

SINES

NÚCLEO URBANO

INDÚSTRIA

ESTRUTURA PORTUÁRIA

PEDRO MIGUEL BATISTA

**SINES – NÚCLEO URBANO, INDÚSTRIA
E ESTRUTURA PORTUÁRIA**

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos os amigos e colegas pelos momentos partilhados ao longo deste percurso e as memórias que ficam.

Aos meus orientadores, o professor Pedro Viana Botelho e a professora doutora Teresa Madeira da Silva, pelo acompanhamento e atenção.

Um obrigado muito especial aos meus pais, ao meu irmão, à minha família e à Ingrid pelo apoio, paciência e carinho de sempre.

ÍNDICE GERAL

SINES - NÚCLEO URBANO, INDÚSTRIA E ESTRUTURA PORTUÁRIA

- Índice Geral	7
----------------	---

PARTE I - COMPONENTE PROJECTUAL 9

- Retrato - Sines	13
- CIEMAR - Laboratório de Ciências do Mar	29

PARTE II - COMPONENTE TEÓRICA 75

- Regeneração da Frente Ribeirinha de Faro:	
O Papel do Espaço Público como Elemento Conector	77

ANEXOS 165

PARTE I - COMPONENTE PROJECTUAL



Departamento de Arquitectura e Urbanismo

SINES – NÚCLEO URBANO, INDÚSTRIA E ESTRUTURA PORTUÁRIA

Pedro Miguel Gomes Batista

Trabalho de projecto submetido como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em
Arquitectura (Mestrado Integrado em Arquitectura)

Tutor da vertente prática:

Arq. Pedro Viana Botelho, Professor Auxiliar, ISCTE-IUL

Orientador da vertente teórica:

Arq. Teresa Madeira da Silva, Professora Auxiliar, ISCTE-IUL

Outubro de 2016

Retrato - Sines



SINES – NÚCLEO URBANO, INDÚSTRIA E ESTRUTURA PORTUÁRIA

O Projecto Final de Arquitectura do presente ano lectivo nasce do Concurso Prémio Universidades Trienal de Lisboa Millenium bcp, integrado na programação da Trienal de Arquitectura de Lisboa 2016, onde foi lançado um exercício de reflexão a todas as Escolas de Arquitectura do país.

O conjunto industrial de Sines, que inclui porto de pesca e porto comercial, central termoeléctrica e refinaria, foi o mote para debater o valor sócio-político da indústria e a capacidade da Arquitectura para activar esse potencial latente. O exercício proposto passou por integrar o aproveitamento de recursos existentes, o potencial programático do lugar, e as relações e contextos que superam a escala do próprio território e tempo imediatos, permitindo demonstrar a capacidade transformadora da arquitectura.

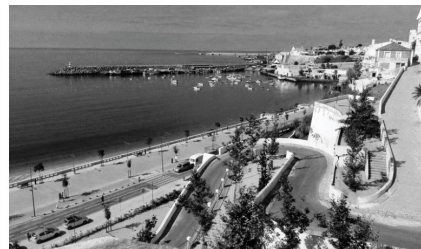
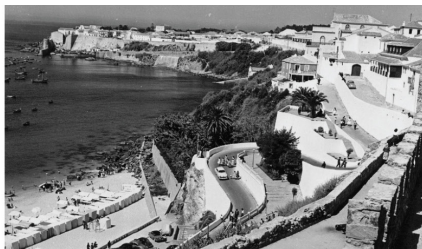
Deste modo, o desafio que se apresentou foi de como, num contexto dominado por infra-estruturas de grande porte, através da arquitectura se poderia intervir e pensar em usos partilhados nos espaços de fronteira entre cidade e linha de costa, e de como enfrentar, ocupar e transformar espaços administrados por critérios estritamente funcionais, condicionados por razões de segurança e administrados por princípios de máxima rentabilidade.

De acordo com o regulamento do concurso, Sines é um lugar revelador de imaginários paradoxais: se por um lado, o aparato industrial constitui uma limitação a novas formas de ocupação ou funções, por outro, abre um enorme potencial de intervenção. Essa condição abre espaço para uma acção crítica através do projecto de arquitectura permitindo a definição de novos programas, a incorporação e reconfiguração do(s) tempo(s) de uso do lugar, e a complementaridade entre as funções do habitar e do produzir.

A nossa visita a Sines, no início deste trabalho, permitiu uma aproximação e compreensão da cidade e da relação das três realidades cidade/indústria/porto, permitindo reconhecer os problemas e potencialidades existentes.

Assim, o presente trabalho tem como objectivo desenvolver uma leitura crítica do território de Sines, com base no estudo da sua evolução/desenvolvimento ao longo do tempo, partindo da compreensão da estrutura urbana da cidade nas suas três principais componentes: os espaços não ocupados por construção; a rede de transportes; as massas de construção.

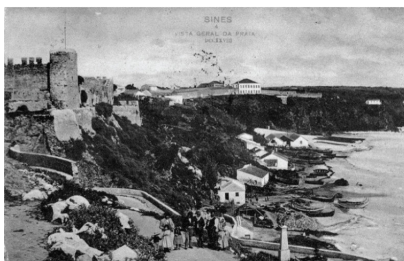
Neste estudo foi dada uma especial atenção às grandes transformações operadas na paisagem natural e construída entre os períodos anteriores e posteriores à concretização de todas as infra-estruturas portuárias/industriais e sobretudo às profundas alterações de escala daí resultantes



Evolução da baía de Sines - Anos 20; 30 e actual



Evolução da baía de Sines - Anos 50; 70 e actual



Evolução da baía de Sines - Anos 20; 60 e actual



Vista panorâmica sobre a baía de Sines



Vista panorâmica sobre a pedreira de Sines



IDENTIDADE E CONTEXTO HISTÓRICO DA CIDADE

A cidade de Sines surge edificada sobre as rochas ao sul do Cabo do seu nome, a meio da costa alentejana, onde a terra parece projectar-se sobre o mar. Um maciço rochoso ergue-se das águas e protege do vento uma acolhedora baía aberta a sul, porto de fácil acesso, cuja história e identidade é indissociável da geografia. Parece, assim, até o próprio nome, Sines, derivar da palavra latina “sinus” que significa seio ou enseada.

Sines fica situado num ponto estratégico, propício para a vivência do Homem, onde o mar marca o passado, o presente e o futuro deste lugar aberto ao mundo. Desde sempre que as funções ligadas ao mar, o porto e o desenvolvimento da estrutura defensiva, marcaram a história e a cultura deste território.

O centro da cidade, onde se destaca o castelo, ainda conserva a sua estrutura medieval, de urbanismo planeado, com ruas paralelas ao mar cruzadas por travessas perpendiculares e a sua praça central.

No entanto, a partir da década de 70 do século XX, Sines sofreu uma grande alteração na sua imagem com a implementação das várias infra-estruturas portuárias e industriais, tornando-se no grande porto e centro do maior complexo industrial do país.

Assim, se por um lado estamos perante um território carregado de história e identidade, por outro lado, este mesmo território foi rasgado pela construção da Avenida Vasco da Gama transformando territórios em terra de ninguém, plataformas portuárias, lugares desprovidos da ideia de identidade, história e território.

É assim, no âmbito destas duas realidades paradoxais, que nasce este exercício e a oportunidade de reflectir sobre o que é a cidade de Sines hoje.

Com base nas peças desenhadas, nas pesquisas teóricas e na observação directa, podemos concluir que a cidade se desenvolveu bastante condicionada pela topografia e impulsionada pela indústria ligado ao mar, fortemente abastecida pelos recursos marítimos existentes, e mais tarde pela indústria e logística ligada ao porto, o que resultou em sucessivos aterros portuários, redesenhando o contacto desta com o mar, ao longo do tempo.

A construção da auto-estrada A26-1 vem beneficiar a indústria, contribuindo em muito para a expansão da cidade. No entanto, a auto-estrada juntamente com as condutas industriais instaladas a céu aberto no lado Norte definem uma rotura no crescimento da cidade,

delimitando-a no seu interior a Norte e a Sul, dificultando a relação com o exterior.

Assim, podemos dizer que a estrutura urbana da cidade se transformou em função das infra-estruturas portuárias, mas que a certa altura a cidade estagnou, incapaz de acompanhar a crescente expansão portuária, perdendo escala. Neste sentido, assumimos esta questão como um dos principais problemas encontrados, Sines não tem escala para o porto.

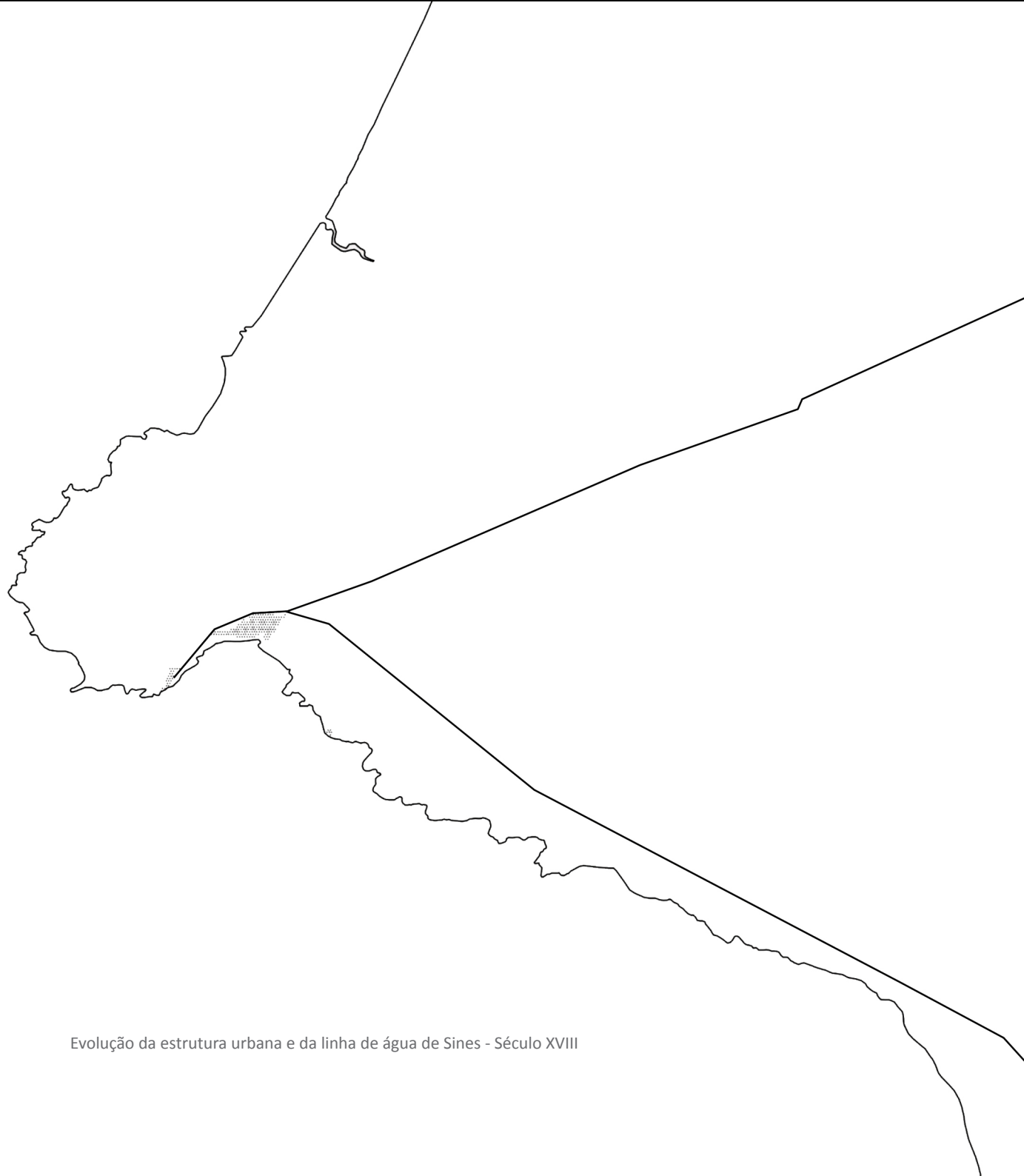
“Chegaram as máquinas para talhar a cidade que vem. Das águas cresce a obra do homem, ouve-se um lento grito d’espuma e suor. Na memória ficaram os sinais dos bosques ceifados, as dunas desfeitas e algumas casas abandonadas. Estenderam-se tubos prateados, onde escorre o negro líquido. Levantaram-se imensas chaminés, serpenteiam auto-estradas na paisagem irreconhecível do teu rosto (...)”

“Sines, ao longe, cercada pela refinaria e petroquímica iluminadas. Aproxima-me doutro planeta, o mundo parece querer terminar aqui. O mar sob a lua, um rasgão de prata nocturno coalhado de astros. Quando o olho do meu terraço na rua do Forte, o mar, não passa de uma superfície azul-chumbo, ou azul-etéreo, ou simplesmente não está ali. (...) Dentro de pouco tempo será insuportável viver aqui.”

Al Berto

MAR-DE-LEVA

(sete textos dedicados à vila de Sines), 1976



Evolução da estrutura urbana e da linha de água de Sines - Século XVIII



Evolução da estrutura urbana e da linha de água de Sines - 1960



Evolução da estrutura urbana e da linha de água de Sines - 1988



Evolução da estrutura urbana e da linha de água de Sines - 1998



Evolução da estrutura urbana e da linha de água de Sines - 2012



Evolução da estrutura urbana e da linha de água de Sines - Plano de expansão



Vistas aérea sobre a cidade e porto de Sines

CIEMAR
Laboratório de Ciências do Mar

CIEMAR – LABORATÓRIO DE CIÊNCIAS DO MAR

Com um olhar atento sobre a história do território e sendo Sines uma cidade de mar fazia todo o sentido que Mar fosse o tema a desenvolver. Com conhecimento sobre o actual Laboratório de Ciências do Mar – CIEMAR, e a par das suas limitações, é neste contexto que nasce a proposta arquitectónica de um novo CENTRO DO MAR. Para desenvolver esta proposta, pretende-se primeiro compreender o que é o CIEMAR, suas actividades e limitações.

