

MESTRADO INTEGRADO
ARQUITETURA

O Porto Marítimo de Setúbal

Uma oportunidade de (re)aproximação da cidade
ao estuário

Inês Pinto Rodrigues

M
2025



Inês Pinto Rodrigues. O Porto Marítimo de Setúbal - Uma
oportunidade de (re)aproximação da cidade ao estuário



M.FAUP 2025

O Porto Marítimo de Setúbal - Uma oportunidade
de (re)aproximação da cidade ao estuário
Inês Rodrigues



O Porto Marítimo de Setúbal

Uma oportunidade de (re)aproximação da cidade ao estuário

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura

Inês Pinto Rodrigues

Orientação: Prof. Doutor Rui Américo Cardoso

Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto 2024/2025

Júri

Presidente: Prof.^a Doutora Ana Sousa Brandão Alves Costa

Arguente: Prof.^a Doutora Marta Rocha Moreira

Orientador: Prof. Doutor Rui Américo Branco da Silva Cardoso

O júri atribuiu a classificação final de 17 (dezassete) valores

AGRADECIMENTOS

Ao Professor Rui Américo Cardoso pelo acompanhamento e orientação do presente trabalho.

À minha família, em especial à minha mãe, ao meu irmão Alexis e à minha irmã Mariana, por serem a rede que me ampara.

Aos amigos, Ticha, Miguel, Fábio, Ronaldo, Naia, Ângela, Mariana e Roncas pelas incríveis memórias e uma amizade que levo para a vida.

Ao António e à Guida pelo apoio neste ultimo esforço.

E à Filipa por acreditar em mim.

RESUMO

A exploração portuária foi e continua a ser um catalisador do desenvolvimento de grande parte das cidades costeiras, mas simultaneamente, em alguns casos, um elemento perturbador na relação da cidade com o mar.

Esta dissertação pretende focar-se em soluções para mitigar essas perturbações, utilizando a cidade de Setúbal como objeto de estudo e caso prático de projeto.

Analisando a evolução da cidade e a sua situação atual, bem como os projetos anteriormente realizados para a frente ribeirinha, iremos focar-nos em problemáticas que persistem na atualidade, nomeadamente a descaracterização da relação cidade/rio e o impacto provocado pela infraestrutura ferroviária.

Formaliza-se então nesta dissertação uma proposta de intervenção na linha costeira da cidade de Setúbal, com o intuito de dinamizar a zona ribeirinha de modo a recuperar os elos de ligação entre a cidade e seus habitantes.

ABSTRACT

Port development has been and continues to be a catalyst for the development of many coastal cities, but at the same time, in some cases, it has been a disruptive element in the city's relationship with the sea.

This dissertation aims to focus on solutions to mitigate these disruptions, using the city of Setúbal as a study object and case study.

By analyzing the city's evolution and its current situation, as well as the projects previously carried out for the riverfront, we will focus on problems that persist today, notably the loss of character of the city/river relationship and the impact caused by the railway infrastructure.

This dissertation formalizes a proposal for intervention on the coastal line of the city of Setúbal, with the aim of revitalizing the riverside area in order to recover the links between the city and its inhabitants.

ÍNDICE

Introdução	13
I. O Contexto	
Enquadramento Territorial e Cultural	17
Evolução Urbana e Contextualização Histórica	27
Cidade Atual	39
II. A Problemática	
Análise da Problemática	45
Zona de Intervenção	49
Intenções Estratégicas	55
III. O Projeto	
O Bairro	61
A Escarpa	65
O Porto	69
Considerações Finais	79
Bibliografia	83

INTRODUÇÃO

Objeto

Optei por eleger como objeto de estudo no presente trabalho de conclusão de curso um regresso às minhas origens, propondo-me a revisitar a minha cidade natal e, com um olhar crítico, realizar uma análise acerca das problemáticas existentes e uma reflexão acerca das potencialidades de transformação.

A cidade de Setúbal cuja evolução está intrinsecamente ligada à sua localização adjacente ao estuário do Sado, ostenta uma rica história que remonta às ocupações fenícias¹ e posteriormente romanas na Península de Setúbal. Este período foi marcado por fatores de atração determinantes, nomeadamente pela abundância de recursos pesqueiros e pelas condições propícias ao estabelecimento de atividades marítimas e comerciais. Na época medieval, foi uma importante fortaleza. Posteriormente, com os efeitos da Revolução Industrial, a cidade tornou-se um epicentro da indústria conserveira, florescendo em função dessas atividades e consolidando-se como um porto relevante nas trocas marítimas. Todavia, essa intensa exploração, quer marítima, quer industrial, resultou na ocupação total da linha costeira por infraestruturas destinadas a sustentar tais atividades, estabelecendo uma barreira física entre o rio e seus habitantes.

Com o declínio da indústria conserveira, diversas instalações fabris foram desativadas, resultando na desqualificação da frente ribeirinha marcada pela proliferação de edifícios devolutos e terrenos sem manutenção; persistindo tal cenário até os dias de hoje. Embora novos projetos tenham tentado por fim a essa barreira preexistente, mediante a recuperação e requalificação de porções da frente ribeirinha nas proximidades da zona histórica de Setúbal, subsiste uma secção, ignorada até ao presente que requer atenção e intervenção.

Esta área, que elegemos como área de estudo, situa-se a leste da zona histórica, compreende o Bairro Santos Nicolau, um bairro histórico de pescadores, que se encontra descaracterizado em relação ao resto da cidade, apresentando áreas por consolidar e habitações em estado precário ou abandonadas. Este

¹ SILVA, Carlos Tavares; SOARES, Joaquina - *Territórios da Pré-História em Portugal Setúbal e Alentejo Litoral*. Vol. 7. Tomar: CEIPHAR, 2006. p.44

bairro encontra-se no topo de uma escarpa, com visão sobre o estuário, no entanto esta paisagem é marcada pela permanência de uma linha férrea e pelo terminal marítimo que ocupam integralmente a frente ribeirinha. Esta situação compromete a ligação física da cidade com o rio, tornando-se uma zona pouco atrativa tanto à cota alta como à cota baixa, apesar do seu notável potencial estratégico para a cidade.

Objetivo

Considerando o potencial identificado neste local, o objetivo central desta dissertação reside na conceção e elaboração de uma proposta de intervenção urbana. O propósito fundamental é o de restabelecer e fortalecer a conexão entre os habitantes da cidade e o rio, efetivando uma transformação plena daquela zona da cidade. Neste âmbito, propõe-se a reabilitação integral do Bairro Santos Nicolau, historicamente significativo, com uma abordagem que não apenas resgate a sua identidade, mas também promova um ambiente residencial revitalizado e coeso.

A proposta procura criar espaços públicos estrategicamente dispostos ao longo da margem do estuário, proporcionando à comunidade local áreas de convívio lazer e recreio. Considera-se igualmente importante a implementação de infraestruturas que incentivem a atividade económica, como estabelecimentos comerciais e culturais, estimulando e dinamizando o ambiente local e citadino.

A intervenção proposta pretende transcender os limites físicos e vislumbrar a revitalização integral da zona ribeirinha como componente vital na dinâmica da cidade. Ao promover a interconexão entre o desenvolvimento urbano, a preservação do património histórico e cultural, bem como a oferta de espaços públicos atrativos, procura-se não apenas a recuperação física daquela área urbana, mas também a construção de uma identidade comunitária mais resiliente e vibrante.

Metodologia

Inicialmente propomos realizar uma análise abrangente da evolução urbana de Setúbal, tendo como foco, especialmente, o processo evolutivo do seu porto marítimo. Procura-se assim compreender o processo de crescimento urbano e a complexa teia de relações que se estabeleceu entre o porto e a cidade ao longo do tempo.

A metodologia adotada para esta investigação abrange uma revisão crítica de fontes bibliográficas especializadas, englobando ensaios e trabalhos académicos que abordam tanto a história específica da cidade quanto a evolução do seu porto. A intenção é a de contextualizar a relevância do porto como componente vital para o crescimento e desenvolvimento da cidade.

Adicionalmente, pretendemos aprofundar a pesquisa através do estudo dos diversos instrumentos elaborados de planeamento para orientar o desenvolvimento urbano de Setúbal. Esta análise será fundamental para compreender as intenções subjacentes aos planos, identificando os desafios enfrentados anteriormente, algo que se considera relevante para a formulação de propostas futuras.

Finalmente afinamos o estudo à área de intervenção, realizando uma análise do edificado, das funções instaladas, da acessibilidade, do espaço público e das infraestruturas. Essa análise é complementada por visitas ao local, proporcionando observações diretas que serão documentadas por registos fotográficos.

A proposta final pretende resolver de modo eficaz as problemáticas identificadas, mas também estabelecer um novo paradigma na relação da cidade com o rio.



Figura 1

Figura 1: Panorâmica da cidade de Setúbal

Figura 2: Vista aérea da fábrica Secil

Figura 3: Bairro do Troino

Figura 4: Bairro Salgado



Figura 2



Figura 3



Figura 4

O CONTEXTO

I.I. Enquadramento Territorial e Cultural

Iniciaremos com uma curta exposição relativa à situação geográfica da cidade da Setúbal, visando uma melhor compreensão da sua evolução urbana, económica e social.

A cidade de Setúbal, capital do distrito de Setúbal, encontra-se geograficamente delimitada a oeste pelo concelho de Sesimbra, a norte e leste pelo concelho de Palmela, e a sul pelo Estuário do Sado. A sua paisagem é distintivamente caracterizada pelas presenças do estuário, da península de Tróia, da Serra da Arrábida e das suas praias. Esta configuração geomorfológica proporciona um estuário protegido, pela existência da península de Troia e da Serra da Arrábida, tornando-o enriquecido de recursos naturais. As vantagens inerentes a essas condições foram cruciais para o desenvolvimento económico de Setúbal, cujas atividades históricas fundamentais incluíram a pesca, a salicultura e a produção de conservas, as quais desempenharam um papel significativo na cultura local. Embora a indústria conserveira não persista atualmente, Setúbal mantém a sua identidade como cidade industrial, abrangendo setores como a produção de papel (Portucel), cimento (Secil) e automóveis (Autoeuropa).

Do ponto de vista urbanístico, a configuração urbana de Setúbal é composta por uma ampla gama de tipos de ocupação e bairros que refletem a complexidade e a diversidade da sua história e desenvolvimento ao longo dos anos. Entre os bairros históricos, destacam-se os bairros de pescadores, Troino e Fontainhas, situados junto à linha costeira e que moldaram a identidade da cidade. Estes bairros são caracterizados pelas suas ruas estreitas e casas tradicionais, baixas e de reduzidas dimensões. Destaca-se ainda o bairro do Salgado, um bairro construído pela burguesia no início do século XX situado mais a norte, com moradias caracterizadas pelo uso de azulejos nas fachadas.

Surgiram ao longo do tempo novas áreas residenciais, muitas das quais com caráter social, refletindo os esforços de urbanização e desenvolvimento para acomodar o crescimento populacional e as necessidades emergentes da



Figura 5



Figura 6



Figura 7



Figura 8



Figura 9



Figura 10

Figura 5: Bairro Amarelo

Figura 6: Bairro Azul

Figura 7: Bairro Rosa e a sua arte urbana

Figura 8: Fotografia do projeto cultural Fusão, que tem como objetivo minimizar as diferenças sociais e maximizar o enquadramento cultural

Figura 9: Restaurante local nas ruas da baixa de Setúbal

Figura 10: Mercado do Livramento

sociedade. De entre esses bairros mais recentes, destacam-se o bairro da Bela Vista, constituído por três unidades urbanas na periferia da cidade: o bairro Amarelo, o bairro Azul e o bairro Rosa. O bairro Amarelo (Bairro da Bela Vista, 1976-89), foi inicialmente construído para albergar a população que trabalhava na indústria. No entanto, mais tarde com a quebra da indústria, teve como foco o realojamento de famílias de bairros degradados de Setúbal.² O bairro Amarelo é caracterizado pela sua cor (amarelo), pelos acessos em galeria e pelos amplos claustros existentes entre os edifícios. O bairro Azul (Forte da Bela Vista, 1984-89) construído com os mesmos motivos que o bairro amarelo³, é composto por 12 edifícios azuis paralelos entre si, conformando pátios exteriores com visão sobre o estuário. O bairro Rosa (bairro das Palmeiras, 1992-2001) construído mais tarde com apoio da Câmara Municipal de Setúbal⁴, é constituído por edifícios cor de rosa de acesso vertical e dispostos paralelamente à Alameda das Palmeiras.

Esta diversidade de bairros adiciona camadas de complexidade à paisagem urbana de Setúbal, como também enriquece a sua trama social e cultural, proporcionando uma multiplicidade de identidades e experiências dentro da cidade. Cada bairro tem a sua própria história e a sua própria contribuição para a identidade coletiva de Setúbal, formando um mosaico vibrante de comunidades interligadas. Assim, a riqueza e a variedade dos bairros de Setúbal não só testemunham a sua história multifacetada, como também refletem a sua capacidade de adaptação e evolução ao longo do tempo, mantendo-se como um reflexo vivo das mudanças sociais, económicas e culturais que moldaram a cidade ao longo dos séculos.

A cultura e tradição pesqueira reflete-se na gastronomia de Setúbal com pratos como o “choco frito”, o “peixe fresco grelhado” e a “torta de Azeitão”. Em paralelo no ramo da enologia é de notar a produção de “vinho moscatel”, com notoriedade internacional. A cidade abriga também uma atividade artística vibrante, com músicos, artistas visuais e grupos de dança que contribuem para a diversidade cultural da comunidade. A vida cultural de Setúbal é marcada por

² Relatório Sintético Da Unidade Territorial Bairro Da Bela Vista, AGENDA 21 LOCAL, Setúbal (Agosto 2007) p. 10

³ Ibidem, p. 14

⁴ Ibidem, p. 15



Figura 11: Forte do Outão

Figura 12: Convento de Jesus



Figura 12

uma profusão de festivais e eventos ao longo do ano. O “Festival de Teatro”, a “Feira de Sant’Iago” e a “Semana do Mar”, são apenas alguns dos eventos que celebram as artes preformativas, a religião e a herança católica, comercial e marítima da cidade.

Setúbal possui também um notável património cultural expresso na sua arquitetura histórica, monumentos e sítios arqueológicos, com as suas antigas fortalezas na serra, o “Forte de São Filipe” e o “Forte de Santiago do Outão”, os seus edifícios religiosos, nomeadamente o “Convento de Jesus”, e os seus diversos museus dedicados à arqueologia, história e cultura setubalense, tais como o Museu do Trabalho Michel Giacometti e o Museu de Arqueologia e Etnografia do Distrito de Setúbal.

A nível de mobilidade Setúbal apresenta uma extensa malha viária que desempenha um papel crucial na interligação e acessibilidade da cidade aos territórios circundantes. Destacam-se as Autoestradas A12 e A2, duas das principais vias de ligação de Setúbal a Lisboa e a outros centros urbanos. A cidade é servida também por uma complexa rede de estradas regionais e municipais, que estabelece a interconexão às áreas rurais circundantes.

