



**DESENVOLVIMENTO EMPRESARIAL E URBANO DO BARREIRO:  
ESTRATÉGIA E PLANO DE ACÇÃO**

*Setembro 2007*

## ÍNDICE

1.	REQUALIFICAÇÃO URBANA DE “WATERFRONTS” INDUSTRIAIS: LIÇÕES DA EXPERIÊNCIA	4
1.1.	<b>Tendências Internacionais na Regeneração de <i>Waterfronts</i> Industriais</b>	<b>4</b>
1.2.	<b>Projecto 22@ (Barcelona)</b>	<b>7</b>
1.2.1.	O PROJECTO	7
1.2.2.	ESTRUTURA DE GESTÃO DO PROJECTO	9
1.2.3.	EVOLUÇÃO DA QUALIDADE DE VIDA URBANA NO TERRITÓRIO 22@BARCELONA	10
1.2.4.	EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE	11
1.2.5.	EVOLUÇÃO DO EMPREGO	12
1.2.6.	EVOLUÇÃO DAS ESTRUTURAS EMPRESARIAIS	13
1.2.7.	EVOLUÇÃO DAS DINÂMICAS EMPRESARIAIS E DO GRAU DE ESPECIALIZAÇÃO ECONÓMICA	13
1.3.	<b>Outros Projectos de Regeneração Urbana de <i>Waterfronts</i> Industriais</b>	<b>19</b>
1.3.1.	PROJECTO DUBLIN DOCKLANDS	19
1.3.2.	PROJECTO BILBAO RIA 2000	20
1.3.3.	PROJECTO DE REGENERAÇÃO URBANA EM PITTSBURGH	22
2.	GRANDES DESAFIOS ESTRATÉGICOS DO BARREIRO E RESPECTIVAS LINHAS DE QUALIFICAÇÃO	25

<b>2.1.</b>	<b>Linhas de Qualificação Global Existentes</b>	<b>25</b>
<b>2.2.</b>	<b>Linhas de Qualificação Global Propostas</b>	<b>31</b>
2.2.1.	O POSICIONAMENTO ESTRATÉGICO REGIONAL DO BARREIRO	31
2.2.2.	A QUALIFICAÇÃO URBANA DO BARREIRO	33
2.2.3.	A QUALIFICAÇÃO DA MOBILIDADE NO BARREIRO	38
2.2.4.	A QUALIFICAÇÃO ECONÓMICA DO BARREIRO	40
3.	PLANO DE ACÇÃO DE SUPORTE ÀS LINHAS DE QUALIFICAÇÃO PROPOSTAS PARA O BARREIRO	44
<b>3.1.</b>	<b>Missões Propostas: Zonas A, B e C</b>	<b>44</b>
<b>3.2.</b>	<b>A Operacionalização das Linhas Estratégicas na Zona A</b>	<b>44</b>
<b>3.3.</b>	<b>A Operacionalização das Linhas Estratégicas na Zona B</b>	<b>45</b>
<b>3.4.</b>	<b>A Operacionalização das Linhas Estratégicas na Zona C</b>	<b>48</b>
4.	BARREIRO NO HORIZONTE 2015: PRINCIPAIS IMPACTOS SÓCIO-ECONÓMICOS ESPERADOS DO PLANO DE ACÇÃO	51
5.	A ESTRUTURAÇÃO DO MODELO DE GOVERNAÇÃO E DE GESTÃO URBANA	56

## 1. REQUALIFICAÇÃO URBANA DE “WATERFRONTS” INDUSTRIAIS: LIÇÕES DA EXPERIÊNCIA

### 1.1. Tendências Internacionais na Regeneração de *Waterfronts* Industriais

Num ponto inicial, apresentam-se as grandes tendências e perspectivas subjacentes à maioria dos projectos de requalificação de áreas portuárias e industriais. Num segundo ponto, apresenta-se em detalhe um dos projectos de maior relevância no panorama europeu de requalificação urbana - o projecto 22@, em Barcelona - e num terceiro ponto sistematizam-se algumas questões relevantes de três outros projectos, nas cidades de Dublin, Bilbao e Pittsburgh.

Correspondendo a uma tendência global de alteração das cadeias de valor e das paisagens económico-industriais do mundo ocidental, nas últimas duas décadas tem-se assistido ao desenvolvimento de grandes projectos de requalificação urbana - e, no fundo, de completa alteração de usos e de funcionalidades - em territórios de localização de outrora importantes áreas industriais e portuárias. Situando-se estes territórios, na sua grande maioria, em zonas extremamente centrais e estratégicas das suas respectivas áreas metropolitanas, concentrando um poderoso misto de potencialidades e de problemáticas, nas dimensões ambiental, social, económica e urbana em geral, as múltiplas operações de requalificação que se têm desencadeado têm-se tornado em autênticos laboratórios de planeamento, de estruturação urbana e de desenvolvimento económico e social contemporâneo.

Os exemplos são já inúmeros: grandes territórios das *Docklands* de cidades como Londres, Dublin, Roterdão e Amesterdão; zonas como a *Rive Gauche* de Paris ou Poblenou em Barcelona; a margem ribeirinha de Xangai ou mesmo da zona oriental de Lisboa.

Para além das especificidades concretas inerentes a cada projecto, e às estruturas político-sociais e económicas que os rodeiam e enformam, poder-se-ão sistematizar algumas das principais características comuns a este tipo de projectos:

- a) As estratégias globais de requalificação são desenvolvidas - e justificadas - no âmbito das estratégias globais de desenvolvimento da cidade/metrópole em que se encontram inseridos os respectivos territórios.
- b) Quase todos os projectos são iniciados no universo municipal.
- c) As estratégias - e subsequentes operações - têm, na sua grande maioria, um forte cunho urbanístico, seguindo as lógicas de desenvolvimento urbano de base essencialmente espacial, e de gestão/regulação dos usos do solo. Esta lógica concentra, por seu lado, das maiores críticas no desenvolvimento dos projectos, acusados de secundarizarem dimensões sociais e mesmo, em determinados aspectos, dimensões económicas.
- d) É desenvolvido um plano geral de regulação urbanística, relativamente genérico - *soft zoning* - sob o qual se desenvolvem planos de maior detalhe - *strong zoning*. Em praticamente todos os projectos, têm-se planeado utilizações de base mista (*mix-use*), mesmo a uma escala muito pequena (normalmente, diferenciação urbanística para cada quarteirão), procurando-se não só contrariar a excessiva especialização territorial resultante das décadas industriais, e, em simultâneo, promover as vantagens de sinergias de diversidade e de proximidade urbana.
- e) Em muitos casos - mas não em todos - foram pensados os sectores, ou clusters, sob os quais se procurará atrair as respectivas dinâmicas, criando-se, por conseguinte, estratégias concretas de atracção de agentes. Estas são as estratégias de especialização. Os clusters objecto de atracção são, quase invariavelmente, ligados às TIC, aos sectores de forte incidência de novas tecnologias (como a biomédica, a espacial, etc.), e à energia.
- f) Dá-se uma grande relevância às questões de mobilidade de base regional, muito nomeadamente ao reforço das interligações com a cidade consolidada. Da

mesma forma, são feitos grandes investimentos nas infra-estruturas, muito nomeadamente de base tecnológica mais avançada.

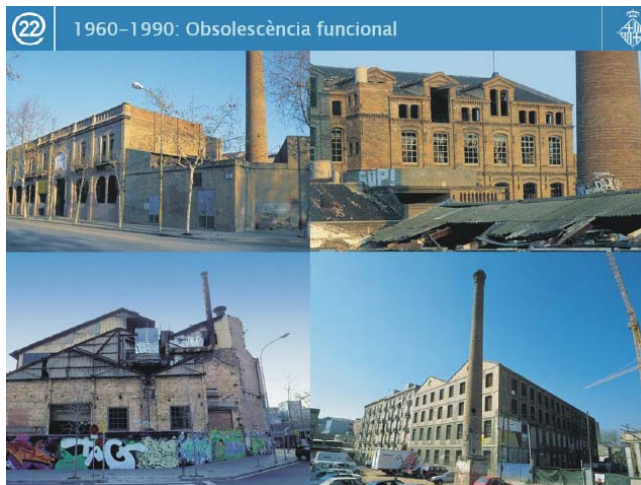
- g) Dá-se uma grande relevância aos espaços públicos de grande qualidade, como elementos simbólicos das novas funções dos territórios e das próprias dinâmicas da cidade em que se inserem.
- h) Face às problemáticas de âmbito social, a maioria dos projectos incluem o desenvolvimento de habitações em regime de preços controlados - ou *affordable housing* -, chegando, em determinados projectos, a ser este tipo de habitação a constituir a maioria das habitações planeadas e desenvolvidas.
- i) Na sua quase totalidade, foram criadas sociedades/entidades específicas para gerir todo o processo de requalificação urbana. Muitas destas entidades são integralmente municipais, embora nos casos onde os terrenos eram pertença de outros actores - designadamente, o poder central - as entidades surgem de base mista. Ainda noutros casos - muito nomeadamente no mundo anglo-saxónico, mas também em França -, as entidades de gestão são ainda fruto de parcerias com associações e fundações empresariais.
- j) Os processos participativos e de envolvimento das populações são consideravelmente diversos - estando também aqui uma das principais áreas de contestação. Como os territórios englobam, geralmente, parcelas de grande escala, os processos de gestão e de negociação raras vezes são desenvolvidos de forma aberta. Porém, em diversos projectos têm sido múltiplas as apresentações públicas.

## 1.2. Projecto 22@ (Barcelona)



### 1.2.1. O Projecto

O projecto 22@ Barcelona, idealizado a partir de meados da década passada, encontra-se em desenvolvimento desde o início de 2000. Corresponde aos objectivos de requalificação da vasta zona oriental da capital catalã, e muito especificamente à acção urbanística numa área de 200 hectares (na cidade/bairro de Poblenou) onde outrora existiram, sobretudo, actividades industriais de ocupação extensiva - Poblenou chegou a ser conhecido como a 'Manchester Catalã'. O 22@ tem-se tornado num projecto de referência no panorama global de reconversão de vastos territórios pós-industriais (*brown field development projects*), sendo o projecto de transformação urbana mais importante de toda a cidade, e um dos mais ambiciosos da Europa Urbana.



**Inovação urbana e inovação económica:** O projecto catalão procura reinterpretar as funcionalidades dos antigos terrenos industriais, criando novos modelos de espaços urbanos - já não exclusivamente industriais, evidentemente -, permitindo e potenciando a convivência de actividades produtivas sustentáveis e não contaminantes. Pelo menos 30% dos solos anteriormente industriais resultarão agora em equipamentos públicos, zonas verdes e habitações de preços controlados. Em simultâneo, o sistema de inovação económica proposto integra diferentes actores, muito nomeadamente empresas tecnologicamente avançadas, universidades, e centros de formação e de investigação científica - para além de diversos agentes de promoção e de comunicação. A convivência destas instituições inovadoras com as actividades e os agentes de proximidade urbana e de bairro - comércio, residência, pequenos serviços - configura um tecido urbano rico, o que permitirá ampliar as condições de qualidade urbana e, em simultâneo, de competitividade económica.

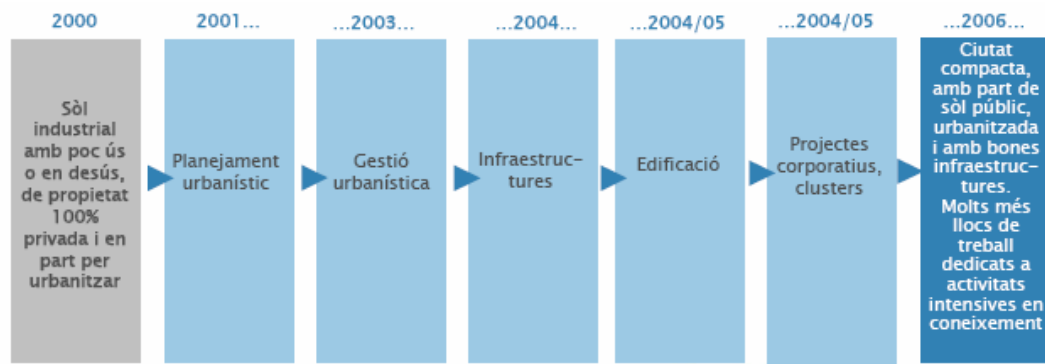
O projecto tomou forma de plano no ano de 2000, através da aprovação (por unanimidade de todas as forças políticas) do Plano 22@ - que consistiu numa modificação do Plano General Metropolitano (que data de 1976), para os territórios específicos das áreas industriais de Poble Nou.