O Laboratório de Ciências do Mar da Universidade de Évora – CIEMAR, está instalado em Sines junto à Avenida Vasco da Gama no edifício Casa do Estudante, antiga colónia de férias. Foi criado em 1990, resultado da iniciativa conjunta da Universidade de Évora e da Câmara Municipal de Sines, e articula as funções lectivas e de investigação científica no contexto académico, com deslocações/permanências frequentes de alunos e investigadores que podem variar de uma semana a um ano de estadia no centro. Tem como objectivo a promoção e execução de actividades científicas, pedagógicas e culturais destinadas à melhoria do conhecimento do ambiente marinho e à utilização sustentável dos seus recursos. As principais actividades desenvolvidas são as de ecologia do litoral marinho, recrutamento de espécies litorais, gestão e conservação de recursos vivos marinhos e a monitorização de ambientes marinhos da região de Sines, inclusive, a prestação de serviços que tem com a Administração do Porto de Sines, o laboratório estuda, desde 1997, a qualidade e as especificidades do ambiente marinho portuário.

De acordo com a Revista Sociedade Sineense, edição Junho 2013, o CIEMAR, actualmente no edifício Casa do Estudante, tem limitações a nível de instalações de trabalho e principalmente a nível de alojamento, apenas é possível albergar 18 estudantes de cada vez. Quanto a intenções futuras, existe o sonho de um espaço de divulgação onde fosse possível receber a população e, em particular, ao público escolar, em que a APS mostrou vontade de apoiar este projecto.



Instalações actuais do CIEMAR



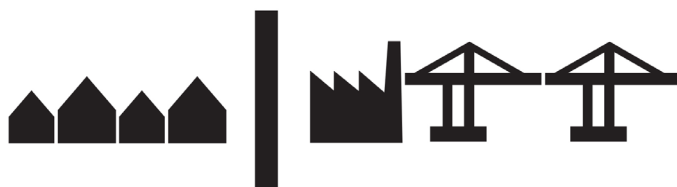
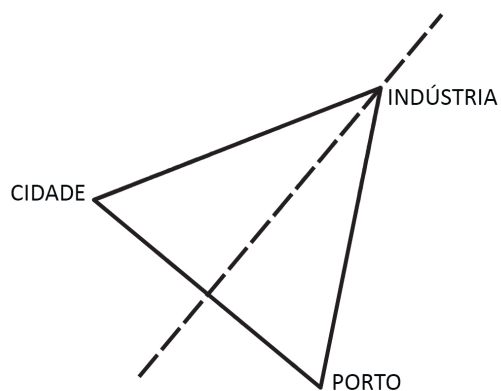
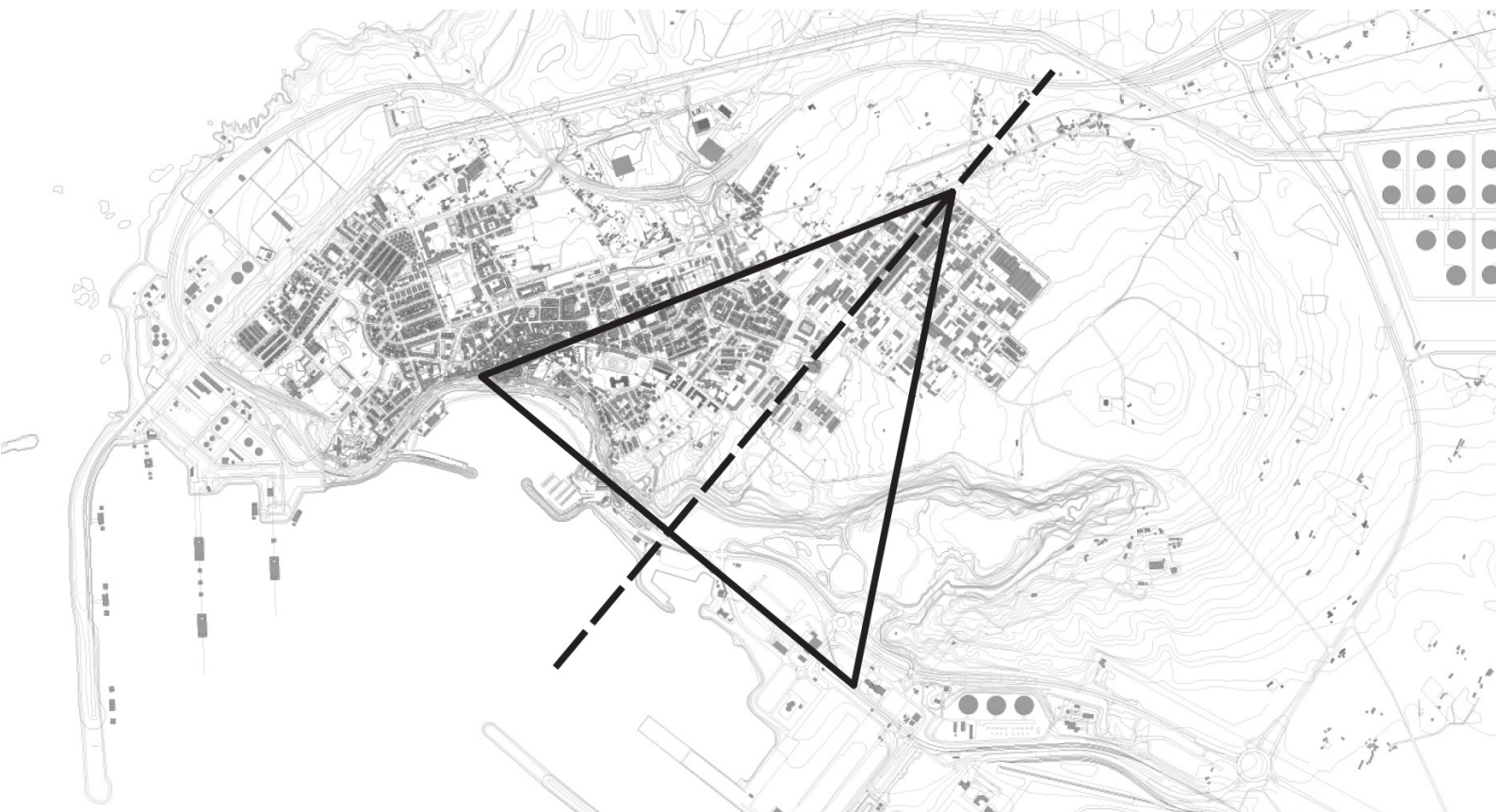
Proposta de Pedro Matos Gameiro para o CIEMAR



No decorrer deste ano lectivo, o arquitecto Pedro Matos Gameiro esteve presente nos seminários de projecto de arquitectura do ISCTE, onde apresentou a sua proposta para um novo CIEMAR. Afirmando-se como uma grande referência para o desenvolvimento do meu próprio trabalho, pretendo aqui fazer uma crítica construtiva à sua proposta recorrendo a um conjunto de questões que me parecem pertinentes em prol da conjuntura actual de Sines.

A questão principal que se prende à proposta de Pedro Matos Gameiro parece-me ser a sua localização na costa Norte da cidade, funcionando como um elemento isolado da estrutura urbana, tendo como referências capelas e ermidas implantadas nas bordas de água, como por exemplo a Nossa Senhora do Cabo, no Cabo Espichel, que vivem para o seu interior abrigadas das condições agrestes vindas do mar. Neste sentido, pessoalmente, agrada-me a proposta arquitectónica e parece-me muito bem resolvido o edifício no seu contexto e adaptação ao lugar, como elemento isolado, mas não no conjunto de cidade. Na sua localização, onde o território é rasgado pela auto-estrada e pelas condutas industriais instaladas a céu aberto, o edifício isolado perde qualquer relação com a cidade, na medida em que a única conectividade possível é feita por meio automóvel. Um edifício onde vai viver gente, alunos e investigadores, penso que seria interessante que a proposta seja integrada na estrutura urbana garantindo a conectividade e permeabilidade entre ambas, na medida em que a vida é mais do que trabalho e dormir, tornando a estadia mais agradável e integrada na vivência da cidade.

No âmbito do Projecto Final de Arquitectura e na conjuntura actual de Sines, parece-me que deve caber à Arquitectura o papel de intervir, ocupar e transformar o território, na procura de dar resposta à necessidade do equilíbrio entre a escala da estrutura urbana e da estrutura portuária, através da criação de equipamentos âncora que desencadeiem processos de regeneração e requalificação do território, no sentido de criar mais e melhor cidade.



Diagramas conceituais do plano estratégico urbano

PLANO ESTRATÉGICO DE INTERVENÇÃO

No âmbito da disciplina Projecto Final de Arquitectura, foi solicitado aos alunos que desenvolvessem o seu trabalho com base no entendimento do lugar e do contexto, dos seus problemas/potencialidades, nas diversas estruturas naturais, sociais e construídas. Assumindo a diferença de escala entre cidade e estrutura portuária como principal problema, definimos assim como principal objectivo estratégico a reestruturação do território em função do reequilíbrio de escala entre a estrutura urbana e a estrutura portuária.

A relação entre a cidade e a sua Frente de Água encontra-se consolidada na estrutura urbana do grande planalto de assentamento com o limite escarpado no contacto com a linha de água. Na marginal concentram-se o porto de pesca, a praia da cidade e o porto náutico de recreio, episódios de uma extensa frente de contacto com o grande porto industrial de Sines. Entre estas grandes estruturas surgem um conjunto de espaços disponíveis a receber outras funções ou características, abrindo portas para a especulação. O desafio desta reflexão encontra-se nestes espaços periféricos de contacto entre a cidade, a linha de água e as diversas estruturas portuárias dando resultado a territórios expectantes com grande potencial de transformação.

Deste modo, com base na compreensão geral do território, pretendeu-se encontrar uma estratégia de intervenção em que a definição de Espaço Público edificado e não edificado cumpra a sua função de requalificação/regeneração estruturante do território.

É através do estudo da relação entre a cidade, indústria e porto que é definido como eixo estratégico a charneira entre os limites periféricos da estrutura urbana e estrutura portuária. Esta charneira representa um território expectante de expansão da cidade mas também a diferença de escala entre estruturas.

Com o objectivo de equilibrar esta diferença de escalas, definimos, assim, o nosso local de intervenção nesta charneira, assumindo uma posição de provocação/invasão na estrutura portuária, na procura de devolver escala à cidade, o seu território e a sua Frente de Água.

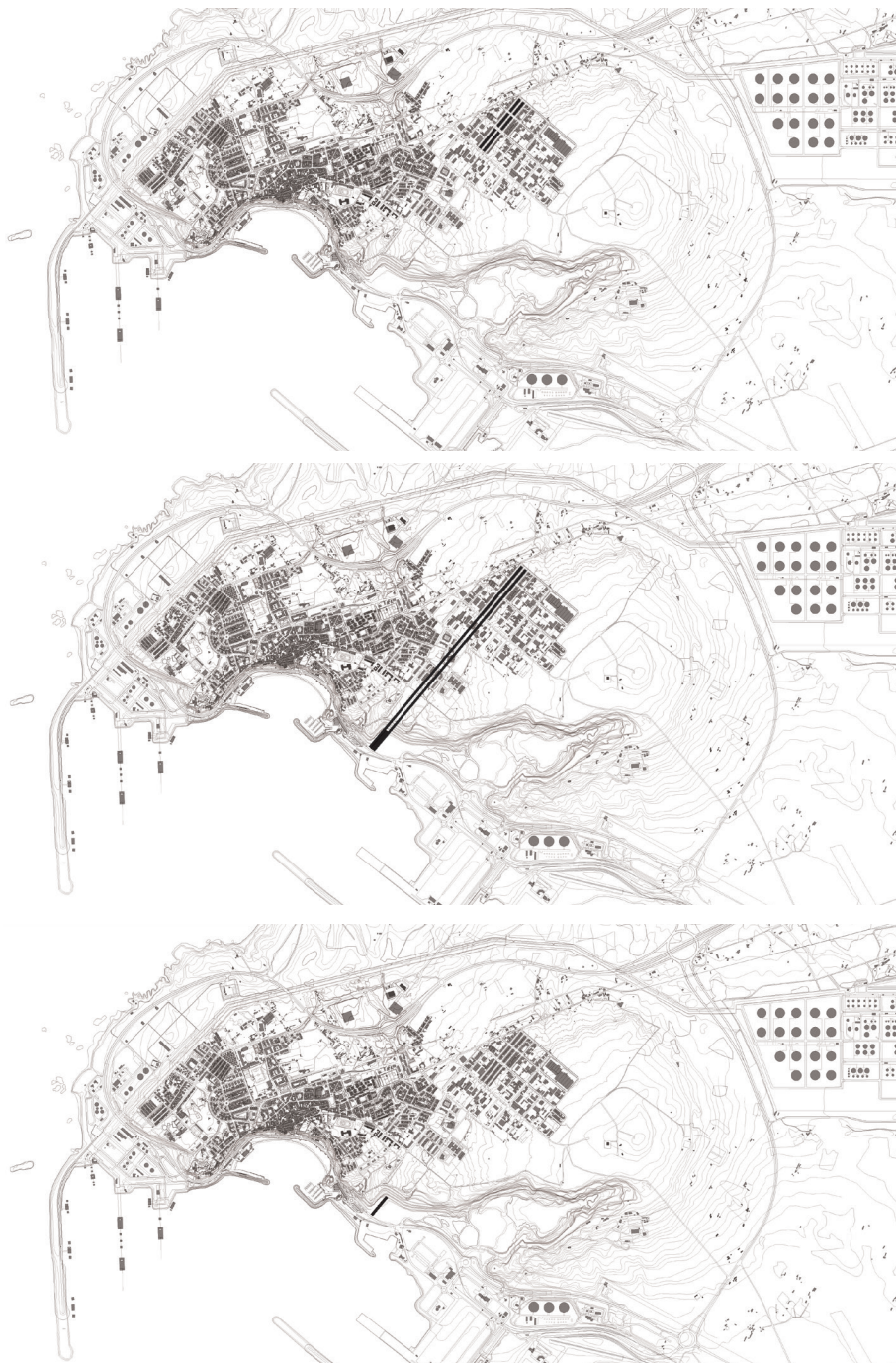


Diagrama conceptual do local intervenção

LOCAL DE INTERVENÇÃO

Como tal, no âmbito da componente prática realizada no presente ano lectivo, com base no estudo efectuado, nas premissas gerais de orientação definidas inicialmente e no plano estratégico desenvolvido foi possível identificar um conjunto de falências que marcam a política de desenvolvimento urbano e do ordenamento do território, em particular nos espaços de fronteira entre a estrutura urbana e a estrutura portuária. Neste sentido, a estratégia adoptada permitiu a ocupação de um território expectante cuja reestruturação/requalificação se considera urgente, onde é proposto um edifício público de ensino/investigação/residência, o CIEMAR, que visa em recuperar o equilíbrio de escalas entre a estrutura urbana e a estrutura portuária, explorando desta forma as múltiplas articulações possíveis desde a escala do território às do projecto de arquitectura e vice-versa, em prol da conjuntura actual da cidade de Sines.