O sistema de transportes públicos, é composto por uma variedade de linhas de autocarros urbanos e intermunicipais assim como por uma rede ferroviária, que oferecem opções de deslocação abrangentes para os residentes e visitantes. A rede ferroviária desempenha um papel significativo na conectividade regional e nacional da cidade. A sua principal estrutura é a Estação Ferroviária de Setúbal, situada no centro urbano, que funciona como ponto importante para o transporte de passageiros e mercadorias. Adicionalmente, a cidade é servida por alguns apeadeiros, como o da Praça do Quebedo e o das Praias do Sado A, oferecendo paragens suplementares ao longo das linhas ferroviárias, assim melhorando a acessibilidade para os residentes locais.

As linhas ferroviárias que atravessam Setúbal compreendem a Linha do Sado (CP), operando entre Barreiro e Praias do Sado, e a Linha da Fertagus,



Figura 13

Figura 13: Porto Marítimo de Setúbal

Figura 14: Doca de recreio das Fontainhas, onde a ligação de Ferry a Tróia é realizada

Figura 15: Doca dos Pescadores



Figura 14



Figura 15

conectando Setúbal a Roma-Areeiro, estabelecendo uma ligação direta a Lisboa. Tais linhas desempenham um papel fundamental no transporte de passageiros e de mercadorias, facilitando a interconexão com outras localidades e regiões de Portugal.

Para além das ligações terrestres Setúbal apresenta uma diversidade de ligações e transportes marítimos que desempenham um papel essencial na sua conectividade e mobilidade regional. O Porto de Setúbal oferece uma extensa gama de serviços relacionados ao transporte de mercadorias e de passageiros. É responsável pela movimentação de uma grande diversidade de mercadorias, incluindo contentores, veículos automóveis, produtos agrícolas e cargas a granel, contribuindo de forma significativa para a economia local.

Além das operações de carga, o Porto de Setúbal também é vital para o transporte de passageiros, proporcionando serviços de Ferry para a Península de Tróia, um popular destino turístico localizado na margem oposta a Setúbal. Adicionalmente, oferece cruzeiros turísticos pelo Estuário do Sado, fomentando o turismo marítimo na região.

A cidade abriga diversas marinas e clubes náuticos, que servem como infraestruturas de suporte para iates, embarcações de recreio e atividades marítimas. Estas instalações marítimas oferecem uma ampla gama de serviços, desde ancoradouros até serviços de manutenção e reparação.

A indústria pesqueira tem um papel marcante no quotidiano de Setúbal, constituindo uma componente significativa da economia local. Vários cais e docas são dedicados à pesca comercial, sustentando assim uma parte importante da atividade da comunidade local.

O conjunto das referidas áreas localizam-se na linha costeira de Setúbal, no entanto estas áreas litorais nem sempre estiveram abertas à população como sucede na atualidade. Historicamente a linha costeira da cidade foi fortemente explorada pela indústria pesqueira e conserveira, o que levou à



Figura 16

Figura 16: Frente ribeirinha requalificada a ponte (Parque Urbano de Albarquel)

Figura 17: Frente ribeirinha a nascente ainda com presença industrial (Estrada da Graça)



Figura 17

criação de diversos portos e armazéns, constituindo-se como uma barreira e impedindo que os habitantes tivessem acesso ao estuário. Com a relocação gradual das atividades industriais para áreas periféricas da cidade, foram sendo desenvolvidos e implementados projetos urbanos na frente ribeirinha, proporcionando novos espaços à população. No entanto, atualmente uma parte da frente ribeirinha da cidade ainda sofre com esta barreira causada por edifícios e ruínas da antiga presença industrial, bem como pela presença de áreas portuárias.



Figura 18

Figura 18: Área da ocupação romana em Setúbal

Figura 19: Ruínas romanas encontradas na Praça do Bocage, em 1977



Figura 19

O CONTEXTO

I.II. Evolução Urbana e Contextualização Histórica

Devido à sua situação geográfica favorável, existem registos de exploração do estuário desde a pré-história, tendo sido encontrados vestígios do período Paleolítico.⁵ A região chegou a ser ocupada por povos fenícios, por meados do século VII a.C⁶, e posteriormente pelos romanos, do século I ao século VI.⁷ Com ocupações em ambos os lados, quer do lado de Setúbal quer do lado de Tróia, as povoações progrediram graças a uma economia baseada na pesca e na salicultura, tornando o estuário num vasto complexo comercial, dedicado à conserva e exportação marítima. Tróia terá sido um dos maiores centros de salga de peixe do Mediterrâneo ocidental, tendo o seu apogeu nos séculos II e III.⁸

⁵ SILVA, Carlos Tavares da; SOARES, Joaquina - Territórios da Pré-História em Portugal Setúbal e Alentejo Litoral. Vol. 7. Tomar: CEIPHAR, 2006. p.15.

⁶ Ibidem. p.44.

⁷ FONSECA, Jorge - Setúbal: O porto e a comunidade fluvial e marítima: (1550-1650) Lisboa: Colibri. 2012. p.18.

⁸ Ibidem p.19.

⁹ RAPOSO, Jorge Manuel C. - Ocupação romana dos estuários do Tejo e do Sado: actas das primeiras Jornadas sobre Romanização dos Estuários do Tejo e do Sado. Seixal: Câmara Municipal do Seixal. 1996. p. 11.

¹⁰ Ibidem, p.11.

¹¹ ATAS DO IV SIMPÓSIO LUSO-BRASILEIRO DE CARTOGRAFIA HISTÓRICA, Porto, 2016 – Da traça de terzi ao plano aguiar: quatro séculos de estratégia urbana. Porto. p. 184.

¹² FONSECA, Jorge - Setúbal: O porto e a comunidade fluvial e marítima: (1550-1650) Lisboa: Colibri. 2012. p. 17.

¹³ AMEAL, João. Setúbal - 7 séculos de história. LOCAL, EDITORA. 1949. p. 12.

É com esta ocupação que detetamos os inícios da cidade de Setúbal. A urbe estendia-se pelos espaços que correspondem atualmente ao Miradouro da Fontainhas (este), a Avenida Luísa Todi (sul), a Praça do Bocage (oeste) e as ruas de Antão Girão e Afonso Pala (norte).⁹ O povoado continha dois centros de comércio, um situado na atual Praça do Bocage, onde se praticava salga do peixe e conservas; e outro no atual Largo da Misericórdia onde foram encontrados dois grandes fornos, usados para produzir ânforas e outras cerâmicas para reservar o peixe.¹⁰

Com as invasões bárbaras e a ocupação árabe, Setúbal perde o protagonismo e este passa a ser dirigido a Alcácer do Sal, Sesimbra e Palmela.¹¹ Mais tarde, com a estabilidade económica e política que resultaram da reconquista de Alcácer do Sal em 1217, Setúbal começou a reafirmar-se como comunidade pesqueira e mercantil, ganhando assim mais importância em relação às suas cidades vizinhas Palmela e Alcácer do Sal, com as quais teve durante muito tempo disputas sobre a posse de terrenos.¹²

Em 1249, uma carta de foral é atribuída à cidade que com o passar do tempo deseja libertar-se do domínio de Palmela e tornar-se independente. Em 1343, a povoação passa a ser reconhecida como local de interesse nacional e um ponto de defesa militar, recebendo assim muralhas e torres.¹³



Figura 20



Figura 21

Figura 20: Postigo do Cais, atualmente

Figura 21: Postigo da Ribeira, atualmente

Figura 22: Planta da primeira muralha de Setúbal

Figura 23: Desenho da linha de muralhas sobre a cidade atual

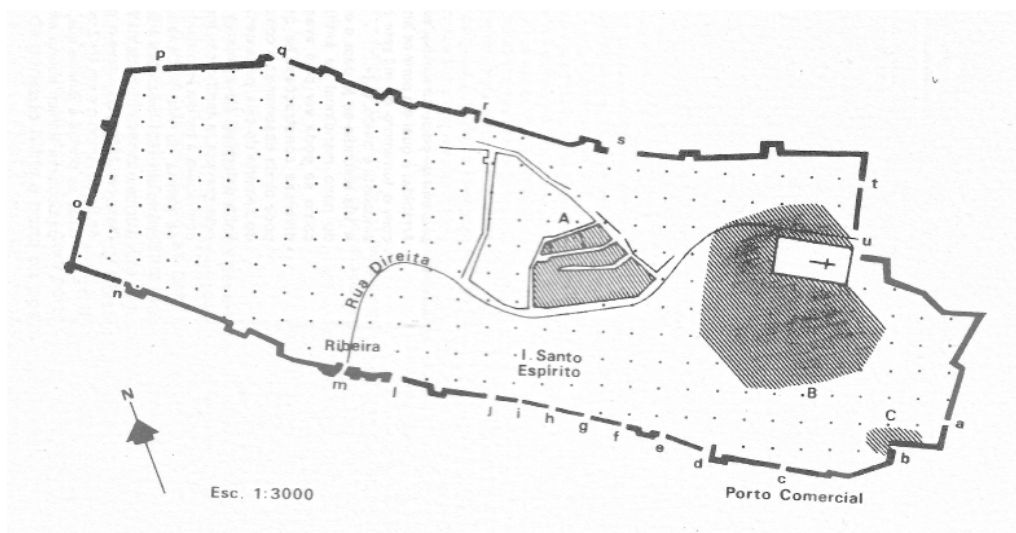


Figura 22



Figura 23

A linha de muralhas tinha uma configuração aproximadamente retangular, e a sua delimitação era justificada pelos elementos naturais do território: a norte e a oeste a Ribeira do Livramento, a sul o rio e a este uma acentuada ravina.¹⁴ Esta muralha continha 20 entradas, 15 postigos e 5 portas¹⁵, algumas destas entradas ainda hoje são visíveis. As habitações que se encontravam localizadas dentro desta primeira muralha eram casas escuras devido às reduzidas dimensões dos becos e vielas, que eram também insalubres e pouco ventilados. Atualmente ainda existem algumas destas ruas na malha urbana da cidade antiga.

Setúbal desenvolveu-se significativamente nos seguintes anos com base nas atividades piscatórias e comércio de sal, e com o aumento populacional dá-se a expansão para o exterior da muralha, criando assim, durante o século XIV, os dois primeiros bairros de Setúbal no exterior da muralha, o bairro do Troino e bairro das Fontainhas.

¹⁴ ATAS DO IV SIMPÓSIO LUSO-BRASILEIRO DE CARTOGRAFIA HISTÓRICA, Porto, 2016 – Da traça de terzi ao plano aguiar: quatro séculos de estratégia urbana. Porto. p. 184.

¹⁵ SOARES, Joaquina. SILVA, Carlos Tavares. As muralhas medievais de Setúbal, Setúbal: Museu de arqueologia e etnografia, Assembleia distrital de Setúbal. 1982. p.2.

¹⁶ QUINTAS, Maria Conceição – Troino e Fontainhas: duas comunidades de pescadores em confronto. Movimento Cultural. Setúbal. Nº6 (Set. 1989) p.75-76.

¹⁷ QUINTAS, Maria Conceição. BALTAZAR, Patrícia. Génese da revolução 1640, Setúbal, INAPA, CMS, ESEset, Setúbal: 1988. p. 21.

A sua população era composta maioritariamente por pescadores, e mais tarde, trabalhadores das fábricas de conservas e outros habitantes de estratos sociais mais desfavorecidos. O bairro do Troino, situado a poente, era habitado por pessoas vindas do Algarve e setubalenses e, o das Fontainhas, a nascente, por pessoas oriundas do norte (Murtosa e Ovar). As suas casas eram muito escuras, pouco ventiladas e de baixa salubridade.¹⁶

No fim do século XVI, durante o início do domínio filipino, devido às proibições de Espanha em relação a negócios com Holanda e Inglaterra (países na altura inimigos da coroa espanhola), resultou numa diminuição na exportação de sal e peixe, e consequentemente um travão no crescimento da cidade.¹⁷

Mais tarde, com a conquista da independência em 1640, D. João IV decidiu reforçar todas as cidades costeiras mais vulneráveis e Setúbal foi uma delas, recebendo uma nova muralha e melhoramentos nos seus fortes. Esta nova muralha passaria agora a conter os bairros Troino e Fontainhas, protegendo assim quase toda a vila, e deixando de fora apenas algumas quintas. Esta



Figura 24

Figura 24: Dimensão da malha urbana de Setúbal no séc.XVI, sobre a malha urbana de hoje

Figura 25: Planta da segunda muralha de Setúbal, 1820

Figura 26: Localização da estação de Setúbal.



Figura 25



Figura 26

muralha ostentava treze baluartes.¹⁸

O desenvolvimento da cidade vai estagnando, até que no século XIX a revolução industrial e com ela a revolução nos transportes, como a linha férrea e a navegação marítima. É neste século que Setúbal começa a subir a nível económico e a cidade floresce com a indústria.

Em 1854 a indústria conserveira começa a laborar em Setúbal.¹⁹ Em 1861 existiam já três fábricas de conservas bem-sucedidas, com conservas de peixe, hortaliças e fruta, que faziam exportações para a Europa, nomeadamente França e Inglaterra, onde estes produtos eram bastante apreciados, chegando a ganhar prémios. Outras indústrias também já presentes eram a indústria têxtil, a de cortiça, de fósforos e de vinhos.²⁰

¹⁸ QUINTAS, Maria Conceição. Porto de Setúbal, um actor de desenvolvimento, APSS, Setúbal: 2003, p. 228.

¹⁹ Ibidem, p. 29.

²⁰ SANTOS, Lúcia castelo dos. SANTOS, Francisco Castelo dos. Setúbal nos primórdios da sua elevação a cidade, SALPA, Setúbal, 1985, p.27-30.

²¹ MUSEU DO TRABALHO, 2021. Setúbal, Portugal.

²² SOUSA, J. Fernando de – A linha do Sado. Gazeta dos caminhos de ferro. Lisboa. Nº 308 (16 de Outubro de 1903), p. 345.

²³ SOUSA, J. Fernando de – As linhas férreas e o porto de Setúbal: Apontamentos de história. Gazeta dos caminhos de ferro. Lisboa. Nº 1103 (1 de Dezembro de 1933), p. 617.

²⁴ SOUSA, J. Fernando de – A linha do Sado. Gazeta dos caminhos de ferro. Lisboa. Nº 308 (16 de Outubro de 1903), p. 345.

A indústria conserveira desenvolveu-se maioritariamente ao longo da margem do estuário e acabou por se tornar um dos elementos mais influentes na cultura setubalense, tornado a cidade no maior centro conserveiro do país, chegando a ter 140 fábricas em laboração na primeira metade do século XX.²¹

Em 1860, Setúbal é elevada a cidade e é também nesse ano que entra em funcionamento a primeira estação ferroviária. A estação é localizada na periferia, com o intuito de se evitar que a linha férrea atravessasse o meio da cidade. Esta localização levantou desde o início um problema de acesso para os transportes de mercadorias entre o estuário, onde se encontravam as indústrias, e a estação.²²

Em 1864 o Governo previa que se iria expandir a linha ferroviária até às margens do rio, e que ali seria criada uma estação de embarque de passageiros e de mercadorias.²³ Nos anos seguintes, após muitas tentativas, nada se fez, até que em 1899, a lei incluiu o novo ramal de Setúbal como um dos projetos preferenciais a receberem recursos financeiros do Estado.²⁴

Por esta altura, o Governo português tinha planos para prolongar a linha



Figura 27

Figura 27: Desenho da solução proposta que propunha anular a estação existente e traçar uma nova linha pelo meio da cidade para ligar a linha férrea até ao porto marítimo



Figura 28

Figura 28: Desenho do projeto realizado, em que, quando construída, a linha se situava no limite da cidade

ferroviária do Sul do Tejo até ao Algarve, servindo assim uma vasta região de indústrias em desenvolvimento. Este plano teria início no Garvão e terminaria em Setúbal, mas devido a dificuldades financeira e de execução da construção da travessia do esteiro da Marateca, ponderou-se não se realizar a ligação a Setúbal, mas sim, diretamente a Pinhal Novo. E em 1902 foi decretada a elaboração estudos para decidir qual a melhor abordagem.²⁵

No entanto a Câmara de Setúbal já tinha sido autorizada em 1901 a criar novas taxas para financiar vários melhoramentos na cidade, sendo que um deles seria o novo ramal até à margem do rio.²⁶ Realizaram-se vários estudos, mas o prolongamento da linha era uma tarefa complicada devido ao desenvolvimento urbano ao longo da linha costeira.