Pugnando por **um novo modelo de cidade** e por **novos valores de conectividade e de sustentabilidade**, e trabalhando na reconversão das funcionalidades preexistentes, o projecto global procura oferecer espaços para a concentração de actividades intensivas em conhecimento - ao mesmo tempo que interligadas com as dinâmicas sociais e urbanas existentes e a consolidar na cidade.



### 1.2.2. Estrutura de Gestão do Projecto

Após a aprovação do Plano 22@, e no ano seguinte de 2001, foi criada uma sociedade 100% municipal com o objectivo muito concreto de delinear e gerir todo o projecto, seus planos de maior detalhe e os mais necessários desenvolvimentos: a sociedade 22@ BCN, S.A. Esta instituição tem a responsabilidade de dar forma aos conteúdos estratégicos desenvolvidos no município e, em geral, na cidade - para o território em questão - através dos respectivos planos e programação de acções; e, por outro lado, tem, igualmente, a responsabilidade de gerir, localmente, todo o processo de desenvolvimento face aos objectivos traçados e aos diferentes actores no terreno, incluindo actores nacionais e internacionais.



### 1.2.3. *Evolução da Qualidade de Vida Urbana no Território 22@Barcelona*

O projecto 22@Barcelona antecipa que cerca de 30% dos solos transformados (anteriormente, sobretudo de posse privada) passem a ser de titularidade pública, para a criação de habitações de protecção oficial (4.000 novas habitações) e de equipamentos colectivos (145.000 m<sup>2</sup>). Ainda, e com o objectivo específico de melhoria da qualidade de vida no distrito, o projecto 22@Barcelona destinou cerca de 10% de todos os solos previamente industriais para a criação de zonas verdes novas (114.000 m<sup>2</sup>), estabelecendo, igualmente, padrões e índices elevados de qualificação urbanística para as ruas e para os diferentes espaços públicos.

Deste modo, um novo modelo de cidade compacta é desenvolvido, onde as actividades económicas coexistem com centros de investigação, de formação e de transferência de tecnologia, e, em simultâneo, com espaços habitacionais, com equipamentos e com zonas verdes, num sentido de proximidade e para viver ou estudar perto dos locais de trabalho.

Entre diversos projectos de promoção da qualidade de vida, desenvolveu-se, por exemplo, uma extensa rede de vias para bicicletas (29 quilómetros), estabeleceram-se importantes melhorias nos sistemas de transportes públicos, e reurbanizaram-se todas as vias urbanas, ampliando os espaços de cruzamento, de comunicação e de mobilidade, favorecendo a fluidez e ainda o desenvolvimento de comércio de proximidade e de demais actividades externas.

Definiu-se, ainda, uma nova hierarquia de vias primárias e de vias secundárias, permitindo, assim, uma boa fluidez de tráfego automóvel, mantendo, em simultâneo, importantes áreas exclusivamente destinadas à circulação local, produzindo uma significativa diminuição da contaminação acústica e ambiental.

Modernizaram-se diferentes tipos de serviços urbanos infraestruturais:

- Implementando sistemas de climatização que utilizam vapor como energia primária;
- Incorporando placas térmicas de energia solar em todas as novas construções;
- Estendendo um sistema cuidado de recolha selectiva de resíduos;
- Consolidando as mais variadas redes de infra-estruturas urbanas (água, gás, cabo, etc.);
- Preparando uma nova central eléctrica que garanta a qualidade dos abastecimentos.

Desenvolveram-se ainda espaços de interrelacionamento, de criação de projectos de cooperação económica e de apoio e acção social e cívica. Como exemplo deste tipo de projectos, poderemos referir o projecto 22@ educativo, um projecto que apoia a formação de estudantes dos bairros urbanos envolvidos - e envolventes - na área das novas tecnologias, no âmbito das próprias empresas, entretanto em instalação nos territórios do projecto global.

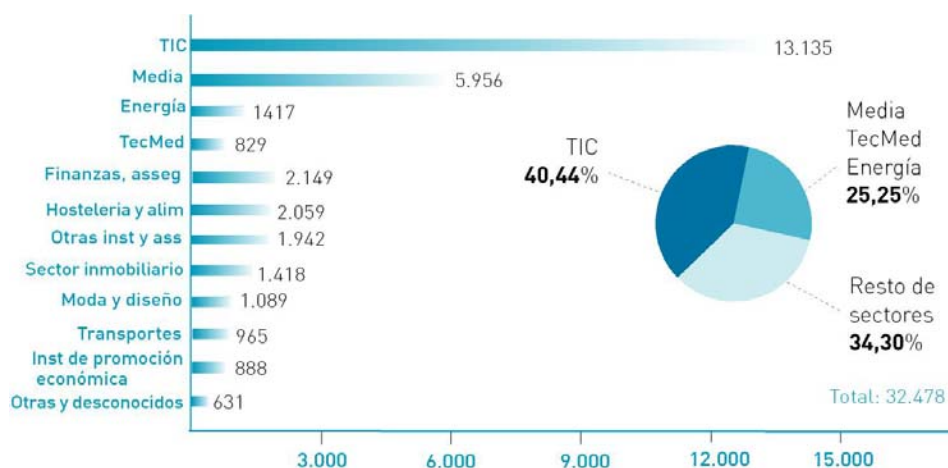
#### ***1.2.4. Evolução da População Residente***

A metrópole de Barcelona contava, em 2000, com cerca de 4,4 milhões de habitantes, dos quais 49.000 se encontravam no distrito de Poblenou - área de desenvolvimento do projecto 22@. Perspectiva-se que, com as novas habitações de protecção oficial

construídas, o número de habitantes no distrito de Poblenou aumentará cerca de 10.000 habitantes.

### 1.2.5. Evolução do Emprego

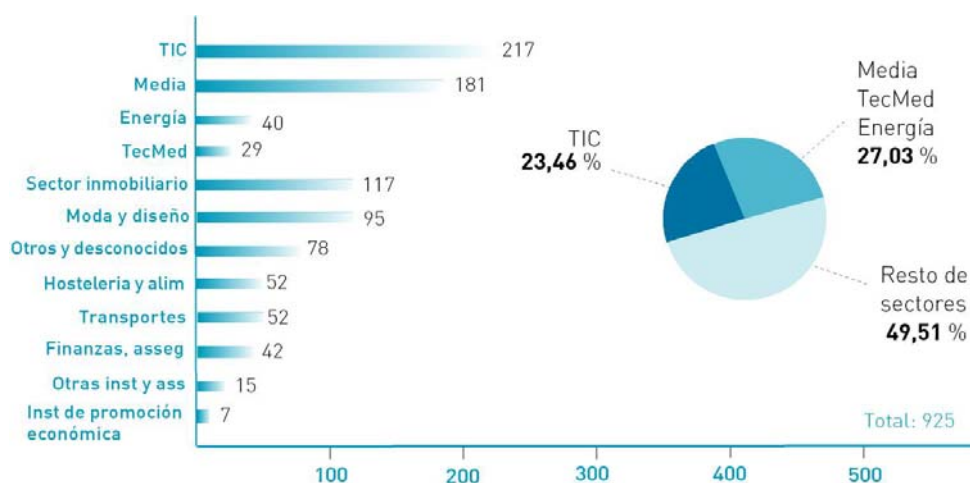
Em 2000, Poblenou contava com, aproximadamente, 31.000 trabalhadores. Face aos 3.200.000 m<sup>2</sup> de área de construção prevista para novos espaços produtivos, perspectiva-se que o número de empregados aumente muito substancialmente, em cerca de 150.000 novos empregos. O número de novos empregos registados no distrito desde 2001 (até final de 2006) foi de 32.478 - o que supõe cerca de 22% dos 150.000 previstos no projecto global. Praticamente 50% das empresas entretanto instaladas em 22@Barcelona fazem parte dos quatro sectores estratégicos (Conteúdos e Tecnologias Audiovisuais, TIC, Tecnologias Médicas e Energia). Quanto ao número de empregos nestes quatro sectores, a percentagem respectiva vai até aos 66%, devido à presença de empresas de grande dimensão nestes sectores.



Nota: Novos empregos no distrito de 22@ (de 2001 a 2006); Fonte: 22@

### 1.2.6. Evolução das Estruturas Empresariais

De acordo com dados da Universidade de Barcelona, de 2001 a Junho de 2007, 925 empresas estabeleceram-se na zona do 22@Barcelona. Destas, um pouco mais de 50% pertencem aos quatro sectores estratégicos: Conteúdos e Tecnologias Audiovisuais, TIC, Tecnologias Médicas e Energia.



Nota: Novas empresas no distrito de 22@ (de 2001 a 2006); Fonte: 22@

### 1.2.7. Evolução das Dinâmicas Empresariais e do Grau de Especialização Económica

No momento da aprovação do projecto 22@Barcelona (meados dos anos 90), e após duas décadas de constante declínio industrial, as actividades económicas instaladas nos 200 hectares do território sob futuro desenvolvimento tinham um peso diminuto no âmbito global das dinâmicas económicas da cidade: estas representavam somente 4,96% da superfície económica activa, e uns meros 1,78% do total das actividades económicas da Área Metropolitana de Barcelona. Tal efeito afectava significativamente o seu entorno urbano: o peso económico do conjunto de Poblenou representava, na mesma altura, unicamente 6,75% da superfície económica activa, e apenas 4% das actividades económicas metropolitanas.

O projecto 22@Barcelona procura explicitamente a diversificação dos usos do solo, e a implementação de empresas intensivas em conhecimento, em inovação e em dinâmicas que, em convivência com as actividades urbanas e de bairro - comércio de proximidade, pequenos serviços -, poderão configurar um tecido urbano e produtivo rico, que favoreça as sinergias de conhecimento e os processos de inovação, permitindo melhorar e qualificar, no seu conjunto, a competitividade e a qualidade de vida da cidade e dos seus bairros.

A fim de obter tais objectivos, desde o início do empreendimento tem-se dado ênfase na criação de projectos destinados a promover a competitividade e a projecção internacional das empresas e das instituições em instalação no território, e muito nomeadamente das que são consideradas chave, ou âncora, para o desenvolvimento económico e urbano do novo centro produtivo de Barcelona. Assim, têm-se desenvolvido áreas específicas de excelência ou clusters em âmbitos e sectores concretos, onde se podem atingir vantagens competitivas e mesmo situações de liderança internacional, pela concentração espacial de empresas, organismos públicos e de centros científicos e tecnológicos de referência nos sectores/clusters considerados estratégicos: Conteúdos e Tecnologias Audiovisuais, Tecnologias Médicas, TIC e Energia, principalmente. Em cada um destes campos, tem-se procurado assegurar os seguintes aspectos com a finalidade de obter o sucesso do conjunto:

- A presença de companhias de referência no sector;
- A sustentação e a presença de instituições muito relevantes;
- A existência de espaços para pequenas e médias empresas;
- A instalação de universidades, centros de formação contínua e de formação profissional;
- A presença qualificante de centros tecnológicos;

- A criação de incubadoras empresariais/ninhos de empresas;
- A construção de residências para profissionais;
- A existência de espaços de divulgação, apresentação e de feiras;
- Serviços e espaços específicos para os empreendedores de cada sector;
- A prestação de um conjunto de serviços específicos, tais como apoios de capital de risco, *networking*, etc..

### **Cluster dos Conteúdos e Tecnologias Audiovisuais**

O sector audiovisual constitui uma opção estratégica da cidade de Barcelona, tanto pelo seu dinamismo económico, como pelo seu interesse e potencial cultural. O projecto 22@Barcelona impulsiona, assim, a criação de um cluster *Media* de referência, procurando aproximar alguns dos principais agentes públicos e privados do sector audiovisual. Entre as principais iniciativas neste domínio, poder-se-ão destacar:

- Desenvolvimento do Parc Media Barcelona (PMB), um equipamento multidisciplinar de 60.000 m<sup>2</sup> situado na primeira frente da Avenida Diagonal, e onde se confluem espaços técnicos e escritórios ligados ao sector, centros de investigação, laboratórios do Estado, residências temporárias para estudantes, professores e profissionais, espaços de divulgação e de experimentação. Prevê-se que todo o conjunto do PMB fique operacional em finais do ano de 2007, sendo fruto da colaboração de várias entidades.
- A Universidade Pompeu Fabra, que abrirá as suas portas no curso 2007-2008, nas actividades de formação, investigação e produção ligadas à comunicação e imagem.