A escolha do local de intervenção recaiu sobre o território em torno dos limites da pedreira, junto à saída da Avenida Vasco da Gama no sentido sul, que consiste numa plataforma de betão sem uso definido, de entulho acumulado e de vegetação descontrolada, que se integra num conjunto de socalcos, resultado da exploração da pedreira, de uma escala monumental em contraste com a cidade. De um modo geral, o seu conjunto caracteriza-se como um espaço desqualificado deixado ao abandono, sem uso definido, actuando como uma cicatriz no território.

No mesmo local encontram-se dois armazéns, de serviço ao Porto de Sines, onde é feita a pintura e decapagem de tubos e condutas usadas nas infra-estruturas portuárias. Para este complexo é proposta a trasladação para o interior dos limites vedados do conjunto portuário.



Vista aérea do local de intervenção em 2014



Evolução do local de intervenção - 2004



Evolução do local de intervenção - 2009



Evolução do local de intervenção - 2011



Evolução do local de intervenção - 2013

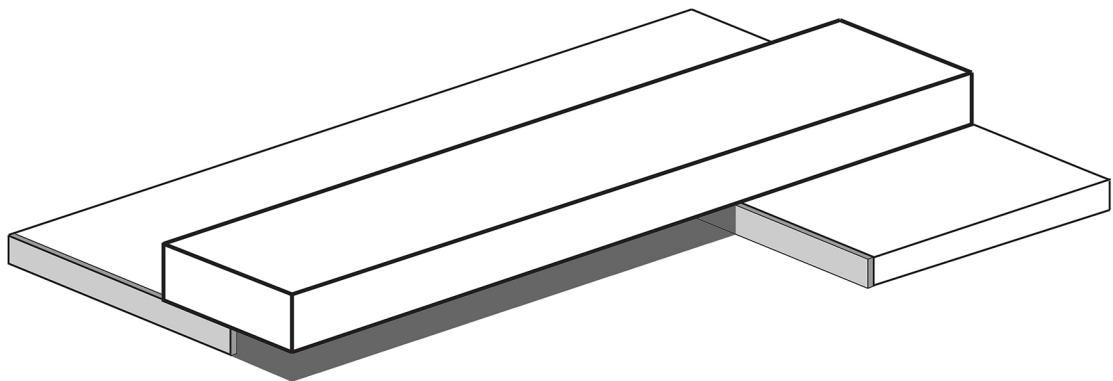
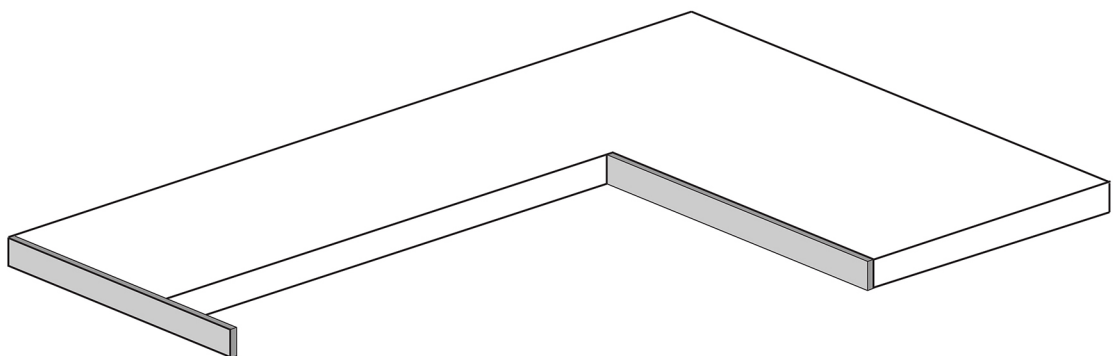
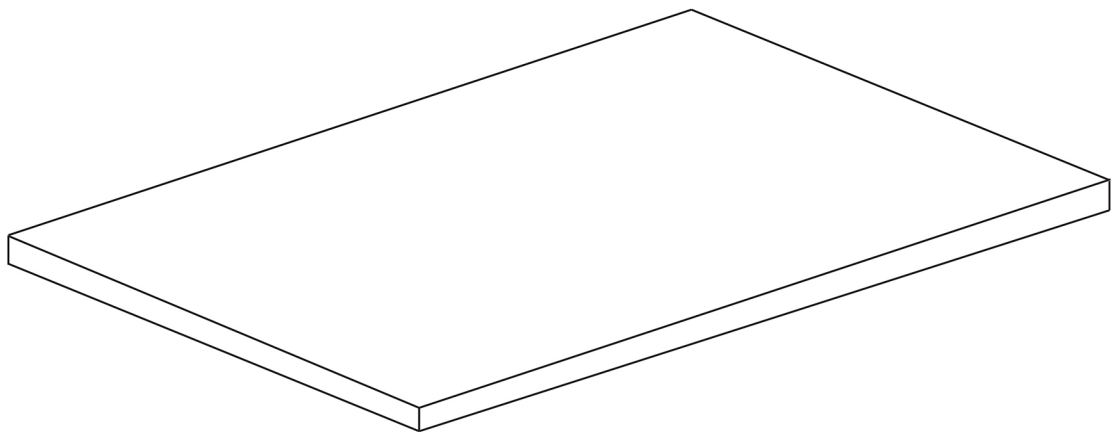
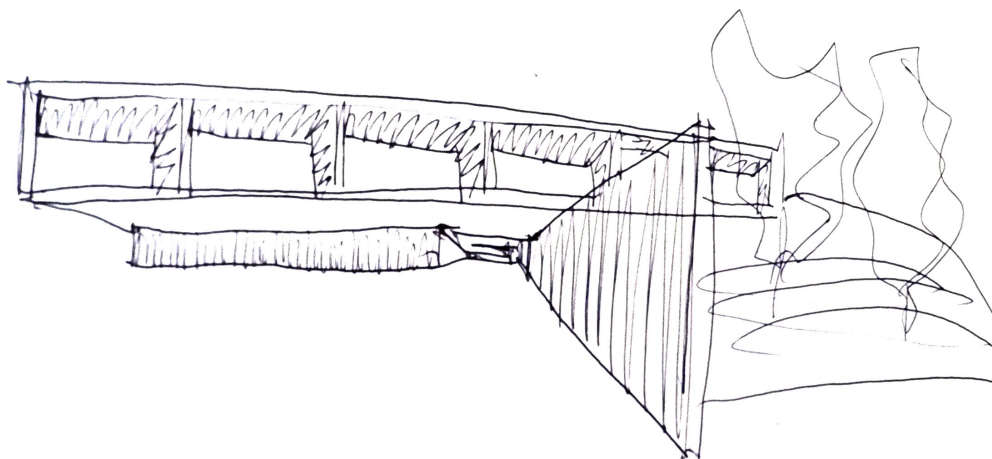


Diagrama conceptual da proposta arquitectónica

Neste sentido, a proposta arquitectónica aqui apresentada, tem como principal objectivo dar resposta a questões pertinentes de reestruturação/requalificação do território e responder às necessidades das instalações actuais do CIEMAR.

No local, atribuindo funcionalidade à plataforma pré-existente, o edifício assume-se como um volume comprido, maciço e contínuo, suspenso do terreno suportado por dois muros, funcionando como elemento de remate dos socacos onde se integra. O acesso principal é feito pelo piso térreo, através de uma grande “nave” contínua, onde se desenvolve o programa de carácter social. No piso superior desenvolvem-se as zonas de trabalho, ensino e investigação. Em ambos os pisos a circulação é feita por uma grande “nave” que integra espaços de exposição/divulgação ao público e espaços de permanência. Os pisos são conectados verticalmente através de uma grande escadaria central, o principal espaço de ponto de encontro do edifício, que funciona também como espaço de anfiteatro e expositivo.



Acredito muito nas primeiras sensações fruto dos primeiros contactos. Com a primeira visita ao local de intervenção, dei por mim a pensar “este sítio ainda é mais bonito do que eu pensava!”, na sua relação entre os socacos verdes e a escarpa de pedra escura e foi a partir daí, dessa ideia forte de envolvente, desse primeiro sentimento, que se moldou todo o processo. Nesse sentido, desde o início que existiu o desejo de que visualmente, ambos os pisos viveriam da sua relação directa com a envolvente, o piso térreo com a sua planície e o piso superior na relação directa com a escarpa, valorizando, assim, a envolvente onde o edifício se integra. Exteriormente, a comunicação entre as diferentes cotas do terreno é feita através do edifício.

Integrado no mesmo volume, mas num plano mais recuado e resguardado de modo a garantir a sua privacidade, são implantadas as residências. São definidas 10 residências, que funcionam como módulos independentes, alojando assim alunos, professores e investigadores separadamente. Cada módulo habitacional pode albergar quatro pessoas e é composto por um espaço de estar/kitchnet, duas instalações sanitárias, e dois quartos. Durante o período de férias, em que os alunos regressam à sua terra, as residências podem também receber pessoas de fora, dando assim resposta à grande afluência e procura de habitações em Sines durante os meses de verão.

Com esta proposta pretende-se que o edifício funcione como elemento âncora, no sentido de atrair pessoas e equipamentos, definindo uma nova vivência e dinâmica deste espaço de todos, para todos, gerando processos de requalificação/regeneração do espaço público e território, na procura da reestruturação e equilíbrio de escala entre a cidade e o porto.



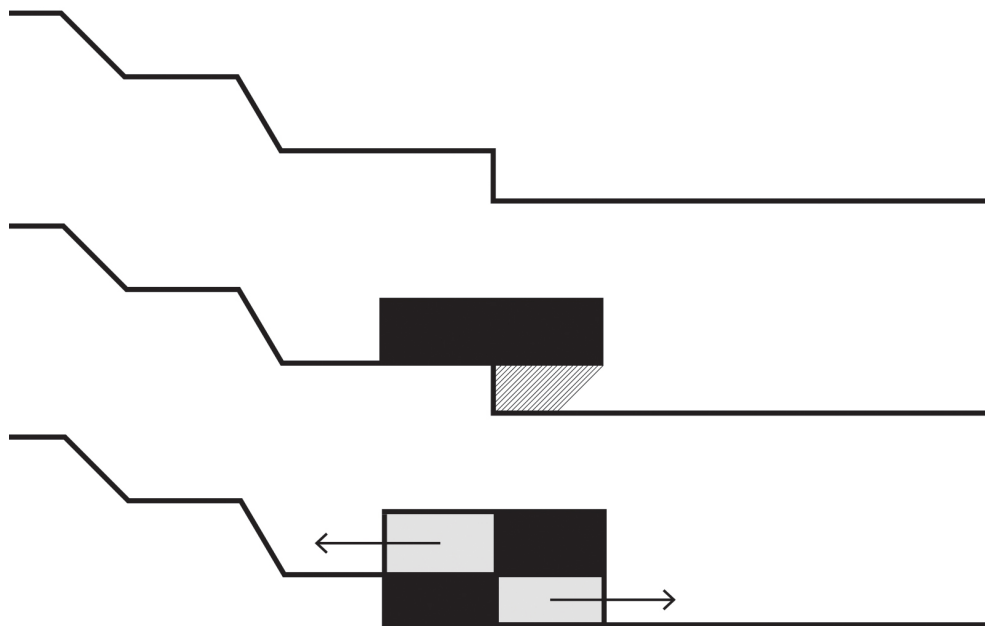
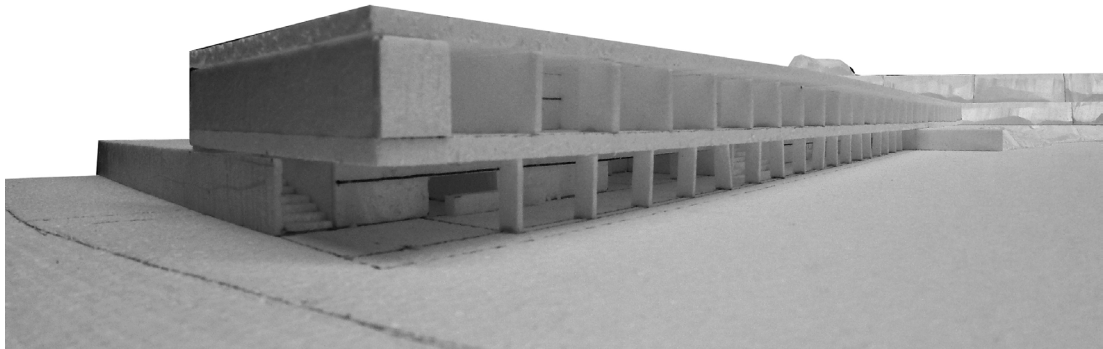
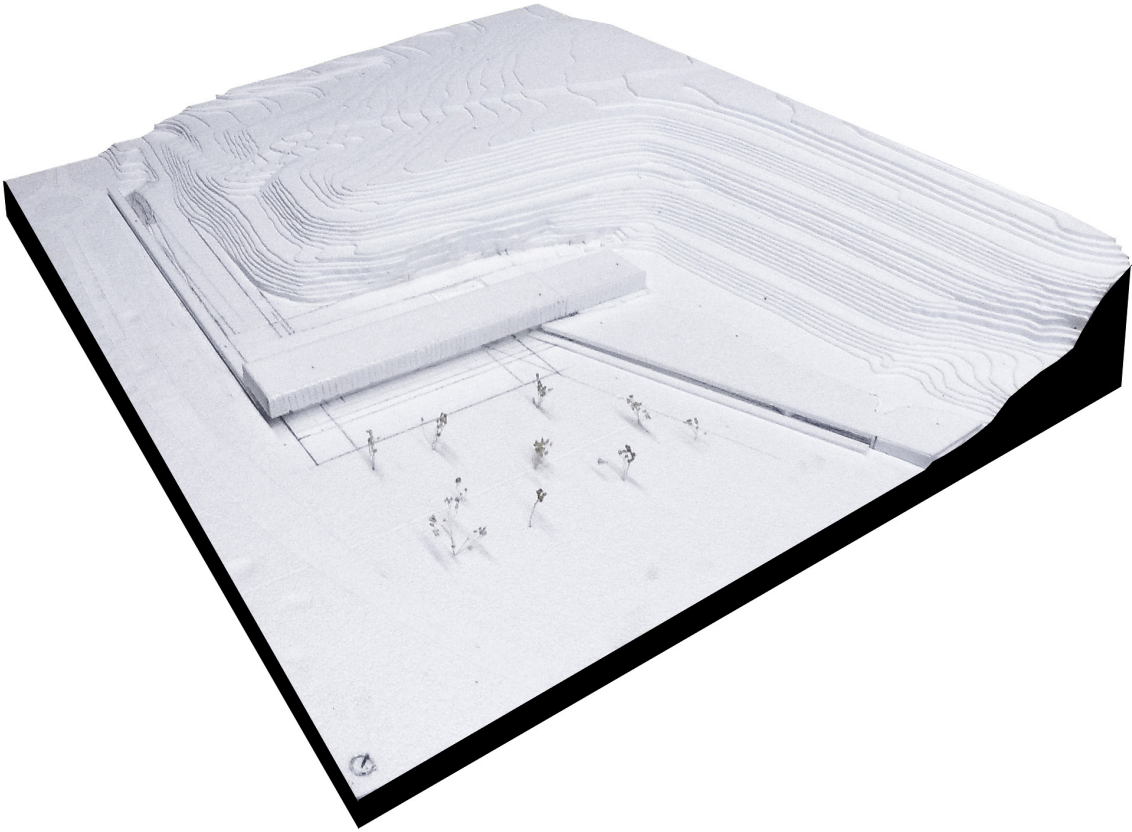