Uma das propostas sugeria a anulação da estação já existente e começar um traçado novo mais a norte. Este traçado iria descer o campo do Bonfim e atravessar a cidade pelo ribeiro do Livramento, devidamente canalizado, e percorrer a Avenida da Luísa Todi, procurando local para a estação perto do quartel e da margem do rio. No entanto esta proposta foi rejeitada pelo inconveniente que seria abandonar uma estação que já se mostrava um ponto importante no desenvolvimento da cidade.²⁷ Por outro lado, fazer a linha passar pelo coração da cidade era inadmissível aos olhos dos setubalenses, que defendiam que a linha devia passar por fora da cidade e ter um apeadeiro nas Fontainhas.²⁸

Foi então que Justino Teixeira, dirigente dos estudos anteriores, elaborou um novo projeto com um traçado semelhante, que acabou por ser a resposta escolhida para solucionar o problema. A linha sairia da estação em sentido sul, em prolongamento com a plataforma já existente. Atravessaria a estrada distrital nº186 (hoje Rua da Tebaida), a Rua do Mirante, a antiga Quinta da Aranguês, chegaria à praça do Quebedo onde criaria um apeadeiro e teria uma passagem inferior para peões, seguiria em túnel pelas Fontainhas até ao extremo da Avenida Luísa Todi e continuaria paralela à costa, em sentido

²⁵ SOUSA, J. Fernando de – A linha do Sado. Gazeta dos caminhos de ferro. Lisboa. Nº 308 (16 de Outubro de 1903), p. 345.

²⁶ Ibidem, p. 345.

²⁷ Ibidem, p. 345.

²⁸ Há 50 anos. Gazeta dos caminhos de ferro. Lisboa. Nº 1576 (16 de Agosto de 1953), p. 223.



Figura 29

Figura 29: Desenho da solução para a linha do Sul

Figura 30: Aterro entre os baluartes do Livramento e da Conceição, 1934



Figura 30

nascente, para dar continuação à linha do Sado.²⁹ Em 1903 as obras foram aprovadas e foram finalizadas em 1907³⁰, mas a ligação só entrou em serviço em 1920 com a abertura da ligação a Alcácer do Sal.³¹

Em 1909 foi decidido que a linha do sul iria passar por Setúbal, e a solução foi apresentada em 1912. Fixou-se que a linha iria prosseguir pela Cachofarra e Gâmbia³², contornando assim o esteiro da Marateca e mais tarde continuando para Alcácer do Sal onde iria atravessar o Rio Sado em direção a Garvão. No ano de 1933, foi aprovada a execução do projeto da estação Setúbal-Mar.³³ Esta veio substituir a ligação Fontainhas-Cachofarra.³⁴

Com a revolução industrial a cidade evoluiu e consequentemente vieram melhoramentos em relação à sua salubridade, a ribeira do Livramento foi coberta o que melhorou o saneamento, foram feitas obras nas ruas principais, nomeadamente o nivelamento da Alameda da Praia e a sua arborização. A cidade começou a ficar mais limpa e ordenada devido a regras impostas aos cidadãos, como proibição de aves nas ruas, multas por despejo de detritos em espaços públicos, demolição de ruínas, entre outras, resultando num melhoramento da saúde pública.³⁵

Este florescimento aconteceu graças ao porto de Setúbal, foi com ele que a cidade cresceu. Durante muito tempo o porto teve más instalações, até 1836 o porto era um areal em frente à cidade, até que foi construído por iniciativa privada uma doca junto à foz da Ribeira do Livramento.³⁶

Em 1876, deu-se início às obras de aterros e prolongamento do cais entre os baluartes do Livramento e da Conceição. *“O aterro não só facilitava as cargas e descargas, como fomentava a salubridade daquela zona, evitando que, na baixa-mar, ficasse a descoberto os resíduos de peixe e outras matérias que decompostas pela ação do sol, produziam cheiros nauseabundos e gases nocivos à saúde pública”.*³⁷

Mas estes aterros não foram suficientes e o porto continuava a precisar

²⁹ SOUSA, J. Fernando de – A linha do Sado. Gazeta dos caminhos de ferro. Lisboa. Nº 308 (16 de Outubro de 1903), p. 345.

³⁰ TORRES, Carlos Manitto – A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário. Gazeta dos caminhos de ferro. Lisboa. Nº 1684 (16 de Fevereiro de 1958), p. 91.

³¹ Ibidem, p. 92.

³² Ibidem, p. 91.

³³ Comissão administrativa do Fundo especial. Gazeta dos caminhos de ferro. Lisboa. Nº 1103 (1 de Dezembro de 1933), p. 623.

³⁴ Rede do sul e sueste. Gazeta dos caminhos de ferro. Lisboa. Nº 1127 (1 de Dezembro de 1934), p. 593.

³⁵ SANTOS, Lúcia castelo dos. SANTOS, Francisco Castelo dos. Setúbal nos primórdios da sua elevação a cidade, SALPA, Setúbal, 1985, p.30-31.

³⁷ QUINTAS, Maria Conceição. Porto de Setúbal, um actor de desenvolvimento, APSS, Setúbal: 2003, p. 63.

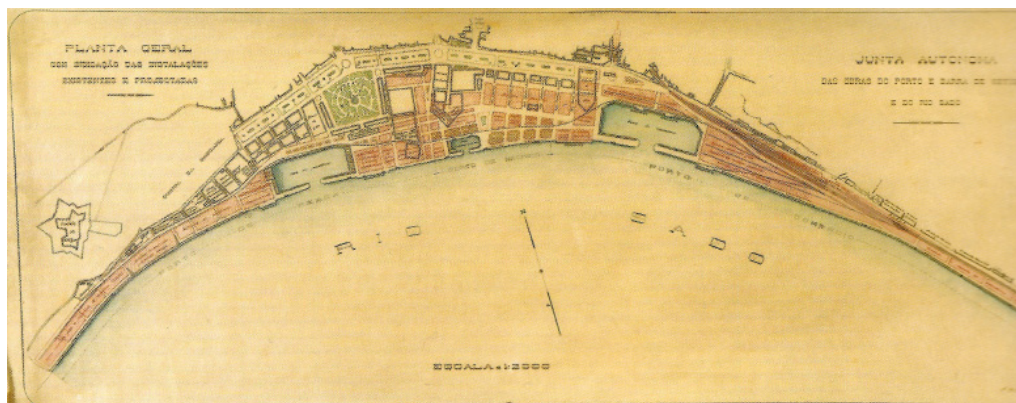


Figura 31

Figura 31: Planta do projeto realizado na frente ribeirinha de Setúbal

Figura 32: Fotografia das obras do porto marítimo

Figura 33: Fotografia do Jardim Engenheiro Luís da Fonseca



Figura 32



Figura 33

de melhoramentos. Em 1904 foi projetado um plano de novos aterros entre o baluarte da Conceição e a Pedra Furada. Foi considerado o plano mais fiável para a conquista de terrenos ao rio, com fim de construir a nova estação Setúbal-Mar e a possível continuidade da linha do Sado, questão ainda não resolvida nesta data, causando uma pausa nas obras.

Após a confirmação de que a linha iria passar pela cidade, a Câmara de Setúbal começou a trabalhar em projetos para o novo porto. Mas com a chegada da 1ª Guerra Mundial, estes projetos foram novamente suspensos. Só em 1930, é que se abriu um concurso para o projeto do novo porto, e desta vez este teria participação do Estado.

Este projeto tinha como base a regularização da margem, conquistando terrenos ao mar. “Foram previstas docas de abrigo para pequenas embarcações e para os barcos de pequena cabotagem, de pesca e de recreio, aproveitando-se para sua construção as reentrâncias naturais da margem. A parte destinada aos serviços comerciais ficava separada da área dedicada à pesca, pela parte reservada ao recreio e ao desafogo da cidade”.³⁸

As obras duraram de 1932 a 1934, e com elas Setúbal sofre uma grande transformação na sua marginal. Esses novos aterros foram dedicados à instalação de abrigos de pesca, lotas, fábricas e armazéns. No lado do porto comercial, outras instalações foram estabelecidas, destacando-se a Estação Ferroviária de Setúbal-Mar, dotada de uma gare de triagem que servia como suporte logístico para as atividades portuárias. Foram também planeadas e implementadas novas vias urbanas, praças e espaços ajardinados. Este projeto, que ainda hoje persiste, passou por pequenas alterações destinadas à manutenção e atualização das infraestruturas portuárias.

Setúbal foi prosperando com a indústria conserveira durante 140 anos (1855-1995), tendo-se verificado um grande aumento nas exportações durante as duas grandes guerras. Contudo em 1945, esta indústria entrou num longo e lento declínio, terminando em 1995 com o encerramento da última fábrica Vasco da Gama.³⁹

³⁸ QUINTAS, Maria Conceição. Porto de Setúbal, um actor de desenvolvimento, APSS, Setúbal: 2003, p. 75.

³⁹ MUSEU DO TRABALHO, 2021. Setúbal, Portugal.



Figura 34

Figura 34: Atual porto marítimo de Setúbal

Figura 35: Linha férrea e a sua ligação com o porto marítimo



Figura 35

O CONTEXTO

I.III. A Cidade Atual

Com o declínio da indústria conserveira, foi necessário modernizar o porto a fim de superar os efeitos da crise social e económica que se instalara na cidade. Realizaram-se investimentos significativos na criação de infraestruturas especializadas e no apoio a empresas privadas, inaugurando assim uma nova fase de desenvolvimento portuário. Esta evolução implicou o deslocamento do porto do centro da cidade em direção a Este, à península da Mitrena, para áreas mais periféricas. Tal deslocamento justificou-se pela necessidade de espaços mais amplos para terraplenagem e maior profundidade junto ao cais.⁴⁰ Passando assim a prática industrial a ocupar maioritariamente o lado nascente da cidade, privilegiada pela linha férrea existente.

A existência de uma ligação direta ao sistema nacional ferroviário apresenta-se como um recurso altamente vantajoso para o porto marítimo de Setúbal, proporcionando uma operação mais eficiente de carga e descarga de contentores e mercadorias. Embora a Estação Ferroviária Setúbal-Mar atualmente se encontre inativa, a Linha do Sul, da qual faz parte, mantém-se bastante movimentada, estabelecendo a ligação entre Lisboa e o Algarve. No entanto, no trecho que atravessa Setúbal, o transporte de passageiros é predominantemente realizado por serviços regionais, complementados ocasionalmente pelo serviço Intercidades.

A nível urbano, Setúbal sofreu um desenvolvimento significativo durante a era industrial e ao longo do século XX, resultando numa expansão considerável do seu tecido urbano, especialmente em direção a norte. Durante este período, surgiram novos espaços urbanos impulsionados pelo crescimento económico e demográfico da cidade, como o prolongamento da Avenida Luísa Todi e novos bairros, como o bairro Santos Nicolau, o bairro Salgado e o bairro do Liceu.

⁴⁰ SOUSA, João Figueira. CARNEIRO, Ernesto – A reconversão da Frete Urbano-Portuária de Setúbal – Processos, objetivos e soluções. Mediterrâneo. Lisboa. Nº10/11 (1997), p. 103.

Em 1989, foi estabelecida a Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra (APSS) com o propósito de gerir o porto e suas áreas desocupadas, e de promover a sua regeneração. Ao longo dos anos, foram sendo apresentados diversos planos estratégicos e diversos projetos, alguns nunca foram implementados e



Figura 36

Figura 36: Área da frente ribeirinha que foi foco de grande parte das reabilitações do século XXI

Figura 37: Av. Luísa Todi

Figura 38: Auditório José Afonso

Figura 39: Parque Urbano de Albarquel



Figura 37



Figura 38



Figura 39

outros foram apenas parcialmente realizados.

O Município de Setúbal, desde o início do século XXI, empenhou-se em requalificar os seus espaços urbanos, visando modernizar a cidade de modo a atrair novas atividades e novos residentes. Estas iniciativas foram centralizadas sobretudo no núcleo central e na frente ribeirinha da cidade.

Entre as estratégias adotadas, merece especial menção o Programa Polis, implementado em 2001, que tinha como objetivo a requalificação urbana e valorização ambiental das cidades através de apoios financeiros da união europeia.⁴¹ Este programa, fundamentado em planos anteriores, abarcou toda a extensão da frente ribeirinha do lado ocidental, desde o antigo parque de campismo até às Fontainhas. Os seus objetivos principais consistiam em restabelecer a ligação entre o centro urbano e o rio Sado, com ênfase na promoção da cultura, lazer e turismo, respeitando as raízes e tradições portuárias da região.⁴² No âmbito deste programa, destacam-se dois projetos do arquiteto Manuel Salgado, a requalificação da Avenida Luísa Todi (2002), com aprimoramento das vias, expansão de espaços verdes e de convívio, aumento do estacionamento e apoio à renovação dos estabelecimentos de restauração na via pública, e o Auditório José Afonso (2005)⁴³ na Praça José Afonso, um auditório ao ar livre em forma de pórtico, junto da Avenida Luís Todi.

Paralelamente ao Programa Polis, surgiu o Programa Integrado de Valorização da Zona Ribeirinha de Setúbal (PIVZRS), com esforços direcionados à regeneração da margem do rio Sado no lado poente da cidade.⁴⁴ O antigo Parque de Campismo foi transformado no Parque Urbano de Albarquel (2008), por Bak Gordon Arquitectos e F&C Arquitectura Paisagista. Este parque foi projetado ao longo do rio com espaços verdes e áreas de lazer e restauração. A este projeto sucedeu-se a criação da Praia da Saúde (2012), ocupando o local onde antes se encontravam antigos estaleiros e embarcações navais devolutas, transformando toda a área num espaço convidativo e aprazível à beira rio.

Adicionalmente, foram empreendidas a recuperação de algumas vias

⁴¹ PORTUGAL. Conselho de Ministros. Resolução do Conselho de Ministros n.º 26/2000, de 15 de maio. Diário da República. Série I-B, n.º 113 (15-05-2000), p. 2742-2745.

⁴² ZHENG, Yanyan - REVITALIZAÇÃO DA CIDADE DE SETÚBAL: Um projeto urbano na zona compreendida entre a Praça José Afonso e o Tribunal. Lisboa: FAULisboa. Jan. 2019, Dissertação de Mestrado. p. 63.