- Instalação, por parte do Estado, do novo Centro de Inovação Barcelona Media (CIBM), com o objectivo de impulsionar a investigação e a produção experimental nos sectores da comunicação e do audiovisual.
- O 22@Barcelona e o grupo Mediapro vão assegurar a construção de um novo edifício de cerca de 12.000 m<sup>2</sup> para a instalação de empresas do sector.

A segunda fase do projecto prevê a instalação de incubadoras especializadas, de uma unidade de gestão de apoios para projectos, de residências para profissionais, etc.. Entretanto, já se instalaram na zona instituições como a Escola de Meios Audiovisuais (EMAV), o Condell de Audiovisual da Catalunya (CAC), a própria Barcelona Televisión e a Rádio Nacional de España.

### **Cluster das TIC**

O cluster das tecnologias de informação e comunicação é um dos actualmente mais dinâmicos, na medida directa do seu papel chave no suporte à competitividade empresarial. Tem-se procurado posicionar o território de 22@ como espaço com massa crítica de referência no plano Europeu, no cluster das TIC. Entre as principais iniciativas neste campo, poder-se-ão destacar:

- O novo Centro de Transferência Tecnológica do sector das TIC - promovido pelo Departamento do Trabalho e da Indústria da Generalitat de Catalunya (CIDEM), pela Fundació Barcelona Media (FBM), pela Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) e pelo Centro de Inovação Barcelona Media (CIBM) - que constituirá uma unidade de referência.
- Espaços de divulgação e de exibição: a Casa das TIC, um centro de divulgação e de experimentação das TIC nas suas diferentes dimensões, com o apoio do Ayuntamiento de Barcelona e com a participação da Generalitat de Catalunya e da Digital Fundació Barcelona.

- Espaços específicos para pequenas e médias empresas, através da construção de dois edifícios de escritórios para aluguer - os edifícios MediaTIC e 22@Interface, equipados com tecnologias muito avançadas e de acordo com as necessidades deste tipo de empresas.
- A instalação do laboratório 22@Living, pela 22@Barcelona e pela Digital Fundació Barcelona - uma rede de laboratórios urbanos, públicos e privados, nacionais e internacionais, com o objectivo de gerar novos produtos e serviços de mobilidade baseados nas TIC.
- O ICING (Innovative Cities for the Next Generation), um programa europeu que promove linhas de investigação, de desenvolvimento e de instalação em serviços inteligentes de tecnologias móveis urbanas. Colaboram aqui diversas cidades, tais como Barcelona, Helsínquia e Dublin.

Neste cluster, múltiplas empresas têm-se instalado, entre as quais: Indra, T-Systems, ONO, Telefónica R+D, Yahoo Europe, Casio, VistaPrint, Departamento de Universitats, Recerca i Societat de Informació de la Generalitat de Catalunya.

### **Cluster das Tecnologias Médicas**

O cluster das tecnologias médicas abarca o desenvolvimento e a inovação nas áreas da biotecnologia e da engenharia biomédica, e a respectiva atracção de instituições e de empresas dos sectores respectivos. Nestes objectivos, 22@Barcelona tem desenvolvido projectos em colaboração com uma série de agentes ligados às tecnologias médicas, tais como o Parc Científic de Barcelona (PCB-UB), o Parc de Recerca Biomèdica de Barcelona (PRBB-UPF), a recentemente criada Associação de empresas Biotech Catalonia, o Centro de Innovació y Desenvolupament Empresarial de la Generalitat de Catalunya (CIDEM), e ainda a Bioregió da Catalunya.

Neste cluster, no distrito de 22@Barcelona, já se instalaram empresas de referência como a Sanofi, a Aventis, a Novartis ou a Camp i Jové.

## Cluster da Energia

O sector energético é um dos dez considerados estratégicos para a cidade de Barcelona, no âmbito do seu plano estratégico global, e, cada vez mais, foco de atenção de toda a humanidade. Como se sabe, as reservas de combustível convencional como o petróleo, o gás ou o carvão perspectivam uma inevitável crise, se não se desenvolverem efectivas alternativas energéticas.

Nestas buscas, o projecto ITER joga um papel crucial - é um projecto de investigação a nível global, e que tem procurado aprofundar a geração de electricidade por meio da fusão. A sede do ITER está situada em Cadarache, no sudeste de França, mas em 22@Barcelona foi agora instalada a Agência Europeia de Fusão - a agência administrativa de âmbito europeu, que coordenará o ITER.

Aqui também se procurará implementar o Campus Tecnológico i Empresarial de Barcelona (b\_TEC), estruturado por quatro vectores de conhecimento, definidos a partir do potencial do tecido empresarial e académico da Catalunha, e que se centrará no desenvolvimento de tecnologias de geração de energia, de mobilidade, da água e dos sectores da arquitectura, do urbanismo e da construção. A superfície total do Campus é de 148.260 m<sup>2</sup>. A primeira fase prevê a instalação das seguintes instituições:

- A nova sede da Escola de Enginyeria Industrial de Barcelona (20.000 m<sup>2</sup>);
- Um edifício de formação contínua, com espaços de formação, de incubadoras, centro de recursos, espaços de divulgação e espaço para conferências (8.000 m<sup>2</sup>);
- Escritórios para empresas ligadas às actividades do Campus (13.400 m<sup>2</sup>);
- O Centro de Investigação de Tecnologias Energéticas (12.000/15.000 m<sup>2</sup>);
- Espaços de residência para estudantes e professores (3.000/4.000 m<sup>2</sup>).

### 1.3. Outros Projectos de Regeneração Urbana de *Waterfronts* Industriais

#### 1.3.1. *Projecto Dublin Docklands*



O projecto de renovação das *Docklands* de Dublin - território a leste da capital irlandesa, anteriormente ocupado, na sua quase totalidade, por actividades portuárias, logísticas e industriais, e com importantes problemas sociais (taxa de desemprego de cerca de 30%, em 1997) - foi lançado em 1997, e prevê-se a conclusão dos principais investimentos projectados até 2012. O projecto global compreende uma área total de 520 hectares (dos quais, cerca de 100 hectares comportam a renovação completa de antigos terrenos exclusivamente industriais) e um investimento (público e privado) estimado em cerca de 7 mil milhões de euros. Este prevê, nos seus cenários optimistas, um crescimento populacional de 18 mil para 42 mil residentes, a criação de 30 a 40 mil novos postos de emprego e a construção de 11 mil novas habitações (das quais, pelo menos 20% a preços controlados, ou *affordable homes*).

O projecto, tal como outros do seu tipo - de requalificação de *Waterfronts* e de *brown field areas* - pugna por novos paradigmas de desenvolvimento urbano, e, como tal,

procura estabelecer ambientes e dinâmicas heterogéneas e funcionalidades mistas nos seus diferentes territórios. Entre os seus principais objectivos de regeneração urbana, procura o desenvolvimento de uma nova cidade baseada nos valores da sustentabilidade, do desenvolvimento económico e da coesão social - incluindo melhores condições de acesso a educação aos diferentes níveis, novas oportunidades de emprego, diferentes segmentos de habitação e diversos investimentos e programas de bem-estar social (incluindo estruturas de participação e de envolvimento das comunidades).



### ***1.3.2. Projecto Bilbao Ria 2000***

A requalificação urbana de uma série de territórios portuários e industriais de Bilbao desenvolve-se desde meados da década de 1990 - respondendo à grave crise industrial da década anterior. O projecto global - denominado de Bilbao Ria 2000 - inclui não só a recuperação de importantes espaços centrais, mas ainda a realocação das principais actividades portuárias para as partes exteriores da baía. Em termos globais, o projecto aposta na criação de um tecido urbano baseado em novas dinâmicas económicas, muito nomeadamente na cultura e em novas indústrias não-poluentes.



O projecto global da Bilbao Ria 2000 envolve cinco grandes territórios da área metropolitana. Três destes territórios são tipicamente pós-industriais - e, como tal, de requalificação urbana integral -, um outro estrutura-se por corredores e estruturas ferroviárias - em transformação para novas formas de mobilidade e de qualificação urbana - e o último engloba as áreas mais históricas da cidade.

No ano de 1987, é desenhado o Plano de Ordenación Urbana, que já reconhece a necessidade de alteração dos usos das zonas industriais, e, em 1992, é criada a sociedade Bilbao Ria 2000, com o objectivo de coordenar e executar as operações necessárias para o atingir dos objectivos estratégicos de requalificação entretanto delineados. Esta é uma instituição sem fins lucrativos, resultado do compromisso de uma série de instituições públicas: 25% da sociedade estatal de promoção do uso do solo, 10% da autoridade portuária de Bilbao, 15% do Governo Basco, 15% da Diputación Regional de Bizcaya, 15% da Câmara Municipal de Bilbao, 15% das empresas estatais de ferrovia e de infra-estruturas rodoviárias e 5% da Câmara Municipal de Barakaldo.



Interessante é a forma de financiamento da sociedade gestora do processo pelos diferentes intervenientes. Os proprietários dos terrenos - das entidades gestoras dos terrenos industriais e ferroviários dos Governos central e regional - cedem as suas propriedades à Bilbao Ria 2000. Os municípios ficam encarregues de requalificar os respectivos solos. A sociedade vende, posteriormente, os solos qualificados, com os pressupostos de regulação urbanística entretanto definidos. Com os valores das vendas destes terrenos, a sociedade pode intervir, de forma pró-activa, em determinadas áreas de actuação directa, em áreas como os espaços públicos e as dimensões social e ambiental, e, ainda, na própria revitalização de zonas históricas.

### ***1.3.3. Projecto de Regeneração Urbana em Pittsburgh***

A *Urban Redevelopment Authority of Pittsburgh* (URA) não é meramente uma empresa de regeneração urbana: é, sobretudo, uma instituição de desenvolvimento urbano de cariz económico e social. Os seus principais objectivos compreendem a criação de emprego e o desenvolvimento empresarial, comunitário e cultural da cidade como um todo.



Com uma longa experiência de desenvolvimento urbano (existindo desde 1946, sendo a primeira instituição a efectuar projectos de regeneração urbana nos EUA), tem actuado, de forma significativa, sobretudo, em projectos de regeneração de terrenos ex-industriais contaminados, bem como em vastas frentes ribeirinhas. Actualmente, actua, de forma importante, na afectação tanto de espaços empresariais, como de espaços residenciais, em vectores sócio-económicos e espaciais politicamente definidos. Assim, programas de desenvolvimento económico, de regeneração e investimento imobiliário, e de apoio social e habitacional, são a maioria das vezes estruturados e geridos em conjunto, com objectivos que compreendem cada território como um todo, no âmbito do *mix-use*, e das visões mais sistémicas e integradas das dinâmicas urbanas.



Usando os seus poderes, a URA promove o investimento público, procura parcerias e o interesse de investidores privados, e negocia com os mais variados actores, incluindo as comunidades locais. Promove as suas actividades no âmbito das estratégias globais da cidade de Pittsburgh, e das orientações reflectidas pelos membros públicos seus accionistas.

Mais recentemente, o principal cluster em que se tem investido é o da cultura - estando em franco desenvolvimento o Cultural District de Pittsburgh, com múltiplas instituições e actividades directamente vocacionadas para a criação e exposição cultural.

## 2. GRANDES DESAFIOS ESTRATÉGICOS DO BARREIRO E RESPECTIVAS LINHAS DE QUALIFICAÇÃO

Este capítulo subdivide-se em duas dimensões distintas, embora evidentemente articuladas:

- Em primeiro lugar, sistematizam-se as principais linhas estratégicas de qualificação para o Barreiro, desenvolvidas e apresentadas no quadro dos trabalhos mais relevantes efectuados nos anos mais recentes. Reconhecendo-se, desde logo, que existe um longo e importante lastro de pensamento e de reflexão de base estratégica em torno do Concelho, da sua cidade e dos terrenos da Quimiparque - a diferentes escalas, da nacional à muito local e ainda cívica -, este histórico, com os seus diferentes conteúdos e propostas, constituiu, evidentemente, peça-chave no presente trabalho de maturação estratégica - inclusive, pelo carácter normativo (e ainda participativo) de alguns destes vectores de propostas estratégicas.
- Em segundo lugar, e incluindo como elementos de base precisamente tal histórico de reflexão e de maturação estratégica, apresentam-se as linhas de qualificação agora propostas, quer no âmbito mais preciso da lente aqui exigida - a valorização e regeneração estratégica do território da Quimiparque -, quer no âmbito dos desafios e perspectivas de índole mais regional e local.

