, como complexas, para a melhoria

do desenho do espaço público e consequente melhoria da qualidade de vida na cidade.

Decidimos desenvolver a nossa proposta a uma escala local, embora estamos cientes que o território onde a cidade se encontra necessita, também, de uma reformulação e de um estudo mais aprofundado no que respeita as relações estabelecidas neste *hinterland*.

Por fim, esperamos que a presente dissertação desperte o interesse para futuras pesquisas, seja na procura de soluções para as lacunas enunciadas, neste sistema e em particular na cidade em apreço, seja no estudo das relações resultantes deste *hinterland* (num plano local, regional, nacional ou, quiçá, mesmo mundial) ou em futuros projetos que visem melhorar o desenho e funcionamento da cidade, tanto a uma escala local, como a uma escala territorial.





## **LISTA DE ACRÓNIMOS**

**ADRAL** - Agência de Desenvolvimento Regional do Alentejo

**ARU** - Área de Reabilitação Urbana

**CMSC** - Câmara Municipal de Santiago do Cacém

**CNP** - Companhia Nacional de Petroquímica

**ETLA** - Escola Tecnológica do Litoral Alentejano

**ICN** - Instituto da Conservação da Natureza

**GAS** - Gabinete da Área de Sines

**GNR** - Guarda Nacional Republicana

**GTH** - Gabinete Técnico de Habitação

**PEDU** - Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano

**PIQ\_Urb** - Programa Integrado de Qualificação Urbana

**QREN** - Quadro de Referência Estratégico Nacional

**ZIL** - Zona Industrial Ligeira



## REFERÊNCIAS ICONOGRÁFICAS

**Figura 1** - *Growth Poles Theory*. Rodrigue, J. (2017). Retirada de: Rodrigue, J. (2017). *The Geography of Transport Systems* (4). Nova Iorque: Routledge.

**Figura 2** - Relação entre Fos-sur-Mer e o *hinterland* francês. Retirada de: Joly, J., & Chamussy, H. (1969). *Géographie du futur engagé: le port industriel de Fos-sur-Mer*. In (volume 57). *Revue de géographie alpine* (pp. 831-848). Grenoble. doi:10.3406/rga.1969.3448

**Figura 3** - Localização de Milton Keynes relativamente às infraestruturas e centros urbanos próximos. Architect's Journal. (2017). *Milton Keynes Planning Study (1969)*. Disponível em: <https://www.architectsjournal.co.uk/news/culture/aj-archive-milton-keynes-planning-study-1969/10016661.article>

**Figura 4** - Estudos realizados, pelo Gabinete da Área de Sines. GAS. Retirada de: Gabinete da Área de Sines. (1973). *Plano Geral da Área de Sines*. Lisboa: Imprensa Nacional.

**Figura 5** - Cidade Nova, aquando a sua implantação. Retirada de: Berto. (2006). *A História da Cidade Nova de Santo André*. Santo André\_Ontem\_Hoje\_Amamhã. Disponível em: <http://santoandre.blogspot.com/2006/07/>

**Figura 6** - Estudos para a implantação da Cidade Nova. [imagem adaptada pela autora] Retirada de: Dias, M. G (Escritor), & Feldman, E. (Diretor). (1996). *Desenho Urbano* [episódio de série televisiva]. In M. G. Dias (produtor executivo), *Cidade Nova de Santo André*. RTP. Disponível em: <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/cidade-nova-de-santo->

andre-parte-i/ e <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/cidade-nova-de-santo-andre-parte-ii/>

**Figura 7** - Estudos para a estrutura da Cidade Nova. [imagem adaptada pela autora] Retirada de: Dias, M. G (Escritor), & Feldman, E. (Diretor). (1996). *Desenho Urbano* [episódio de série televisiva]. In M. G. Dias (produtor executivo), *Cidade Nova de Santo André*. RTP. Disponível em: <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/cidade-nova-de-santo-andre-parte-i/> e <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/cidade-nova-de-santo-andre-parte-ii/>

**Figura 8** - Espaço destinado à “Praça Central”, na atualidade. [fotografia da autora]

**Figura 9** - Área Urbana de Sines (Cidade Nova). GAS Retirada de: Gabinete da Área de Sines. (1973). *Plano Geral da Área de Sines*. Lisboa: Imprensa Nacional.

**Figura 10** - Projeto de Sines (1985). GAS Retirada de: Gabinete da Área de Sines. (1973). *Plano Geral da Área de Sines*. Lisboa: Imprensa Nacional.

**Figura 11** - Zona de atuação direta do Gabinete da Área de Sines. Presidência do Concelho. (1971). *Decreto-Lei n.º 290/71*. Retirada de: <https://dre.pt/application/file/643246>

**Figura 12** - Planta de Infraestruturas. Escala 1:8500. [desenho da autora]

**Figura 13** - Projeto para a Cidade Nova. GAS. Retirada de: Salgueiro, T. B. (1992). *A cidade em Portugal: uma geografia urbana*. Porto: Afrontamento.

**Figura 14** - Avenida de Sines. Pinto, D. F. (2013). *Vila Nova de Santo André*. Retirada de: <http://portugalfotografiaaerea>.



[blogspot.com/2013/04/vila-nova-de-santo-andre.html](http://blogspot.com/2013/04/vila-nova-de-santo-andre.html)

**Figura 15** - Avenida de Santiago. [fotografia da autora]

**Figura 16** - Planta de Áreas Residenciais. Escala 1:8500.  
[desenho da autora]

**Figura 17** - Pormenor de telhas em fibrocimento. [fotografia da autora]

**Figura 18** - Bairro 1º Maio (Sines). [fotografia da autora]

**Figura 19** - Bairro Pereira Soeiro Gomes (Sines) [fotografia da autora]

**Figura 20** - Evolução das áreas residenciais. Escala 1:25000. [desenho da autora]

**Figura 21** - Evolução das áreas residenciais. Escala 1:25000. [desenho da autora]

**Figura 22** - Evolução das áreas residenciais. Escala 1:25000. [desenho da autora]

**Figura 23** - Evolução das áreas residenciais. Escala 1:25000. [desenho da autora]

**Figura 24** - Limites da área correspondente à ARU. Retirada de: Divisão de Sustentabilidade e Competitividade do Território. (2015). *Proposta de Alteração da Delimitação da Área de Reabilitação Sudeste de Vila Nova de Santo André: memória descritiva e justificativa*. Santiago do Cacém: Câmara Municipal Santiago do Cacém.

**Figura 25** - Relações do *hinterland* – turismo. [desenho da autora, a partir do Google Maps]

**Figura 26** - Relações do *hinterland* – labor. [desenho da autora, a partir do Google Maps]

**Figura 27** - Relações do *hinterland* – comércio/serviços.

[desenho da autora, a partir do Google Maps]

**Figura 28** - Relações do *hinterland* – saúde. [desenho da autora, a partir do Google Maps]

**Figura 29** - Relações do *hinterland* – educação. [desenho da autora, a partir do Google Maps]

**Figura 30** - Planta. Escala 1:25000. [desenho da autora]

**Figura 31** - Fotografia ilustrativa do Perfil AA'. [fotografia da autora]

**Figura 32** - Fotografia ilustrativa do Perfil AA'. [fotografia da autora]

**Figura 33** - Fotografia ilustrativa do Perfil BB'. [fotografia da autora]

**Figura 34** - Fotografia ilustrativa do Perfil BB'. [fotografia da autora]

**Figura 35** - Perfil AA'. Escala 1:500. [desenho da autora]

**Figura 36** - Perfil AA'. Escala 1:500. [desenho da autora]

**Figura 37** - Perfil BB'. Escala 1:500. [desenho da autora]

**Figura 38** - Perfil BB'. Escala 1:500. [desenho da autora]

**Figura 39** - Planta de Estratégia. Escala 1:7500. [desenho da autora]

**Figura 40** - Planta. Escala 1:25000. [desenho da autora]

**Figura 41** - Fotografia ilustrativa do local de intervenção, zona Poente [fotografia da autora]

**Figura 42** - Fotografia ilustrativa do local de intervenção, zona Nascente [fotografia da autora]

**Figura 43** - Perfil CC'. Escala 1:500. [desenho da autora]

**Figura 44** - Perfil DD'. Escala 1:500. [desenho da autora]

**Figura 45** - Perfil EE'. Escala 1:500. [desenho da autora]

**Figura 46** - Perfil FF'. Escala 1:500. [desenho da autora]

**Figura 47** - Esquema da hierarquização das infraestruturas.  
s/escala. [desenho da autora]

## **Anexos**

**Figura 1** - Localização do Bairro Azul, no aglomerado urbano. [desenho da autora, a partir do Google Maps]

**Figura 2** - Planta do bairro e envolvente | Escala 1:2000.  
[desenho da autora]

**Figura 3** - Bairro Azul. [fotografia da autora]

**Figura 4** - Bairro Azul. [fotografia da autora]

**Figura 5** - Bairro Azul. [fotografia da autora]

**Figura 6** - Localização do Bairro Atalaia Norte, no aglomerado urbano. [desenho da autora, a partir do Google Maps]

**Figura 7** - Planta do bairro e envolvente | Escala 1:2000.  
[desenho da autora]

**Figura 8** - Bairro Atalaia Norte. [fotografia da autora]

**Figura 9** - Bairro Atalaia Norte. [fotografia da autora]

**Figura 10** - Bairro Atalaia Norte. [fotografia da autora]

**Figura 11** - Bairro Atalaia Norte. Berto. (2006). *Exposição Fotográfica*. Santo André \_Ontem \_Hoje \_Amamhã. Disponível em: <http://santoandre.blogspot.com/>