⁴³ NORBERTO, Vanessa Sofia Hilário - ARQUITETURA, REVITALIZAÇÃO E ESPAÇO URBANO: Reconstruindo Identidades nas Cidades de Almada, Setúbal e Batumi. Lisboa: FAUL. 2022, Tese de Doutoramento. p. 170.

⁴⁴ Ibidem, p. 171.



Figura 40

Figura 40: Praia da Saúde

Figura 41: Fórum Luísa Todi

Figura 42: Escola de Hotelaria e Turismo

Figura 43: Miradouro de São Sebastião, Fontainhas



Figura 41



Figura 42



Figura 43

públicas no Bairro do Troino, a remodelação do Mercado do Livramento (2011), por César Ruivo Arquitetos, a expansão e modernização do Fórum Municipal Luísa Todi (2012), por Paulo Ramos e Cidália Worm, e a inauguração da nova Escola de Hotelaria e Turismo (2013), por Teresa Nunes da Ponte.⁴⁵

Em 2009, foi estabelecido o programa ReSet, orientado para a revitalização do centro histórico, em locais estratégicos. Deste programa resultaram diversas melhorias, com destaque para a renovação do Convento de Jesus e a requalificação do Miradouro de São Sebastião nas Fontainhas.⁴⁶

É de referir ainda que importantes projetos encontram-se atualmente em desenvolvimento, nomeadamente nas áreas mais a norte e no interior da cidade. Junto à estação ferroviária de Setúbal está em construção o Terminal Interface de Setúbal, permitindo mais ligações rodoviárias à cidade, e mais a norte está em construção o Parque Urbano da Várzea, que incluirá diversos percursos pedonais, áreas verdes, campos desportivos e parques infantis.⁴⁷

Tais iniciativas, somadas às demais intervenções, têm conferido dinamismo à cidade e têm contribuído para qualificar a relação entre a cidade e o rio. No entanto, a frente ribeirinha para lá das Fontainhas permanece negligenciada.

⁴⁵ NORBERTO, Vanessa Sofia Hilário - ARQUITETURA, REVITALIZAÇÃO E ESPAÇO URBANO: Reconstruindo Identidades nas Cidades de Almada, Setúbal e Batumi. Lisboa: FAUL. 2022, Tese de Doutoramento. p. 171.

⁴⁶ Ibidem, p. 169.

⁴⁷ Ibidem, p. 194.



Figura 44

Figura 44: Fotografia aérea da frente ribeirinha da cidade de Setúbal com área da zona em análise delineada



Figura 45

Figura 45: Vista aérea do estado atual da frente ribeirinha a nascente

A PROBLEMÁTICA

II.I. Análise da Problemática

Devido à complexa topografia e à presença da linha férrea e do porto marítimo, a área nascente da frente ribeirinha de Setúbal encontra-se descaracterizada e pouco atrativa para os habitantes. Esta zona da cidade é caracterizada por uma encosta de terrenos em estado natural e por construções devolutas e em ruína de antigas instalações conserveiras. Na parte superior deste setor da cidade, encontra-se um bairro descaracterizado, e na parte inferior, uma linha ferroviária e um porto marítimo industrial, que funcionam como barreiras físicas e visuais ao estuário. Este território assemelha-se a uma cicatriz na malha urbana de Setúbal, uma área onde a atividade é escassa e onde a cidade atinge o seu limite de forma marcante. Esta problemática foi escolhida como o ponto focal desta dissertação, com o objetivo de elaborar uma proposta de intervenção destinada a revitalizar este território negligenciado.

Através da breve análise histórica realizada acerca da evolução urbana da cidade de Setúbal, é possível compreender a intrínseca relação que a população mantém com o estuário e os esforços realizados para a sua reabilitação e valorização.

A observação aérea da cidade revela uma clara distinção de dois setores na frente ribeirinha. Enquanto a zona mais a poente se apresenta consolidada, reabilitada e acessível ao rio, a zona mais a nascente é marcada pela presença de áreas ocupadas pelo porto industrial, terrenos abandonados e uma significativa descaracterização urbana. Esta disparidade torna-se ainda mais evidente ao percorrer a beira-rio, após a Marina de Recreio das Fontainhas, a cidade parece alcançar o seu limite, dando lugar a uma extensa estrada ladeada por um porto marítimo, uma longa linha férrea e uma escarpa de vegetação selvagem com construções devolutas e abandonadas. Enquanto a parte superior da encosta mantém alguma continuidade urbana embora se encontre por consolidar, a parte inferior permanece desprovida de atividade e vitalidade, não sendo proporcionada qualquer relação qualificada entre a vida urbana e o estuário do Sado.

Ao revisitar a história de Setúbal, identificamos as raízes desta situação.



Figura 46

Figura 46: Fábrica Vasco da Gama abandonada, ainda hoje presente na Estrada da Graça



Figura 47

Figura 47: Edifícios presentes na cota baixa da escarpa junto à Estrada da Graça



Figura 48

Figura 48: Vista panorâmica do Bairro Santos Nicolau sobre a Estrada da Graça

Devido à complexidade morfológica do terreno, a antiga muralha da cidade terminava neste ponto. Foi apenas com a Revolução Industrial que a cidade se expandiu para esta área, beneficiando da implementação de uma nova linha férrea e do desenvolvimento do porto marítimo, que propiciaram o surgimento de diversas indústrias conserveiras ao longo da Estrada da Graça. Contudo, com o declínio deste setor industrial, este setor da cidade foi sendo progressivamente abandonado.

Enquanto outras áreas da cidade têm sido objeto de intervenções urbanísticas, reabilitações e revitalizações, este segmento da frente ribeirinha permanece negligenciado. Esta já foi uma zona vibrante e movimentada, mas transformou-se numa cicatriz urbana, desprovida de vida e identidade, com exceção de algumas pequenas indústrias isoladas. A Câmara Municipal de Setúbal tem realizado demolições pontuais de edifícios devolutos, no entanto, os espaços resultantes permanecem inutilizados, contribuindo para a degradação da área. A intervenção mais recente foi a demolição do bairro de lata conhecido como Quinta da Parvoíce, situado a este da pedra furada junto à linha férrea, com a intenção de construir um novo bairro de habitação pública com rendas acessíveis.

A descaracterização deste setor da cidade não é apenas resultado da presença de edifícios devolutos. A proximidade de uma linha férrea e de um porto marítimo atuam como barreiras físicas e visuais que impedem o estabelecimento de uma conexão qualificada entre a cidade e o rio. O porto marítimo, em particular, age como uma barreira visual, interrompendo a paisagem e obstruindo a panorâmica sobre o estuário para os residentes que habitam a cota alta deste setor da cidade.

Observamos assim a necessidade de intervenções estratégicas e integradas para revitalizar e reintegrar este setor da cidade na vida urbana de Setúbal, promovendo a sua conexão com o estuário e valorizando o seu potencial urbano e paisagístico com base na consolidação desta necessidade procuramos desenvolver algumas bases para uma proposta de intervenção nesta área da cidade.

- UE.Ec - Espaços de equipamentos consolidados
- EV.R - Espaços de recreio e lazer
- AE.Pc - Espaços de atividades portuárias consolidados
- EC.H - Espaços centrais - Centro Histórico
- EC.c - Espaços centrais consolidados
- EH.R - Espaços a reestruturar
- EH.1c - Espaços habitacionais consolidados - tipo I
- EH.2c - Espaços habitacionais consolidados - tipo II
- EH.2ac - - Espaços habitacionais a consolidados - tipo II



Figura 49

Figura 49: Plano Diretor Municipal de Setúbal 2021, com a área de intervenção delimitada

Figura 50: Fotografia aérea da área de Intervenção e os três eixos principais identificados a amarelo



Figura 50

A PROBLEMÁTICA

II.II. A Zona de Intervenção

Através da análise do Plano Diretor Municipal (2021) podemos observar que a zona habitacional está maioritariamente classificada como habitação consolidada, com exceção do Bairro Santos Nicolau, os seus espaços verdes, como espaços de recreio e lazer, a base da escarpa com espaços centrais consolidados, a linha como infraestrutura estruturante e o porto marítimo como espaço de atividades portuárias consolidado.

A decisão de intervir na área em questão surge de uma perspetiva pessoal, motivada pela curiosidade e pela constatação da contínua desocupação desta zona desde há longos anos. Dada a dimensão da zona mencionada, optamos por concentrar a nossa intervenção na parte mais a poente. Esta decisão baseia-se na necessidade imediata de reabilitação e transformação desta área, especialmente devido à sua proximidade com o centro da cidade e à existência de um extenso bairro que está por consolidar.

A área de intervenção que delimitamos estende-se até à Pedra Furada e abrange o Bairro Santos Nicolau, o Jardim Camilo Castelo Branco e a escarpa adjacente, a linha férrea e o primeiro terminal do porto marítimo de Setúbal. É delimitada a poente pela Rua Camilo Castelo Branco, a norte pelas duas ruas Estevão de Liz Velho e Dom Pedro Fernandes Sardinha, a nascente pela Avenida Dom Manuel I, e a sul pelo estuário do rio Sado.

Na área de intervenção destacam-se três eixos transversais: a Avenida Belo Horizonte, que delimita a zona habitacional na cota superior; a Estrada da Graça, à cota inferior, que se estende paralela à linha férrea, com ligação a poente à Avenida Luísa Todi através de um viaduto sobre a linha; e a Avenida Baía de Setúbal, localizada do outro lado da linha férrea, que assegura a ligação viária ao porto marítimo.

A linha férrea está situada entre a Estrada da Graça e a Avenida Baía de Setúbal, no entanto não possui estação ativa. Durante muito tempo esta zona possuiu escassa disponibilidade de transportes públicos, no entanto, recentemente, novas carreiras rodoviárias foram criadas melhorando o acesso



Figura 51



Figura 52



Figura 53



Figura 54



Figura 55



Figura 56



Figura 57

Figura 51 a 54:
Passeios no Bairro Santos Nicolau

Figura 55: Passagem de nível nas Fontainhas

Figura 56 e 57:
Ligação pedonal entre a cota alta e a cota baixa, através do Jardim Camilo Castelo Branco

Figura 58 e 59: Pontos de repouso dentro do Jardim Camilo Castelo Branco

Figura 60 e 61: Pontos de repouso ao longo da Avenida Belo Horizonte

Figura 62: Espaço de estar na doca das Fontainhas

Figura 62 a 67: Jardins de gravilha na Estrada da Graça



Figura 58



Figura 59



Figura 60



Figura 61



Figura 62



Figura 63



Figura 64



Figura 65



Figura 66



Figura 67

a este setor da cidade.

Em termos de acessibilidade pedonal os passeios são estreitos, e devido à falta de estacionamento, é comum encontrar carros estacionados sobre os passeios, dificultando a mobilidade dos peões. Entre a cota alta e a cota baixa, há escassas ligações pedonais disponíveis além dos passeios adjacentes às vias, sendo a única alternativa os percursos existentes no Jardim Camilo Castelo Branco. Quanto à travessia da linha férrea, existe apenas um ponto de atravessamento pedonal a oeste, próximo à Avenida Luísa Todi, evidenciando assim o desfavorecimento do peão.

A área de estudo contém diversos espaços públicos destinados à permanência e convívio, dentro do jardim e ao longo dos principais eixos viários. Alguns destes espaços possuem um carácter mais contemplativo, como a praça próxima à doca de recreio das fontainhas e a área ao longo da Avenida Belo Horizonte, onde existem bancos de jardim voltados para o estuário, no entanto dado à falta de consolidação do tecido urbano envolvente, estes bancos surgem em situações um pouco insólitas. Algo de semelhante acontece nas imediações da Estrada da Graça, onde anteriormente existiam edifícios devolutos, foram criados dois pequenos jardins com chão de gravilha, bancos e vegetação. No entanto, estes espaços possuem algo de insólito, dado que aparecem como um espaço vazio sem qualquer qualificação especial, e portanto, quase não são utilizados pela população.

Quanto a espaços verdes encontra-se na área de intervenção, o jardim de Camilo de Castelo Branco, que une a cota superior com a inferior, e toda a escarpa que lhe está adjacente. Existe também alguma arborização ao longo das vias e espaços privados, assim como nas praças e jardins referidos anteriormente.

Nesta zona o uso predominante do solo é habitação, nomeadamente na zona norte, o bairro Santos Nicolau. Nesta área encontramos maioritariamente edifícios unifamiliares, com um ou dois pisos. Estão presentes algumas zonas



Figura 68



Figura 69



Figura 70



Figura 71

Figura 68 a 71:
Edifícios habitacionais
do Bairro Santos
Nicolau

Figura 72 a 77:
Edifícios em ruína do
Bairro Santos Nicolau

Figura 78: Avenida
Belo Horizonte

**Figura 79 e
80:** Espaços
descaracterizados em
terra batida no Bairro
Santos Nicolau

Figura 81 e 82: Fábrica
abandonada na Rua
Camilo Castelo Branco

Figura 83: Habitação
junto à Estrada da
Graça

Figura 84 e 85:
Edifícios abandonados
junto à Estrada da
Graça



Figura 72



Figura 73



Figura 74



Figura 75



Figura 76



Figura 77



Figura 78



Figura 79



Figura 80



Figura 81



Figura 82



Figura 83



Figura 84



Figura 85

de comércio, como um mercado, restaurantes e lojas diversas, duas escolas primárias e correios. O bairro encontra-se descaracterizado, com alguns edifícios devolutos, áreas descampadas usadas como estacionamento e “ruas” em terra batida. A ponte, entre a rua Camilo Castelo Branco e o jardim Camilo Castelo Branco, podemos encontrar três edifícios fabris abandonados, e a sul, junto à Estrada da Graça encontramos duas habitações, dois espaços de restauração e algumas empresas.

Esta área situa-se junto ao centro histórico, contudo encontra-se em processo de consolidação. A necessidade de intervenções urbanas é notória a diversos níveis. A descaracterização e desqualificação do bairro, a escarpa acentuada e sem qualquer tratamento, a frente ribeirinha ocupada pelo porto, e a barreira que este e a linha férrea causam na relação com a cidade são os elementos responsáveis pela situação atual de degradação urbana deste setor da cidade.



Figura 86

Figura 86: Desenho de estudo sobre o existente, com as áreas a sujeitar a demolições a rosa e a rede viária proposta a verde

A PROBLEMÁTICA

II.III. Intenções

Neste subcapítulo, apresentamos as propostas de intervenção para a área de estudo, visando a requalificação urbana e a valorização do espaço público. O objetivo principal é revitalizar o Bairro Santos Nicolau e a frente ribeirinha adjacente, promovendo a conectividade, a mobilidade sustentável e a melhoria da qualidade de vida dos habitantes, particularmente dos residentes na área nascente da cidade de Setúbal, área que possuiu uma elevada densidade populacional.

A intervenção no Bairro Santos Nicolau será marcada por uma reestruturação abrangente da rede viária, com a criação de novas ruas e a ligação dos arruamentos sem saída à Avenida Belo Horizonte. Este redesenho urbano permitirá consolidar a malha habitacional, tornando-a mais acessível e integrada. O desenho do espaço público visa implementar novos passeios e áreas de estacionamento, garantindo melhores condições de mobilidade pedonal e rodoviária.