### 2.1. Linhas de Qualificação Global Existentes

As mais relevantes - e mais recentes - plataformas de **estratégias e de políticas nacionais, regionais e ainda locais (de âmbito territorial)** são unânimes no reconhecimento da situação de encruzilhada em que se encontra a Península do Barreiro.

A) **Escala Nacional:** O Plano Nacional de Políticas de Ordenamento do Território (o PNPOT, e nomeadamente no respectivo Contexto Estratégico da Região de Lisboa<sup>1</sup>) descreve, entre outras linhas centrais, que “a desactivação de unidades da indústria pesada libertou espaços que podem exigir grandes investimentos de recuperação mas constituem, nalguns casos, excelentes oportunidades pela sua localização estratégica”<sup>2</sup>. Entre as dinâmicas recentes apontadas, refere-se ainda a presente “reestruturação do arco ribeirinho (margem Sul) por via da emergência de centralidades apoiadas nas novas acessibilidades e nalguns projectos de infra-estruturação e de renovação urbana”. O PNPOT coloca, assim, entre as opções estratégicas e de desenvolvimento territoriais, importantes linhas de acção estruturáveis - e, desejadamente, integráveis - com as estratégias e acções a desenvolver para a cidade do Barreiro.

#### CAIXA DE TEXTO 2-1: O Barreiro no PNPOT

No PNPOT, situaram-se para o Barreiro as seguintes principais opções estratégicas:

- *Opções de âmbito nacional:* Inserir a região nas redes transeuropeias de alta velocidade ferroviária.
- *Opções de âmbito regional:*
  - Criação de uma rede de espaços vocacionados para a instalação de serviços avançados e de actividades baseadas no conhecimento que contribuam para a afirmação da região como uma plataforma de serviços internacionais;
  - Promoção de um desenvolvimento urbano mais compacto, contrariando a fragmentação das formas urbanas na metrópole;
  - Promoção de um modelo territorial que integre as centralidades intra-metropolitanas, dê coerência a sistemas urbanos sub-regionais e valorize a concentração do desenvolvimento urbano à volta dos nós e terminais do sistema de transportes públicos;
  - Requalificação dos estuários do Tejo e do Sado e das frentes ribeirinhas urbanas, e

<sup>1</sup> *Análise, por sua vez, muito consolidada através do PROTAML e dos mais recentes trabalhos do Plano Estratégico e da Gestão Estratégica Regional, e ainda do PEDESPES - Plano Estratégico de Desenvolvimento da Península de Setúbal.*

<sup>2</sup> *PNPOT, Relatório Final, pp.103-107.*

protecção da orla costeira.

▪ *Opções de âmbito local:*

- Revitalização dos centros históricos e das funções urbanas;
- Desenvolvimento de programas integrados de renovação dos espaços industriais abandonados, com soluções que criem novas centralidades e referências no espaço urbano.

**B) Escala Metropolitana:** Uma das principais perspectivas defendidas na recentemente apresentada 'Estratégia Regional Lisboa 2020' enfatiza a absoluta necessidade de um mais adequado equilíbrio metropolitano entre as duas margens do Tejo, no âmbito de uma melhor estruturação territorial das dinâmicas da AML.

**CAIXA DE TEXTO 2-2:**

**Lisboa 2020 - Uma Estratégia de Lisboa para a Região de Lisboa**

Desde logo, no preâmbulo do documento estratégico apresentado em 2007, se realça o papel excessivamente subalterno que a Península de Setúbal tem desempenhado no contexto regional - um território pleno de potencialidades, mas "*centrado em actividades cujo desaparecimento (ou redução de actividade) tem provocado depressões económicas e crises sociais*". A defesa de uma efectiva 'Metrópole de duas margens' passará, por conseguinte, pela valorização do papel de charneira da Península de Setúbal, segundo este texto através da acção em três dimensões muito concretas: a diversificação industrial; a estruturação de redes logísticas estratégicas; e o correspondente reforço das acessibilidades; a valorização ambiental, cultural e turística.

O documento enuncia umas *short lists* de oportunidades especiais para a requalificação do arco ribeirinho sul, muito nomeadamente nas vertentes de atracção de novas indústrias e de novos serviços; bem como da essencial reconversão de *brown areas* (e particularmente, dos territórios da Quimiparque): "*áreas industriais em declínio que desfrutam de localizações de excelência e que podem ser requalificadas e direccionadas para novas utilizações*". Mas também alerta para potenciais constrangimentos perante o futuro, alguns especialmente relevantes nos desejados processos de evolução e de transformação a tomar em mãos: a fragilidade do tecido empresarial português no financiamento e investimento em projectos estruturantes e em parcerias público-privadas; a insuficiente flexibilidade de gestão da Administração Pública.

C) **Escala Sub-regional:** O Plano Estratégico para o Desenvolvimento da Península de Setúbal (PEDESPES) desenvolveu-se no âmbito de uma larga parceria de actores da região. Concluído em 2005, tem como principais objectivos a clarificação das grandes linhas orientadoras para o desenvolvimento a médio/longo prazo da Península de Setúbal. Nesse sentido, foi apresentado e entregue às instituições e às equipas de trabalho que desenvolviam os mais relevantes enquadramentos estratégicos de âmbito nacional e regional - muito nomeadamente, o QREN 2007-2013, o PNPOT e a estratégia Lisboa 2020.

**CAIXA DE TEXTO 2-3:**  
**PEDESPES - O Plano Estratégico para o Desenvolvimento da Península de Setúbal**

O Plano define, como seu grande e primeiro objectivo, que “a Península de Setúbal deve tentar diminuir ou eliminar o fosso que a separa da zona norte da AML, tornando-se uma região mais competitiva, com vida própria, com capacidade endógena de crescimento e menos sujeita aos períodos de recessão, assumindo o papel de relevo que pode e deve desempenhar na AML, no país, e mesmo a nível internacional”. Compreende 4 eixos estratégicos (promoção da qualidade do território, promoção da coesão social, reforço da capacidade empresarial e reforço dos sistemas de conhecimento), 11 medidas estruturantes (das acessibilidades e saneamento básico aos programas escolares e culturais, passando pelo reforço do emprego e dos espaços de inovação) e 6 grandes áreas de projectos de índole estratégica:

1. A sub-região como plataforma industrial e logística da AML;
2. A sub-região como centro de inovação tecnológica;
3. A valorização dos produtos da terra e do mar;
4. A valorização sócio-espacial da margem esquerda da AML;
5. A candidatura da zona da Arrábida a património da humanidade;
6. A Costa Azul como destino turístico de grande qualidade.

D) **Escala Municipal:** Os trabalhos de revisão do Plano Director Municipal do Barreiro desenvolvidos até hoje apontam também para uma série significativa de vectores no

sentido de um novo modelo de organização territorial do concelho. De forma sintética, estes podem colocar-se nos seguintes pontos<sup>3</sup>:

**CAIXA DE TEXTO 2-4:**  
**Pontos mais relevantes levantados nos trabalhos**  
**de revisão do PDM do Barreiro (2002-2005)**

- Uma *nova rede de transportes*, que permita um perfil de afirmação sub-regional da margem sul da Área Metropolitana de Lisboa;
- O desenvolvimento de *novas funcionalidades e novas dinâmicas para os territórios da Quimiparque*, que se possa interligar directamente com os vectores estratégicos de oportunidades sócio-económicas a potenciar;
- A *desvinculação de uma imagem industrial* e de ‘decadência económica’ do concelho;
- A *revitalização sócio-urbanística* dos seus principais territórios urbanos;
- A *reutilização de determinadas zonas cruciais para a interconexão das dinâmicas urbanas, sociais e económicas* - notavelmente, os territórios da Quimiparque junto às malhas urbanas e às frentes ribeirinhas, o corredor ferroviário e as novas utilizações deste, o terminal fluvial de passageiros;
- A saída da região de Lisboa das regiões Objectivo 1 e a *necessidade de potenciar novas formas de capitalização social e financeira* e de produção de partenariados com vista às estratégias e aos projectos desejados.

E) **Actores Locais:** No âmbito de recentes exercícios de auscultação a actores sociais e à população do Barreiro em geral<sup>4</sup>, uma outra série de questionamentos foi desenvolvida e sistematizada. Apresentam-se, na caixa de texto seguinte, os pontos mais referidos nestes exercícios de auscultação cívica.

---

<sup>3</sup> Fonte: CMB, Estudos de preparação para a revisão do PDM do Barreiro.

<sup>4</sup> De acordo com as auscultações efectuadas no âmbito do desenvolvimento do Plano Municipal de Ambiente (em Outubro de 2006), e também no âmbito do próprio processo de revisão do Plano Director Municipal.

**CAIXA DE TEXTO 2-5:**  
**Principais linhas propostas através da auscultação de Actores Locais**  
**(Desafios Barreiro 2020 e Plano Municipal do Ambiente)**

- Melhorar profundamente as redes de acessibilidades e de mobilidade sub-regional e regional do concelho;
- Desenvolver projectos âncora e de qualidade urbanística, nomeadamente ao nível do seu espaço público e dos espaços verdes;
- Desenvolver processos de interacção de usos nos espaços expectantes;
- Projectar espaços geradores de novas actividades económicas, e particularmente de fomento de emprego;
- Apoiar, sobretudo, a instalação de actividades ligadas a novas tecnologias;
- Melhorar a oferta de equipamentos colectivos - muito nomeadamente, equipamentos de solidariedade social, educativos e culturais;
- Valorização do concelho no contexto da AML, integrando-o mais nos seus fluxos e redes;
- Valorização ambiental do concelho, muito nomeadamente nas suas vertentes de ligação às frentes de água;
- Integrar os territórios da Quimiparque com a cidade;
- Eliminar as barreiras urbanísticas (de forte carácter físico e cognitivo) existentes um pouco por todo o concelho;
- Preservar uma importante imagem do Barreiro como centro de dinâmicas económicas, embora de nova índole;
- Revitalização das malhas mais antigas da cidade;
- Descontaminação dos solos;
- Criação de modelos de gestão e de estruturas de captação de investimento.

## 2.2. Linhas de Qualificação Global Propostas

As linhas de qualificação aqui propostas subdividem-se em quatro grandes dimensões: o posicionamento estratégico regional do Barreiro; a qualificação urbana do Barreiro; a qualificação da mobilidade no Barreiro; a qualificação económica do Barreiro.

### 2.2.1. *O Posicionamento Estratégico Regional do Barreiro*

a) O primeiro vector de base estratégica a consolidar tem um carácter sobretudo político-cultural: prende-se com a **projectão (e a correspondente sustentação política) da absoluta importância do reequacionamento do posicionamento estratégico do Barreiro nas futuras dinâmicas regionais da AML**. Posicionamento estratégico que deverá ser desenvolvido:

- Pugnano por um reequilíbrio metropolitano da AML, recentrando o (estruturante) conceito de grande cidade de duas margens;
- Colocando estrategicamente a cidade do Barreiro - e as suas mais nobres zonas de qualificação futura e de expansão urbana, e incluindo, evidentemente, o território da Quimiparque - como renovado centro sub-regional administrativo e empresarial para a margem sul do estuário;
- Apostando no desenvolvimento empresarial da cidade do Barreiro, e na sua afirmação como futuro pólo gerador de emprego e de importantes mais-valias baseadas em actividades competitivas e baseadas no conhecimento - num contexto regional sustentado no seu posicionamento central, quer no âmbito de toda a AML (com o estuário como elemento central), quer no âmbito da sua margem sul (estruturado entre os seus dois grandes territórios de funcionalidade sobretudo residencial, Almada-Seixal e Montijo-Alcochete).

b) O segundo vector de base estratégica propõe a **afirmação do futuro Barreiro como uma cidade empresarial moderna, pugnano pela instalação de actividades qualificadas e de empregos intensivos em conhecimento**:

- Procurando dotar os seus territórios das condições mais apropriadas para uma paulatina tendência de terciarização empresarial, incluindo actividades do sector público e administrativo;
- Procurando atrair agentes, actividades e dinâmicas económicas de determinados sectores empresariais - ou clusters específicos - no âmbito de uma estratégia muito concreta de direccionamento;
- Procurando igualmente a consolidação de determinadas actividades qualificadas de logística ligeira (desempenhando, assim, funções centrais de intermediação com toda a AML, e muito nomeadamente com a própria margem Norte);
- Procurando ainda (não obstante a desejada alteração da estrutura económica do concelho) revitalizar algumas fileiras industriais de especialização, nomeadamente as fileiras química e ferroviária (material de transporte) - agora de acordo com conceitos de sustentabilidade e de indústria limpa.

c) O terceiro vector de base estratégica enfatiza a **dimensão das actividades portuárias** - com o seu principal actor regional, a administração do Porto de Lisboa (APL) - **como dimensão privilegiada** para o pretendido desenvolvimento das estratégias de qualificação empresarial, logística e ainda administrativa.

d) O quarto vector de base estratégica sobreleva a **primordial relevância das dimensões de requalificação ambiental** da península do Barreiro, dimensões que se manifestam aqui, sem margem para dúvidas, como das com maior necessidade de acção, tanto perante actividades e terrenos ainda com efeitos poluentes e contaminantes, como ainda relativamente às próprias margens ribeirinhas dos rios Tejo e Coina.