**Figura 12** - Localização do Bairro Atalaia Sul, no aglomerado urbano. [desenho da autora, a partir do Google Maps]

- Figura 13** - Planta do bairro e envolvente | Escala 1:2000. [desenho da autora]
- Figura 14** - Bairro Atalaia Sul. [fotografia da autora]
- Figura 15** - Bairro Atalaia Sul. [fotografia da autora]
- Figura 16** - Bairro Atalaia Sul. [fotografia da autora]
- Figura 17** - Bairro Atalaia Sul. Berto. (2006). *Exposição Fotográfica*. Santo André \_Ontem\_ Hoje \_Amanhã. Disponível em: <http://santoandre.blogspot.com/>
- Figura 18** - Localização dos bairros da Várzea e da Petrogal, no aglomerado urbano. [desenho da autora, a partir do Google Maps]
- Figura 19** - Planta do Bairro da Várzea e envolvente | Escala 1:2000. [desenho da autora]
- Figura 20** - Planta do Bairro da Petrogal e envolvente | Escala 1:2000. [desenho da autora]
- Figura 21** - Bairro da Várzea. [fotografia da autora]
- Figura 22** - Bairro da Petrogal. [fotografia da autora]
- Figura 23** - Localização do Bairro das Flores, no aglomerado urbano. [desenho da autora, a partir do Google Maps]
- Figura 24** - Planta do bairro e envolvente | Escala 1:2000. [desenho da autora]
- Figura 25** - Bairro das Flores. [fotografia da autora]
- Figura 26** - Bairro das Flores. [fotografia da autora]
- Figura 27** - Localização do Bairro do Porto Velho, no aglomerado urbano. [desenho da autora, a partir do Google Maps]
- Figura 28** - Planta do bairro e envolvente | Escala 1:2000. [desenho da autora]
- Figura 29** - Bairro do Porto Velho. [fotografia da autora]
- Figura 30** - Bairro do Porto Velho. [fotografia da autora]
- Figura 31** - Bairro do Porto Velho. [fotografia da autora]
- Figura 32** - Bairro Atalaia Sul. Berto. (2006). *Exposição Fotográfica*. Santo André \_Ontem\_ Hoje \_Amanhã. Disponível em: <http://santoandre.blogspot.com/>
- Figura 33** - Localização do Bairro do Pôr-do-Sol, no aglomerado urbano. [desenho da autora, a partir do Google Maps]
- Figura 34** - Planta do bairro e envolvente | Escala 1:2000. [desenho da autora]

- Figura 35** - Bairro do Pôr-do-Sol. [fotografia da autora]
- Figura 36** - Bairro do Pôr-do-Sol. [fotografia da autora]
- Figura 37** - Bairro do Pôr-do-Sol. [fotografia da autora]
- Figura 38** - Localização do Bairro das Torres, no aglomerado urbano. [desenho da autora, a partir do Google Maps]
- Figura 39** - Planta do bairro e envolvente | Escala 1:2000. [desenho da autora]
- Figura 40** - Bairro das Torres. [fotografia da autora]
- Figura 41** - Bairro das Torres. [fotografia da autora]
- Figura 42** - Bairro das Torres. [fotografia da autora]
- Figura 43** - Localização do Bairro dos Serrotes, no aglomerado urbano. [desenho da autora, a partir do Google Maps]
- Figura 44** - Planta do bairro e envolvente | Escala 1:2000. [desenho da autora]
- Figura 45** - Bairro dos Serrotes. [fotografia da autora]
- Figura 46** - Bairro dos Serrotes. [fotografia da autora]
- Figura 47** - Bairro dos Serrotes. [fotografia da autora]
- Figura 48** - Localização do Bairro do Liceu, no aglomerado urbano. [desenho da autora, a partir do Google Maps]
- Figura 49** - Planta do bairro e envolvente | Escala 1:2000. [desenho da autora]
- Figura 50** - Bairro do Liceu. [fotografia da autora]
- Figura 51** - Bairro do Liceu. [fotografia da autora]
- Figura 52** - Bairro do Liceu. [fotografia da autora]
- Figura 53** - Bairro Atalaia Sul. Berto. (2006). *Exposição Fortográfica*. Santo André\_Ontem\_Hoje\_Amamhã.

Disponível em: <http://santoandre.blogspot.com/>

**Figura 54** - Localização do Bairro das Panteras, no aglomerado urbano. [desenho da autora, a partir do Google Maps]

**Figura 55** - Planta do bairro e envolvente | Escala 1:2000. [desenho da autora]

**Figura 56** - Bairro das Panteras. [fotografia da autora]

**Figura 57** - Bairro das Panteras. [fotografia da autora]

**Figura 58** - Bairro das Panteras. [fotografia da autora]

**Figura 59** - Localização do Bairro do Pica-Pau, no aglomerado urbano. [desenho da autora, a partir do Google Maps]

**Figura 60** - Planta do bairro e envolvente | Escala 1:2000. [desenho da autora]

**Figura 61** - Bairro do Pica-Pau. [fotografia da autora]

**Figura 62** - Bairro do Pica-Pau. [fotografia da autora]

**Figura 63** - Bairros do Pica-Pau e das Panteras. Retirada de: Pinto, D. F. (2013). *Vila Nova de Santo André*. Retirada de: <http://portugalfotografiaaerea.blogspot.com/2013/04/vila-nova-de-santo-andre.html>

**Figura 64** - Localização do Bairro do Horizonte, no aglomerado urbano. [desenho da autora, a partir do Google Maps]

**Figura 65** - Planta do bairro e envolvente | Escala 1:2000. [desenho da autora]

**Figura 66** - Bairro do Horizonte. [fotografia da autora]

**Figura 67** - Bairro do Horizonte. [fotografia da autora]

**Figura 68** - Localização do Bairro do Pinhal, no aglomerado

urbano. [desenho da autora, a partir do Google Maps]

**Figura 69** - Planta do bairro e envolvente | Escala 1:2000.

[desenho da autora]

**Figura 70** - Bairro do Pinhal. [fotografia da autora]

**Figura 71** - Bairro do Pinhal. [fotografia da autora]

**Figura 72** - Bairro do Pinhal. [fotografia da autora]

**Figura 73** - Estudos para a estratégia. s/escala. [desenho da autora]

**Figura 75** - Estudos para a estratégia. s/escala. [desenho da autora]

**Figura 76** - Estudos para a estratégia. s/escala. [desenho da autora]

**Figura 77** - Estudos para a estratégia. s/escala. [desenho da autora]

**Figura 78** - Estudos para a estratégia. s/escala. [desenho da autora]

**Figura 80** - Estudos para a estratégia. s/escala. [desenho da autora]

**Figura 81** - Estudos para a estratégia. s/escala. [desenho da autora]

**Figura 82** - Estudos para a estratégia. s/escala. [desenho da autora]





## RÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Almeida, J. N. (1985). *O Gabinete da Área de Sines como instrumento para o desenvolvimento regional e o empreendimento de Sines como projeto estruturante do Alentejo*. Lisboa: GAS.
- Architect's Journal. (2017). *Milton Keynes Planning Study (1969)*. Disponível em: <https://www.architectsjournal.co.uk/news/culture/aj-archive-milton-keynes-planning-study-1969/10016661.article>
- Barba, F. G. (2014). *La nueva ciudad de Milton Keynes*. Disponível em: <http://arquiscopio.com/archivo/2014/08/24/la-nueva-ciudad-de-milton-keynes/>
- Beau, J. P., Ferrier, J.P, Girard, N. & Richez, J. (1978). *Fos-sur-Mer: un espace clé pour la compréhension des changements de la société française*. In (volume 4) *Méditerranée* (pp. 27-44) Aix-en-Provence.. doi:10.3406/medit.1978.1796
- Bernardo, J. (2018). *Bairro em Santo André alvo de requalificação*. Correio da Manhã. Disponível em: <https://www.cmjornal.pt/portugal/cidades/detalhe/bairro-em-santo-andre-alvo-de-requalificacao>
- Böventer, E. (1976). [Review of the book *Growth Pole theory and Economic Development*, by F. A. Buttler. Trad. J. Cuthbert-Brown]. *Regional Economics*. In (volume 14) *Journal of Economic Literature* (pp. 528-50).
- Caeiro, J. C. (2005). *Os Planos de Fomento Nacional no contexto do desenvolvimento económico nacional no pós guerra*. In (31) *Intervenção Social* (pp 193-219).

- Câmara Municipal de Grândola. (2018). *Lauak Grandôla quer começar a produzir em 2019 e já está a avançar com o recrutamento e formação pessoal*. Disponível em: [http://www.cm-grandola.pt/frontoffice/pages/472?news\\_id=733](http://www.cm-grandola.pt/frontoffice/pages/472?news_id=733)
- Câmara Municipal de Santiago do Cacém. (2015). *Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Concelho de Santiago do Cacém*. Santiago do Cacém: Câmara Municipal de Santiago do Cacém.
- Campbell, J. (1974). *A Note on Growth Poles*. In (volume 5) *Growth and Change* (pp. 43-45). doi:10.1111/j.1468-2257.1974.tb01011.x
- Carreira, M. A. C. (2016). *A Cidade Nova de Santo André: uma utopia urbana na primavera marcelista*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Departamento de Arquitetura do Instituto Universitário de Lisboa. Disponível em: [https://repositorio.iscte-iul.pt/bitstream/10071/13093/1/PFA\\_2015%EF%80%A22016\\_MariaCarreira.pdf](https://repositorio.iscte-iul.pt/bitstream/10071/13093/1/PFA_2015%EF%80%A22016_MariaCarreira.pdf)
- Carvalho, O. N., & Cheis, J. E. (1998) *Dossier: Vila Nova de Santo André*. Santiago do Cacém: Câmara Municipal de Santiago do Cacém.
- Cohen, J. (2002). *Métropoles d'équilibre: Strates*. Disponível em: <https://journals.openedition.org/strates/372>
- Coissoró, N., Paiva, M. & Cambra, M. (2003). *Projecto de Lei N.º316/IX. Elevação a Cidade de Vila Nova de Santo André, situada no concelho de Santiago do Cacém*. Lisboa: Assembleia da República.
- Corbusier, L. (1973). *Athens Charter* (A. Eardley, Trad.). Nova Iorque: Grossman Publishers. (1941).