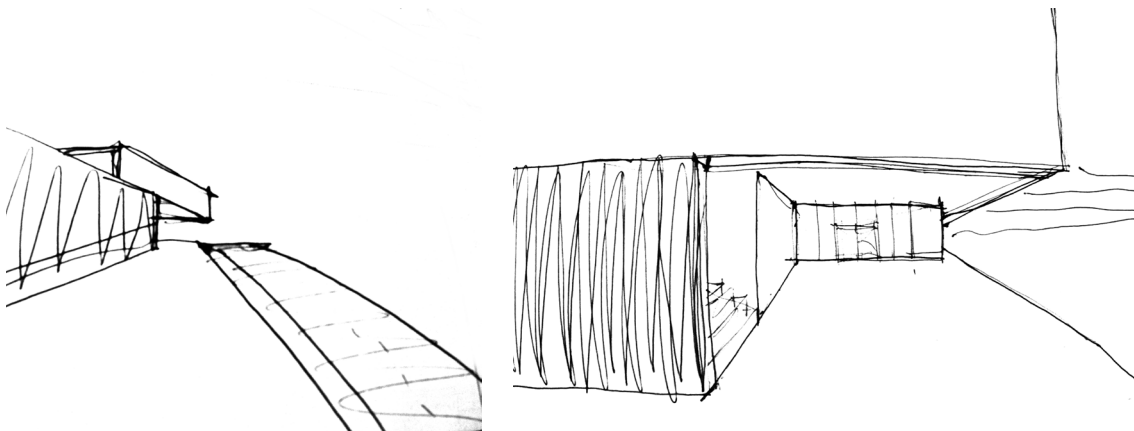
Diagrama conceptual da proposta arquitectónica

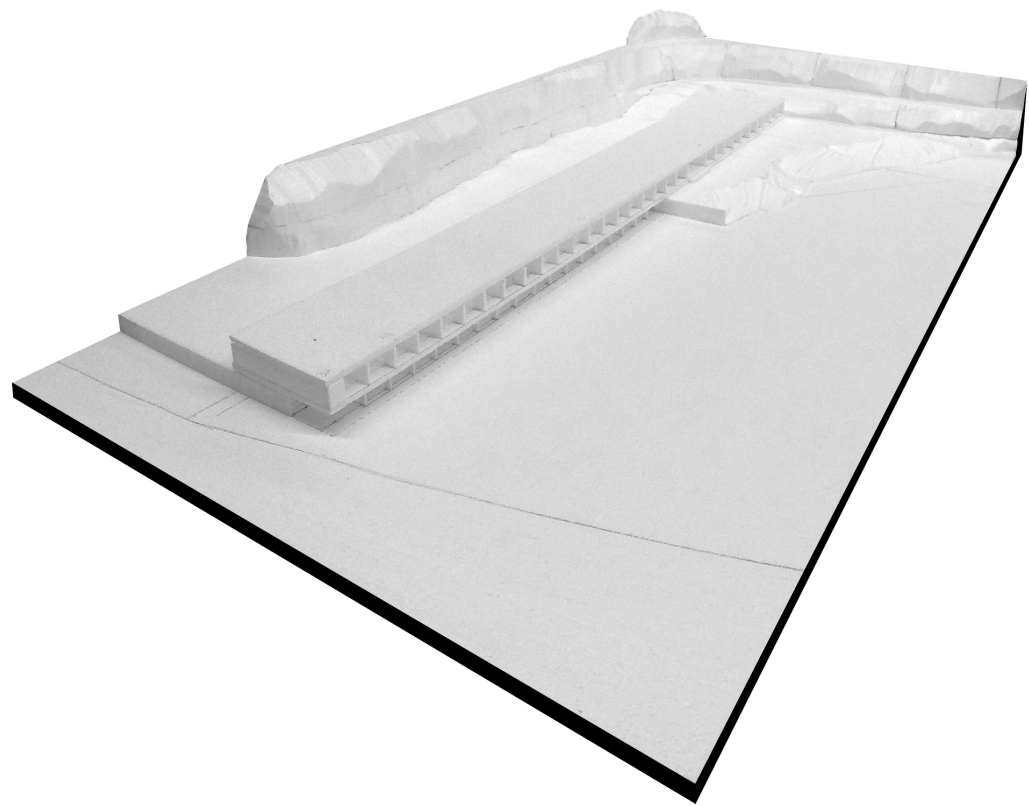
FOTOGRAFIAS DO LOCAL DE INTERVENÇÃO

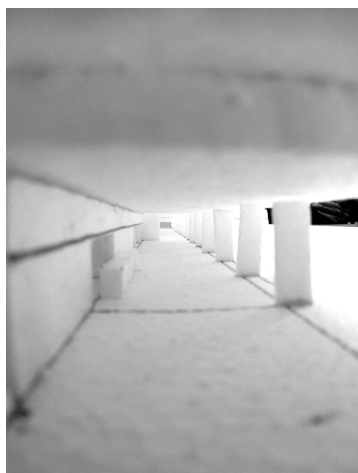
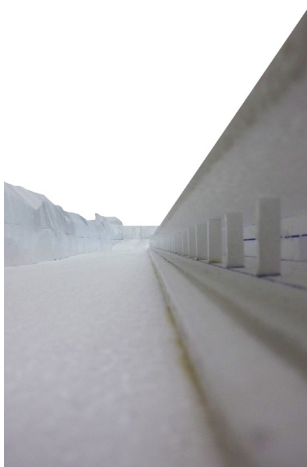
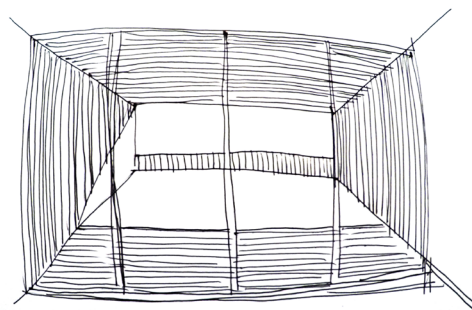
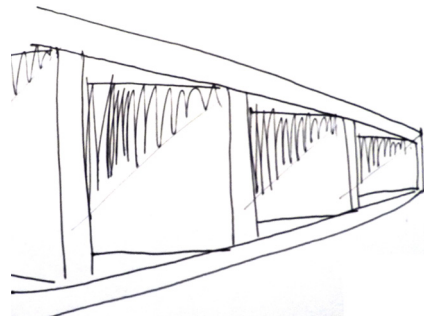
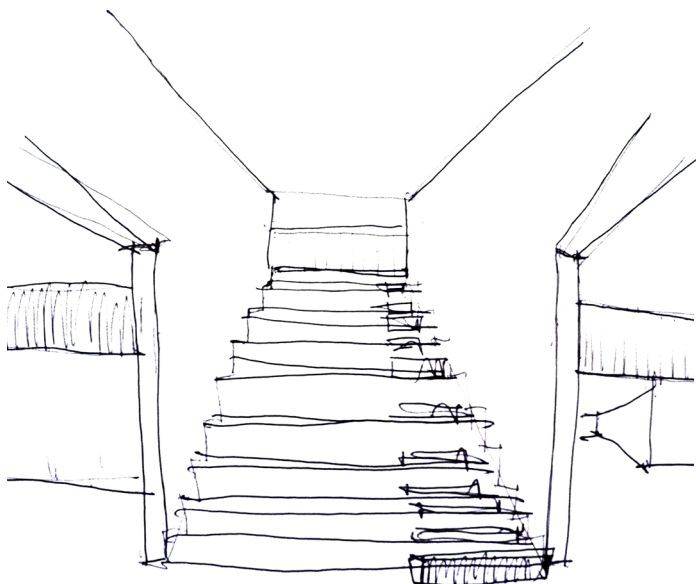