Propõe-se a remoção de edifícios devolutos sem qualidade, substituindo-os por novas habitações e espaços de convivência e lazer. O preenchimento dos vazios urbanos contribuirá para uma maior dinamização do bairro, promovendo a segurança, o uso ativo do espaço público e o reforço do sentimento de pertença e da identidade local.

Ao longo da Avenida Belo Horizonte, propomos a reabilitação dos equipamentos urbanos existentes e a instalação de novas infraestruturas, incluindo espaços de restauração e lazer, transformando a zona num miradouro contínuo. Esta iniciativa não só valorizará o usufruto da visão panorâmica sobre o estuário do Sado, como também aumentará a atratividade do local, incentivando a permanência e a apropriação do espaço por parte dos residentes e dos visitantes.

Na escarpa, a estratégia de intervenção foca-se na reestruturação e valorização do património existente. Pretendemos reaproveitar parte dos edifícios fabris situados a poente, aqueles que possuam qualidade arquitetónica,



Figura 87: Desenho de estudo sobre o existente, com os edifícios a serem demolidos a rosa, a verde os novos eixos pedonais, em amarelo as ruínas a serem reutilizadas e a azul o novo edificado

adaptando-os para novos espaços comerciais e de restauração. A integração destas estruturas dentro do jardim permitirá criar uma relação harmoniosa entre o edificado e o espaço verde, estabelecendo percursos pedonais que liguem os diferentes pontos de interesse desta área.

A requalificação da Estrada da Graça incluirá a recuperação dos pequenos jardins adjacentes à escarpa, transformando-os em espaços de estar equipados com novas infraestruturas e mobiliário urbano adequado, com o intuito de qualificação do espaço. As ruínas existentes serão integradas na proposta, conferindo um carácter histórico e identitário ao espaço. Além disso, a arborização será intensificada de modo a proporcionar zonas sombreadas e convidando à permanência no local. Para complementar estas melhorias, serão instalados pontos estratégicos de restauração, incentivando a utilização dos espaços públicos ao longo do dia.

Um dos principais eixos da intervenção será a reestruturação da linha férrea e a reativação da estação de Setúbal-Mar. Esta medida visa melhorar o acesso a transportes públicos, promovendo a mobilidade sustentável e incentivando a utilização do comboio como alternativa ao automóvel.

Adicionalmente, propomos a requalificação do terminal marítimo, reconfigurando a sua área e a sua organização. O espaço libertado pelo porto será transformado num polo desportivo, cultural e de lazer, equipado com áreas verdes e infraestruturas apropriadas, reforçando a relação da cidade com o estuário.

Por fim, serão criadas novas ligações pedonais para superar as diferenças de cota e a barreira imposta pela linha férrea. Estas passagens irão privilegiar o conforto do peão, garantindo acessibilidade universal e promovendo uma cidade mais inclusiva e conectada.

O PROJETO

Neste capítulo apresentam-se as linhas gerais da proposta de intervenção para a zona escolhida como objeto de estudo. Iremos dividir a área em três zonas, a cota alta, onde se encontra o bairro Santos Nicolau e a Avenida Belo Horizonte; a cota média, que contém o Jardim Camilo Castelo Branco, a escarpa e a Estrada da Graça e a cota baixa, com a linha férrea, a Avenida Baía de Setúbal e o porto marítimo. O nosso objetivo será criar três intervenções que possam ser realizadas com algum grau de independência, mas obedecem a um sentido de conjunto. Após observar as problemáticas destes espaços e apresentar premissas para uma intervenção, apresentaremos um exercício de projeto para a área de intervenção em estudo, com o intuito da revitalização e da requalificação ambiental da frente ribeirinha da área nascente da cidade de Setúbal.



Figura 88: Projeto urbano para o Bairro Santos Nicolau.
Escala 1:1500

O PROJETO

III.I O Bairro

A primeira zona de intervenção apresentada incide sobre a cota superior da área de intervenção, abrangendo o Bairro Santos Nicolau e a Avenida Belo Horizonte.

A observação da área ressalta a necessidade de resolver o problema das ligações viárias. A existência de becos sem saída sem conexão com a Avenida Belo Horizonte, e a existência de caminhos em terra batida e a existência de terrenos vazios e construções devolutas, contribuem para um bairro desconectado descaracterizado. Para solucionar esta questão, analisamos os eixos urbanos e as vias existentes e criámos ruas que permitam integrar o bairro na malha urbana de modo mais consolidado.

Definimos a Rua Gregório Freitas como eixo principal da intervenção, estendendo-a até à Rua Comendador Lino da Silva. A partir deste foram desenhadas ruas perpendiculares, com ligações à Avenida Belo Horizonte, à Rua Dom Pedro Fernandes Sardinha e à rua Henrique Freire, sendo esta última também prolongada até à Rua Comendador Lino da Silva. Propomos ainda a extensão das ruas sem saída Major Pedroso Gamito e João Soares da Gama, conectando-as assim à Avenida Belo Horizonte.

Além da reestruturação viária, propomos o alargamento dos passeios e a arborização das ruas, garantindo melhores condições para a mobilidade pedonal, através da qualificação do ambiente urbano e dos níveis de segurança. Para complementar esta melhoria, é proposto um reordenamento e disponibilização de áreas de estacionamento, reduzindo o estacionamento irregular.

O novo desenho urbano e o traçado de novas ruas permitirão a delimitação de novos quarteirões, reorganizando o espaço e favorecendo uma densificação equilibrada. Estes quarteirões, serão materializados por novas edificações que visam consolidar o tecido urbano e promover a oferta de habitação. Respeitando o edificado existente estes novos edifícios não ultrapassarão os três pisos, garantindo uma harmonia na paisagem urbana. Nalguns deles, os pisos térreos serão destinados a serviços e comércio, com o objetivo de

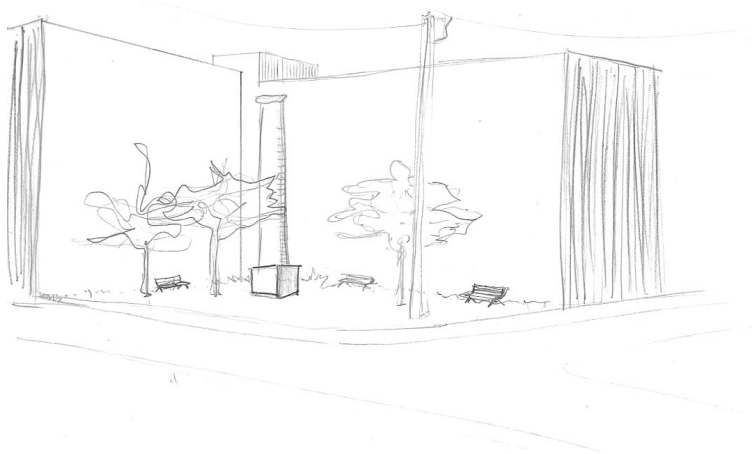


Figura 89

Figura 89: Esqueto do pequeno jardim com a antiga chaminé, situado no cruzamento entre as ruas Cel. Guilherme Portugal e Major Pedroso Gamito

Figura 90: Corte C pela Rua Maj. Pedroso Gamito. Escala 1:1000

Figura 91: Corte D pelo novo jardim com vista sobre o estuário. Escala 1:1000

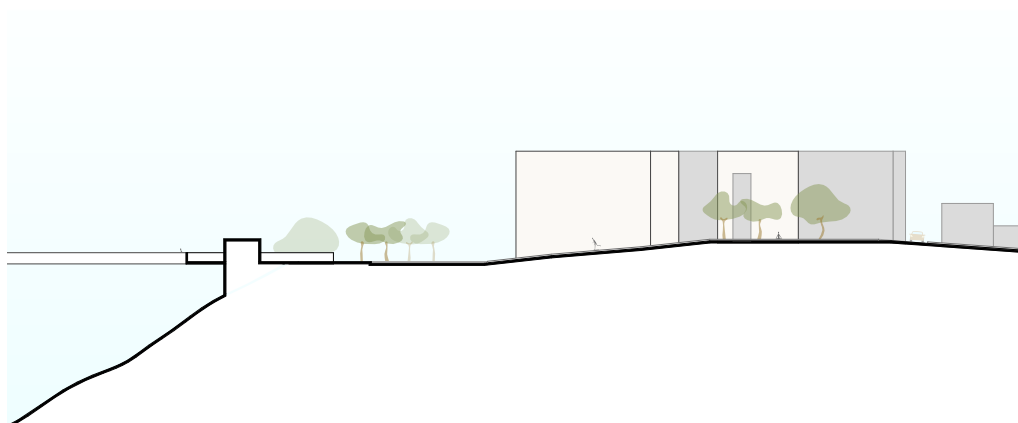


Figura 90

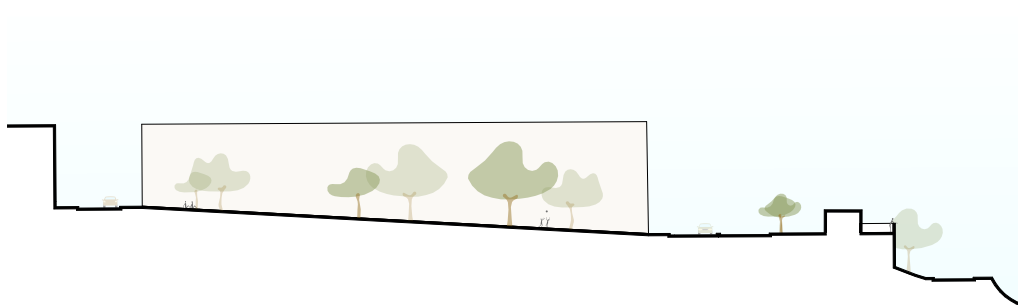


Figura 91

promover a dinamização e revitalização do bairro.

Também com vista à qualificação do ambiente urbano são propostas áreas verdes e zonas de lazer, estrategicamente distribuídas, funcionando como elementos estruturadores do novo desenho urbano. Estas áreas verdes terão um papel essencial na melhoria da qualidade ambiental urbana, tornando a zona mais atrativa e convidativa para apropriação pela população.

A ponte, no cruzamento entre as ruas Cel. Guilherme Portugal e Major Pedroso Gamito, onde atualmente existem edifícios em ruína, propomos a criação de um pequeno jardim como apoio à praça existente. Este espaço incluirá a reabilitação de uma antiga chaminé industrial, preservando a memória do passado industrial de Setúbal. Propomos ainda a arborização do local e a instalação de equipamentos e mobiliário urbano, para incentivar a permanência e o usufruto do local.

No centro do bairro desenhamos um grande espaço verde arborizado, com uma vista privilegiada para o estuário e ladeado de dois edifícios. Esta área será complementada pela zona de serviços e comércio existente no piso térreo dos edifícios laterais. Devido à sua ligeira inclinação, o espaço permite uma leve sensação de auditório voltado para o rio Sado. Dando continuidade a esta lógica de contemplação da paisagem, projetamos uma plataforma miradouro sobre a escarpa, acessível a partir da Avenida Belo Horizonte. É proposto também um novo desenho para a Avenida Belo Horizonte, transformando-a numa via panorâmica.

Com esta intervenção, pretende-se transformar um tecido urbano fragmentado e desordenado num ambiente mais coeso, acessível e sustentável, promovendo a qualidade de vida da comunidade e fortalecendo a relação entre os espaços públicos e privados.



Figura 91

Figura 92: Planta geral da intervenção na escarpa. Escala 1:1500

O PROJETO

III.II. O Jardim

A segunda zona de intervenção tem como foco a requalificação da escarpa e da Estrada da Graça, promovendo a coesão e atratividade do espaço urbano e melhorando a ligação entre as diferentes cotas do tecido urbano.

O primeiro ponto desta intervenção é a expansão do Jardim Camilo Castelo Branco. É proposta a remoção do edificado devoluto a norte, permitindo a criação de uma nova entrada no jardim, com um desenho de articulação com o jardim existente. Além disso, propõe-se um edifício habitacional para resolver a empena existente consolidando assim o ambiente urbano.

Algumas estruturas dos antigos edifícios fabris junto à Rua Camilo Castelo Branco serão preservadas e integradas no jardim, sendo adaptadas para novos usos que dinamizem esta área e incentivem a permanência da população. Esta estratégia visa a adaptação de antigas estruturas industriais a novos usos e vivências, com o objetivo de promover a requalificação e revitalização urbana.

A expansão do jardim estender-se-á até à cota baixa, conectando-se ao pequeno jardim existente, criando assim um pequeno sistema verde de articulação entre a cota alta e a cota baixa. Serão também implantados novos equipamentos urbanos, que visam definir melhor o local e transformar a sua atual condição árida e descaracterizada num espaço mais convidativo à permanência. Uma intervenção semelhante será realizada num outro espaço vazio junto à Estrada da Graça, promovendo a requalificação daquela área.

Propõe-se a remoção dos lugares de estacionamento existentes sob o viaduto, permitindo uma ligação visual desobstruída, que visam valorizar a paisagem, reforçando a relação da cidade com o estuário.