- Davin, L. E. (1969). *The Structural Crisis of a Regional Economy. A Case Study: the Walloon area*. In *Backward Areas in Advanced Countries* (pp. 113-143). International Economic Association. doi:10.1007/978-1-349-15315-2\_6
- Departamento de Projeto do Centro Urbano. (1981). *Toponímia: história justificativa*. Lisboa: GAS.
- Derrida, J. (2001). *O Monolinguismo do Outro: ou a prótese de origem* (F. Bernardo, Trad.). Porto: Campo das Letras. (1996). ISBN: 972-610-380-0
- Dias, M. G (Escritor), & Feldman, E. (Diretor). (1996). *Desenho Urbano* [episódio de série televisiva]. In M. G. Dias (produtor executivo), *Cidade Nova de Santo André*. RTP. Disponível em: <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/cidade-nova-de-santo-andre-parte-i/> e <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/cidade-nova-de-santo-andre-parte-ii/>
- Divisão de Sustentabilidade e Competitividade do Território. (2015). *Proposta de Alteração da Delimitação da Área de Reabilitação Sudeste de Vila Nova de Santo André: memória descritiva e justificativa*. Santiago do Cacém: Câmara Municipal Santiago do Cacém.
- Dobrescu, E. M. & Dobre, E. M. (2014). *Theories Regarding the Role of the Growth Poles in the Economic Integration*. In *Procedia Economics and Finance* (pp. 262-267). Elsevier. doi: 10.1016/S2212-5671(14)00089-6
- Filipe, A. A. S. (2016). *Impactes urbanísticos e socioeconómicos do projeto portuário e industrial de Sines*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Instituto Superior Técnico de Lisboa.

- Gabinete da Área de Sines. (1971). *Estudo para Localização de uma Área Concentrada de Indústrias de Base*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- Gabinete da Área de Sines. (1982). *Folheto informativo de divulgação do GAS*.
- Gabinete da Área de Sines. (1973). *Plano Geral da Área de Sines*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- Garnier, J. & Zimmermann, J. (2006). *L'Aire Métropolitaine Marseillaise et les Territoires de l'Industrie*. In (volume 8). *Géographie, Économie, Société* (pp. 215-238). doi: 10.3166/ges.8.215-238
- Gospodini, A. (2006). *Portraying, classifying and understanding the emerging landscape in the post-industrial city*. In (Volume 23) *Cities* (pp. 311-330). Volos: Elsevier. doi:10.1016/j.cities.2006.06.002
- Grilo, A. (1985). *A Cidade Nova de Santo André na Sub-região Litoral do Alentejo*. In (volume 2) *Congresso sobre o Alentejo: semeando novos rumos* (pp. 865-883). Évora.
- Haapla, A. (n.d.). *The Urban Identity: The city as a place to dwell*. Disponível em: [http://www.eki.ee/km/place/pdf/kp3\\_01\\_Haapala.pdf](http://www.eki.ee/km/place/pdf/kp3_01_Haapala.pdf)
- Hall, P. (1992). *Urban & Regional Planning* (ed.4). Londres e Nova Iorque: Routledge. Disponível em: <https://epdf.pub/queue/urban-and-regional-planning.html>
- Haverfield, F. (1913). *Ancient Town-Planning*. Oxford: Oxford University Press. Disponível em: <http://www.efm.bris.ac.uk/het/haverfield/AncientTownplanning.pdf>
- Hebbert, M. (1998). *London: more by fortune than*

*design*. [Ebook] Wiley.

- Henriques, A. C. V. (2018). *O Plano Urbano da Cidade Nova de Santo André: da ambição à realidade*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Departamento de Arquitetura da Universidade Lusíada de Lisboa. Disponível em: [http://repositorio.ulusiada.pt/bitstream/11067/3774/5/mia\\_ana\\_henriques\\_dissertacao.pdf](http://repositorio.ulusiada.pt/bitstream/11067/3774/5/mia_ana_henriques_dissertacao.pdf)
- Howard, E. (2014). *Garden Cities of To-morrow* [EBook]. Disponível em: <http://www.gutenberg.org/files/46134/46134-h/46134-h.htm>
- Joly, J., & Chamussy, H. (1969). *Géographie du futur engagé: le port industriel de Fos-sur-Mer*. In (volume 57). *Revue de géographie alpine* (pp. 831-848). Grenoble. doi:10.3406/rga.1969.3448
- Junta de Freguesia de Santo André. (n.d.). *Património Natural*. Disponível em: <http://santoandre.pt/junta-de-freguesia/localidades-2/patrimonio-natural/>
- Lewis, J. R. & Williams, A. M. (1985). *The Sines Project: Portugal's growth centre or white elephant?*. In (volume 56) *The Town Planning Review* (pp. 339-366). Liverpool: JSTOR. doi:10.3828/tpr.56.3.t57q91u885076373
- Lusa. (2018, 31 Julho). *Grândola aposta na qualificação de jovens nas áreas da aeronáutica e do turismo*. Diário de Notícias. Disponível em: <https://www.dn.pt/lusa/interior/grandola-aposta-na-qualificacao-de-jovens-nas-areas-da-aeronautica-e-turismo-9660400.html>
- Lyon, R. (2011). *The Influence of Roman Military Camps on Town Planning* (Research Paper). Postdam: State

University of New York at Postdam. Disponível em: [https://jasonsedar.files.wordpress.com/2011/03/the\\_athens\\_charter.pdf](https://jasonsedar.files.wordpress.com/2011/03/the_athens_charter.pdf)

- Martins, A. (n.d.) *Enquadramento sócio-económico de Sines no sul do País*.

- Mendel Univeristy [Growth Pole Intro] Brno. Disponível em: [https://is.mendelu.cz/eknihovna/opory/zobraz\\_cast.pl?cast=62146](https://is.mendelu.cz/eknihovna/opory/zobraz_cast.pl?cast=62146)

- Merlin, P. (1980). *The New Town Movement in Europe*. In (volume 451) *Changing Cities: A Challenge to Planning* (pp. 76-85). The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science. doi: 10.1177/000271628045100108

- Milton Keynes Development Corporation. (2013). *The Plan for Milton Keynes* (ed.1). Nova Iorque: Routledge. Disponível em: [https://books.google.pt/books/about/The\\_Plan\\_for\\_Milton\\_Keynes](https://books.google.pt/books/about/The_Plan_for_Milton_Keynes)

- Monteiro, S. (n.d.). *Santo André: um areal de esperança*. (livro não publicado).

- Munoz, F. (2003). *Lock Living: Urban sprawl in Mediterranean cities* (Research Paper). Barcelona: Elsevier. doi:10.1016/j.cities.2003.08.003

- Net Topic. (2009). *Building New Identities: from mono-functional to multifunctional cities*. Salford: European Union.

- Nobre, H. (2018). *Investimento de 24M€ em nova biorefinaria na zona Industrial e Logística de Sines*. Antena Miróbriga. Disponível em: <http://antenamirobriga.pt/investimento-de-24me-em-nova-biorefinaria-na-zona-industrial-e-logistica-de-sines/>

- Oliveira, A. F. (2017). *As Redes Sociais na Construção da Cidade Nova*. In S. Baltazar, J. Saragoça, M. O. Santos, J. Fialho & H. Arco. *Livro Atlas: 1º Congresso Internacional de Redes Sociais* (pp.426-440). Évora: Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais da Universidade Nova de Lisboa.
- Oliveira, A. F. (2018, Maio). *Seminário Cidade Nova 2030: O Futuro de Vila Nova de Santo André*. Vila Nova de Santo André.
- Parente, M. (2016). *Designing the City Identity: strategic and product design for new experimental ways of living, enabling, and interacting with the urban context*. In *Designing city Identity and Place Experiences* (pp. 62-71). Design Management Institute
- Parliament. (n.d.). *Living Heritage. Improving Towns: New Towns*. Disponível em: <https://www.parliament.uk/about/living-heritage/transformingsociety/towncountry/towns/overview/newtowns/>
- Parr, J. B. (1999). *Growth-pole Strategies in Regional Economic Planning: a retrospective view. Part I: origins and advocacy*. In (volume 6) *Urban Studies* (pp. 1195-1215). Glasgow: Sage. doi:10.1080/0042098993187
- Patrício, M. T. (1991). *A estratégia política e económica do Estado português num pólo de crescimento. O projecto industrial de Sines*. In (10) *Sociologia – Problemas e Práticas* (pp. 9-19).
- Perroux, F. (1970). *Regional Economics* (D. L. Mckee, R. D. Dean, W. H. Leahy, Trad.). Nova Iorque: Free Press. (1955).

