



ID: 109997426

08-03-2024

# Sines, a expansão da cidade depois do porto (2)

O artigo aborda as mudanças no território de Sines devido à implementação do complexo industrial e do porto de águas profundas. As características naturais da Costa de Sines, aliadas à sua posição estratégica, proporcionaram as condições ideais para o desenvolvimento de um porto de águas profundas. Este porto trouxe à cidade de Sines um maior conforto económico. No entanto, a própria cidade acaba por ser prejudicada pelas condições naturais que possibilitaram a construção do porto; os diversos trabalhos realizados no território acabaram por estrangular o aglomerado urbano em detrimento de vários equipamentos portuários e industriais. O objetivo do trabalho é traçar uma linha transversal da cidade de Sines ao longo da construção do porto.

## Especificação do Porto de Sines

O Gabinete decidiu partir de uma série de premissas metodológicas para a organização do porto. Com base nessas especificações, foram elaborados diversos estudos de alternativas para a implantação do complexo. Após uma revisão, propôs-se um novo desenho para o molhe oeste e arranjos diversos para outras obras e zonas do porto. Simultaneamente, a pedido do Gabinete, foram estudadas soluções mínimas para o complexo, e alguns dos requisitos primordiais foram abandonados, como os círculos interiores de manobra e as limitações definidas pelo porto para os navios de grande porte. Conforme apresentado nas figuras, a preocupação nesta fase do projeto era exclusivamente o porto e o complexo industrial. Muitos dos esquemas apresentados propunham o “desaparecimento” da praia Vasco da Gama mediante a construção contínua de diversas plataformas marítimas. Outra preocupação evidenciada nos vários desenhos do molhe oeste (quebra-mar Norte) era “permitir” posteriormente o avanço do molhe para o Oeste

ou Sul, dependendo do esquema selecionado para a implementação do quebra-mar. A preocupação derivava de uma lógica de expansão do complexo industrial. Por um lado, o aumento do molhe possibilitaria mais cais de atracação para os petroleiros; por outro lado, ofereceria uma melhor cobertura à área das diversas plataformas marítimas. Podemos assumir que o Plano Geral, apresentado na Figura 13, da implantação do molhe e organização portuária tem como base o esquema I apresentado na Figura 7 (G.A.S., 1973, p.300).

## Primeira fase de construção

Na primeira fase, com o objetivo de aproveitar imediatamente as instalações para o transbordo de ramal, deu-se início à construção do porto de construção, do molhe oeste com aproximadamente 2 quilómetros de extensão, e de um cais ao norte protegido pelo molhe. O plano em 1972, segundo o GAS, seria:

- A admissão de navios de grande porte, o que não estava previsto nos primeiros estudos.
- O destino do molhe oeste



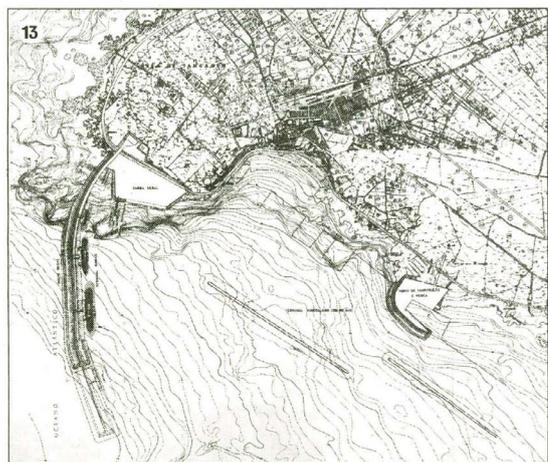
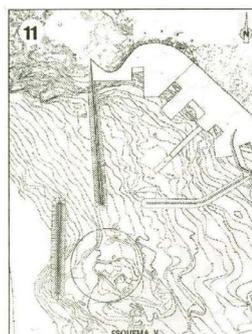
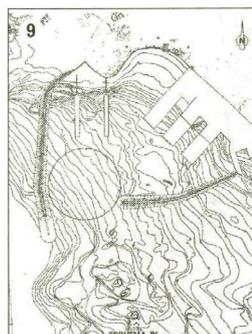
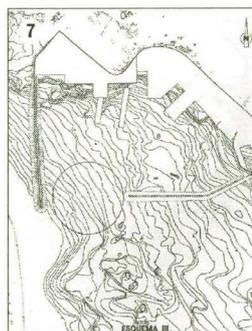
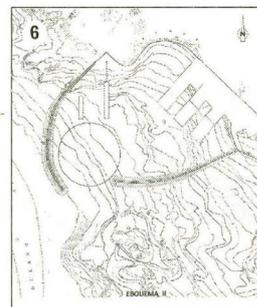
SILVANO SILVA  
Arquiteto

exclusivamente para a movimentação de produtos petrolíferos.

- A inclusão de um porto de pesca, que não estava contemplada anteriormente (G.A.S., 1973, p.250). A não consideração da construção do Porto de Pesca gerou descontentamento na população, na medida em que o foco principal era a indústria e suas construções adjacentes. Após algumas manifestações, o gabinete começou a considerar a possibilidade de requalificar o porto de construção para abrigar um porto de pesca. No entanto, a construção da termoelétrica de Sines reavivou o descontentamento.

“...no ano de 1980 a pesca ocupava 22% da população residente. É com a construção da Central Termoelétrica que renascem as esperanças na possibilidade da construção do Porto de Pesca. A contestação das autarquias e da população à construção da central, levou a EDP, em 1982, a disponibilizar verbas na ordem dos 400 mil contos, para a construção da primeira fase do porto de pesca” (Carvalho, 2005, P.54).

O problema nesta fase de construção, considerando o porto de pesca original da cidade, era facilmente compreensível. Durante as obras do porto em 1983, a calheta foi parcialmente soterrada, o que privou os pescadores do acesso às suas instalações. Para contornar esse problema, o GAS construiu um molhe de abrigo, um cais de acostagem, instalações para a lota e um pequeno varadouro localizado perto da calheta de Sines (Carvalho, 2005, p.54).



Figs. 5 a 12: Primeiros esquemas, especificação do Porto de Sines/ Gabinete da Área de Sines (1973). Plano Geral da Área de Sines. Lisboa: Imprensa Nacional da Casa da Moeda.

Fig. 13: Plano Geral para o Porto de Sines Áreas GAS/ Gabinete da Área de Sines (1973). Plano Geral da Área de Sines. Lisboa: Imprensa Nacional da Casa da Moeda