### *2.2.2. A Qualificação Urbana do Barreiro*

São diversas as propostas de qualificação urbana para todo o território - tal como é de carácter múltiplo, evidentemente, uma cidade viva, moderna e dinâmica.

a) Em primeiro lugar, os grandes objectivos estratégicos baseiam-se num desígnio central: **a ampliação da cidade do Barreiro na direcção da Quimiparque (para Este e para Norte)**, tendencialmente fundindo e interpenetrando os espaços de dinâmicas urbanas com os espaços de dinâmicas empresariais. E, através dessa estratégia de ampliação, requalificar e revitalizar uma série de dimensões - urbanas e sócio-económicas, justamente - em importante necessidade de renovação local e ainda regional.

Isto significa que, em termos essenciais, as linhas estruturais de qualificação do Barreiro e as principais condicionantes que lhe estão subjacentes se focalizam nos terrenos pertencentes à Quimiparque e nos terrenos que lhe são adjacentes. A análise detalhada desta área de futura intervenção permite concluir que nela existem três territórios distintos que, em princípio, justificam diferentes formas de abordagem:

- ▶ **Zona A:** Territórios a nordeste da península do Barreiro (zona a leste da futura eventual linha TGV, incluindo a zona urbana do Lavradio);
- ▶ **Zona B:** Centro norte da península do Barreiro (zona a oeste da futura linha TGV, a norte do corredor ferroviário e até à malha urbana da cidade);
- ▶ **Zona C:** Zona histórica e consolidada da cidade, zona ribeirinha da foz do Rio Coima, freguesias da Verderena e do Alto do Seixalinho.



b) **Requalificação dos espaços urbanos no âmbito dos novos paradigmas de desenvolvimento das cidades** - muito particularmente das áreas pós-industriais, no âmbito das mais modernas perspectivas de *brown field qualification* - apostando nas lógicas de um urbanismo de carácter misto, mais diversificado, em simultâneo qualificado e em busca de novas formas de centralidade e de mobilidade. Sustentando suportes urbanísticos para a residência de quadros qualificados, que passem a trabalhar e a situar os seus trajectos de âmbito quotidiano por espaços relativamente próximos. Será, assim, essencial projectar as novas malhas urbanas no âmbito de uma estrutura urbanística que - como acima referido - estenda a cidade na direcção nascente e que assim (quer nestes novos territórios urbanos, quer nos já consolidados) **se defendam os valores de usos mistos, de proximidade de funções e de qualificação dos espaços públicos e dos equipamentos colectivos**. Apostando na qualificação da vida e do ambiente urbanos no âmbito de uma trilogia que envolve os mais actuais paradigmas de entendimento das cidades: criatividade, mobilidade, proximidade.

c) Estruturação de uma estratégia de libertação e de abertura dos múltiplos espaços da cidade, bem como do seu próprio ambiente urbano, através de dois grandes vectores de

qualificação urbanística: a **eliminação de importantes barreiras físicas actualmente existentes**; e a **potenciação da fluidez e das dinâmicas urbanas pelo desenvolvimento de ‘cidade nova’** no âmbito de perspectivas mais contemporâneas de *new urbanism*, de qualidade de vida e do ambiente urbano dinâmico e sustentável. Nestes sentidos, considera-se como fundamental **dar absoluta prioridade aos territórios e elementos de ‘junção urbana’**, muito notavelmente nas zonas mais a poente dos territórios da Quimiparque (zona B), bem como na zona (a sul) do actual corredor ferroviário - promovendo a estruturação de um sistema urbano mais contínuo e fluido. Para tal, será necessário assegurar as condições que permitam a junção das actuais “cidades separadas” do concelho, especialmente em relação à interligação urbana com os territórios do Quimiparque, à qualificação mista dos mesmos territórios, à libertação do eixo do corredor ferroviário e às diversas vias de atravessamento urbano.

d) É necessário defender e regular para estes territórios uma visão de produção urbanística que projecte **uma forte interligação - incluindo espacial - entre as dimensões empresariais e as dimensões mais urbanas e de cidade**, procurando projectar formas de estruturação e de consolidação de espaços comuns de vivência e de actividade económica. Para tal, será necessário desenvolver cidade empresarial em zonas residenciais e, em simultâneo, desenvolver cidade residencial e de vivência urbana em zonas de carácter mais empresarial. E, nesse sentido, poderão desenvolver-se normativas de planeamento e de regulação urbanística no sentido da dotação de espaços empresariais nas novas malhas urbanas a desenvolver - não necessariamente, ou não exclusivamente, em espaços muito concretos e de média/larga escala, mas antes integrados (por índices percentuais) nas diferentes parcelas a estruturar nas partes novas de cidade.

e) Assim, será essencial desenvolver **estratégias que alavanquem, em duplo sentido, componentes de desenvolvimento regional (económico e social) de maior contemporaneidade, e elementos de relançamento da centralidade metropolitana para a Península do Barreiro no âmbito de uma estratégia regional de “metrópole de duas margens, recentrada no Rio Tejo”**. Será essencial potenciar estratégias de suporte à conjugação das redes de larga escala (internacionais, nacionais, regionais) com as redes

de pequena escala (locais) e estruturar uma política de mobilidade colectiva interna e sub-regional em rede e por pontos de intermodalidade: Metro Sul do Tejo, aproveitamento das linhas-férreas existentes, vias rodoviárias de interligação com os concelhos da margem sul e redes fluviais de carácter permanente.

f) Em paralelo, dever-se-á desenvolver estratégias muito concretas de **promoção à instalação de actividades económico-empresariais em sectores - ou clusters - de particular interesse**: actividades geradoras de emprego (não somente as geradoras de empregos de qualificação elevada); actividades ligadas a projectos de inovação (nas mais variadas escalas e sectores); actividades ligadas aos novos paradigmas da indústria limpa, da sustentabilidade e das energias renováveis; actividades ligadas ao estuário do Tejo e a componentes náuticas; actividades ligadas às produções e às indústrias culturais; actividades ligadas à prestação de serviços avançados de apoio à competitividade empresarial.

g) Na construção dos planos de acção, será essencial **dar prioridade a determinados projectos-âncora - ou Projectos Estruturantes - numa base muito selectiva e bem justificada**, no cruzamento entre as linhas operacionais definidas para cada vector estratégico e as prioridades estabelecidas para cada zona urbanística estrategicamente definida. Dever-se-á, muito nomeadamente, dar a devida prioridade ao posicionamento e desenvolvimento de:

- Elementos urbanos definidores da futura vida e mobilidade urbana (as vias estruturantes, os espaços públicos de qualidade, os equipamentos colectivos);
- Espaços para a instalação de actividades económicas baseadas no conhecimento;
- Estruturas de gestão de cidade, sob as quais a sustentação dos diferentes projectos se desenvolva no âmbito de perspectivas contemporâneas sócio-ecológicas de qualificação do ambiente urbano, das estruturas ecológicas, das estruturas de governação e de financiamento, dos novos paradigmas de

sustentabilidade das cidades e da potenciação de um sentido mais colectivo de cidadania.

h) Afiguram-se igualmente como essenciais as acções de planeamento urbanístico no sentido da **dotação de habitações a preços protegidos nas novas malhas a desenvolver** - para a atracção das componentes das classes média e média-baixa da AML, e invertendo, assim, duas sérias tendências do concelho do Barreiro, a sua desvitalização demográfica e a perda de dinâmicas habitacionais de qualidade e a preços acessíveis. Diversos exemplos internacionais - incluindo precisamente os de *brown field requalification* - apontam para percentagens de área afecta a habitações de preços controlados entre 15% e 25% do total de área habitacional construída ou reabilitada.

i) Dever-se-á, por outro lado, **valorizar infra-estruturas de fluidez e de sinergia urbana:**

- Pela deslocalização de determinadas actividades industriais poluentes que se encontram demasiado próximas das áreas de desenvolvimento urbano;
- Pela potenciação definitiva de uma margem ribeirinha ainda muito pouco utilizada e usufruída;
- Pela eliminação - e aproveitamento urbanístico pleno - do corredor ferroviário que divide física e cognitivamente a cidade;
- Por um planeamento urbano - e correspondente gestão urbanística - que deverá enquadrar-se nos mais actuais paradigmas de produção e de reprodução de cidade, muito nomeadamente aqueles que pugnam pelos valores da mobilidade, da proximidade e da criatividade (o que subentende programáticas como infra-estruturas de transportes colectivos e preferencialmente ligeiros, índices urbanísticos mínimos e obrigatórios de diversidade funcional à pequena escala, e linhas de suporte concretas para o

desenvolvimento de espaços de potenciação de actividades económicas e criativas);

- Pelo desenvolvimento de uma malha urbana ampla e aberta (não necessariamente ortogonal) com algumas vias principais largas, e com amplos espaços de cruzamento e de conexão;
- Pela primordial estruturação, no desenho urbano, de determinados espaços públicos de usufruto e de forte carácter simbólico;
- Pelo posicionamento de equipamentos públicos qualificados, quer de âmbito local, como de âmbito regional ou mesmo nacional.

j) Deve-se ainda promover o **desenvolvimento de actividades lúdicas e de entretenimento** que sirvam a população local, e atraindo também visitantes, nesse sentido - o que passa pela promoção de componentes aquáticas tais como a náutica de recreio e da instalação de espaços culturais e museológicos, muito nomeadamente no quadro da valorização da história urbano-industrial do Barreiro.

### *2.2.3. A Qualificação da Mobilidade no Barreiro*

#### **a) Mobilidade Regional - Rio**

- Assumpção do Tejo como uma excelente oportunidade de interligação e de qualificação espacial e económico-social - potenciando, muito nomeadamente, duas das suas principais dimensões: a dimensão da mobilidade (relançando a qualificação do transporte fluvial) e a dimensão do ambiente e do lazer (valorizando elementos base de sustentabilidade e de recreio);
- Concepção do novo terminal fluvial - e das respectivas vias de interligação entre as margens - por forma a consolidar a perspectiva de que o centro de Lisboa se prolongará por um novo e qualificado centro na margem Sul.

#### **b) Mobilidade Regional - Terra**

- Preparação do desenvolvimento do Metro do Sul do Tejo: a circular de transporte colectivo ligeiro e moderno da margem sul, que poderá captar para o Barreiro, quotidianamente, pessoas que vivam nos dois maiores pólos residenciais da margem norte da península, Almada-Seixal e Alcochete-Montijo;
- Articular eficazmente as circulares rodoviárias da margem sul: muito nomeadamente nos referentes Barreiro-Seixal e Barreiro-Montijo - a estruturação de redes de boa mobilidade com o concelho do Seixal assume-se como fundamental, tal como com o Montijo (ainda potenciável pela possibilidade de localização do novo aeroporto no campo de tiro de Alcochete);
- Centro de manutenção do TGV - não deve ser no espaço nobre de qualificação do Barreiro, deve ser mais a Sueste, na zona do Lavradio.