- Plummer, P. & Taylor, M. (2000). *Theories of local economic growth (part 1): concepts, models, and measurement*. In (volume 33) *Environment and Planning* (pp. 219-26). Great Britain: Pion. doi: 10.1068/a339a
- Portas, N., Domingues, Á, & Cabral, J. (2012). Fundação Calouste Gulbenkian.
- Presidência do Concelho. (1971). *Decreto-Lei n.º 270/71*.
- *Quadro de Referências Estratégica Nacional*. (2007-2013). Portugal. Disponível em: <http://www.qren.pt/np4/qren>
- Ramage, N. H., Ramage, A. (2005). *Roman Art: Romulus to Constantine* (4). Nova Jersey: Pearson.
- Ramos, P. Ó., Carneiro, M. C., Vitorino, B., Rodrigues, L. & Roque, P. (2002). *Projecto de Lei N.º 188/IX. Elevação de Vila Nova de Santo André a cidade*. Lisboa: Assembleia da República.
- Salgueiro, J. (1968). *O III Plano de Fomento, Objectivos e Condições Gerais de Realização*.
- Salgueiro, T. B. (1992). *A cidade em Portugal: uma geografia urbana*. Porto: Afrontamento.
- Salvati, L., Zitti, M. & Sateriano, A. (2013) *Changes in city vertical profile as an indicator of sprawl: Evidence from a Mediterranean urban region*. In (Volume 38) *Habitat International* (pp. 119-125). Roma: Elsevier.
- Santos, O., Dias, B., Merendas, V., Novo, H., Soares, B. & Filipe, A. (2003). *Projecto de Lei N.º 289/IX. Elevação da vila de Vila Nova de Santo André, no concelho de Santiago do Cacém, à categoria de cidade*. Lisboa: Assembleia da



República.

- Távora, F. (1962). *Da Organização do Espaço* (ed.8). Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.
- UNESCO (2017, Janeiro). *I Laboratório de Arquitetura e Património: Santiago do Cacém*. Santiago do Cacém.
- Videira, T. M. R. A. (2001). *Vila Nova de Santo André: os Bairros e a Experiência Moderna*. (Prova Final de Licenciatura). Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.
- Wojnicka-Sycz, E. (2014). *Growth Pole theory as a Concept Based on Innovation Activity Development Knowledge Diffusion*.



**ANEXOS**



**Vila Nova de Santo André: Bairros**

<b>Início de construção</b>	<b>Toponímia</b>	<b>Tipologias</b>	<b>N.º pisos</b>	<b>Arquiteto</b>	<b>Residentes</b>
1972	Bairro Azul	hab. plurifamiliares	2	Arq. Faria da Costa e Arq. Hermínio Ferreira	operários do porto e complexo industrial de Sines e GAS
1974	Bairro da Atalaia Norte	hab. unifamiliares	1 + (1)	Gabinete da Área de Sines	habitantes expropriados
1974	Bairro da Atalaia Sul	hab. plurifamiliares	3	Arq. Silva Pereira	
1974	Bairro das Flores	hab. unifamiliares	1 + (1)		habitantes expropriados
1974	Bairro do Porto Velho	hab. plurifamiliares	3	Arq. Paulo Braula Reis	
1974	Bairro Pôr-do-sol	hab. plurifamiliares	3	Arq. Silva Pereira	
1976	Bairro da Várzea	hab. unifamiliares	1 + (1)	Petrogal	operários da Petrogal
1976	Bairro da Petrogal	hab. unifamiliares	1 e 2	Petrogal	operários da Petrogal
1978	Bairro das Torres	hab. plurifamiliares	4, 6 e 8	Arq. Bento d'Almeida	operários da CNP
1978	Bairro dos Serrotes	hab. uni + pluri	1   2 ou 3	Arq. Ruy d'Anthouguia e Arq. Gonçalo Ribeiro Teles	operários da CNP
1978	Bairro do Liceu	hab. plurifamiliares	3	Gabinete Técnico de Habitação	Petrogal
1978	Bairro das Panteras	hab. plurifamiliares	3 ou 4		
1978	Bairro dos Pica-Paus	hab. plurifamiliares	4	Arq. Paiva Lopes	
1979	Bairro do Horizonte	hab. unifamiliares	1 + (1)	Petrogal	operários da Petrogal
1982	Bairro do Pinhal	hab. plurifamiliares	4	Arq. Tomás Taverira	operários da FORD



**Figura 1** - Localização do Bairro Azul, no aglomerado urbano.

**Figura 2** - Planta do bairro e envolvente | Escala 1:2000.



**Figura 3** - Bairro Azul.

**Figura 4** - Bairro Azul.



**Figura 5** - Bairro Azul.

## Bairro Azul ou Coletivas

O Bairro Azul foi o primeiro bairro a ser edificado no novo centro urbano. O local escolhido para a implantação deste foi a nascente, próximo do “centro”. O bairro foi projetado com a função de albergar os operários envolvidos na construção do porto de Sines, das indústrias e dos funcionários do GAS. O lançamento do concurso para este conjunto habitacional surgiu em 1972, tendo sido concluído em 1973. Os arquitetos responsáveis pelo projeto são Faria da Costa e Hermínio Ferreira.<sup>1 2</sup>

O bairro é constituído por módulos de unidades de habitações coletivas que, associados perpendicularmente, deixam um vazio no espaço entre estes, formando pátios comuns. Estes módulos delegam ao bairro uma função evolutiva, onde existe a possibilidade de se construírem mais módulos associados, dando resposta às necessidades do centro urbano.<sup>3</sup>

Apesar do bairro ter como função original servir de habitações, atualmente, destina-se a acolher vários serviços e associações como a Guarda Nacional Republicana (GNR), a Junta de Freguesia, o Instituto da Conservação da Natureza (ICN), a Segurança Social e associações de recreio e solidariedade ao serviço da comunidade. É de referir que o

bairro se encontra, em grande parte, em degradação e muitos

1 Videira, T. M. R. A. (2001). *Vila Nova de Santo André: os Bairros e a Experiência Moderna*. (Prova Final de Licenciatura). Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.

2 Henriques, A. C. V. (2018). *O Plano Urbano da Cidade Nova de Santo André: da ambição à realidade*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Departamento de Arquitetura da Universidade Lusíada de Lisboa.

3 idem

dos edifícios construídos estão ao abandono; contudo, existe um esforço para requalificar o espaço através da deslocação de algumas instituições para o bairro, bem como a requalificação de alguns pátios.<sup>4</sup>

O bairro adquiriu a sua denominação devido ao uso das bandas azuis que remetem para os montes alentejanos, caraterísticos desta região do país.<sup>5</sup>

---

4       idem

5       idem







**Figura 6** - Localização do Bairro Atalaia Norte, no aglomerado urbano.

**Figura 7** - Planta do bairro e envolvente | Escala 1:2000.



**Figura 8** - Bairro Atalaia Norte.

**Figura 9** - Bairro Atalaia Norte.



**Figura 10** - Bairro Atalaia Norte.

## Bairro da Atalaia Norte ou da Lagartixa

O Bairro da Atalaia Norte foi também um dos primeiros conjuntos habitacionais a serem construídos no novo centro urbano, tendo como intento acolher os operários do porto de Sines e das indústrias em construção e também alguns expropriados da zona onde foi implantado o complexo industrial. A construção iniciou-se em 1974 e terminou em 1978 por falência dos empreiteiros. O autor do projeto é o arquiteto Silva Pereira, sendo o projeto de responsabilidade do GAS.<sup>6 7</sup>



**Figura 11** - Bairro Atalaia Norte, aquando a sua construção.

As habitações caracterizam-se pela simplicidade usada e pela construção de baixo custo. Estas têm por base três tipologias em módulos, correspondendo a habitações destinadas a albergar famílias (mais ou menos numerosas). Existia também a possibilidade de conjugar módulos, de forma a permitir que as habitações crescessem, respondendo às necessidades dos seus habitantes. As habitações são baixas e acinzentadas, semelhantes ao que se tinha construído em muitas zonas da Europa, no pós-guerra.<sup>8 9</sup>

Tal como as habitações do pós-guerra, as habitações seriam de carácter provisório; todavia, estas acabaram por ser adaptadas ao longo dos anos, continuando a servir a população

---

6 Carreira, M. A. C. (2016). *A Cidade Nova de Santo André: uma utopia urbana na primavera marcelista*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Departamento de Arquitetura do Instituto Universitário de Lisboa.

7 Henriques, A. C. V. (2018). *O Plano Urbano da Cidade Nova de Santo André: da ambição à realidade*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Departamento de Arquitetura da Universidade Lusíada de Lisboa.

8 idem

9 Monteiro, S. (n.d.). *Santo André: um areal de esperança*. (livro não publicado).

que as continua a adaptar, de acordo com as suas necessidades.<sup>10</sup>

---

10       Henriques, A. C. V. (2018). *O Plano Urbano da Cidade Nova de Santo André: da ambição à realidade*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Departamento de Arquitetura da Universidade Lusíada de Lisboa.