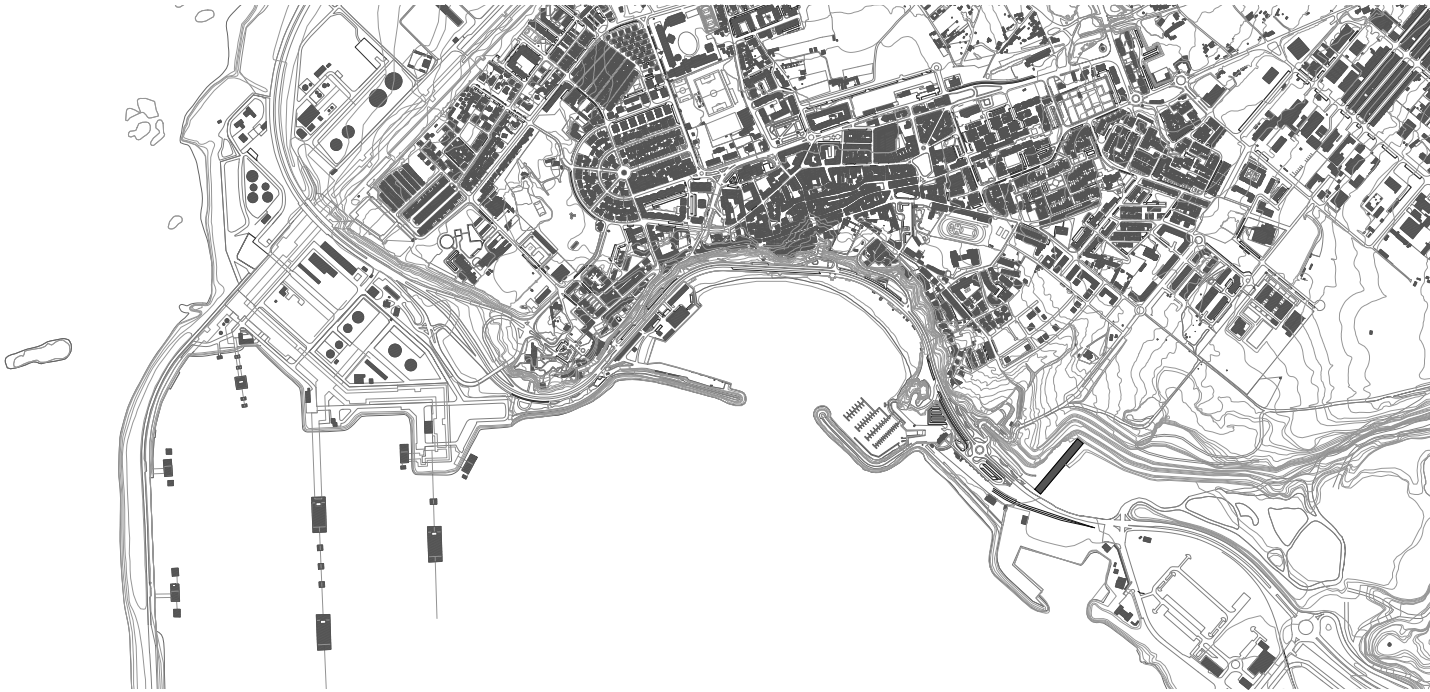


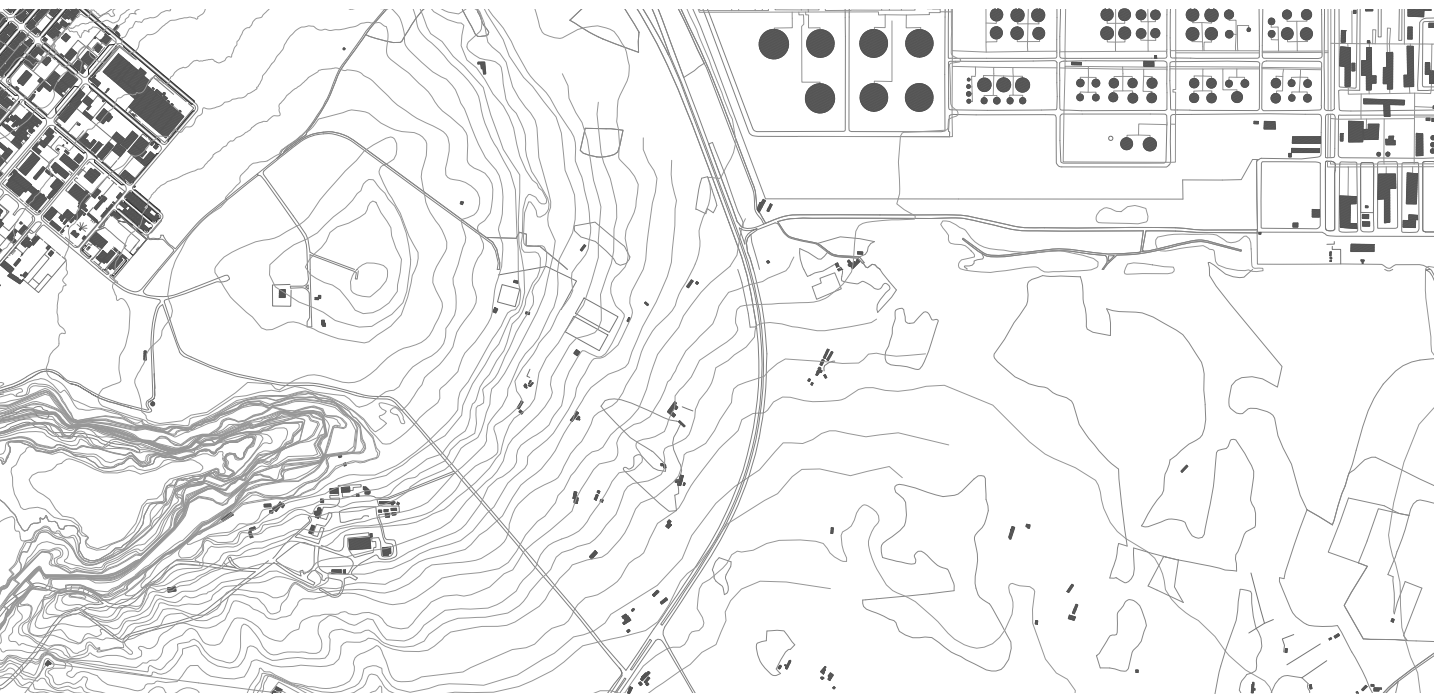




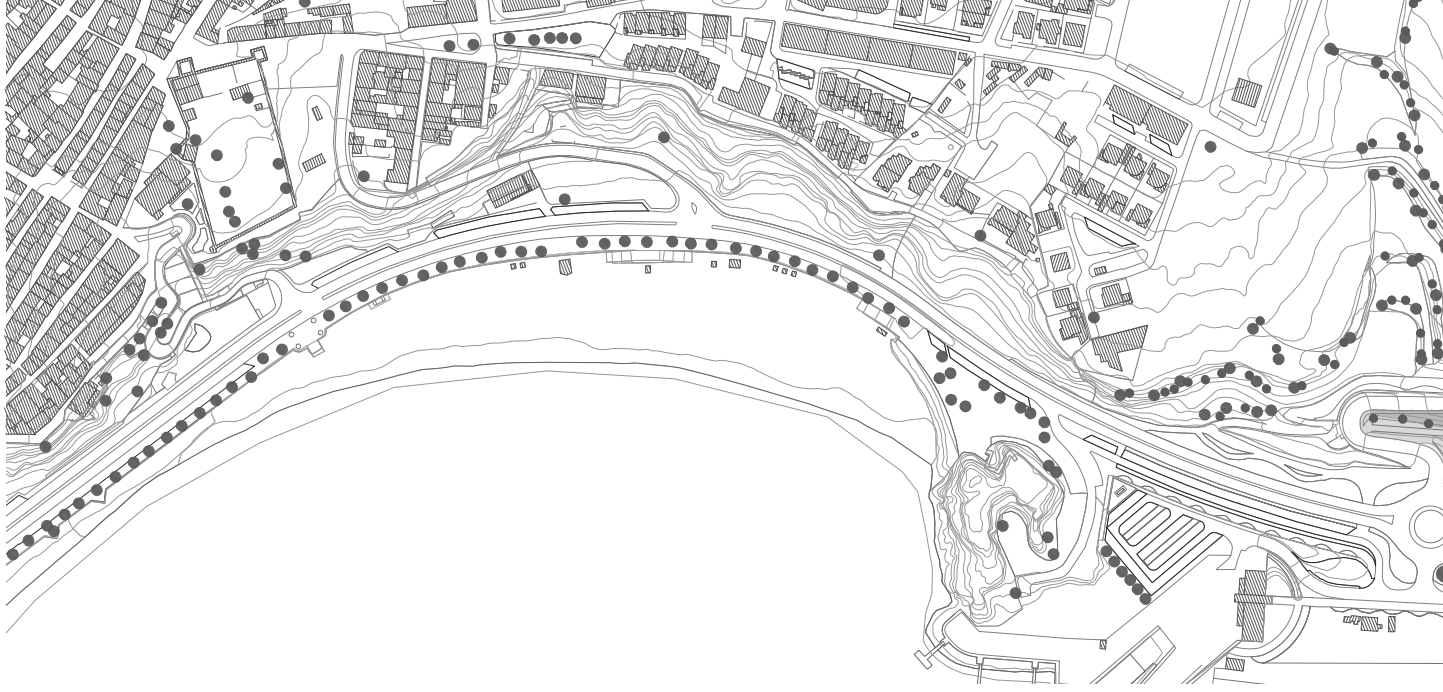








Planta de Localização



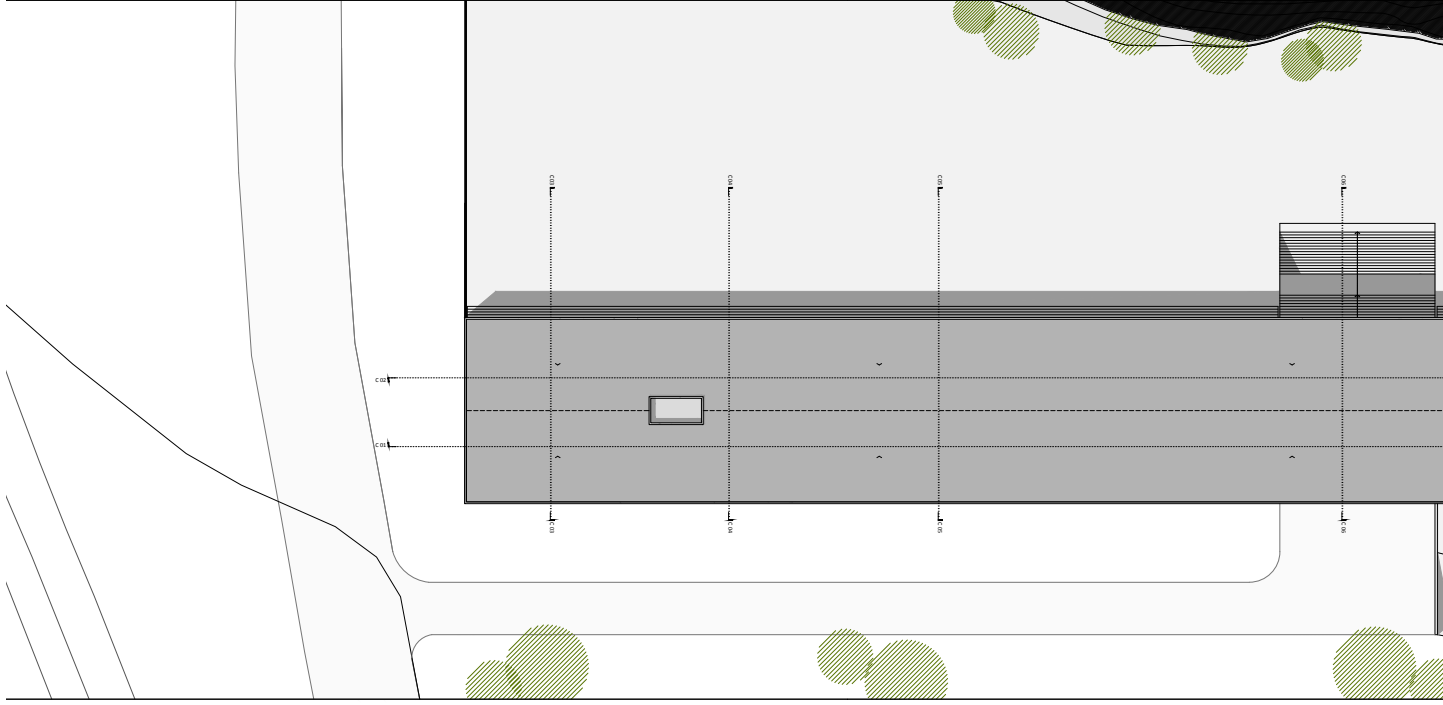


Área de Implantação: 2.264 m²