Por fim, propõe-se um novo desenho da Estrada da Graça que

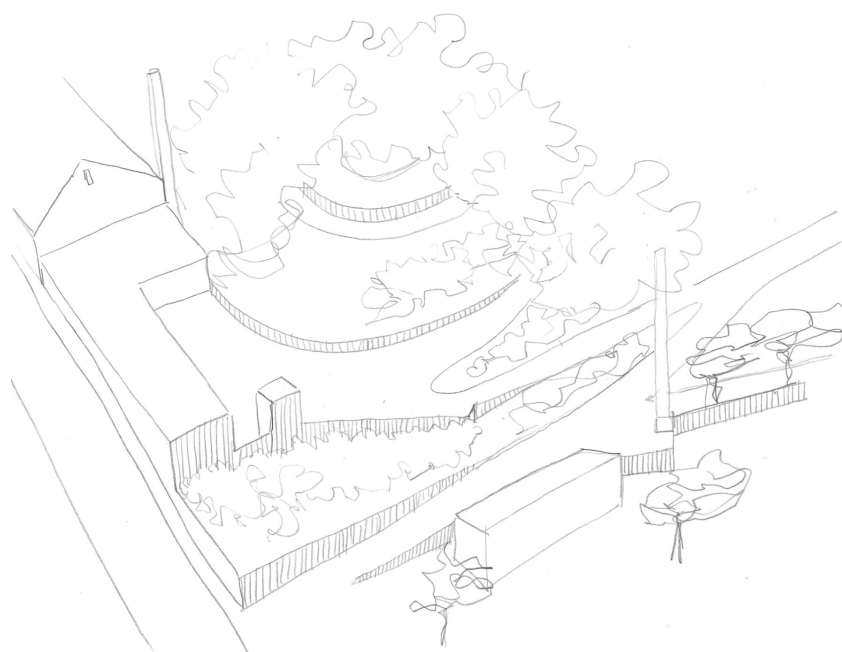


Figura 92

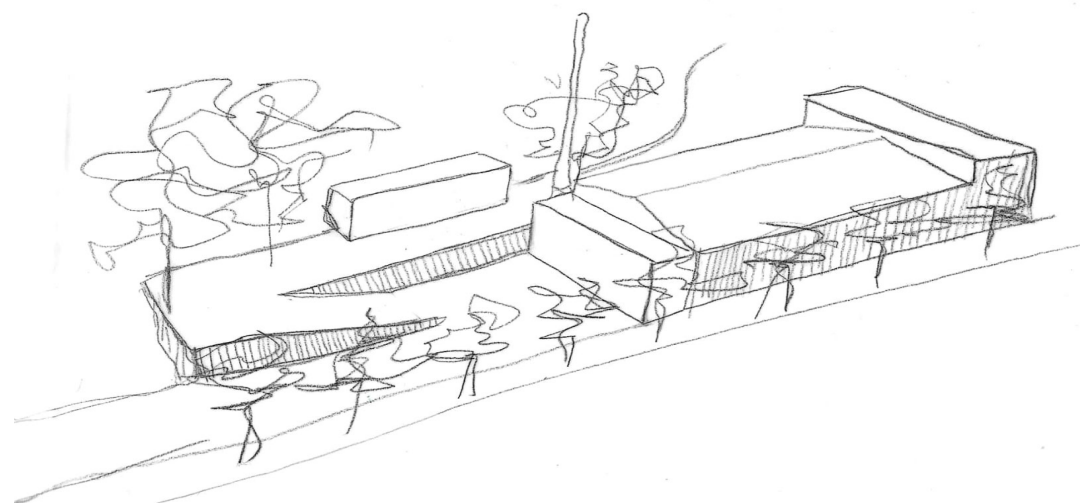


Figura 93

Figura 93: Esquisso da uniao entre o Jardim Camilo Castelo Branco e o pequeno jardim junto à Estrada da Graça

Figura 94: Esquisso da intervenção no segundo jardim mais a nascente na Estrada da Graça

Figura 95: Corte A pela Rua Camilo Castelo Branco. Escala 1:1000

Figura 96: Corte B pelo Jardim Camilo Castelo Branco. Escala 1:1000

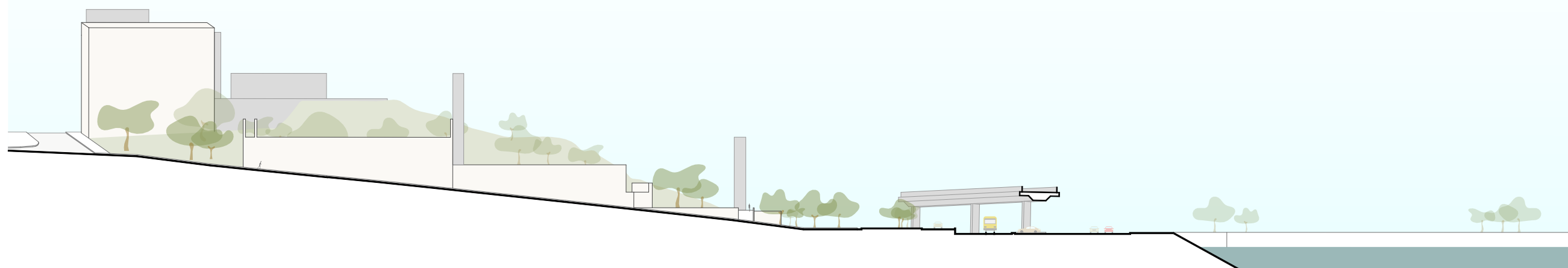


Figura 94

contempla a arborização e que visa promover um ambiente mais confortável e promover a mobilidade e a integração com o novo desenho urbano.

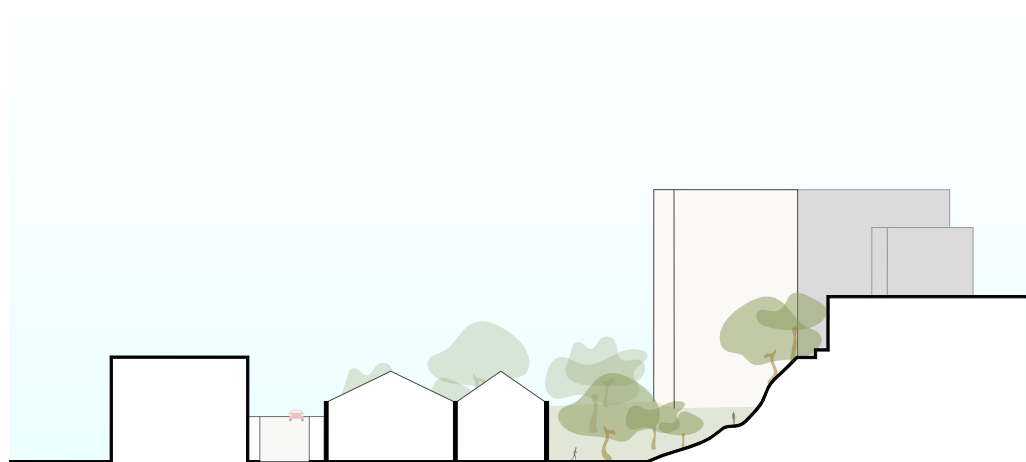


Figura 95

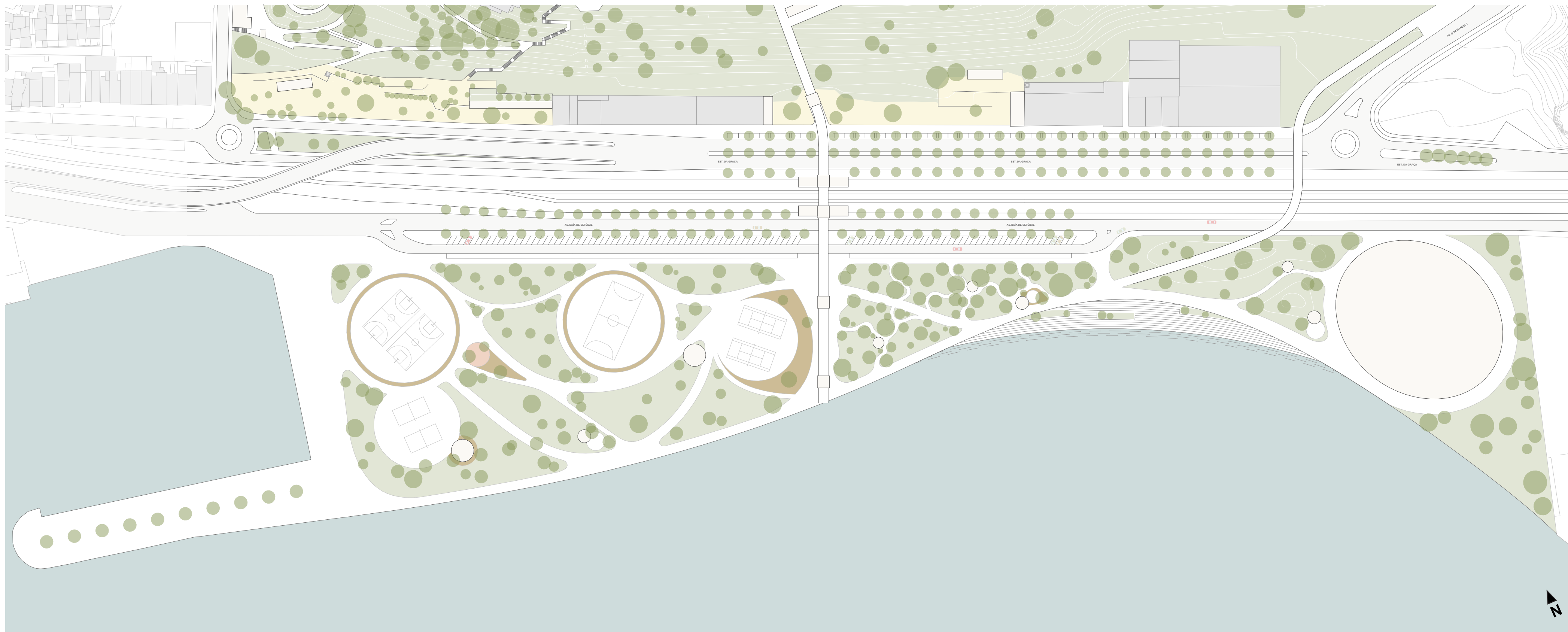


Figura 96

Figura 97: Planta geral da intervenção no porto. Escala 1:1500

O PROJETO

III.III. O Porto

A terceira e última zona de intervenção centra-se na revitalização da frente ribeirinha de Setúbal. Propõe-se a utilização de um pequeno setor do porto marítimo, devolvendo este território à cidade e à população, esta opção poderá, naturalmente, obrigar à redefinição de áreas do porto marítimo. Esta requalificação visa não apenas criar um novo espaço público qualificado, mas também melhorar a relação da cidade com o rio Sado, reforçando os eixos de mobilidade e promovendo atividades recreativas e desportivas.

A proposta prevê a redução do número de linhas férreas, mantendo apenas duas operacionais, paralelamente, a Avenida Baía de Setúbal será redesenhada, será arborizada oferecendo uma melhor estrutura visual à frente ribeirinha. Além disso, será ainda criada uma área de estacionamento, de apoio ao Parque Urbano e às atividades existentes e programadas.

Atualmente ocupada pelo terminal marítimo, a área será transformada num Parque Urbano multifuncional, focado no lazer, desporto e convívio social. Assim o novo Parque Urbano foi concebido de modo a articular diferentes usos e proporcionar novas dinâmicas à frente ribeirinha.

A intervenção propõe uma reformulação do limite ribeirinho atual, criando uma pequena baía, onde será materializada uma sucessão de patamares que visam ligar o parque ao rio, permitindo assim um contacto físico do parque com o estuário.

O parque organiza-se em torno de dois eixos principais, um eixo litoral, que acompanha a margem e oferece percursos pedonais panorâmicos, e um eixo interno, que estrutura o interior do parque e une os diferentes espaços que acolhem os programas propostos.

O parque pode ser segmentado em três zonas distintas, cada uma com um programa específico. A ponte encontram-se infraestruturas desportivas, incluindo campos de basquete, voleibol, futsal e ténis, balneários públicos de apoio, um pequeno parque infantil, tornando o espaço adequado a famílias e

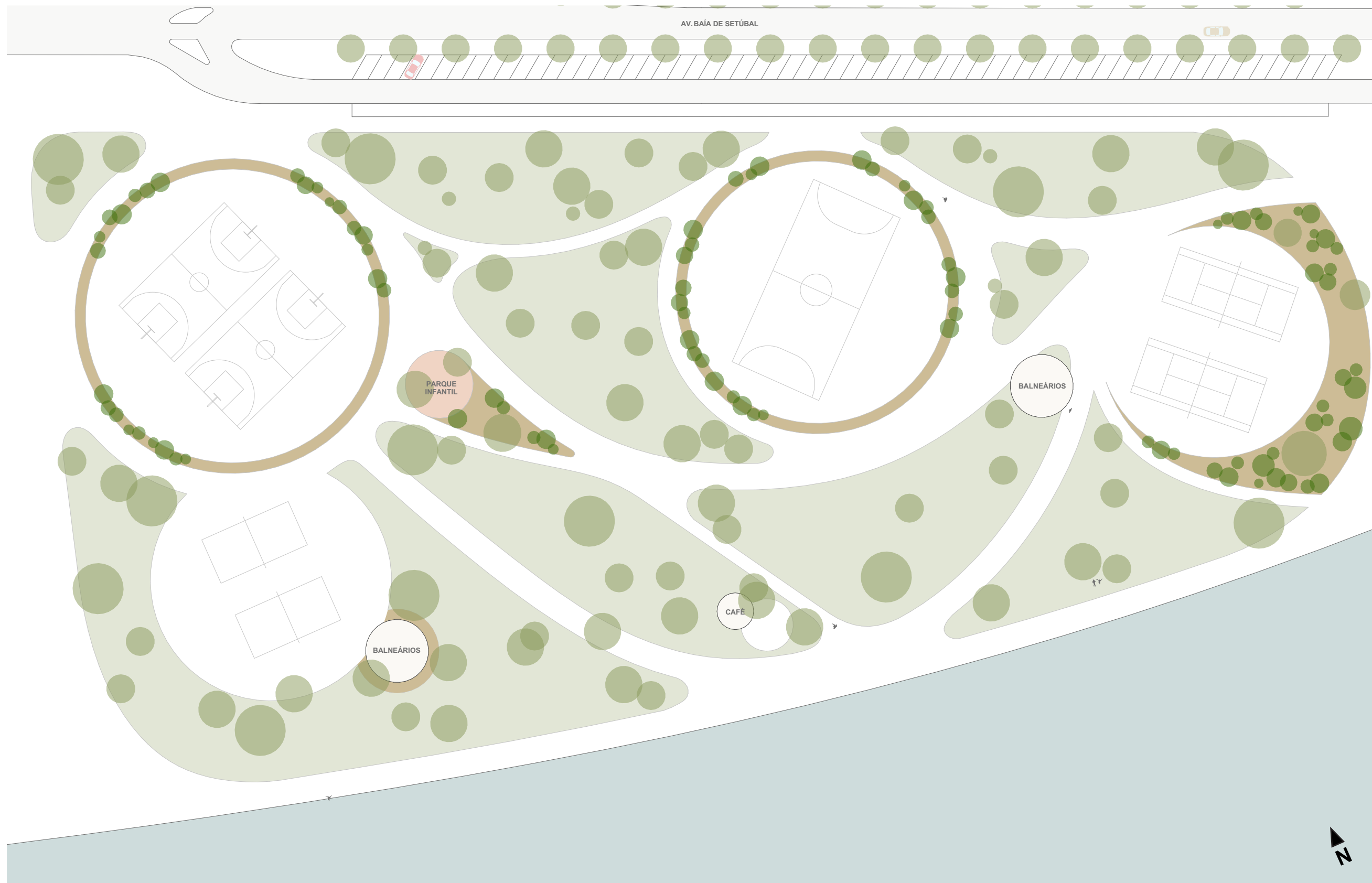


Figura 97

Figura 98: Planta aproximada da secção mais a poente do parque. Escala 1:750

ainda um café, oferecendo um ponto de encontro aos visitantes. Esta área é complementada com espaços verdes amplos e planos para que em qualquer zona do parque o visitante consiga sentir a presença do estuário.

Ao centro uma zona densamente arborizada e com vários percursos, com um carácter de descanso e contemplação. A área será complementada com equipamentos e mobiliário urbano, como bancos, fontes e casas de banho públicas. Esta zona contará igualmente com um café inserido no desenho do parque.

A nascente, na terceira zona, será implementada um edifício multiusos, que poderá ser utilizado para eventos culturais, desportivos ou sociais. Esta zona assume também um papel de barreira visual e acústica entre o parque e a área portuária a nascente, minimizando o impacto das operações do porto sobre o espaço público, com recurso a vegetação e modelação do terreno.

Ao longo dos tempos, a presença da linha férrea tem sido um dos principais obstáculos à ligação entre a cidade e a frente ribeirinha. Para resolver esta questão, a proposta inclui três novas passagens pedonais, garantindo acessos fluídos e seguros entre as diferentes cotas da cidade.