**Figura 12** - Localização do Bairro Atalaia Sul, no aglomerado urbano.

**Figura 13** - Planta do bairro e envolvente | Escala 1:2000.



**Figura 14** - Bairro Atalaia Sul.

**Figura 15** - Bairro Atalaia Sul.



**Figura 16** - Bairro Atalaia Sul.

## Bairro da Atalaia Sul

O Bairro da Atalaia Sul, construído entre 1974 e 1976, é da autoria do arquiteto Silva Pereira e é composto por duas tipologias.<sup>11</sup>

A implantação dos blocos proporciona a existência de pequenas praças, no interior dos quarteirões, de acesso pedonal. Nelas localizam-se equipamentos lúdicos e espaços de pequeno comércio, os quais se desenvolvem no piso térreo. Os pisos superiores balançam-se sobre o piso térreo, formando uma galeria aberta, onde os habitantes podem deslocar-se ao abrigo dos elementos naturais, ao mesmo tempo que percorrem os diversos serviços aí localizados.<sup>12</sup>

O bairro oferece duas tipologias, que se dividem entre o piso inferior e piso superior. O piso térreo tem acesso direto pela rua e acede-se aos pisos superiores através de longas rampas e escadas, que permitem também o acesso a um grande terraço e às galerias que percorrem os vários edifícios, interligando-os.<sup>13</sup>



**Figura 17** - Bairro Atalaia Sul, aquando a sua construção.

---

11 Henriques, A. C. V. (2018). *O Plano Urbano da Cidade Nova de Santo André: da ambição à realidade*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Departamento de Arquitetura da Universidade Lusíada de Lisboa.

12 idem

13 idem



**Figura 18** - Localização dos bairros da Várzea e da Petrolal, no aglomerado urbano.

**Figura 19** - Planta do Bairro da Várzea e envolvente | Escala 1:2000.



**Figura 20** - Planta do Bairro da Petrolal e envolvente | Escala 1:2000.



**Figura 21** - Bairro da Várzea.



**Figura 22** - Bairro da Petrolal.



## Bairro da Várzea e Bairro da Petrogal

Os bairros da Várzea e da Petrogal surgem como iniciativa privada da empresa Petrogal. A sua construção começa em 1976 e tem como propósito albergar os trabalhadores da Petrogal e respetivas famílias. Trata-se de bairros constituídos por casas unifamiliares pré-fabricadas, com logradouros e de carácter temporário; contudo, ao longo dos anos, as habitações têm sido modificadas, de forma a apresentar um carácter permanente.<sup>14</sup>

Os bairros encontram-se no limite Norte da implantação do aglomerado urbano e caracterizam-se pela sua forma de circulação. Estes organizam-se a partir de uma rua curvilínea contínua, com a mesma ligação. Este modelo tem como referência o desenho e conceção do movimento das cidades-jardim inglesas.<sup>15</sup> Esta particularidade traduz-se num organicismo que os distingue dos restantes bairros da cidade.<sup>16</sup>

A origem do nome dado ao bairro da Várzea está relacionada com a localização deste, sendo que a área que ocupa está adjacente aos terrenos da várzea (zona onde chegam os limites da lagoa de Santo André, em invernos com maior pluviosidade)<sup>17</sup>. O bairro da Petrogal deve o seu nome à empresa que encomendou o projeto.

14 Henriques, A. C. V. (2018). *O Plano Urbano da Cidade Nova de Santo André: da ambição à realidade*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Departamento de Arquitetura da Universidade Lusíada de Lisboa.

15 Videira, T. M. R. A. (2001). *Vila Nova de Santo André: os Bairros e a Experiência Moderna*. (Prova Final de Licenciatura). Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.

16 Henriques, A. C. V. (2018). *O Plano Urbano da Cidade Nova de Santo André: da ambição à realidade*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Departamento de Arquitetura da Universidade Lusíada de Lisboa.

17 Departamento de Projeto do Centro Urbano. (1981). *Toponímia: história justificativa*. Lisboa: GAS.



**Figura 23** - Localização do Bairro das Flores, no aglomerado urbano.

**Figura 24** - Planta do bairro e envolvente | Escala 1:2000.



**Figura 25** - Bairro das Flores.



**Figura 26**- Bairro das Flores.

## Bairro das Flores

O Bairro das Flores, construído entre 1974 e 1978, é de autoria desconhecida. O bairro foi pensado para albergar famílias de baixos rendimentos e expropriados dos terrenos onde foi implantado o complexo industrial, tendo, portanto, a particularidade de ser um bairro de habitações unifamiliares e capacidade evolutiva.<sup>18</sup>

Existem dois tipos de habitações, uma de planta paralela à rua e uma de planta perpendicular. Por ser um bairro de habitação evolutiva, são usados módulos, de forma a possibilitar a futura adaptação e expansão destes, tanto horizontal, como verticalmente. A conjugação dos módulos é feita a partir de um rebatimento em espelho, que lhe proporciona uma imagem ritmada de continuidade linear.<sup>19</sup>

As habitações são, originalmente, concebidas com um só piso; conquanto, muitas sofreram alterações, sendo hoje habitações de dois pisos. Estas apresentavam, também, na sua forma original, um logradouro interior que, em alguns casos, foi adaptado e transformado em compartimentos fechados.

---

18       Henriques, A. C. V. (2018). *O Plano Urbano da Cidade Nova de Santo André: da ambição à realidade*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Departamento de Arquitetura da Universidade Lusíada de Lisboa.

19       idem



**Figura 27** - Localização do Bairro do Porto Velho, no aglomerado urbano.

**Figura 28** - Planta do bairro e envolvente | Escala 1:2000.



**Figura 29** - Bairro do Porto Velho.

**Figura 30** - Bairro do Porto Velho.



**Figura 31** - Bairro do Porto Velho.

## Bairro do Porto Velho

O Bairro do Porto Velho, vulgarmente conhecido como Bairro dos Caixotes (devido à sua imagem, a qual remete para caixas verticais pousadas no terreno), foi construído entre 1974 e 1978, sendo da autoria do arquiteto Paulo Braula Reis.<sup>20 21</sup>

Os edifícios estão dispostos em bandas e a maioria dos blocos habitacionais fazem frente e acompanham um dos principais eixos da cidade, a Avenida de Santiago. Alguns edifícios possibilitam a instalação de serviços e comércio no piso térreo.<sup>22</sup>

Estes edifícios de três pisos, de habitação plurifamiliar, seguem uma tipologia de esquerdo/direito. Originalmente, os acessos às habitações eram livres; contudo, hoje, na maioria dos edifícios, os mesmos encontram-se encerrados.<sup>23</sup>



**Figura 32** - Bairro do Porto Velho, aquando a sua construção.

A existência de espaços verdes, na frente do edifício, traduz-se numa distância física entre o passeio pedonal e a entrada dos edifícios, afastando a entrada do edifício dos percursos da cidade.

Os alçados são bastante ritmados e modelados, o que transmite uma imagem uniforme ao bairro.

---

20 Carreira, M. A. C. (2016). *A Cidade Nova de Santo André: uma utopia urbana na primavera marcelista*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Departamento de Arquitetura do Instituto Universitário de Lisboa.

21 Henriques, A. C. V. (2018). *O Plano Urbano da Cidade Nova de Santo André: da ambição à realidade*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Departamento de Arquitetura da Universidade Lusíada de Lisboa.

22 idem

23 idem



**Figura 33** - Localização do Bairro do Pôr-do-Sol, no aglomerado urbano.

**Figura 34** - Planta do bairro e envolvente | Escala 1:2000.



**Figura 35** - Bairro do Pôr-do-Sol.

**Figura 36** - Bairro do Pôr-do-Sol.



**Figura 37** - Bairro do Pôr-do-Sol.

## Bairro do Pôr-do-Sol

A edificação do Bairro Pôr-do-Sol teve início em 1974, tendo interrompido a sua construção, em 1978, por falência dos empreiteiros. O arquiteto responsável foi o arquiteto Silva Pereira que, como referido anteriormente, foi também autor do Bairro da Atalaia Sul. Assim, é notória a semelhança entre estes dois bairros do aglomerado urbano, tanto a nível de implantação, como de funcionamento e de estética.<sup>24</sup>

O acesso às habitações é realizado através de longas rampas e escadas que dão acesso às extensas galerias, permitindo, assim, percorrer vários edifícios, que se encontram desta forma interligados.<sup>25</sup>

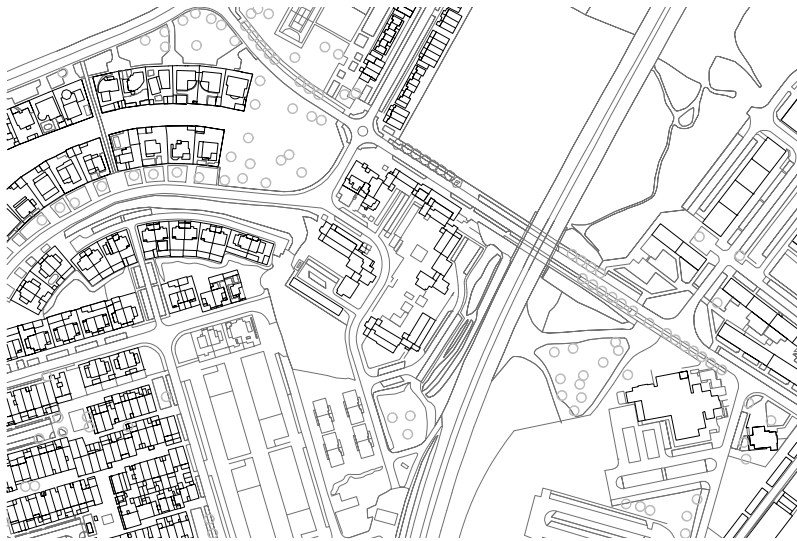
Também à semelhança do Bairro da Atalaia Sul, o edificado forma ligações contínuas, realizadas através de um espaço público, como ruas pedonais ou pequenas praças. Igualmente, neste caso, o piso térreo está destinado a variados serviços e as habitações surgem nos pisos superiores.<sup>26</sup>

---

24 Henriques, A. C. V. (2018). *O Plano Urbano da Cidade Nova de Santo André: da ambição à realidade*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Departamento de Arquitetura da Universidade Lusíada de Lisboa.