Área Bruta: 6.298 m²

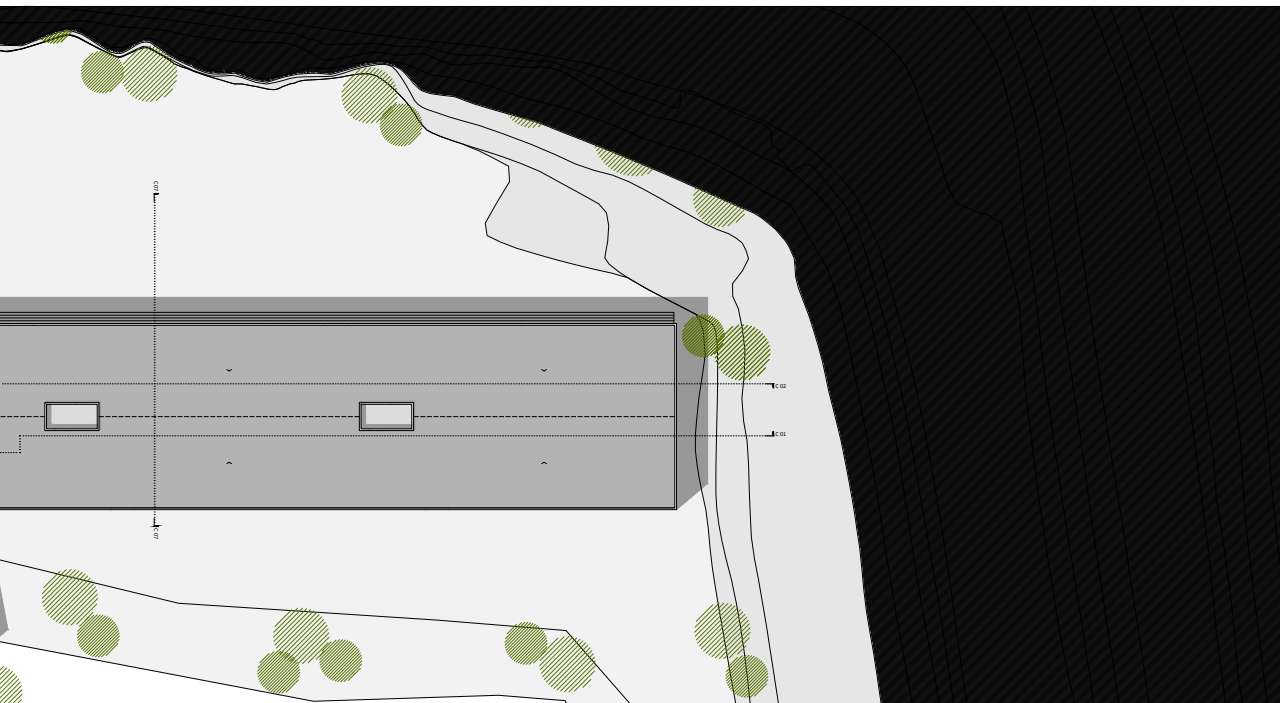


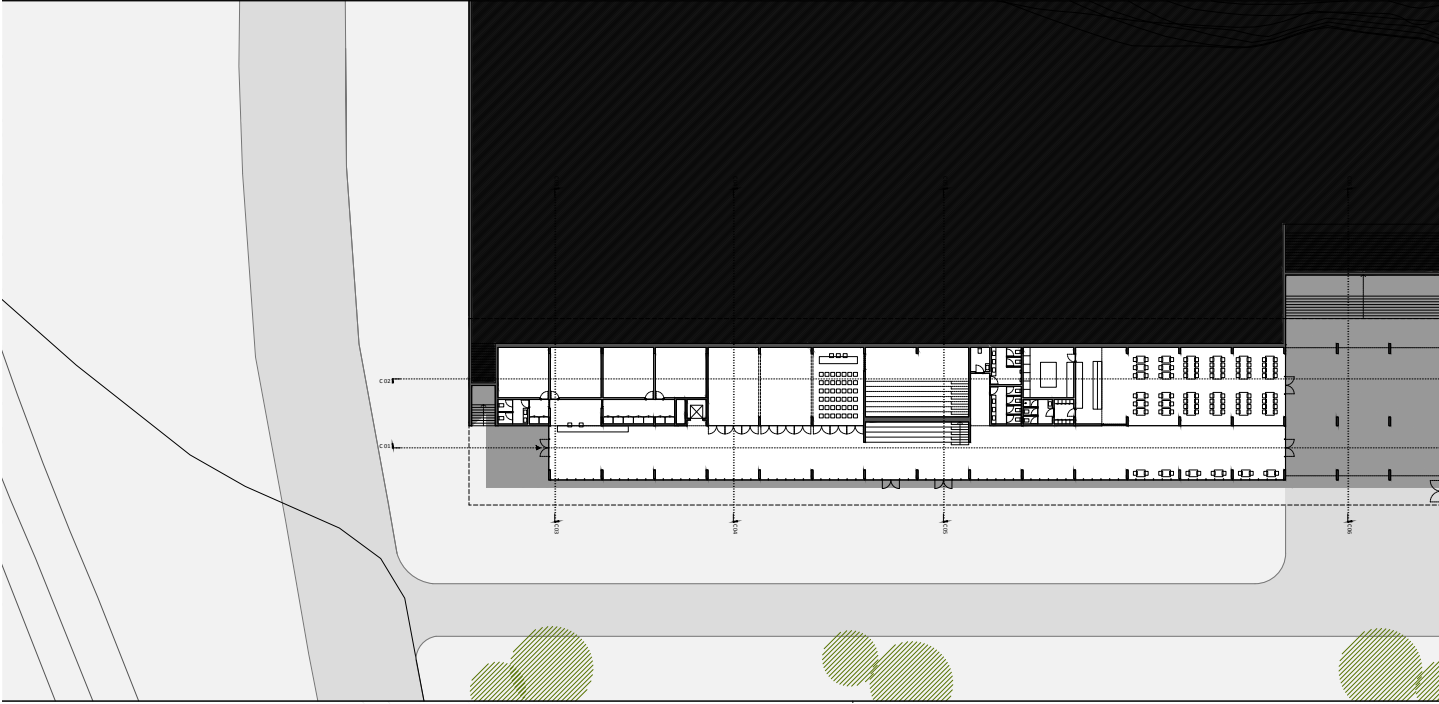
Planta de Implantação





Planta de Cobertura



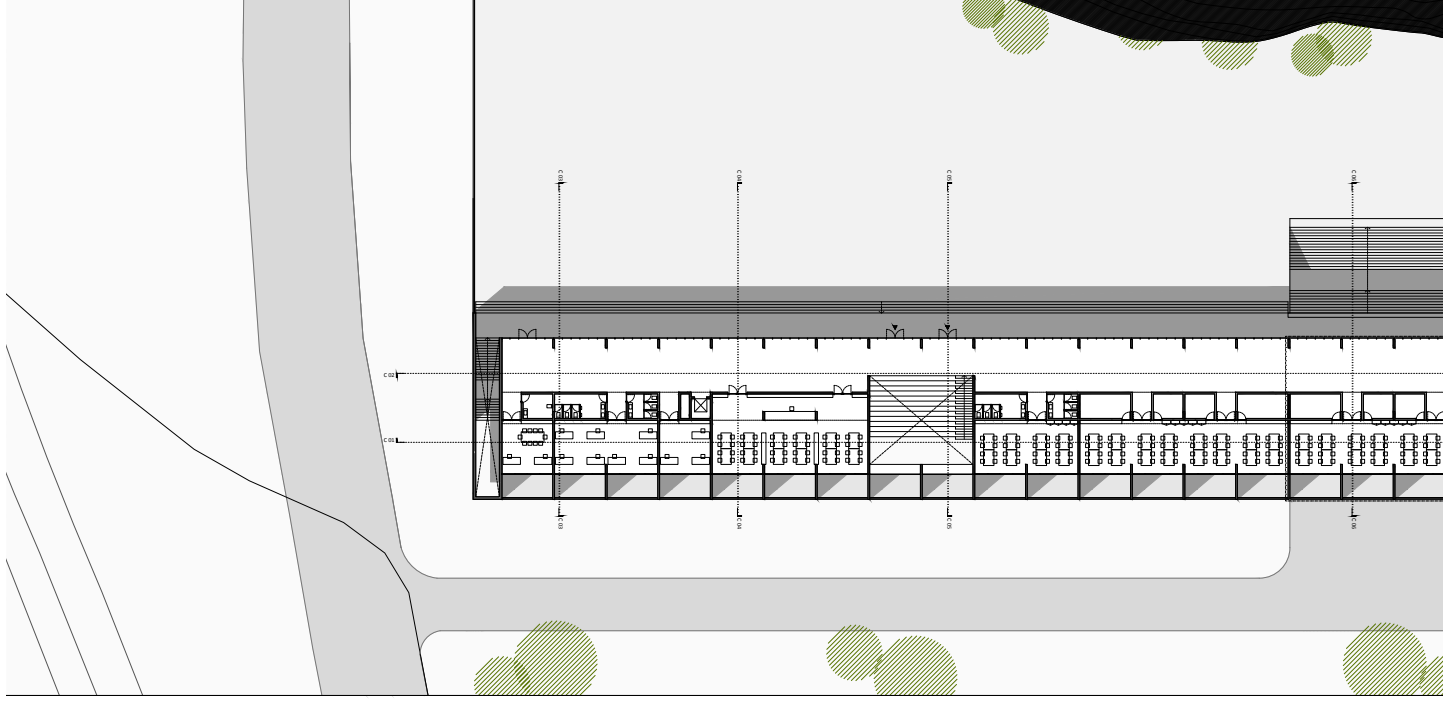
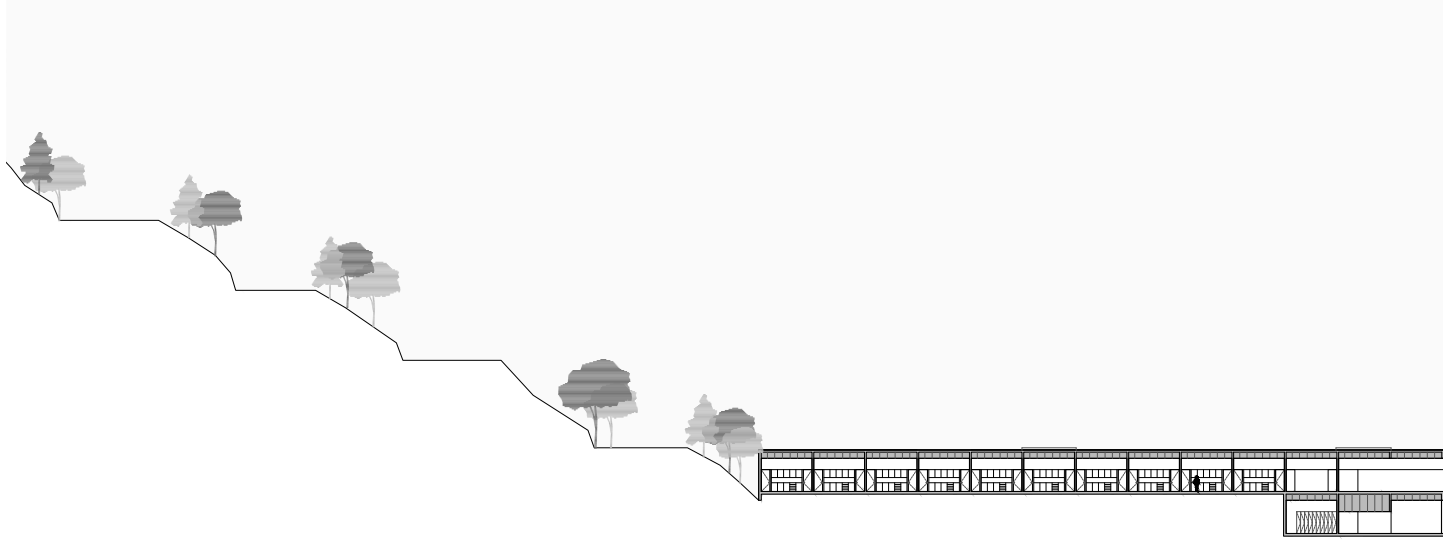