A poente, em relação direta com o Jardim Camilo Castelo Branco, criámos uma passagem de nível que melhora a ligação entre o jardim e o novo Parque Urbano. Ao centro, desenhámos um percurso pedonal, uma passagem que propõe um percurso contínuo, vencendo as diferentes cotas através de uma sucessão de escadas e elevadores, melhorando assim a acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida. Esta intervenção também propõe a reativação da Estação Ferroviária de Setúbal-Mar, reforçando a ligação da cidade ao novo espaço público por meio dos transportes públicos. Por fim, no seguimento da Avenida Dom Manuel II é proposta uma segunda ponte pedonal, estabelecendo uma conexão ao Parque Urbano a nascente.

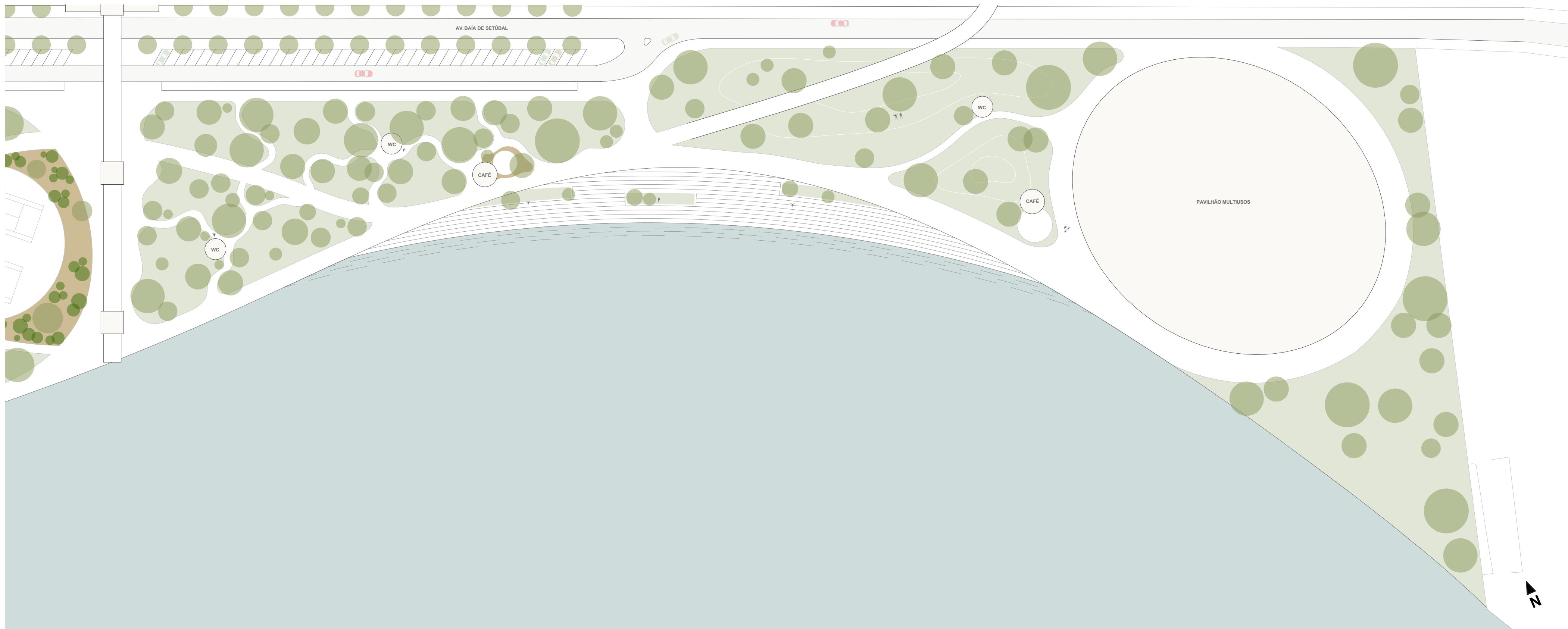


Figura 99: Planta aproximada da secção central e nascente do parque. Escala 1:750

A terceira zona de intervenção propõe uma profunda transformação da frente ribeirinha de Setúbal, reduzindo a fragmentação urbana causada pelo porto marítimo e a linha ferroviária e devolvendo este espaço à população. A criação do Parque Urbano, aliada à requalificação viária e às novas ligações pedonais, resultará num ambiente mais acessível, atrativo e dinâmico, promovendo a relação da cidade com o rio e incentivando novas atividades recreativas, culturais e desportivas.

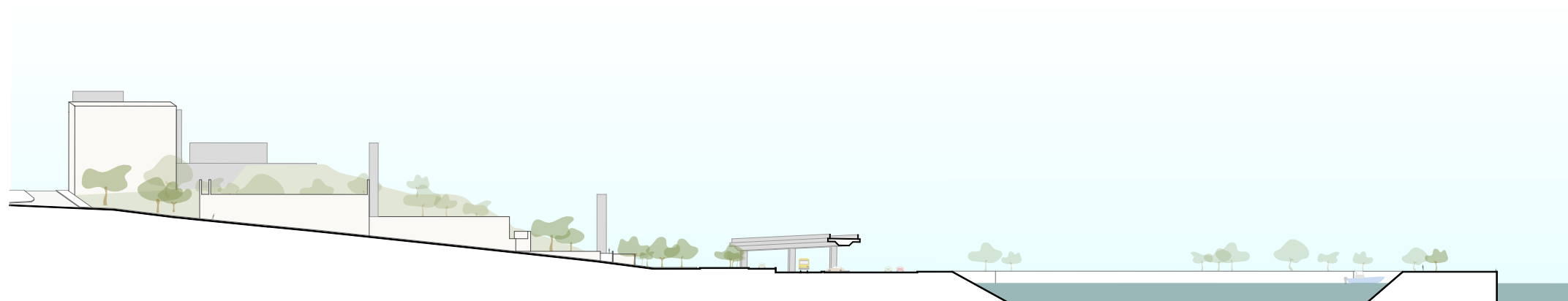


Figura 99

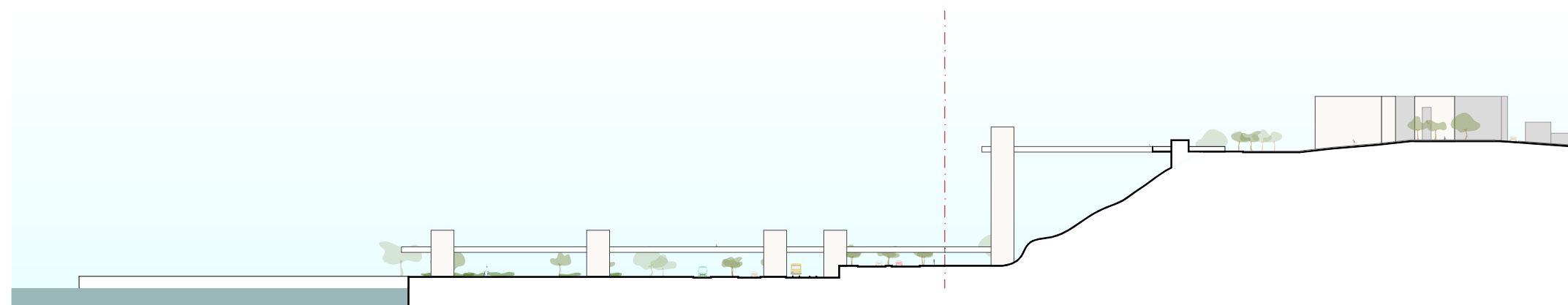


Figura 100

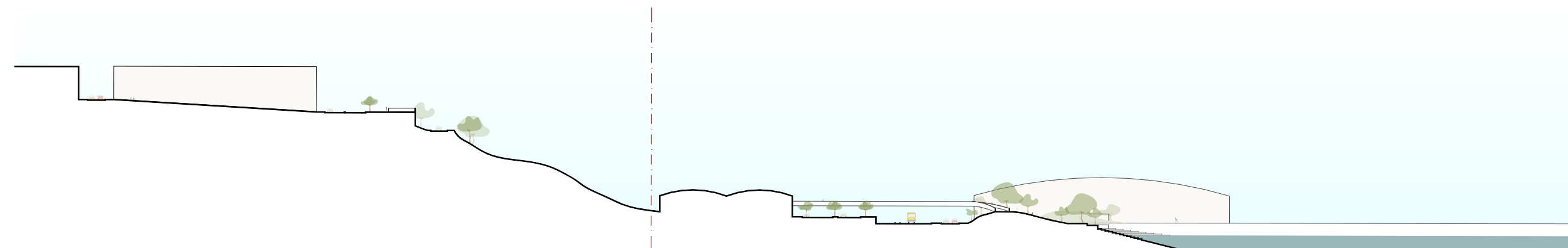


Figura 101

Figura 100: Corte A
pela Rua Camilo
Castelo branco. 1:1500

Figura 101: Corte C
pela ponte de
elevadores proposta
para a zona de
intervenção, com
ligação à nova estação
ferroviária. Escala
1:1500

Figura 102: Corte D
pela área verde
proposta do Bairro
Santos Nicolau e com
visão para a ponte
pedonal a nascente. Escala 1:1500

Figura 103: Planta
geral da proposta.
Escala 1:3000



Figura 102





CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente dissertação assume particular relevância não apenas pela oportunidade que proporcionou de aprofundar o estudo da cidade de Setúbal, com a qual mantenho uma forte ligação pessoal, mas também pela possibilidade de refletir, projetar e intervir criticamente sobre um território urbano complexo, rico em potencialidades, mas marcado por evidentes fragilidades e conflitos de uso.

Ao longo dos últimos anos, Setúbal tem assistido a diversos processos de requalificação urbana, com especial incidência no centro histórico e em algumas zonas da frente ribeirinha. No entanto, a área nascente dessa frente, localizada junto ao centro urbano e com uma posição estratégica na relação entre a cidade e o estuário do Sado, continua, em grande medida, esquecida, descaracterizada e funcionalmente desarticulada. O território em estudo revela um conjunto de problemáticas evidentes: um bairro por consolidar, com acessibilidades deficientes e espaço público desqualificado; uma escarpa que funciona como elemento de separação mais do que de transição entre cotas; uma estrada (a Estrada da Graça) marcada pela degradação, pela presença de edifícios devolutos e pela falta de identidade urbana; e ainda uma linha férrea e uma infraestrutura portuária pesada que funcionam como verdadeiras barreiras físicas e visuais, impedindo a continuidade da malha urbana e limitando o acesso da população ao rio.

Perante este cenário, a proposta de intervenção teve como ponto de partida o reconhecimento das fragilidades existentes e a ambição de as transformar em oportunidades. Partindo de um estudo aprofundado do desenvolvimento urbano da cidade e da análise morfológica, histórica e funcional do território, procurou-se compreender as dinâmicas em curso e os bloqueios existentes, com o objetivo de construir uma resposta informada, integrada e sensível ao contexto.

Desenvolve, assim, uma proposta geral constituída por três propostas articuladas entre si. A primeira incide sobre o bairro Santos Nicolau, situado

na cota superior, onde se propõe a reestruturação da rede viária, a criação de novas ligações, o redesenho de passeios e zonas de estacionamento, a introdução de nova habitação e a valorização do espaço público com áreas verdes e zonas de convívio, respeitando a escala e a morfologia do edificado existente. A segunda proposta atua sobre a escarpa e a Estrada da Graça, com o objetivo de promover a continuidade entre cotas e reativar espaços abandonados, através da demolição de edifícios devolutos e da requalificação de ruínas e estruturas fabris existentes, integrando-as numa proposta paisagística que valoriza a permanência, a vivência coletiva e o contacto visual com o estuário. Já a terceira proposta corresponde à intervenção de maior escala, onde se propõe a transformação da atual área portuária numa vasta zona de uso público, com a criação de um parque urbano voltado para o desporto, o lazer e o encontro, articulado por percursos pedonais que atravessam a linha férrea através de três novas ligações, uma delas incluindo a reativação de uma antiga estação ferroviária.

O resultado é uma proposta geral integrada que procura devolver à cidade uma frente ribeirinha mais coesa, acessível e habitável, onde a relação com o estuário deixa de ser uma memória distante e passa a fazer parte do quotidiano urbano. A libertação parcial da zona anteriormente ocupada pelo porto permite não apenas uma reconfiguração espacial significativa, mas sobretudo uma reconquista simbólica da cidade sobre um território que lhe pertence historicamente.

Durante o longo percurso de elaboração desta dissertação, uma das limitações sentidas foram algumas alterações reais no território. Estas mudanças obrigaram a ajustes no projeto inicialmente delineado, exigindo um constante equilíbrio entre a intenção propositiva e a adaptação ao contexto real e em transformação. Ainda assim, manteve-se sempre o foco na coerência da proposta e na sua pertinência para a cidade.

Este trabalho pretende ser um contributo concreto para a discussão acerca

da valorização da frente ribeirinha de Setúbal, apresentando soluções urbanas que procuram melhorar a qualidade de vida da população, promover a coesão territorial e social, e restabelecer a ligação entre a cidade e o rio. Através de uma abordagem sensível e crítica, procurou-se repensar a ocupação e o desenho do território, propondo uma cidade mais aberta, inclusiva e centrada nas pessoas.

Como perspetiva futura, defende-se a continuidade deste processo de transformação, nomeadamente através do afastamento progressivo da infraestrutura portuária da malha urbana e da extensão da estratégia projetual a outras zonas da escarpa, nomeadamente além da Pedra Furada.

BIBLIOGRAFIA

LIVROS

- PORTAS, Nuno - Cidades e frentes de água=cities and waterfronts. Porto: Centro de Estudos da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. 1998
- FONSECA, Jorge – Setúbal: O porto e a comunicação fluvial e marítima: (1550 -1650). Lisboa: Colibri. 2012
- RAPOSO, Jorge Manuel C. - Ocupação romana dos estuários do Tejo e do Sado: actas das primeiras Jornadas sobre Romanização dos Estuários do Tejo e do Sado. Seixal: Câmara Municipal do Seixal. 1996.
- AMEAL, João. Setúbal - 7 séculos de história. LOCAL, EDITORA. 1949.
- SOARES, Joaquina. SILVA, Carlos Tavares. As muralhas medievais de Setúbal, Setúbal: Museu de arqueologia e etnografia, Assembleia distrital de Setúbal. 1982
- QUINTAS, Maria Conceição – Troino e Fontainhas: duas comunidades de pescadores em confronto. Movimento Cultural. Setúbal. Nº6 (Set. 1989)
- QUINTAS, Maria Conceição. Porto de Setúbal, um actor de desenvolvimento, APSS, Setúbal: 2003
- QUINTAS, Maria Conceição. BALTAZAR, Patrícia. Génese da revolução 1640, Setúbal, INAPA, CMS, ESEset, Setúbal: 1988
- SANTOS, Lúcia castelo dos. SANTOS, Francisco Castelo dos. Setúbal nos primórdios da sua elevação a cidade, SALPA, Setúbal, 1985
- SILVA, Carlos Tavares da; SOARES, Joaquina - Territórios da Pré-História em Portugal Setúbal e Alentejo Litoral. Vol. 7. Tomar: CEIPHAR, 2006
- GUIMARÃES, F. João – Cidade portuária, o porto e as suas constantes mutações no contexto europeu e norte-americano. Lisboa: Parque Expo'98, 2006.