25 idem

26 idem



**Figura 38** - Localização do Bairro das Torres, no aglomerado urbano.

**Figura 39** - Planta do bairro e envolvente | Escala 1:2000.



**Figura 40**- Bairro das Torres.

**Figura 41** - Bairro das Torres.



**Figura 42** - Bairro das Torres.



## Bairro das Torres

O Bairro das Torres, de habitação plurifamiliar, é da autoria do arquiteto Bento d'Almeida e é o único bairro em Santo André construído em altura, com edifícios entre seis a oito pisos. A construção deste bairro teve início em 1978 e destinava-se a servir os trabalhadores da CNP.<sup>27 28</sup>

A estatura dada aos edifícios explica-se pela sua localização, próxima da via rápida, e também pela topografia do lugar em que foi edificado, sendo esta a zona de topografia mais acidentada do novo aglomerado.<sup>29</sup>

Existem três tipologias de edifícios denominadas tipo A, tipo B e tipo C, estando cada uma associada a um bloco distinto. Assim, o bloco A (tipo A), com habitações coletivas, é o único edifício que apresenta seis pisos; o bloco B (tipo B) apresenta habitações com duplex; por fim, o bloco C (tipo C), apresenta habitações com triplex. O piso térreo dos blocos habitacionais destina-se a uma galeria comercial. Os diversos blocos apresentam varandas que se projetam sobre o passeio e espaço público.<sup>30</sup>

A difícil topografia aqui encontrada é aproveitada de forma a criar pátios qualificados como espaços lúdicos e de estar, através da conjugação de escadas e patamares que se desenvolvem, acompanhando a inclinação do terreno.<sup>31</sup>

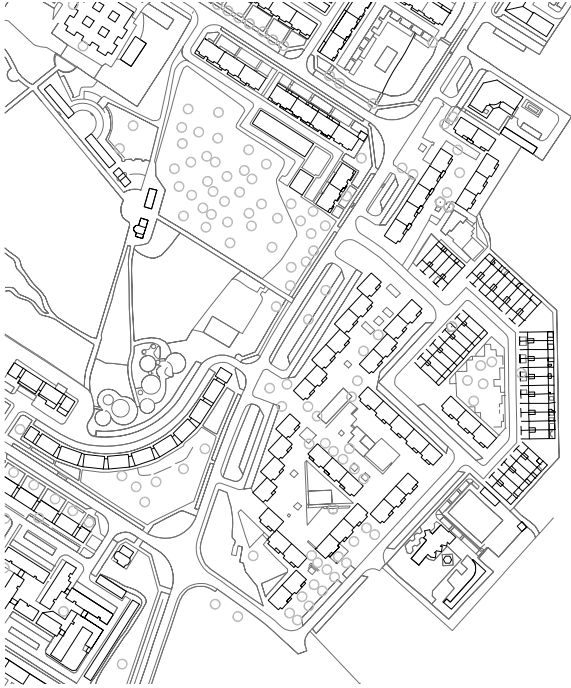
27 Carreira, M. A. C. (2016). *A Cidade Nova de Santo André: uma utopia urbana na primavera marcelista*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Departamento de Arquitetura do Instituto Universitário de Lisboa.

28 Henriques, A. C. V. (2018). *O Plano Urbano da Cidade Nova de Santo André: da ambição à realidade*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Departamento de Arquitetura da Universidade Lusíada de Lisboa.

29 idem

30 idem

31 idem



**Figura 43** - Localização do Bairro dos Serrotes, no aglomerado urbano.

**Figura 44** - Planta do bairro e envolvente | Escala 1:2000.



**Figura 45** - Bairro dos Serrotes.

**Figura 46** - Bairro dos Serrotes.



**Figura 47** - Bairro dos Serrotes.

## Bairro dos Serrotes

Em 1978, a CNP anunciou na revista Petrovisão a construção do “Primeiro Projeto Habitacional da CNP em Santo André”, iniciando-se a construção do bairro, no mesmo ano.<sup>32</sup>

O GAS que já tinha encomendado um projeto ao arquiteto Ruy d’Athouguia, com a colaboração de Gonçalo Ribeiro Telles, cedeu o terreno a nascente do Primeiro Estabelecimento da Cidade Nova.<sup>33</sup>

A CNP assumiu responsabilidade pelos projetos de teor urbano, arquitetónico e de engenharia, sendo também responsável pelos pormenores de ligações às redes elétricas, de águas e dos arranjos exteriores.<sup>34</sup>

O projeto de Ruy d’Athouguia é composto por edifícios de habitação plurifamiliares e unifamiliares. As habitações plurifamiliares distribuem-se em blocos de habitação com quatro pisos, sendo a tipologia predominante o esquerdo/direito. Os blocos habitacionais oferecem três tipos de habitação: T1, T2 e T3, sendo o último duplex. O piso térreo possibilita a existência de zonas de comércio e serviços.<sup>35</sup>

As habitações unifamiliares são geminadas e distribuídas em banda. São compostas por dois pisos e apresentam um pequeno logradouro que serve de transição do espaço público para a habitação. O ritmo das habitações

---

32 Carreira, M. A. C. (2016). *A Cidade Nova de Santo André: uma utopia urbana na primavera marcelista*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Departamento de Arquitetura do Instituto Universitário de Lisboa.

33 idem

34 idem

35 idem

geminadas, em conjunto com a presença de uma grande chaminé, bastante demarcada, contribui para uma imagem de fachada ritmada.<sup>36</sup>

No projeto previa-se a implantação de estacionamentos de viaturas que, para as habitações plurifamiliares, estariam dispostos perto dos blocos habitacionais; por outro lado, para as habitações unifamiliares iriam encontrar-se no logradouro dos edifícios.<sup>37</sup>

A disposição dos blocos habitacionais proporciona a criação de pequenas praças, desenhadas por Gonçalo Ribeiro Telles, no interior dos conjuntos habitacionais, de forma a proporcionar aos habitantes do bairro um ambiente exterior agradável e atrativo, onde se encontram alguns equipamentos lúdicos e zonas de estar.<sup>38</sup>

O nome do bairro tem origem no desenho das coberturas dos edifícios que remete para a forma das lâminas de um serrote.<sup>39</sup>

---

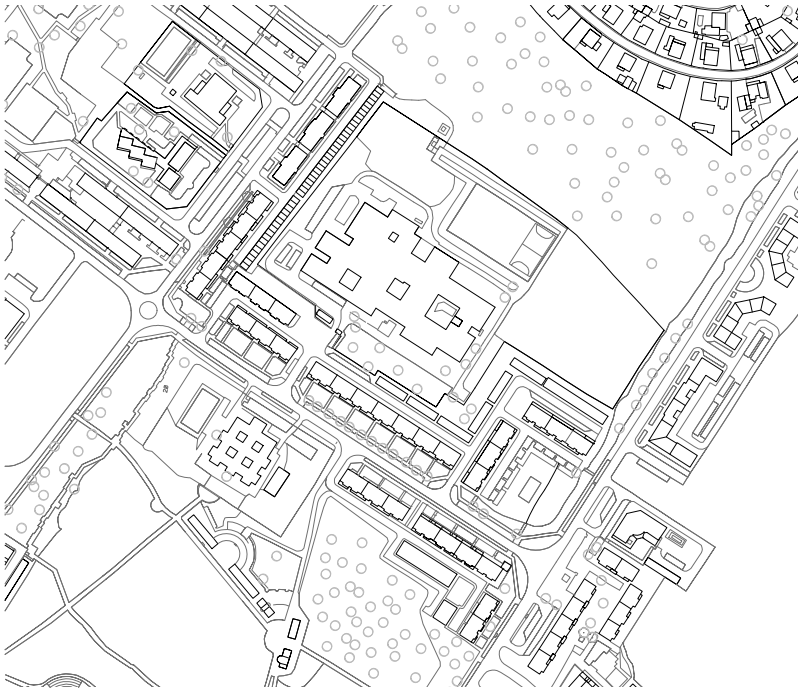
36 Henriques, A. C. V. (2018). *O Plano Urbano da Cidade Nova de Santo André: da ambição à realidade*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Departamento de Arquitetura da Universidade Lusíada de Lisboa.

37 Carreira, M. A. C. (2016). *A Cidade Nova de Santo André: uma utopia urbana na primavera marcelista*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Departamento de Arquitetura do Instituto Universitário de Lisboa.

38 Henriques, A. C. V. (2018). *O Plano Urbano da Cidade Nova de Santo André: da ambição à realidade*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Departamento de Arquitetura da Universidade Lusíada de Lisboa.