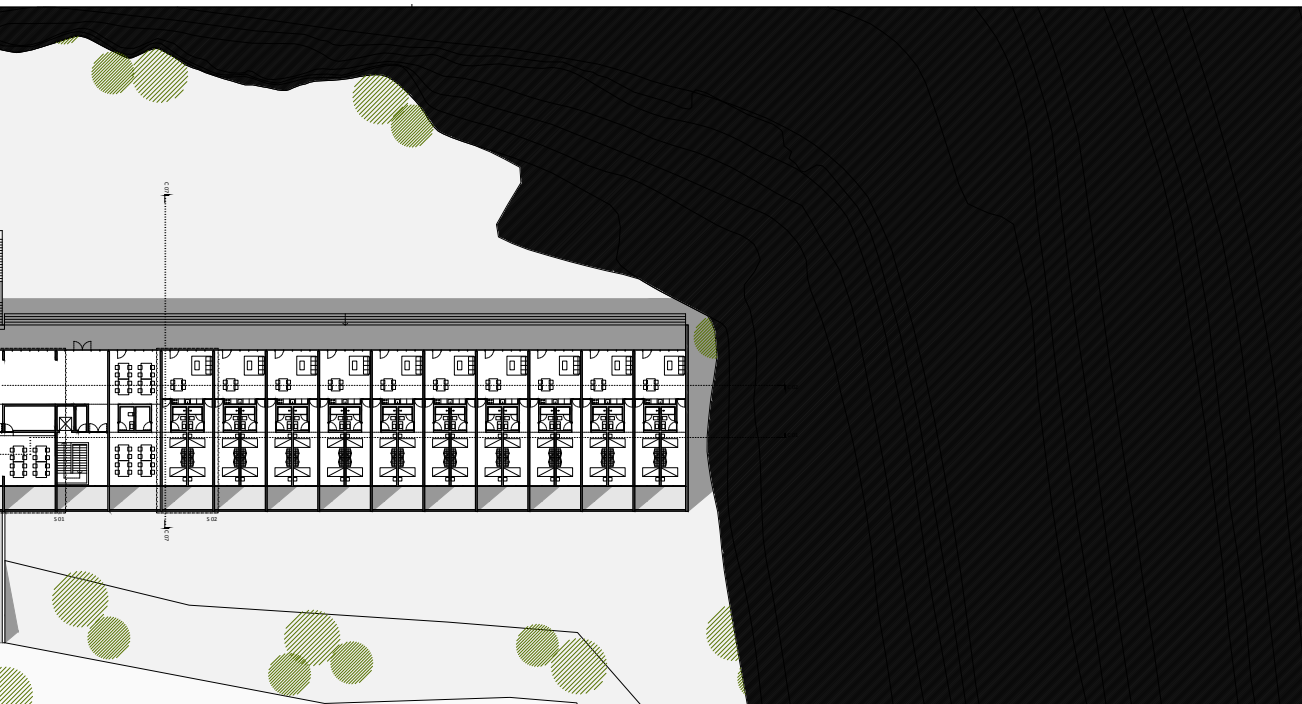


Planta do Piso Térreo

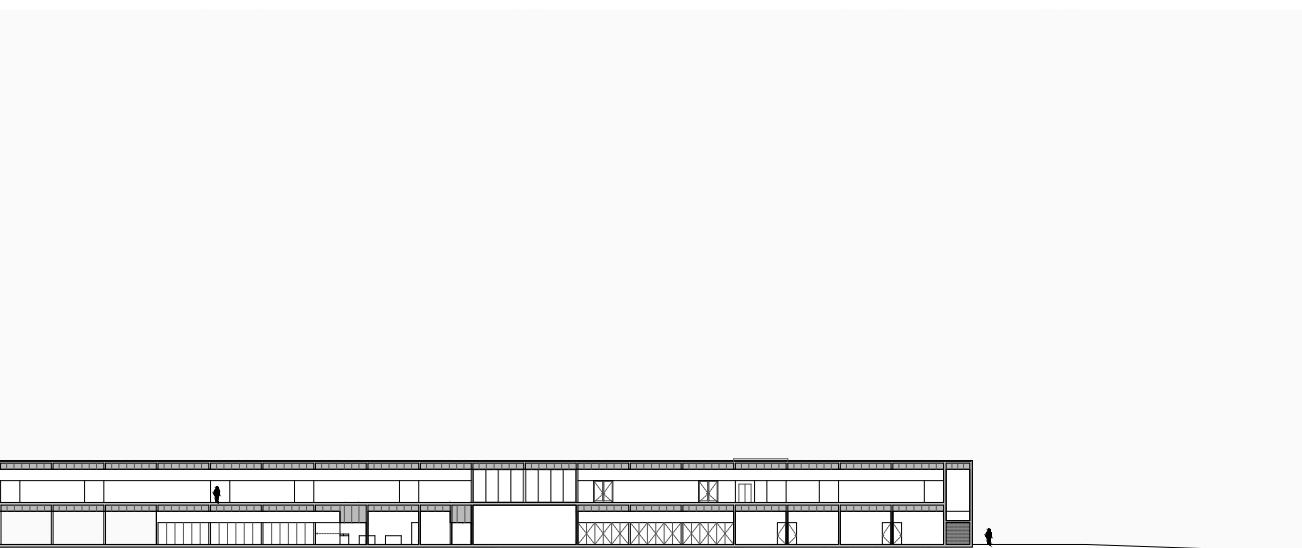


Corte Longitudinal C01

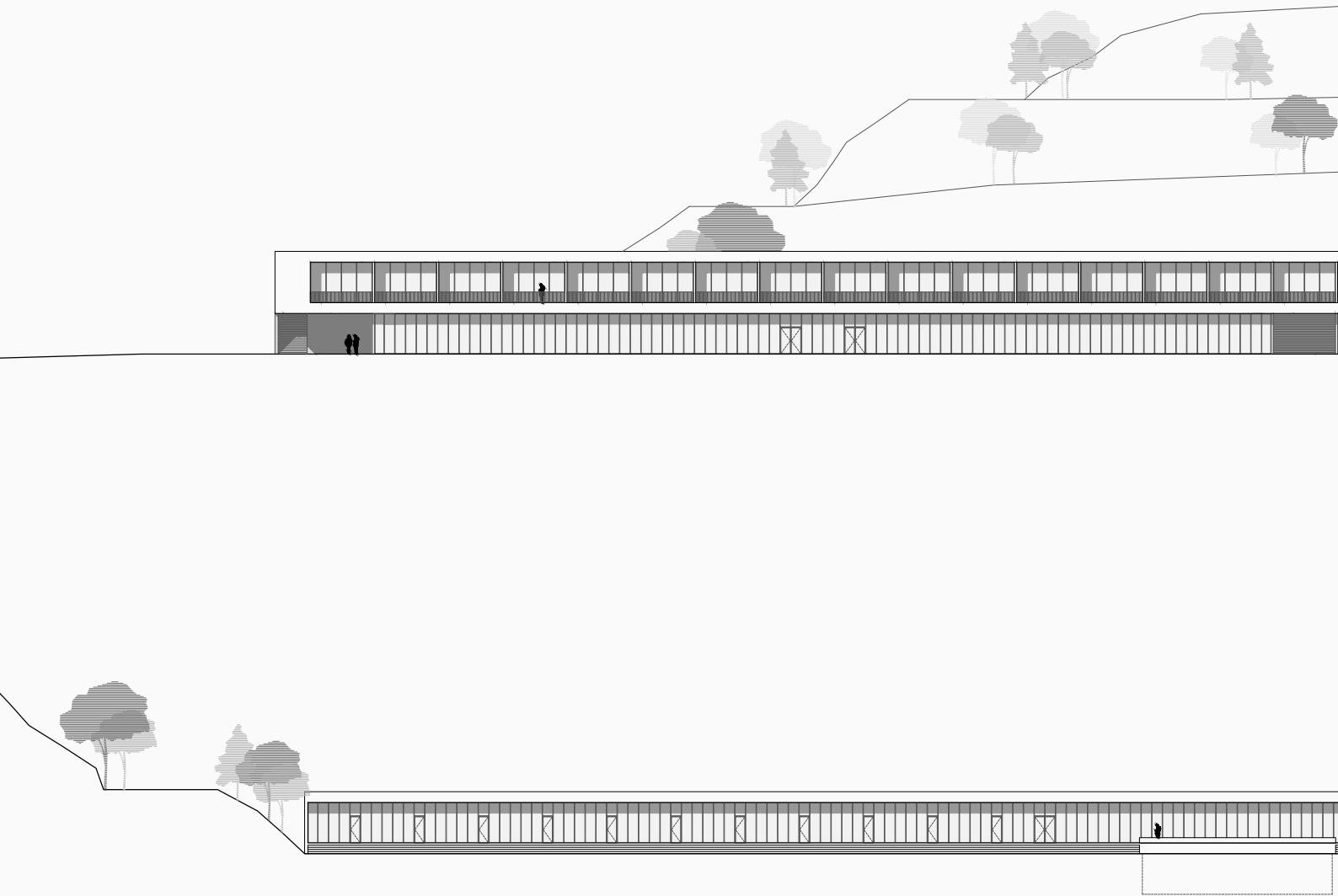


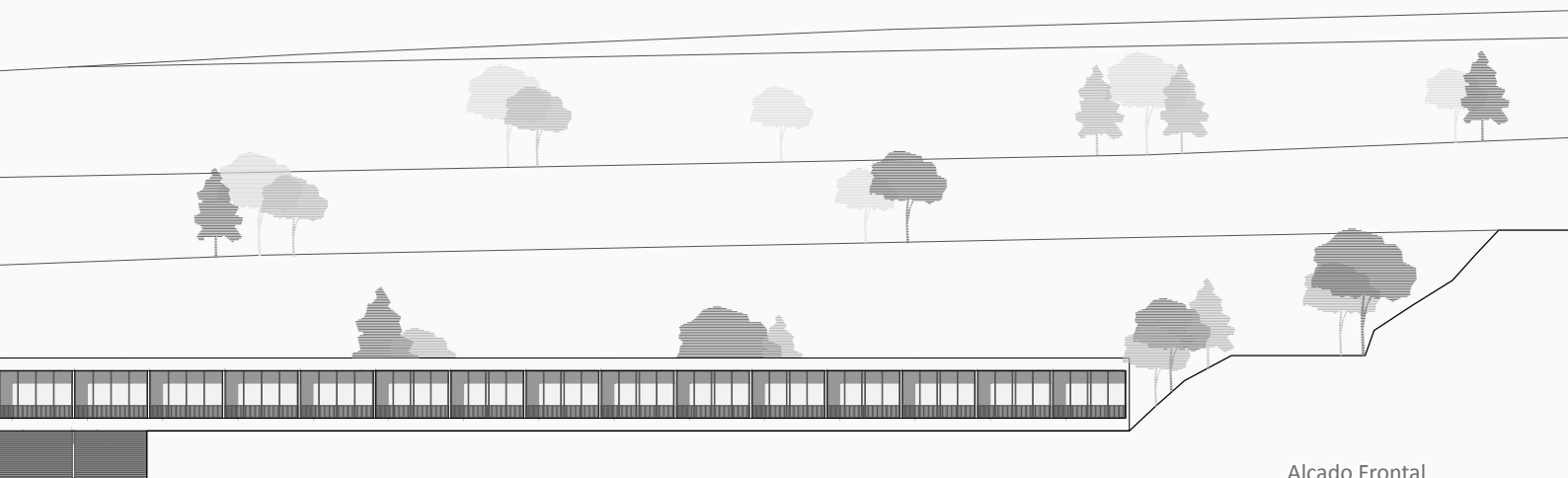


Planta do Piso 1

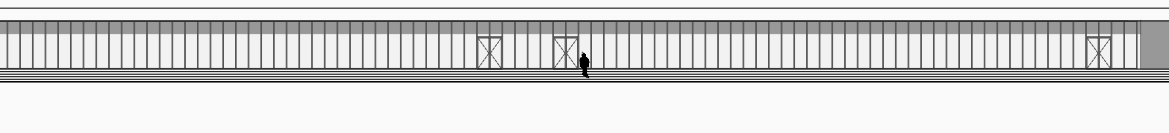


Corte Longitudinal C02

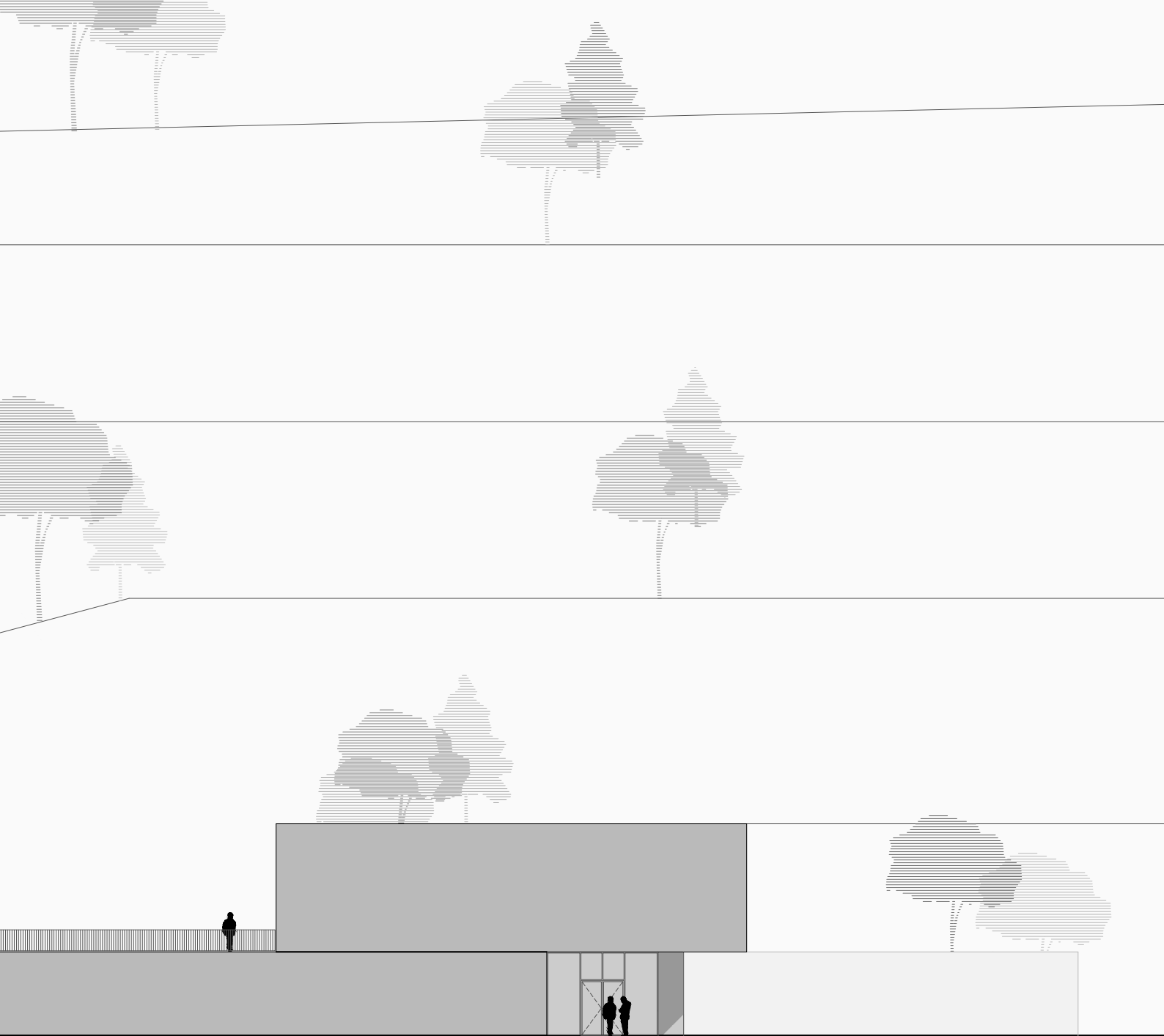




Alçado Frontal



Alçado Posterior



Alçado Lateral



Corte Transversal C03



Corte Transversal C04



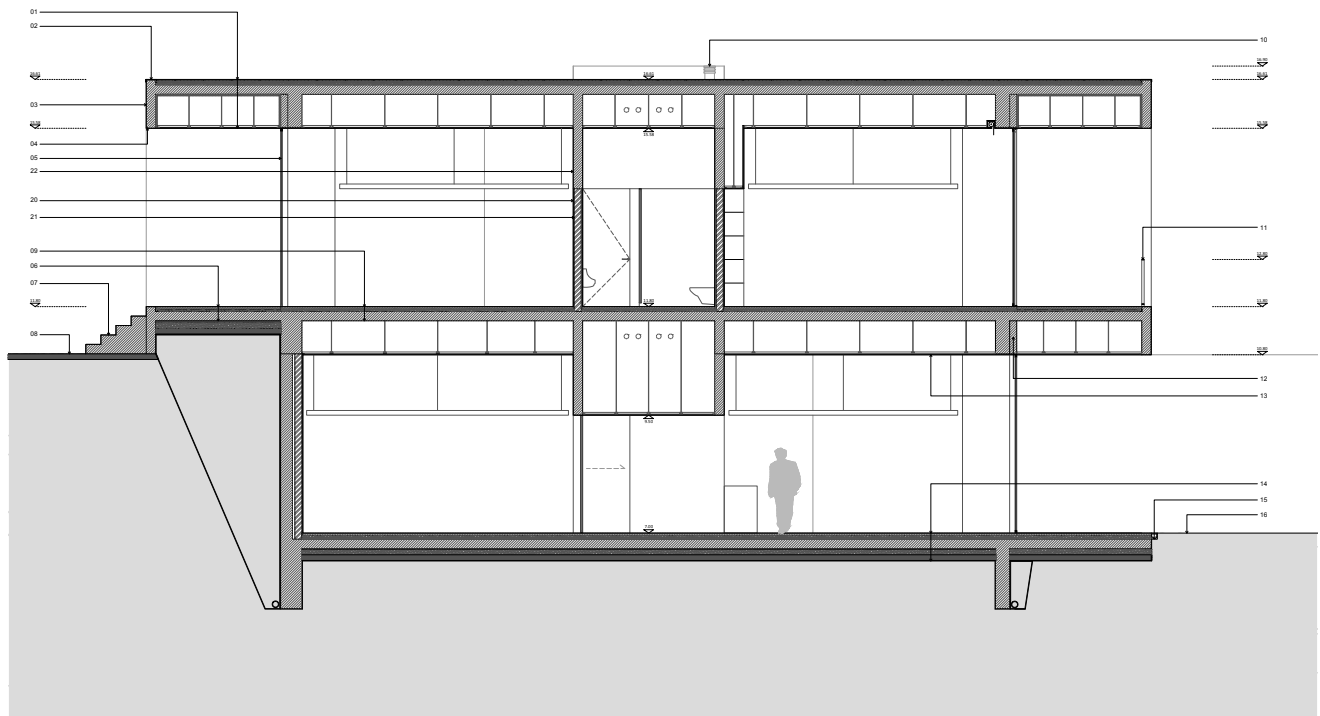
Corte Transversal C05



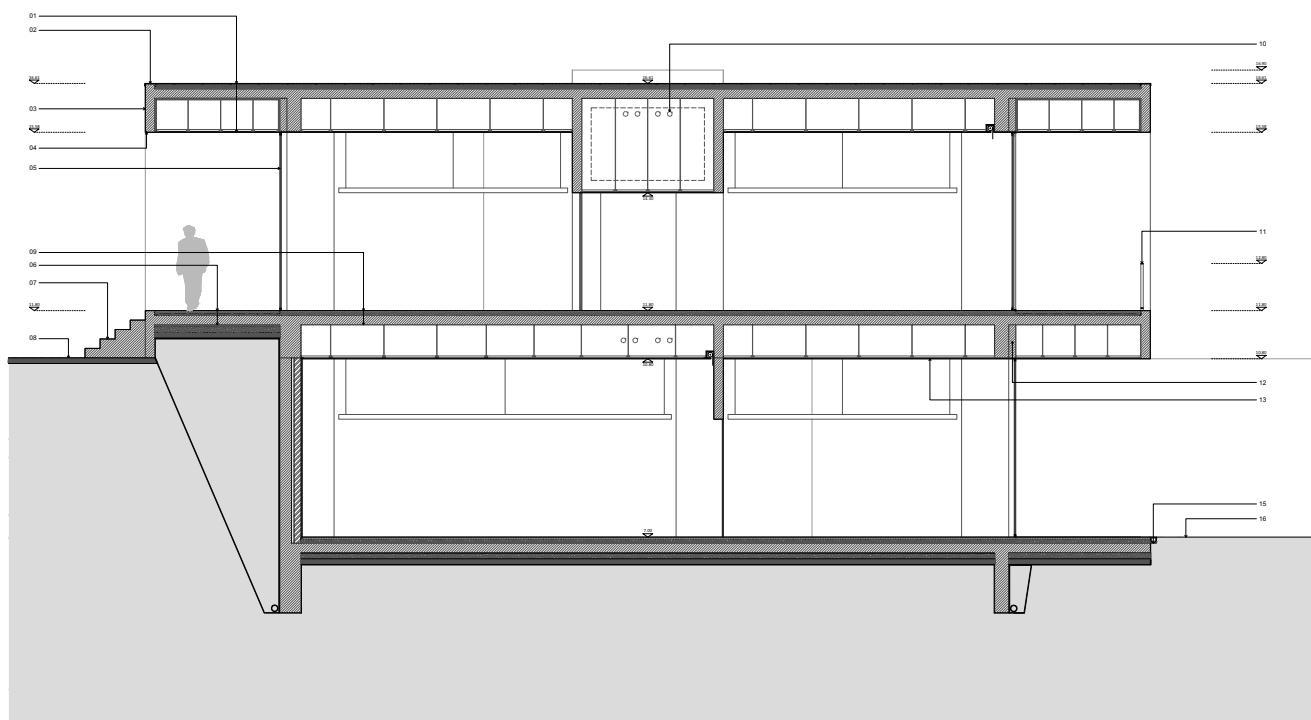
Corte Transversal C06

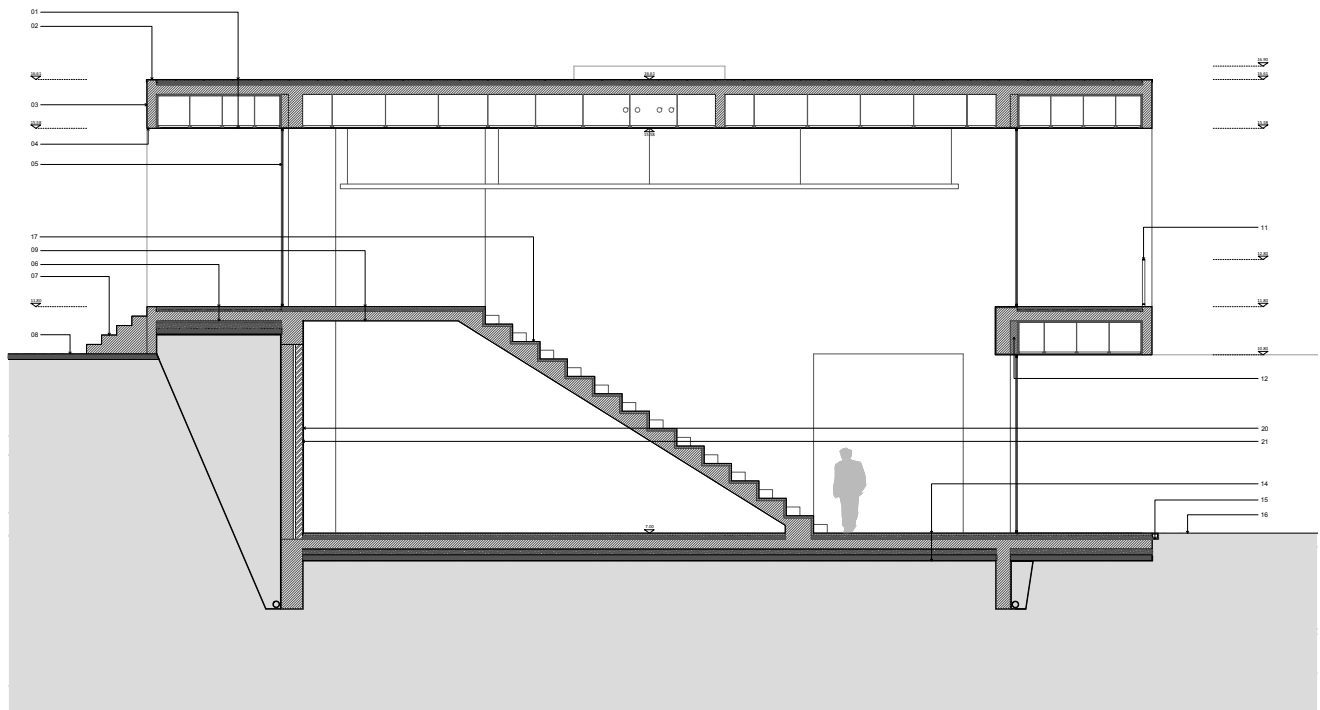


Corte Transversal C07

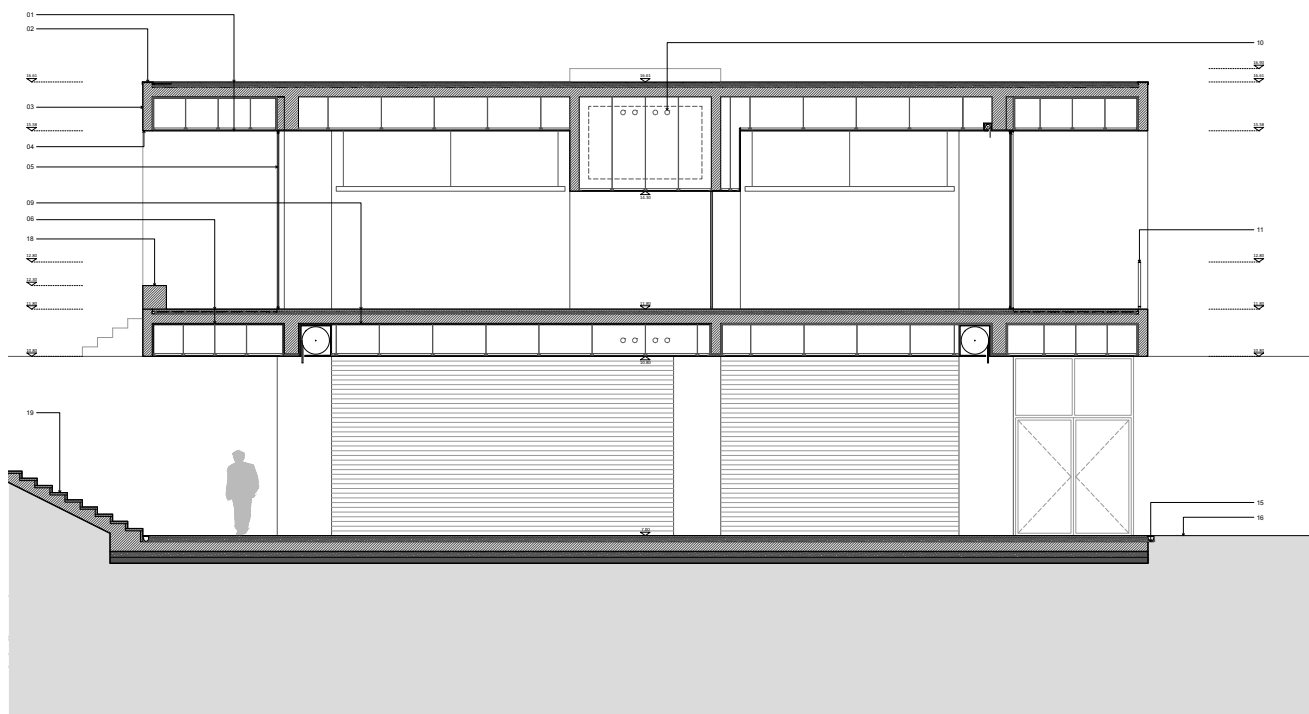


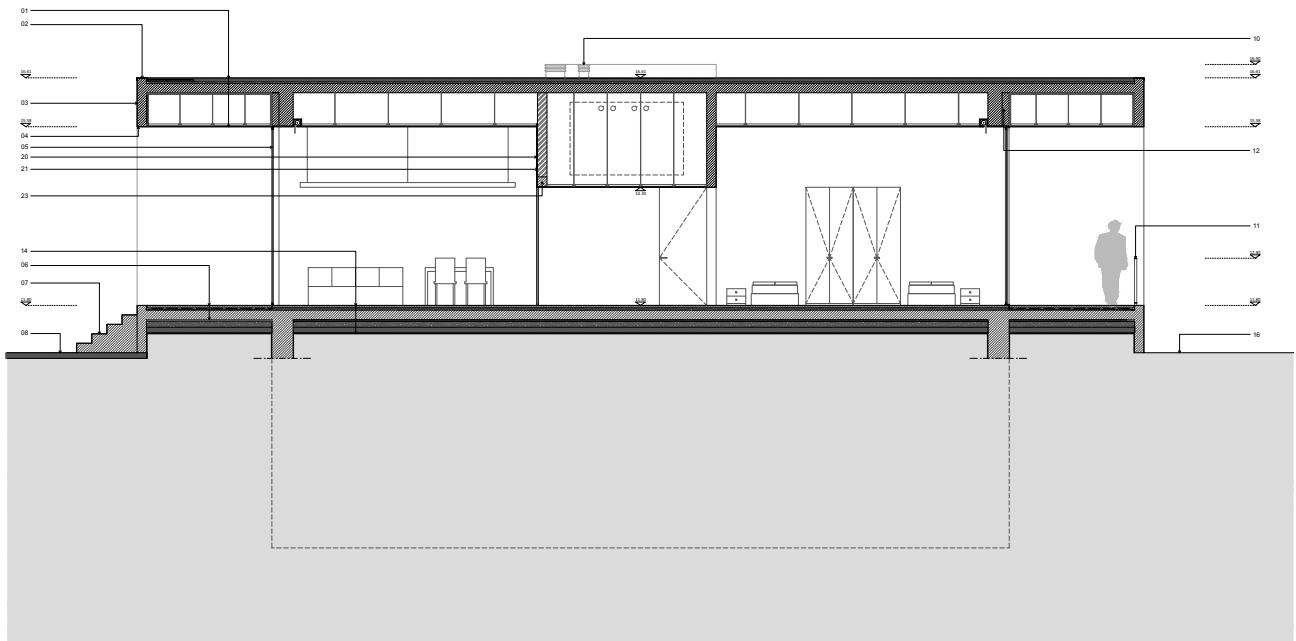
Corte Construtivo C03



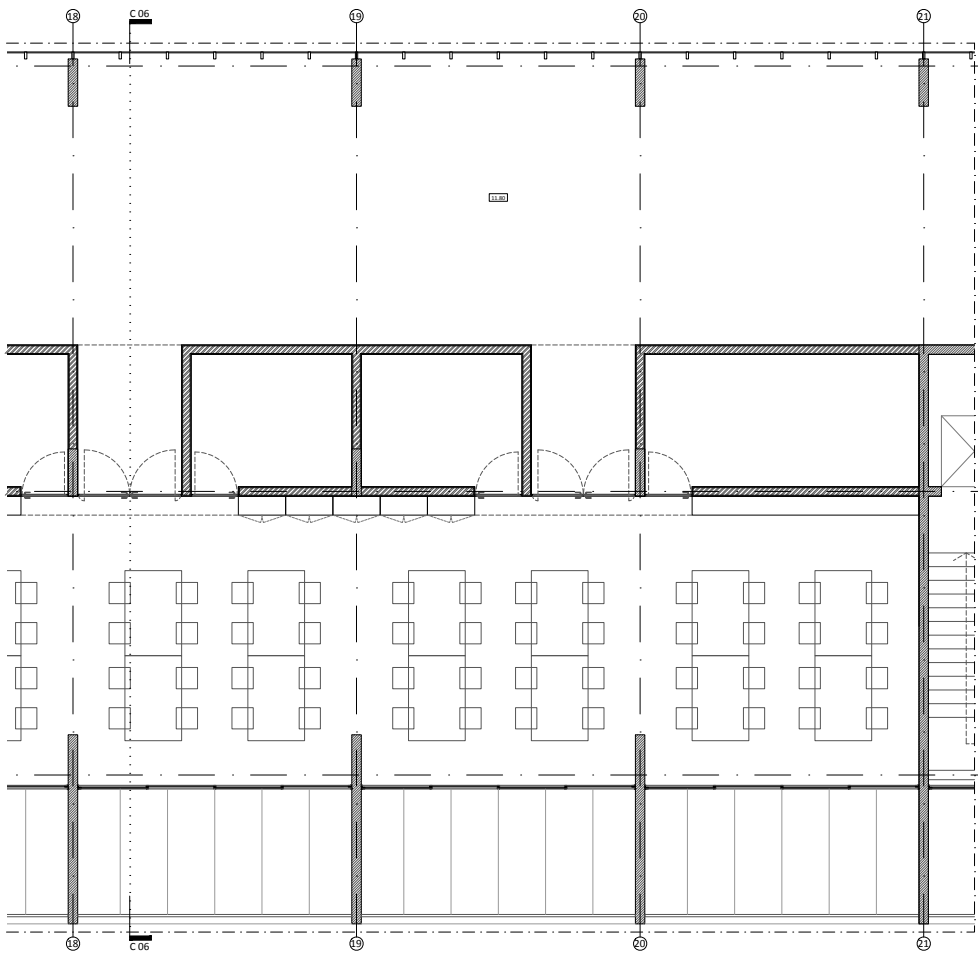


Corte Construtivo C05

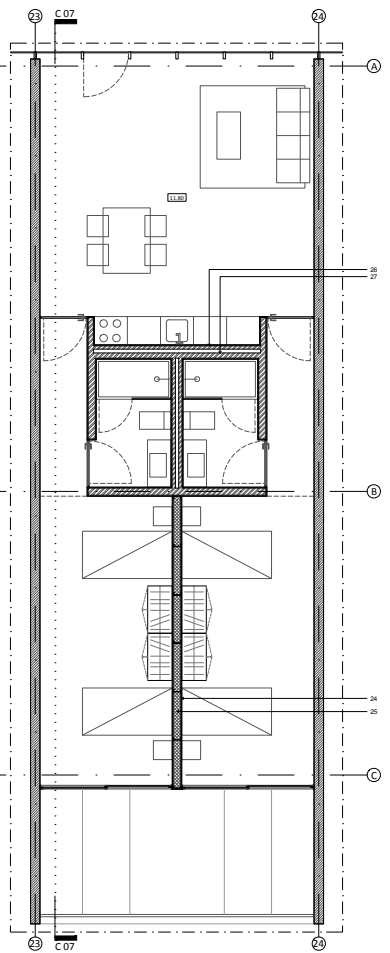




Corte Construtivo C07



S01 - Módulo dos Laboratórios



S02 - Módulo Habitacional



Secções da Planta do Piso 1

PARTE II - COMPONENTE TEÓRICA

Regeneração da Frente Ribeirinha de Faro

O Papel do Espaço Público como Elemento Conector



Departamento de Arquitectura e Urbanismo

REGENERAÇÃO DA FRENTE RIBEIRINHA DE FARO

O Papel do Espaço Público como Elemento Conector

Pedro Miguel Gomes Batista

Trabalho teórico submetido como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Arquitectura
(Mestrado Integrado em Arquitectura)

Tutor da vertente prática:

Arq. Pedro Viana Botelho, Professor Auxiliar, ISCTE-IUL

Orientador da vertente teórica:

Arq. Teresa Madeira da Silva, Professora Auxiliar, ISCTE-IUL

Outubro de 2016

RESUMO