DISSERTAÇÕES E DOUTORAMENTOS

- NORBERTO, Vanessa Sofia Hilário - ARQUITETURA, REVITALIZAÇÃO E ESPAÇO URBANO: Reconstruindo Identidades nas Cidades de Almada, Setúbal e Batumi. Lisboa: FAUL. 2022, Tese de Doutoramento
- ZHENG, Yanyan - REVITALIZAÇÃO DA CIDADE DE SETÚBAL: Um projeto urbano na zona compreendida entre a Praça José Afonso e o Tribunal. Lisboa: FAULisboa. Jan. 2019, Dissertação de Mestrado.

PERIÓDICOS

- SOUSA, J. Fernando de – A linha do Sado. Gazeta dos caminhos de ferro. Lisboa. Nº 308 (16 de Outubro de 1903)
- SOUSA, J. Fernando de – As linhas férreas e o porto de Setúbal: Apontamentos de história. Gazeta dos caminhos de ferro. Lisboa. Nº 1103 (1 de Dezembro de 1933),
- Há 50 anos. Gazeta dos caminhos de ferro. Lisboa. Nº 1576 (16 de Agosto de 1953)
- TORRES, Carlos Manitto – A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário. Gazeta dos caminhos de ferro. Lisboa. Nº 1684 (16 de Fevereiro de 1958)
- Comissão administrativa do Fundo especial. Gazeta dos caminhos de ferro. Lisboa. Nº 1103 (1 de Dezembro de 1933)
- Rede do sul e sueste. Gazeta dos caminhos de ferro. Lisboa. Nº 1127 (1 de Dezembro de 1934)

SOUSA, João Figueira. CARNEIRO, Ernesto – Areconversão da Frete Urbano-Portuária de Setúbal – Processos, objetivos e soluções. Mediterrâneo. Lisboa. Nº10/11 (1997)

PORTUGAL. Conselho de Ministros. Resolução do Conselho de Ministros n.º 26/2000, de 15 de maio. Diário da República. Série I-B, n.º 113 (15-05-2000)

ATAS DO IV SIMPÓSIO LUSO-BRASILEIRO DE CARTOGRAFIA HISTÓRICA, Porto, 2016 – Da traça de terzi ao plano aguiar: quatro séculos de estratégia urbana. Porto.

FONTES DAS IMAGENS

Figura 1: Panorâmica da cidade de Setúbal - DAILY SABAH. *Magical, secluded paradise of Portugal's Setubal Peninsula* [fotografia]. Disponível em: <https://www.dailysabah.com/life/travel/magical-secluded-paradise-of-portugals-setubal-peninsula> [visualizado em 11 abril 2024].

Figura 2: Vista aérea da fábrica Cecil - SETÚBAL | *Secil avança com polémica ampliação das pedreiras na Serra da Arrábida*. Diário do Distrito (fotografia) Disponível em: <https://diariodistrito.sapo.pt/setubal-secil-avanca-com-polemica-ampliacao-das-pedreiras-na-serra-da-arabida/>. [visualizado 11 abril 2024]

Figura 3: Bairro do Troino [Fotografia da autora]

Figura 4: Bairro Salgado [Fotografia da autora]

Figura 5: Bairro Amarelo – NOGUEIRA, Victor. *Setúbal – Bela Vista* [fotografia]. *Ao escorrer da pena* [blogue]. Disponível em: <https://aoescorrerdapena.blogspot.com/2016/05/foto-victor-nogueira-setubal-belavista.html> [visualizado em 13 março 2025].

Figura 6: Bairro Azul – Município de Setúbal. *Reabilitação de habitação municipal avança* [fotografia]. Disponível em: <https://www.mun-setubal.pt/reabilitacao-de-habitacao-municipal-avanca/> [visualizado em 15 dezembro 2024].

Figura 7: Bairro Rosa e a sua arte urbana – *Alameda das Palmeiras avança com reabilitação* [fotografia]. Disponível em: <https://www.mun-setubal.pt/alameda-das-palmeiras-avanca-com-reabilitacao/> [visualizado em 14 março 2025].

Figura 8: Fotografia do projeto cultural Fusão, que tem como objetivo minimizar as diferenças sociais e maximizar o enquadramento cultural – *Eventos e projetos culturais* [fotografia]. Disponível em: <https://www.mun-setubal.pt/eventos-e-projetos-culturais/#1530900215223-9ff77287-0ae3> [visualizado em 14 março 2025].

Figura 9: Restaurante local nas ruas da baixa de Setúbal [Fotografia da autora]

Figura 10: Mercado do Livramento – *Mercado do Livramento entre os mais famosos do mundo* [fotografia]. Disponível em: <https://www.noticiasao minuto.com/lifestyle/408436/mercado-do-livramento-entre-os-mais-famosos-do-mundo> [visualizado em 14 março 2025].

Figura 11: Forte do Outão – *Forte de Santiago do Outão em Setúbal* [fotografia]. *Dica de Portugal*. Disponível em: <https://dicadeportugal.com/setubal/forte-de-santiago-do-outao-em-setubal/> [visualizado em 15 dezembro 2024].

Figura 12: Convento de Jesus [Fotografia da autora]

Figura 13: Porto Marítimo de Setúbal [Fotografia da autora]

Figura 14: Doca de recreio das Fontainhas, onde a ligação de Ferry a Tróia é realizada [Fotografia da autora]

Figura 15: Doca dos Pescadores [Fotografia da autora]

Figura 16: Frente ribeirinha requalificada a poente (Parque Urbano de Albarquel) [Fotografia da autora]

Figura 17: Frente ribeirinha a nascente ainda com presença industrial (Estrada da Graça) [Fotografia da autora]

Figura 18: Área da ocupação romana em Setúbal - (base: imagem de satélite Google Earth; desenho próprio). GOOGLE EARTH.

Figura 19: Ruínas romanas encontradas na Praça do Bocage, em 1977 – in SOARES, Joaquina. SILVA, Carlos Tavares da - Caetobriga. O sítio arqueológico da Casa dos Mosaicos (Setúbal Arqueológica, Vol. 17). 2018. p. 18

Figura 20: Postigo do Cais, atualmente - [Fotografia da autora]

Figura 21: Postigo da Ribeira, atualmente - [Fotografia da autora]

Figura 22: Planta da primeira muralha de Setúbal – in SOARES, Joaquina. SILVA, Carlos Tavares. As muralhas medievais de Setúbal, Setúbal: Museu de arqueologia e etnografia, Assembleia distrital de Setúbal. 1982. p. 3

Figura 23: Desenho da linha de muralhas sobre a cidade atual - (base: imagem de satélite Google Earth; desenho próprio). GOOGLE EARTH.

Figura 24: Dimensão da malha urbana de Setúbal no séc.XVI, sobre a malha urbana de hoje - (base: imagem de satélite Google Earth; desenho próprio). GOOGLE EARTH.

Figura 25: Planta da segunda muralha de Setúbal, 1820 – in QUINTAS, Maria Conceição. Porto de Setúbal, um actor de desenvolvimento, APSS, Setúbal: 2003, p. 60

Figura 26: Localização da estação de Setúbal. - (base: imagem de satélite Google Earth; desenho próprio). GOOGLE EARTH.

Figura 27: Desenho da solução proposta que propunha anular a estação existente e traçar uma nova linha pelo meio da cidade para ligar a linha férrea até ao porto marítimo - (base: imagem de satélite Google Earth; desenho próprio). GOOGLE EARTH.

Figura 28: Desenho do projeto realizado, em que, quando construída, a linha se situava no limite da cidade - (base: imagem de satélite Google Earth; desenho próprio). GOOGLE EARTH.

Figura 29: Desenho da solução para a linha do Sul - (base: imagem de satélite Google Earth; desenho próprio). GOOGLE EARTH.

Figura 30: Aterro entre os baluartes do Livramento e da Conceição, 1934 – in QUINTAS, Maria Conceição. Porto de Setúbal, um actor de desenvolvimento, APSS, Setúbal: 2003, p. 124

Figura 31: Planta do projeto realizado na frente ribeirinha de Setúbal – in QUINTAS, Maria Conceição. Porto de Setúbal, um actor de desenvolvimento, APSS, Setúbal: 2003, p. 132

Figura 32: Fotografia das obras do porto marítimo — UNIÃO DAS FREGUESIAS DE SETÚBAL. *Sábados com História: 100 anos do Porto de Setúbal* [fotografia]. Disponível em: <https://www.uf-setubal.pt/sabados-com-historia/1180-100-anos-do-porto-de-setubal> [Visualizado em 15 dezembro 2024].

Figura 33: Fotografia do Jardim Engenheiro Luís da Fonseca – in Um tesouro guardado, Setúbal d'outros tempos, Corlito, Setúbal, 1992.

Figura 34: Atual porto marítimo de Setúbal - Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra - APSS. *História do Porto de Setúbal* [fotografia]. Disponível em: <https://www.portodesetubal.pt/apss/pagina/2/historia> [visualizado em 4 abril 2025].

Figura 35: Linha férrea e a sua ligação com o porto marítimo. Infraestruturas de Portugal. *Modernização da Linha do Sul entre o Porto de Setúbal e Praias do Sado* [fotografia]. Disponível em: <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/modernizacao-da-linha-do-sul-entre-o-porto-de-setubal-e-praias-do-sado> [visualizado em 15 dezembro 2024].

Figura 36: Área da frente ribeirinha que foi foco de grande parte das reabilitações do século XXI - (base: imagem de satélite Google Earth; desenho próprio). GOOGLE EARTH.

Figura 37: Av. Luísa Todi - [Fotografia da autora]

Figura 38: Auditório José Afonso - [Fotografia da autora]

Figura 39: Parque Urbano de Albarquel - [Fotografia da autora]

Figura 40: Praia da Saúde - [Fotografia da autora]

Figura 41: Fórum Luísa Todi - [Fotografia da autora]

Figura 40: Escola de Hotelaria e Turismo, reutiliza as antigas instalações do Quartel Militar - Setúbal Mais. *Escola de Hotelaria e Turismo de Setúbal abre as portas dia 27 de maio* [fotografia]. Disponível em: <https://setubalmais.pt/escola-de-hotelaria-e-turismo-de-setubal-abre-as-portas-dia-27-de-maio/> [visualizado em 15 dezembro 2024].

Figura 43: Miradouro de São Sebastião, Fontainhas - [Fotografia da autora]

Figura 44: Fotografia aérea da frente ribeirinha da cidade de Setúbal. Google Earth. [imagem de satélite]. Capturado em 4 dezembro 2024.

Figura 45: Vista aérea do estado atual da frente ribeirinha a nascente. Google Earth. [imagem de satélite]. Capturado em 4 dezembro 2024.

Figura 46: Fábrica Vasco da Gama abandonada, ainda hoje presente na Estrada da Graça – CONSERVAS DE PORTUGAL. *Fotografias – Fábrica de Conservas Vasco da Gama, Setúbal* [fotografia]. Disponível em: <https://conservasdeportugal.com/fotografias-fabrica-de-conservas-vasco-da-gama-setubal/> [visualizado em 15 dezembro 2024].

Figura 47: Edifícios presentes na cota baixa da escarpa junto à Estrada da Graça - [Fotografia da autora]

Figura 48: Vista panorâmica do Bairro Santos Nicolau sobre a Estrada da Graça - [Fotografia da autora]

Figura 49: Plano Diretor Municipal de Setúbal 2021, com a área de intervenção delimitada - CÂMARA MUNICIPAL DE SETÚBAL. *Plano Diretor Municipal de Setúbal* [documento cartográfico adaptado]. Disponível em: <https://www.mun-setubal.pt/pdm/> [Visualizado em 9 outubro 2024].

Figura 50: Fotografia aérea da área de intervenção - Google Earth. [imagem de satélite]. Capturado em 19 maio 2024.

Figura 51 a 54: Passeios no Bairro Santos Nicolau - [Fotografias da autora]

Figura 55: Passagem de nível nas Fontainhas - [Fotografia da autora]

Figura 56 e 57: Ligação pedonal entre a cota alta e a cota baixa, através do Jardim Camilo Castelo Branco - [Fotografias da autora]

Figura 58 e 59: Pontos de repouso dentro do Jardim Camilo Castelo Branco - [Fotografias da autora]

Figura 60 e 61: Pontos de repouso ao longo da Avenida Belo Horizonte - [Fotografias da autora]

Figura 62: Espaço de estar na doca das Fontainhas - [Fotografia da autora]

Figura 62 a 67: Jardins de gravilha na Estrada da Graça - [Fotografias da autora]

Figura 68 a 71: Edifícios habitacionais do Bairro Santos Nicolau - [Fotografias da autora]

Figura 72 a 77: Edifícios em ruína do Bairro Santos Nicolau - [Fotografias da autora]

Figura 78: Avenida Belo Horizonte - [Fotografias da autora]

Figura 79 e 80: Espaços descaracterizados em terra batida no Bairro Santos Nicolau - [Fotografias da autora]

Figura 81 e 82: Fábrica abandonada na Rua Camilo Castelo Branco - [Fotografias da autora]

Figura 83: Habitação junto à Estrada da Graça - [Fotografias da autora]

Figura 84 e 85: Edifícios abandonados junto à Estrada da Graça - [Fotografias da autora]

Figura 86: Desenho de estudo sobre o existente, com as áreas a sujeitar a demolições a rosa e a rede viária proposta a verde - Desenho da autoria da autora

Figura 87: Desenho de estudo sobre o existente, com os edifícios a serem demolidos a rosa, a verde os novos eixos pedonais, em amarelo as ruínas a serem reutilizadas e a azul o novo edificado – [Desenho da autora]

Figura 88: Projeto urbano para o Bairro Santos Nicolau. Escala 1:1500 – [Desenho da autora]

Figura 89: Esquisso do pequeno jardim com a antiga chaminé – [Desenho da autora]

Figura 90: Corte C pela Rua Maj. Pedroso Gamito. Escala 1:1000 – [Desenho da autora]

Figura 91: Corte D pelo novo jardim com vista sobre o estuário. Escala 1:1000 – [Desenho da autora]

Figura 92: Planta geral da intervenção na escarpa. Escala 1:1500 – [Desenho da autora]

Figura 93: Esquisso da uniao entre o Jardim Camilo Castelo Branco e o pequeno jardim junto à Estrada da Graça – [Desenho da autora]

Figura 94: Esquisso da intervenção no segundo jardim mais a nascente na Estrada da Graça – [Desenho da autora]

Figura 95: Corte A pela Rua Camilo Castelo Branco. Escala 1:1000 – [Desenho da autora]

Figura 96: Corte B pelo Jardim Camilo Castelo Branco. Escala 1:1000 – [Desenho da autora]

Figura 97: Planta geral da intervenção no porto. Escala 1:1500 – [Desenho da autora]

Figura 98: Planta aproximada da secção mais a poente do parque. Escala 1:750 – [Desenho da autora]

Figura 99: Planta aproximada da secção central e nascente do parque. Escala 1:750 – [Desenho da autora]

Figura 100: Corte A pela Rua Camilo Castelo branco. 1:1500 – [Desenho da autora]

Figura 101: Corte C pela ponte de elevadores proposta para a zona de intervenção, com ligação à nova estação ferroviária. Escala 1:1500 – [Desenho da autora]

Figura 102: Corte D pela área verde proposta do Bairro Santos Nicolau e com visão para a ponte pedonal a nascente. Escala 1:1500 – [Desenho da autora]

Figura 103: Planta geral da proposta. Escala 1:3000 – [Desenho da autora]