39 idem





**Figura 48** - Localização do Bairro do Liceu, no aglomerado urbano.

**Figura 49**- Planta do bairro e envolvente | Escala 1:2000.



**Figura 50** - Bairro do Liceu.

**Figura 51** - Bairro do Liceu.



**Figura 52** - Bairro do Liceu.

## Bairro do Liceu

A construção do bairro do Liceu iniciou-se entre 1978 e 1979, tratando-se de um projeto da autoria do Gabinete Técnico de Habitação (GTH). O bairro é constituído por habitações plurifamiliares dispostas em banda, de tipologia esquerda/direito.<sup>40</sup>



**Figura 53** - Bairro do Liceu, aquando a sua construção.

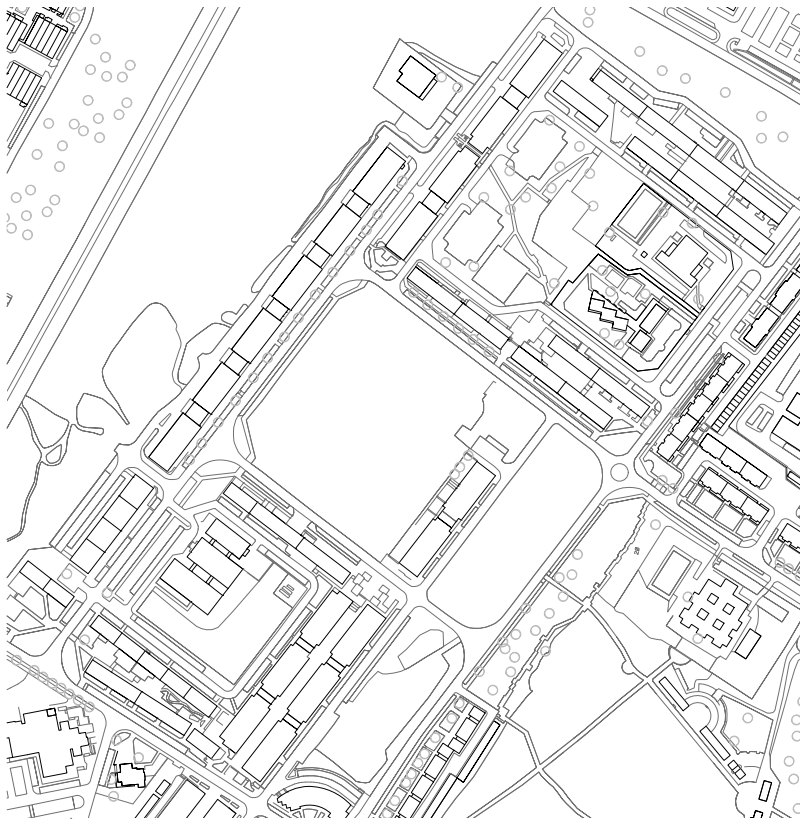
Os edifícios oferecem um espaço verde que antecede a entrada da habitação, recuando assim os blocos habitacionais do passeio público. Alguns edifícios pontuais, no piso térreo, permitem a existência de espaços de serviços e comércio.

A banda de edifícios localizados a Norte terá sido construída com o intuito de albergar operários da Petrogal.

A toponímia do bairro explica-se pela localização da escola secundária Padre António Macedo nesta zona da cidade, conferindo-lhe, assim, o nome Bairro do Liceu.

---

40 Henriques, A. C. V. (2018). *O Plano Urbano da Cidade Nova de Santo André: da ambição à realidade*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Departamento de Arquitetura da Universidade Lusíada de Lisboa.



**Figura 54** - Localização do Bairro das Panteras, no aglomerado urbano.

**Figura 55-** Planta do bairro e envolvente | Escala 1:2000.



**Figura 56** - Bairro das Panteras.

**Figura 57** - Bairro das Panteras.



**Figura 58** - Bairro das Panteras.



## Bairro das Panteras Cor-de-Rosa

O Bairro das Panteras Cor-de-Rosa foi construído entre 1978 e 1982, sendo a autoria do projeto desconhecida.<sup>41</sup>

Os edifícios, de habitação plurifamiliar de três ou quatro pisos, estão dispostos paralelamente, criando um passeio pedonal que permite percorrer o bairro longe da vida quotidiana da cidade e das vias destinadas a veículos. Os blocos habitacionais possibilitam a entrada nos edifícios através de dois pontos distintos. É, assim, possível aceder ao edifício pela rua e pelo passeio pedonal, sendo a entrada principal a que estabelece a ligação entre o passeio pedonal e o edifício.

O bairro apresenta uma tipologia híbrida, sendo o acesso às habitações realizado através de acessos verticais e de acessos em galeria. No projeto original, tanto as escadas comuns, como as galerias eram abertas para o passeio pedonal; todavia, atualmente, encontram-se na sua maioria fechadas.<sup>42</sup>

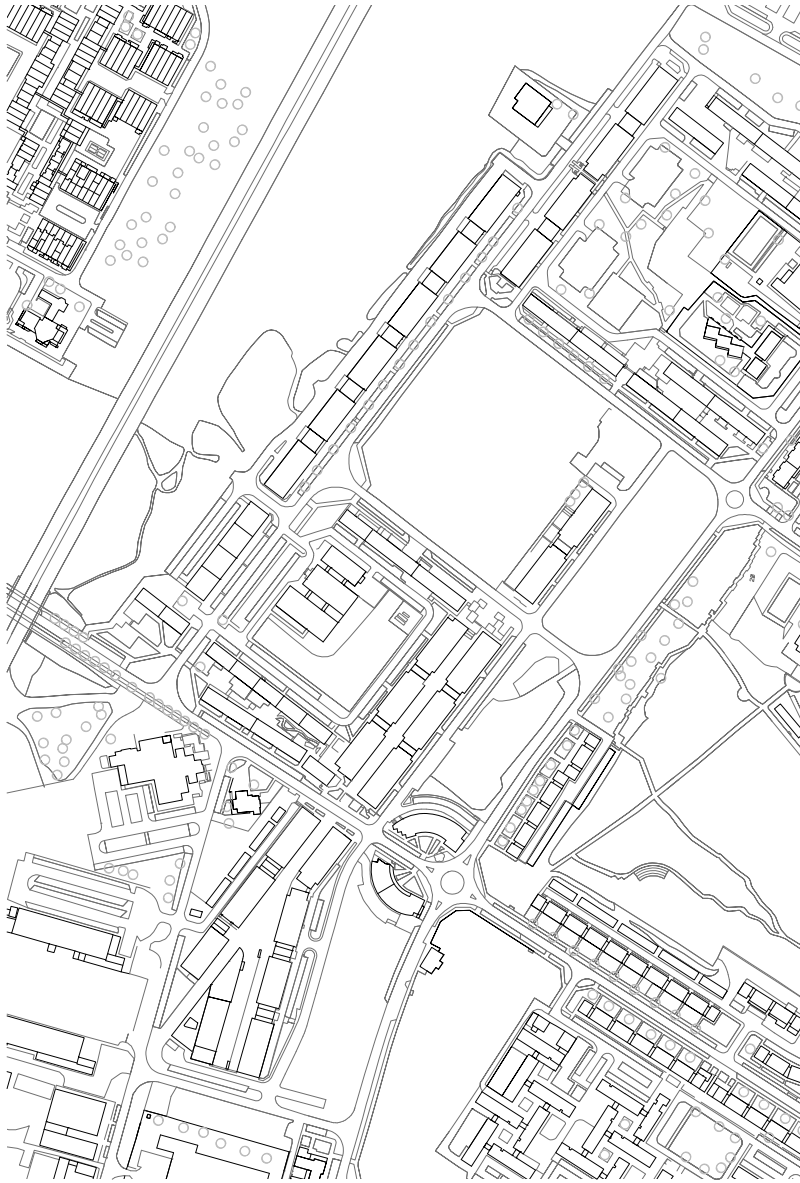
O Bairro das Panteras não dispõe de zonas comerciais, sendo inteiramente um bairro habitacional; contudo, alguns edifícios foram adaptados, sendo o piso da cave transformado em pequenos espaços com propósito comercial. Noutros casos houve também a possibilidade de transformar o piso da cave em garagens.

O cromatismo, usado na pintura deste bairro, foi resultado dos estudos de cores realizados pelo GAS, na década de 80, para o aglomerado de Santo André.<sup>43</sup>

41 Henriques, A. C. V. (2018). *O Plano Urbano da Cidade Nova de Santo André: da ambição à realidade*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Departamento de Arquitetura da Universidade Lusíada de Lisboa.

42 idem

43 idem



**Figura 59** - Localização do Bairro dos Pica-Pau, no aglomerado urbano.

**Figura 60-** Planta do bairro e envolvente | Escala 1:2000.



**Figura 61** - Bairro dos Pica-Pau.

## Bairro do Pica-Pau Amarelo

À semelhança do bairro mencionado anteriormente, a construção do Bairro do Pica-Pau iniciou-se em 1978, terminando em 1982. O projeto é da autoria do arquiteto Paiva Lopes.<sup>44</sup>

O Bairro do Pica-Pau apresenta fortes ligações ao Bairro das Panteras, estando estes intercalados e, apresentando os mesmos princípios: estabelecer uma forte relação com os espaços exteriores e conferir espaços de separação entre peões e veículos.<sup>45</sup>

À semelhança do que acontece no Bairro das Panteras, a via destinada às viaturas e o passeio pedonal encontram-se afastados. Os conjuntos habitacionais fazem frente às vias destinadas a veículos motores e estão implantados paralelamente, acolhendo o passeio público no espaço existente entre dois edifícios.

Os blocos de habitação plurifamiliar encontram-se dispostos em banda de quatro pisos, estando o piso térreo destinado a albergar serviços e comércio; existe, ainda, um piso inferior destinado a garagens.<sup>46</sup>

As habitações distribuem-se nos pisos superiores, existindo oito habitações por piso. O acesso é realizado através

---

44 Henriques, A. C. V. (2018). *O Plano Urbano da Cidade Nova de Santo André: da ambição à realidade*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Departamento de Arquitetura da Universidade Lusíada de Lisboa.

45 Videira, T. M. R. A. (2001). *Vila Nova de Santo André: os Bairros e a Experiência Moderna*. (Prova Final de Licenciatura). Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.

46 Henriques, A. C. V. (2018). *O Plano Urbano da Cidade Nova de Santo André: da ambição à realidade*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Departamento de Arquitetura da Universidade Lusíada de Lisboa.