#### **c) Mobilidade Local - Cidade**

- Abrir os espaços da cidade, libertando os actuais elevados constrangimentos, grandes barreiras físicas e cognitivas;
- Plano de vias estruturantes para o Barreiro, com novos espaços de circulação e mobilidade;
- **Dúvidas subsistentes:**
  - A nova ponte: aumenta a pendularidade e o Barreiro pode passar a ser uma zona de passagem, tornando-se um novo dormitório da margem Sul;
  - Se se consolidar a opção do futuro aeroporto no campo de tiro de Alcochete, a base aérea do Montijo desaparece e vai estar em cima da mesa uma alternativa a Chelas-Barreiro: Montijo-Beato.

#### 2.2.4. A Qualificação Económica do Barreiro

Os grandes desafios de qualificação económica que se colocam ao Barreiro no horizonte 2007-2015, no essencial, emergem da necessidade de requalificar o seu “waterfront” industrial e portuário e de reequacionar o seu posicionamento estratégico nas futuras dinâmicas da AML. Para tal, por um lado, é necessário potenciar o modelo de grande cidade de duas margens, onde o Barreiro apareça como um espaço privilegiado de intermediação entre o Norte e o Sul e entre o Este e o Oeste. Por outro lado, é essencial transformar o Barreiro num renovado centro sub-regional administrativo e empresarial da margem sul do estuário do Tejo, que se apresente como um importante pólo de atracção e concentração de actividades avançadas e emprego qualificado, encrostado, a norte da Península de Setúbal, entre dois pólos residenciais, polarizados, sobretudo, pelas dinâmicas de consumo, Almada-Seixal e Alcochete-Montijo.

A resposta com sucesso a estes desafios exige que se potencie no Barreiro um processo de mudança ao nível das actividades económicas a três níveis distintos: (i) requalificação/relocalização das fileiras industriais de especialização tradicional do concelho; (ii) diversificação das suas actividades industriais; (iii) terciarização qualificada da economia concelhia. Este processo de mudança, para ser equilibrado e consistente, terá de ser compatibilizado com as linhas de qualificação urbana e com as linhas de qualificação da mobilidade atrás definidas, considerando os objectivos a estabelecer para cada uma das zonas A, B e C. Por outro lado, deverá procurar induzir uma progressiva estruturação das actividades económicas no concelho segundo uma lógica de “cluster”, envolvendo, simultaneamente, empresas, escolas, universidades, centros de investigação, centros de formalidades de empresas e outras infra-estruturas de suporte que se considerem relevantes.

Ao nível da **requalificação/relocalização das fileiras industriais de especialização tradicional** do Barreiro, é necessário, desde logo, promover a modernização destas actividades e a atracção de novos investimentos qualificados que lhe estejam associados e que complementem as suas cadeias de valor. No caso particular das indústrias pesadas, é também necessário apostar num esforço de acantonamento e aglomeração das suas

principais actividades na zona A de intervenção, que se faça acompanhar dos investimentos privados necessários em tecnologias de produção mais limpas e dos investimentos públicos essenciais ao desenvolvimento de soluções colectivas de tratamento de resíduos industriais perigosos. As Oficinas da EMEF devem, de igual forma, ser transferidas para a zona A, libertando-se o espaço nobre onde estão actualmente instaladas, preferencialmente para uma área a Sul do Lavradio, para além das zonas urbanas. Essa transferência deve ser aproveitada se se proceder à sua requalificação para a manutenção do Alfa Pendular e da futura Alta Velocidade. Para que todos estes processos se tornem possíveis, será necessário encontrar os mecanismos que permitam efectivar as relocalizações necessárias e o *up-grade* das suas tecnologias de produção.

Ao nível da ***diversificação das actividades industriais*** no Barreiro, parece ser fundamental efectuar uma aposta forte em acções de captação de investimento (quer no âmbito nacional, quer externo) dirigidas a sectores avançados que apresentem ligações potenciais com as actividades de especialização tradicional do Barreiro ou dos concelhos vizinhos. A este nível, parece óbvio que o Barreiro deverá procurar diversificar o seu tecido produtivo para sectores ligados à náutica de recreio e ao transporte por água (fluvial e/ou marítimo), localizando as actividades mais pesadas na zona A e as mais ligeiras na zona C (para apoio ao futuro porto de recreio). Estas actividades poderão encontrar procura relevante, desde logo, no Barreiro, na Península de Setúbal e na Grande Região de Lisboa. Poderão, depois, alargar os seus mercados para o exterior, onde se regista uma procura crescente para os produtos ligados a estas actividades.

O mesmo se pode dizer em relação a sectores ligados às TIC de suporte às indústrias de material de transporte e à logística. Estes sectores poderão encontrar clientes importantes no próprio concelho do Barreiro (transporte ferroviário, náutica de recreio, transportes, manuseamento de carga, armazenamento). Poderão, igualmente, encontrar esse tipo de clientes em concelhos vizinhos (Palmela, Seixal, Setúbal) e na AML. Como correspondem a sectores industriais leves, a sua localização deve ser dirigida para a zona B. As actividades ligadas à indústria farmacêutica também podem, eventualmente, vir a ter alguma expressão no Barreiro. A tradição que este concelho tem ao nível da indústria

química e da indústria alimentar pode criar as bases necessárias ao seu desenvolvimento. Tal como no caso anterior, estas actividades devem encontrar lugar na zona B.

Ao nível da ***terciarização das actividades económicas***, é necessário, desde logo, potenciar no Barreiro um dinamismo empresarial que permita sustentar, no médio prazo, o crescimento que se tem vindo a verificar em anos recentes nas actividades imobiliárias, alugueres e serviços às empresas. Entre 1998 e 2004, o peso relativo dos estabelecimentos associados a estas actividades registou, no Barreiro, um aumento de 3 pontos percentuais e o correspondente peso do emprego por conta de outrem de 8 pontos percentuais. É, assim, necessário manter ou acelerar este processo, sobretudo em domínios mais intensivos em conhecimento e em tecnologia, geradores de elevados níveis de valor acrescentado. Do ponto de vista geográfico, estas novas actividades devem ser orientadas para espaços existentes ou a criar na zona B da área de intervenção.

O crescimento das actividades de serviços ligados à logística é, em igual medida, estratégico para a concretização dos grandes objectivos definidos para o Barreiro, tanto no que respeita à logística ligeira, como à logística pesada. Será, portanto, muito relevante potenciar a instalação neste concelho de empresas ligadas aos transportes terrestres, aos transportes por água e a actividades anexas e auxiliares dos transportes, como o manuseamento de carga e a armazenagem. A instalação de actividades ligadas aos correios e às telecomunicações pode igualmente ser considerada neste contexto. Por último, o reforço da presença da grande distribuição, aproveitando a posição privilegiada do concelho na intermediação entre as margens Sul e Norte do Estuário do Tejo, para a localização de alguns centros importantes de operação e armazenagem, pode também, a este nível, vir a ser equacionada. Em termos de localização geográfica, tudo o que diz respeito a logística ligeira e grande distribuição deve ser orientado para espaços existentes ou a criar na zona B da área de intervenção. Tudo o que diz respeito a logística pesada deve ser direccionado para a zona A.

Por outro lado, será desejável que o Barreiro consiga fazer valer a atractibilidade da zona B de intervenção para atrair a instalação de novas actividades em resultado de futuros

processos de reorganização e requalificação dos serviços públicos administrativos locais, regionais e, mesmo, centrais. Estes processos de reorganização e requalificação dos serviços públicos podem envolver actividades de natureza geral, actividades sociais e culturais, actividades económicas, actividades de apoio e ensino secundário técnico e profissional. Neste processo, destaca-se como muito pertinente a criação na zona B de um centro de formalidades de empresas, de uma loja do cidadão e de uma escola secundária profissionalizante, com capacidade para dar suporte às necessidades emergentes das actividades instaladas e a instalar nas zonas A, B e C. As dinâmicas decorrentes de todos estes desenvolvimentos poderão vir ainda a determinar uma requalificação da própria Escola Superior de Tecnologia do Barreiro, aspecto que poderá determinar a sua realocação.

Por fim, tendo em conta o potencial turístico subjacente à requalificação das margens fluviais do território do Barreiro, é fundamental que este concelho potencie o crescimento e qualificação do sector do comércio e da restauração, bem como a oferta ligada à cultura e ao lazer. Isto poderá, depois, induzir a emergência de algumas indústrias criativas no concelho. Este processo deverá ocorrer no Barreiro como um todo, mas terá de ser particularmente incidente nos territórios da zona C, designadamente junto à margem do Rio Coina. A este nível, dado que correspondem a espaços com uma localização nobre, as instalações das actuais oficinas ferroviárias devem ser usadas, de forma conciliada, para fins museológicos e lúdicos, potenciando a emergência de actividades criativas.

### 3. PLANO DE ACÇÃO DE SUPORTE ÀS LINHAS DE QUALIFICAÇÃO PROPOSTAS PARA O BARREIRO

#### 3.1. Missões Propostas: Zonas A, B e C

Propõem-se as seguintes missões para as Zonas A, B e C:

##### **Missão da Zona A**

Zona de concentração das actividades industriais e de logística pesada do concelho

##### **Missão da Zona B**

Zona-charneira de interligação entre as funções regionais/metropolitanas e as funções locais. Zona de qualificação da frente ribeirinha do Tejo, muito particularmente na sua plena utilização como território intermodal e de estruturação de fluxos. Zona de utilizações mistas e de qualificação urbanística, baseada em elementos estruturantes como os espaços públicos, os equipamentos colectivos e as empresas e ninhos de inovação, conectando-se, assim, com a desejada expansão da cidade para nascente

##### **Missão da Zona C**

Zona de processos de revitalização e de potenciação da qualidade de vida urbana, suportada pela reabilitação do edificado, pela estruturação de vínculos e de redes de proximidade e, ainda, pela defesa de elementos essenciais a um adequado ambiente urbano. Qualificação das frentes de água e dos elementos naturais no âmbito de espaços de usufruto e de lazer colectivo. Qualificação dos elementos culturais e de interligação urbana

#### 3.2. A Operacionalização das Linhas Estratégicas na Zona A

Existem aqui vantagens comparativas importantes para a localização de actividades empresariais mais pesadas, associadas às boas condições disponíveis em matéria de transportes e logística, muito nomeadamente as referentes ao porto e à ferrovia. Poder-se-á, assim, acantonar a indústria pesada remanescente, valorizando, em simultâneo, o património urbano e histórico do Barreiro.

A operacionalização das linhas estratégicas na Zona A deve ter por base **três projectos estruturantes**:

1. Desenvolvimento de um **grande terminal de contentores**, pela ampliação do actual terminal a sudoeste ou, alternativamente, a sueste;
2. Estruturação de **mecanismos de permuta de terrenos e de suporte à deslocalização empresarial** que garantam as condições necessárias à promoção eficaz da concentração das indústrias pesadas do concelho nesta zona;
3. Instalação de um **Parque Verde Urbano** como fronteira entre as Zonas A e B.

#### **Zona A: Principais Interrogações**

- Eventual Nova Travessia do Tejo: Ponte somente ferroviária ou também rodoviária? A futura ponte irá provocar a desafecção das actividades situadas nesta zona?
- Cais APL: A APL pretende ampliar o cais na direcção Oeste para terminal de contentores? Até que ponto? Como conjugar essa ampliação com a nova ponte? Ou, em alternativa, é para Nascente?
- Contaminação Ribeirinha: Não existem ainda estudos profundos sobre os sedimentos industriais existentes nas bases das frentes de água. Será necessário desenvolver um estudo ambiental de análise de resíduos e de contaminação de águas e de solos na zona da Tanquipor.
- Contaminação do Solo: Foram já desenvolvidas diversas análises, mas existem dimensões ainda pouco estudadas, especialmente em relação às zonas a nascente e a norte da península. Não se conhecem igualmente, de forma muito clara, os custos de remoção de tais sedimentos, quer em terra, quer na água.

### **3.3. A Operacionalização das Linhas Estratégicas na Zona B**

Esta é uma zona de pretendida qualificação urbana e empresarial, de base mista e heterogénea. Assume-se igualmente a localização de logística especializada, incluindo a localização de múltiplas actividades empresariais quer nos futuros espaços a desenvolver,

quer em espaços já em dinamização, tais como o SalisPark (um importante vector de atracção e de qualificação empresarial).

A operacionalização das linhas estratégicas na Zona B deve ter por base **sete projectos estruturantes**:

1. Instalação de uma **nova estação fluvial de passageiros**, nos actuais espaços do cais industrial, estrutura base de interligação regional à futura zona mista e qualificada e de um espaço para estacionamento em silo.
2. Qualificação de **espaços empresariais nas zonas Oeste e Sudoeste do Quimiparque**, que permitam a estruturação e as futuras dinâmicas de zonas de utilização mista, por via de uma série de instrumentos de gestão urbana e territorial, tais como critérios de reparcelamento, critérios de perequação, a gestão das necessárias relocalizações e faseamentos diversos. Neste contexto, assume particular relevância a proposta urbanística de futura estruturação urbana por via da **promoção de funcionalidades mistas** com percentuais definidos para indústria sustentável, habitação a preços controlados, serviços de apoio avançados, habitação a preços livres, comércio de proximidade, etc..
3. **Gestão directa dos necessários processos de relocalização** de instalações económicas presentemente situadas em terrenos a requalificar - muito nomeadamente, a Sovena, a Atlanpor e a Quimitécnica.
4. Desenho de uma **praça central de forte carácter simbólico**, junto à margem ribeirinha e à estação fluvial (numa correspondência com a Praça do Comércio de Lisboa, na margem norte do estuário), que faça, assim, uma adequada articulação entre as futuras actividades administrativas e terciárias.
5. **Criação de um Boulevard que cruzará com o alargamento da Avenida Alfredo da Silva**, desde o centro, que concentrará uma nova centralidade, inclusivamente através do desenvolvimento do Fórum Barreiro. E nesse contexto,

tal como acima já referido, o desenvolvimento de uma malha urbana ampla e aberta, com vias principais largas e com amplos espaços de cruzamento e de conexão.

6. Criação de **novos equipamentos colectivos de qualificação urbana**, como elementos centrais de valorização urbanística. Face ao diagnóstico desenvolvido e às bases de estratégia propostas, realçar-se-ia: uma nova biblioteca municipal, um novo edifício administrativo municipal, uma escola preparatória (não existe nenhuma para norte do eixo ferroviário), um centro cívico e um auditório. Muito em particular, deverá destacar-se uma nova escola secundária de ensino profissional e tecnológico, potenciada, por sua vez, pela presença do Instituto Politécnico no Concelho.
7. **Libertação do corredor da actual linha-férrea**, no desenvolvimento de novas funcionalidades urbanas, incluindo um Parque Urbano, e que inclua as estruturas para o Metro Sul do Tejo, unindo, assim, a cidade e as suas diferentes malhas e todo o arco ribeirinho da margem sul do Tejo, de Almada ao Montijo. Será evidentemente vital a **articulação do Metro Sul do Tejo com o futuro terminal fluvial de passageiros**, reforçando a intermodalidade e a mobilidade geral; no entanto, não deverá haver nenhum impedimento ao avanço do projecto global do MST, se se revelar difícil a sua ligação com o terminal fluvial.

Em paralelo, devem ainda ser consideradas estratégias de valorização cultural e potenciação de dinâmicas empresariais e urbanas na zona patrimonial do Bairro Operário, estratégias de sustentação dos direitos à habitação, de vivência e de articulação existentes no Bairro das Palmeiras e estratégias de estruturação de espaços de residencialidade e de usufruto urbano a articular numa malha ortogonal clássica mas com amplitude adequada nas suas parcelas (por forma a se poder abranger tanto projectos de equipamentos colectivos estruturantes, como projectos de terciário e habitacional de média escala) e amplitude adequada nas suas vias, podendo estas integrar importantes elementos de mobilidade (peões e passageiros MST) e ainda qualificação ambiental (espaços verdes em contínuo).

### **Zona B: Principais Interrogações**

Um novo terminal de passageiros necessitará de uma área entre 40 e 60 mil metros quadrados, dependendo muito estas necessidades de terreno da solução adoptada para o estacionamento automóvel. Nesse âmbito, colocam-se as seguintes questões:

- Saída da Sovena (território-chave para a viabilidade do futuro terminal de passageiros): Nesta situação, que hipóteses e que custos de deslocalização se colocam para uma nova refinaria mais a nascente? A empresa encontra-se com boa saúde económico-financeira, prevendo mesmo novos investimentos e detém uma concessão territorial a longo prazo.
- Saída da Atlanpor: A sucata em granel que a siderurgia obtém daqui poderá a breve trecho chegar-lhe via transporte ferroviário (nova linha Setúbal-Seixal). Os silos para granéis encontram-se praticamente inactivos. Em princípio, tanto os silos, como os edifícios administrativos respectivos, poderão ser derrubados, libertando a área. A concessão coloca-se igualmente a longo prazo, pós 2020.
- Possibilidade de se ganharem alguns terrenos às linhas de água.
- Possibilidade de colocação do estacionamento automóvel em silo-autos, aproveitando eventualmente estruturas construídas existentes.

A criação de uma nova centralidade no eixo que se dirige ao cais coloca as seguintes questões:

- Saída da Quimitécnica: Necessária ao desenvolvimento urbanístico do Boulevard em direcção ao porto fluvial e da extensão das malhas urbanas da cidade para nascente. Supõe-se que os respectivos solos se encontrem poluídos.
- Interligação das linhas do Metro Sul do Tejo com o terminal fluvial de passageiros: Será necessário redesenhar o traçado previsto ou, pelo menos, colocar a linha em forma de T, chegando esta ao terminal e à margem ribeirinha da cidade.

### **3.4. A Operacionalização das Linhas Estratégicas na Zona C**

A operacionalização das linhas estratégicas na Zona C devem ter por base diversos projectos estruturantes direccionados para suportar a estruturação de novas âncoras e dinâmicas urbanas na Zona Histórica do Barreiro Antigo, no eixo central da Avenida Alfredo da Silva e na foz do Rio Coina. Em grande medida, como se pretende desenvolver estratégias de revitalização da zona histórica, poderá ser pertinente

ponderar a criação de uma Sociedade de Reabilitação Urbana que assegure a qualificação das vias urbanas, dos espaços públicos e das dinâmicas de proximidade (comércio, Mercado Municipal, etc.).

São **seis** os **projectos estruturantes** para esta zona:

1. **Qualificação paisagística do Passeio Augusto Cabrita.**
2. Deslocação do Terminal Fluvial de Passageiros para **instalação de um Porto de recreio** que permita potenciar uma envolvente de valências urbanísticas (algumas já existentes) e um espaço cultural e de lazer nas actuais oficinas ferroviárias.
3. Definição de **estratégias de dinamização de espaços de lazer e de cultura na frente do Rio Coia**, que façam emergir espaços de cultura e de lazer nas instalações das actuais oficinas ferroviárias, criar espaços de valorização urbanística ribeirinha em frente ao futuro porto de recreio e desenvolver projectos do programa POLIS XXI para a frente mais a sul da Verderena, procurando, em simultâneo, uma melhor interligação com as malhas urbanas de Santo André.
4. **Passagem fluvial do Metro Sul do Tejo**, vindo do Seixal e logo a sul da zona do porto de recreio.
5. **Eixo rodoviário de interligação entre Seixal e Barreiro**, na zona entre a Verderena e Santo André.
6. Estratégia para a **requalificação urbana do corredor ferroviário**, por forma a que seja possível cerzir as diferentes partes da cidade, incluindo vertentes de mobilidade ligeira (ciclovias e MST), de ambiente urbano (parque urbano em longa linearidade, por corredor) e de vivência urbanística (espaços de comércio e de esplanadas). Como anteriormente referido, este é um projecto estruturante igualmente para a zona B.

### **Zona C: Principais Interrogações**

- A instalação de um porto de recreio no actual terminal fluvial de passageiros, tal como a instalação do terminal na vertente norte do Barreiro, têm de ser equacionados com a Soflusa/Transtejo.
- O futuro das oficinas ferroviárias e do corredor respectivo deve ser desenhado em conjunto com a REFER.
- Deve assumir-se uma estrutura de gestão e de cooperação/responsabilização entre actores para os processos de revitalização urbana a desenvolver. Uma adequada operacionalização da gestão destes processos poderá desencadear não só dinâmicas endógenas próprias, como (por adequada e sustentada justificação e segurança) uma maior capacidade de obtenção de financiamentos públicos e privados.
- Os projectos estruturantes devem ser integrados nos principais elementos e prioridades das entidades públicas (instrumentos de gestão territorial, políticas regionais e locais).

#### 4. BARREIRO NO HORIZONTE 2015: PRINCIPAIS IMPACTOS SÓCIO-ECONÓMICOS ESPERADOS DO PLANO DE ACÇÃO

O desenvolvimento e concretização da estratégia e plano de acção desenhados para o Barreiro deverão, desejavelmente, desembocar na sua afirmação progressiva como centro sub-regional administrativo e empresarial da margem sul do estuário do Tejo, encrostado, a norte da Península de Setúbal, entre dois pólos eminentemente residenciais, mais polarizados pelas dinâmicas de consumo (Almada-Seixal e Alcochete-Montijo), e, por esta via, como centro privilegiado de intermediação entre o Este e o Oeste e entre as margens sul e norte do Tejo, perfeitamente integrado na Área Metropolitana de Lisboa (AML). Neste quadro prospectivo, a estratégia e plano de acção parecem poder vir a ter impactos transversais ao modelo de competitividade e coesão territorial do Barreiro, seja ao nível das condições, seja ao nível dos seus processos ou resultados, estando estes factores necessariamente interligados. A (re)qualificação do Barreiro terá, naturalmente, implicações na riqueza criada e retida na região, nas condições de vida de quem reside e trabalha no concelho e na melhoria do capital simbólico (imagem) deste território.

A intensidade dos impactos desta estratégia e plano de acção dependerá, necessariamente, da confirmação de alguns investimentos públicos de interesse nacional cuja execução está prevista no médio e longo prazo, como sejam os casos da nova travessia ferroviária/rodoviária do rio Tejo, que fará a ligação Sul-Norte entre o Barreiro e Lisboa, ou do Metro Sul do Tejo, que ligará de Oeste para Este os concelhos de Almada, Seixal, Barreiro, Moita e Montijo, ou ainda do novo aeroporto internacional de Lisboa, nomeadamente se este se vier a localizar no campo de tiro de Alcochete. Por outro lado, a intensidade destes impactos, materializados numa requalificação urbana mais ou menos efectiva do Barreiro, estará igualmente dependente da confirmação da realocação de algumas infra-estruturas designadamente de transportes, como sejam os casos das actuais oficinas da REFER, para a zona do Lavradio, e do terminal fluvial de passageiros, para a margem Norte da península, e da desactivação do actual corredor ferroviário que separa a cidade em duas partes, bem como ainda da confirmação da

relocalização e requalificação de algumas unidades de indústria pesada que apresentem graves condicionalismos ambientais.

Os principais impactos sócio-económicos esperados decorrem, em sentido amplo, do desejável reequilíbrio da Área Metropolitana de Lisboa como ‘cidade das duas margens’, assumindo o Barreiro uma função de captação para a margem Sul de competências específicas como espaço central em termos administrativos, empresariais e de criação de valor, sustentado por um equilíbrio forte entre os conceitos de “viver” e “trabalhar”, necessariamente articulado com os pólos residenciais de Almada-Seixal e Alcochete-Montijo (mais vocacionados para os conceitos de ‘família’ e ‘viver’).

A alteração das condições e processos inerentes ao desenvolvimento da estratégia e plano de acção delineados parece poder vir a ter um impacto positivo no crescimento do valor acrescentado gerado no Barreiro, através, por um lado, da qualificação e diversificação da base industrial existente e a criar, assente, predominantemente, em actividades de média-alta tecnologia cujo principal factor competitivo reside na exploração de economias de escala, como sejam os casos da indústria química e de material de transporte, e através do desenvolvimento de novos serviços mais qualificados ligados à logística pesada e ligeira, à grande distribuição, às tecnologias de informação, comunicação e conhecimento, ao serviços avançados de suporte à actividade empresarial e à emergência de comércio, restauração e de lazer de elevado valor acrescentado.