**Figura 62** - Bairro dos Pica-Pau.



**Figura 63** - Bairros dos Pica-Pau.e das Panteras

de acessos verticais e galerias interiores.<sup>47</sup>

A galeria comercial aparece num plano recuado ao plano das habitações, estando os pisos de habitações sobre pilares. Este desenho permite o percurso através de uma galeria aberta, possibilitando o percurso pelo bairro, protegido dos fatores ambientais. A galeria comercial abre-se para os passeios pedonais, formados pelo paralelismo dos blocos habitacionais, conferindo uma forte vivência ao bairro. O bairro possibilita, ainda, a transição entre o passeio pedonal e a rua, através de passagens cobertas, existentes ao longo deste.

O alçado do edifício distingue-se pelas suas janelas particulares, as quais correspondem aos espaços da sala e cozinha, proporcionando ao bairro um aspeto singular e ritmado.<sup>48</sup>

O nome do bairro (Pica-Pau) resultou dos estudos cromáticos realizados, distinguindo-se, assim, o bairro pela sua cor amarela.

Os bairros Panteras e Pica-Pau estão dispostos perpendicularmente entre si, formando grandes quarteirões onde se localizam alguns equipamentos dos setores da saúde, educação e de lazer. Ambos ocupam parte da cidade na direção Sul-Norte e são os bairros mais centrais do aglomerado urbano, confluindo na praça “central” nunca realizada.

---

47 idem

48 Henriques, A. C. V. (2018). *O Plano Urbano da Cidade Nova de Santo André: da ambição à realidade*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Departamento de Arquitetura da Universidade Lusíada de Lisboa.



**Figura 64** - Localização do Bairro do Horizonte, no aglomerado urbano.

**Figura 65** - Planta do bairro e envolvente | Escala 1:2000.



**Figura 66** - Bairro do Horizonte.



**Figura 67** - Bairro do Horizonte.

## **Bairro do Horizonte**

O Bairro do Horizonte é um bairro de iniciativa da Petrogal, construído entre 1979 e 1982. À semelhança do bairro da Várzea e da Petrogal, o bairro é composto por habitações unifamiliares, dispostas ao longo de duas ruas curvilíneas que percorrem o bairro.<sup>49</sup>

O loteamento dos bairros é fixo; conquanto, no que diz respeito aos aspetos arquitetónicos, a empresa promoveu livre arbítrio na construção das habitações.

---

49      Henriques, A. C. V. (2018). *O Plano Urbano da Cidade Nova de Santo André: da ambição à realidade*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Departamento de Arquitetura da Universidade Lusíada de Lisboa.



**Figura 68** - Localização do Bairro do Pinhal, no aglomerado urbano.

**Figura 69**- Planta do bairro e envolvente | Escala 1:2000.



**Figura 70** - Bairro do Pinhal.

**Figura 71** - Bairro do Pinhal.



**Figura 72** - Bairro do Pinhal.



## Bairro do Pinhal

O Bairro do Pinhal, da autoria do arquiteto Tomás Taveira, começou a ser construído em 1982, ficando concluído em 1983. O projeto para este bairro surgia numa fase de reanimação do projeto, como resultado da esperança da escolha de Sines para a implantação da fábrica da FORD. Perspetivou-se, então, a criação de milhares de postos de trabalho, fator que seria catalisador industrial em toda a região.<sup>50</sup>

O bairro é composto por edifícios de habitação plurifamiliar, dispostos de forma a criarem pequenas praças no interior dos quarteirões, onde se encontram alguns equipamentos lúdicos e espaços de estar.<sup>51</sup>

A tipologia usada nos edifícios é híbrida, sendo que é usado o acesso em galeria, esquerdo/direito e duplex. O acesso às habitações é realizado através de umas escadas que dão acesso a duas galerias, as quais distribuem as habitações em dois sentidos.<sup>52</sup>

As galerias marcam o alçado que é, também, fortemente marcado pelas janelas circulares, correspondentes à zona da cozinha, e que concedem uma imagem particular ao bairro. As escadas dos edifícios e a própria implantação das habitações são intercaladas; contudo, isso não é transmitido para o alçado.<sup>53</sup>

---

Inicialmente, o bairro foi nomeado de Bairro Branco,

50 Monteiro, S. (n.d.). *Santo André: um areal de esperança*. (livro não publicado).

51 Henriques, A. C. V. (2018). *O Plano Urbano da Cidade Nova de Santo André: da ambição à realidade*. (Prova Final de Mestrado). Lisboa: Departamento de Arquitetura da Universidade Lusíada de Lisboa.

52 idem

53 idem

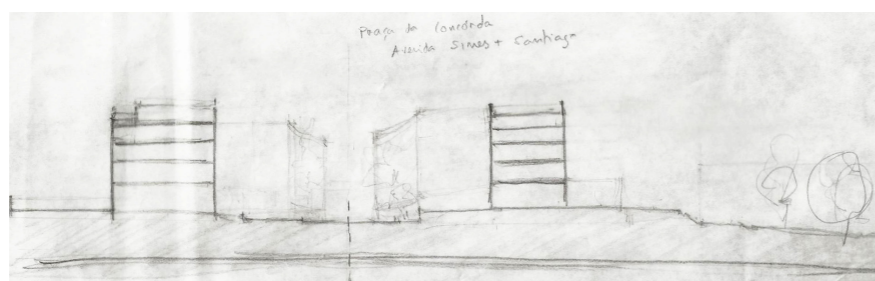
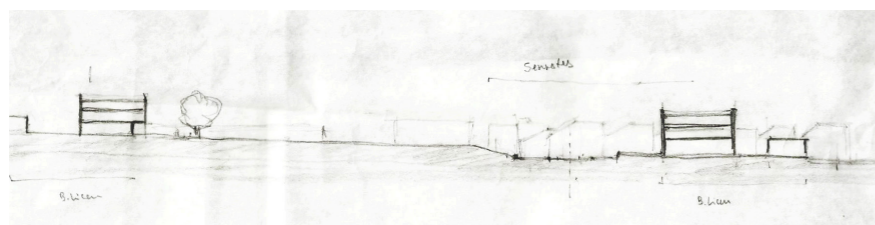
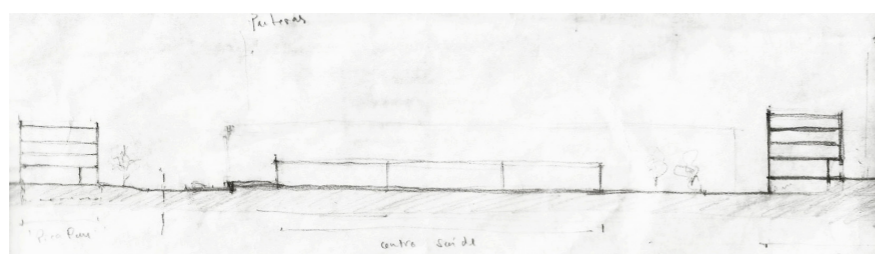
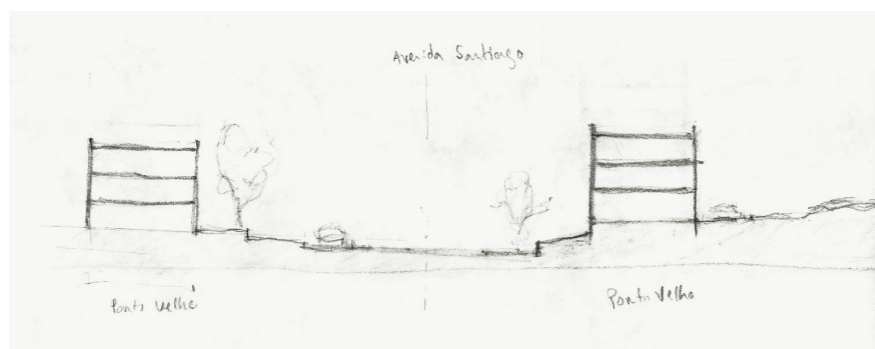
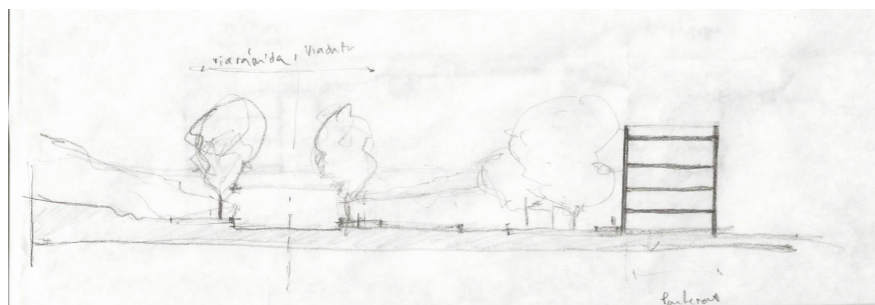
devido ao seu cromatismo, mas, passa a ser conhecido como Bairro do Pinhal, devido à sua localização e à sua proximidade e relação com os vários pinheiros que se encontram em seu redor e nas pequenas praças do conjunto. <sup>54</sup>

---

54     idem







**Figura 73** - Estudos para a estratégia.

**Figura 74** - Estudos para a estratégia.

**Figura 75** - Estudos para a estratégia.

**Figura 76** - Estudos para a estratégia.

**Figura 77** - Estudos para a estratégia.

**Figura 78** - Estudos para a estratégia.

**Figura 79** - Estudos para a estratégia.

**Figura 80** - Estudos para a estratégia.

**Figura 81** - Estudos para a estratégia.

**Figura 82** - Estudos para a estratégia.