O desenvolvimento deste tipo de actividades terá necessariamente não só impactos fortes ao nível da produtividade e eficiência, como também em matéria de criação de emprego e de utilização de recursos humanos, na medida em que potencia a captação e fixação no Barreiro de quadros mais qualificados, residentes noutros concelhos vizinhos, contribuindo para a redução dos movimentos pendulares Sul-Norte em direcção a Lisboa e para o reforço da centralidade do Barreiro na medida directa da sua afirmação como pólo importante de emprego qualificado da margem norte da Península de Setúbal. Esta situação terá que estar associada a uma forte aposta nos factores associados à mobilidade geográfica da população empregada, particularmente ao nível da requalificação do

modelo circular de acessibilidades na margem Sul (Almada-Montijo) - rodoviário e ferroviário (onde se inclui o Metro Sul do Tejo) -, da requalificação do terminal e do serviço de transporte fluvial entre o Barreiro e Lisboa, bem como da oferta de novas oportunidades de urbanismo qualificado no âmbito dos novos paradigmas de desenvolvimento das cidades (lógica de um urbanismo misto, mais diversificado e, em simultâneo, qualificado, e em busca de novas formas de centralidade e mobilidade, onde se aposta, para além de outros aspectos, em suportes urbanísticos para a residência de quadros qualificados, na proximidade de funções, na qualificação de espaços públicos e equipamentos colectivos).

A captação de recursos humanos com maiores níveis de competências e de habilitações terá, por seu lado, um impacto esperado significativo na melhoria da produtividade, impacto este que parece poder vir a apresentar um efeito de circularidade virtuosa, uma vez que a melhoria da produtividade influencia, de forma positiva, a capacidade de orientar os resultados competitivos de um território no sentido de um equilíbrio mais efectivo entre a afectação dos recursos disponíveis e os respectivos objectivos de inserção no mercado, dinamizando a criação de riqueza e, por conseguinte, a melhoria do nível de vida e do grau de atractividade do Barreiro como espaço para investir, trabalhar e viver, na medida directa da melhoria progressiva do capital simbólico da região, e, por esta via, da capacidade de atracção de novas actividades potencialmente geradoras de riqueza (valor acrescentado), de emprego (qualificado) e, por conseguinte, de níveis de vida progressivamente aumentados.

O dinamismo económico e urbano previsto deverá reflectir-se na melhoria progressiva das componentes rendimento/consumo, pelo que a tendência de evolução futura aponta para um crescimento mais acelerado e sustentado do poder de compra da sua população.

O Barreiro tenderá, neste contexto, a tornar-se num território mais atractivo e menos repulsivo, do que é actualmente, não só pelo efeito positivo previsto no saldo migratório devido à fixação de emprego e, por essa via, de população, mas também pelo consequente efeito positivo no saldo fisiológico, resultado da captação de população

activa mais jovem, atraída pelas novas oportunidades de emprego e de vida oferecidas pelo Barreiro.

O efeito atracção/repulsão será necessariamente diferente nas várias freguesias do Barreiro, devido às características diferenciadas das próprias situações de partida, e à definição do espaço de requalificação previsto (envolvendo, no essencial, o território da Quimiparque e as freguesias contíguas a este). Prevê-se, por conseguinte, um reforço do grau de atracção da zona noroeste do concelho (envolvendo, nomeadamente, as freguesias do Barreiro, Santo André, Verderena e Alto do Seixalinho) e, em menor grau, devido à proximidade à zona de concentração da indústria e logística pesada, mas com possibilidade de requalificação urbana de raiz (através da recuperação dos alojamentos vagos), o Lavradio. O impacto na taxa de urbanização do Barreiro não será muito significativo, prevendo-se uma melhoria ligeira, uma vez que apresenta, actualmente, uma taxa que já atinge os 89%, muito acima do valor registado pela NUTS III Península de Setúbal.

Outro impacto previsto é o desenvolvimento progressivo de uma nova cultura mais empreendedora, vocacionada para a criação de riqueza através da iniciativa empresarial, isto é, de um “empreendedorismo de oportunidade” mais qualificado e assente em actividades geradoras de maior riqueza em detrimento do “empreendedorismo de sobrevivência” pouco qualificado, concentrado, em especial, em actividades terciárias ligadas ao comércio a retalho ou à restauração.

Esta nova cultura decorre não só do rejuvenescimento esperado da população em idade activa, como também do aumento progressivo de recursos humanos com níveis de qualificação mais elevados, e também do aproveitamento da existência no concelho de uma população com uma vocação para actividades técnico-profissionais de cariz empresarial/industrial ainda relativamente vincada. A projecção de uma presença mais reforçada no Barreiro dos serviços avançados de apoio à competitividade empresarial permite conjecturar a sustentação efectiva no futuro deste acréscimo de iniciativa empresarial.

Os efeitos esperados em matéria de desenvolvimento da iniciativa empresarial poderão ser potenciados com a criação de uma escola secundária com formação profissionalizante e de nível técnico ou pela criação de centros de competências ao nível do desenvolvimento tecnológico (aproveitando as sinergias decorrentes de possíveis ligações com o Politécnico do Barreiro, como, por exemplo, ao nível da engenharia e sustentabilidade ambiental). Os efeitos poderão ser, de igual forma, reforçados com o desenvolvimento de outro tipo de instituições de apoio à formação, como se prevê que seja um instituto de estudos náuticos a instalar no Barreiro, complementar ao Instituto Hidrográfico da Marinha no Seixal.

Em matéria de especialização produtiva, o Barreiro tenderá a evoluir progressivamente para um pólo qualificado de criação de valor, que articula a modernização e renovação dos modelos de negócio, de acordo com conceitos de “sustentabilidade”, de “indústria limpa” e das “energias renováveis”, das suas indústrias de especialização tradicional, nomeadamente as fileiras ligadas à actividade química e material de transporte ferroviário, com a afirmação de novas actividades industriais e de serviços competitivas, qualificadas e intensivas em conhecimento: indústrias limpas e sustentáveis ambientalmente, energias renováveis, actividades náuticas ligadas ao aproveitamento do estuário do Tejo e do rio Coina, actividades ligadas à cultura e lazer, TIC e serviços avançados de apoio à competitividade empresarial (neste aspecto, a requalificação da “zona B” terá um importante papel a desempenhar, bem como outras zonas do concelho do Barreiro que apresentem condições para aí se desenvolverem este tipo de actividades, como, por exemplo, a Zona Industrial de Coina, que apresenta um potencial de desenvolvimento logístico complementar à Quimiparque e que poderá funcionar como plataforma de apoio ao projecto a desenvolver no Poceirão).

## 5. A ESTRUTURAÇÃO DO MODELO DE GOVERNAÇÃO E DE GESTÃO URBANA

1. O sentido mais evidente de inserção das estratégias e dos projectos consensualizados nas estruturas de regulação e de gestão urbanística é a sua **inclusão no âmbito do processo de revisão do PDM actualmente em curso**. Evidentemente, será esta perspectiva que deve ser seguida. Contudo, dada a elevada morosidade inerente a um processo desta natureza, propõe-se o desenvolvimento (muito particularmente nas áreas de sentido mais prioritário, a que correspondem, sobretudo, as áreas aqui definidas como B) de um **Plano de Urbanização**.

A justificação desta opção prende-se com o facto de um instrumento de gestão territorial desta natureza ter a vantagem de estabelecer as linhas estratégicas globais para o território em questão e permitir, em simultâneo, uma importante flexibilidade para as acções e decisões posteriores de maior pormenor. Mas, em simultâneo, dada a relevância regional e mesmo nacional do processo a ser prosseguido - e ainda a eventual morosidade nos actuais processos de IGT -, poder-se-á aventar a possibilidade de criação de um regime de excepção (similar ao enquadramento da Expo 98, e das intervenções a realizar na margem norte do estuário). A experiência da Parque Expo nas principais estruturas institucionais e de parceria, nestes contextos, afigura-se como relevante.

2. Do ponto de vista da gestão operacional, haverá que definir com o maior rigor e disponibilidade as oportunidades e os constrangimentos envolventes a cada vertente da estratégia e dos diferentes projectos estruturantes - desenvolvendo, como tal, um **modelo institucional de gestão e de parcerias** que permita a melhor e mais garantida alavancagem, assim como a respectiva continuidade e sustentabilidade global de todo o processo de qualificação.

Propõe-se, por conseguinte, a **criação de uma sociedade/entidade de coordenação e de gestão das estratégias globais e dos seus diferentes projectos**. Esta estrutura de coordenação deverá ser liderada pela Quimiparque e pela Câmara Municipal do Barreiro, embora deva incluir outros actores essenciais como a APL, a REFER e a

RAVE. Os principais objectivos colocam-se numa forte sustentação das estratégias e dos processos, no âmbito de fins claros e mutuamente partilhados. Esta é uma vertente essencial, que, por sua vez, atrairá um reforço de atenções, de investimentos e de sinergias. Deverá como tal, desde logo, ser desenvolvida a definição do modelo jurídico-administrativo para operacionalização das diferentes estratégias e acções.

**Actores privilegiados** - para além da Quimiparque e da Câmara Municipal do Barreiro, elementos evidentemente centrais a todo o processo:

- APL: Actor vital no sucesso da globalidade do projecto, a APL deve incluir o Barreiro nas suas principais linhas de reflexão e de desenvolvimento estratégico. Num cenário optimizado, poderão criar-se as condições para que a APL, a CMB e a Quimiparque desenvolvam sinergias para a criação de uma verdadeira zona franca, de desenvolvimento logístico-empresarial. O aprofundamento destas relações institucionais pode, inclusive, originar uma maior concentração de espaços administrativos da APL no Barreiro. Por sua vez, os actores locais do Barreiro - CMB e Quimiparque - poderão permitir à APL o desenvolvimento de um leque mais diversificado de actividades nos seus territórios - em contrapartida, definindo os espaços respectivos para estas se efectuarem.
- REFER: Actor igualmente importante para o desenvolvimento das estratégias de requalificação e de realocação de actividades e de instalações - muito nomeadamente, face aos projectos de requalificação urbana do corredor ferroviário, das oficinas, da nova estação e correspondentes vias.
- Transtejo/Soflusa: Na realocação do terminal fluvial de passageiros.
- PARQUE EXPO: Um parceiro privilegiado por diferentes motivos - face à sua experiência na gestão urbana de grandes projectos; pela presente análise das questões ambientais e de mobilidade sub-regional; pela gestão estratégica de

uma série de projectos de largo espectro nas margens ribeirinhas do estuário, em ambas as margens.

- CCDRLVT: Pela integração plena das estratégias a consensualizar para o Barreiro com o âmbito das estratégias regionais e das respectivas linhas programáticas de qualificação e de investimento - muito nomeadamente no âmbito das 'Áreas com Potencialidades de Reconversão/Renovação'.

3. Desenvolvimento de uma **estratégia e gestão própria no referente aos processos de negociação, deslocalização e/ou realocização de actividades** actualmente existentes em terrenos condicionados pelas novas estratégias, e em relação ao que poderá/deverá sair a médio prazo.
4. Dar **prioridade aos muito concretos projectos estruturantes, projectos-âncora e catalisadores** de diversas formas de sinergias e de investimentos e, em simultâneo, projectos demonstrativos da nova imagem de vitalidade do Barreiro.
5. Desenvolvimento de uma **estratégia de marketing territorial**: para procurar tornar devidamente o problema da imagem actual do Barreiro - ainda profundamente ligada a um passado industrial e poluente, comportando, no seu conjunto, um capital simbólico consideravelmente negativo - e para apoiar o necessário dinamismo e motivação que um processo de transformação e de requalificação de larga escala necessita - quer para os agentes institucionais e investidores, quer para a sua própria população.
6. Defende-se ainda a **construção de indicadores especiais de regulação urbanística e de suporte à gestão urbana**, no sentido da valorização de territórios urbanos mais complexos e multifuncionais, mais criativos e competitivos. Estes parâmetros poderão ser estruturados para o Plano de Pormenor e, em simultâneo, preparados para potenciar linhas inovadoras de gestão e de regulação urbanística para o futuro Plano Director Municipal do Barreiro (e respectivas estruturas de apoio à decisão da autarquia e dos demais agentes públicos e privados).

**7. Especiais Suportes Programáticos e Fontes de Recursos a considerar:**

- Desenvolvimento integrado da estratégia no âmbito de um PIN+ (Projecto de Interesse Nacional, Especial), com melhores potencialidades de boa eficácia processual.
- Possibilidade de apresentação de candidatura ao novo programa POLIS XXI.