A presente dissertação tem como caso de estudo a Frente Ribeirinha da cidade de **Faro**, e tem como principal objectivo analisar e avaliar como o **espaço público** e a **frente de água** se relacionam. Nomeadamente, entender como é que essa relação se processa em termos de **conectividade** no seu contexto actual e como é que as pessoas fazem uso desse espaço. O Estudo de Enquadramento Estratégico, elaborado pela ParquExpo em 2009, constitui o documento base para esta investigação. Pretende-se, essencialmente, que o estudo seja baseado na percepção visual das condições da qualidade do espaço público através de um processo de observação directa no local, segundo a metodologia de **visão serial**, proposta por Gordon Cullen.

Este trabalho desenvolve-se em três capítulos: o primeiro capítulo, de contextualização ao caso de estudo, resumindo, de um modo geral, a evolução urbana da cidade desde a sua origem até aos dias de hoje; O segundo, aborda questões referentes aos processos de regeneração de frentes de água, no âmbito das novas centralidades geradas, bem como qual o papel do espaço público como elemento conector, no contexto de Faro actual; O terceiro apresenta, analisa e interpreta as estratégias e objectivos definidos pelo Programa POLIS e a ParquExpo; Finalmente, a conclusão, concretiza a interpretação dos elementos confrontados ao longo deste trabalho, concluindo com um resumo crítico sobre a situação existente.

Caracterizando-se o espaço público pela diversidade de actividades e práticas sociais, estas estão contudo dependentes das condições de utilização e qualidade espacial. A partir desta análise, identifica-se uma estreita inter-relação entre as transformações morfológicas do espaço público, permitindo concluir que a conectividade e a permeabilidade urbana são factores essenciais para a sua utilização e uso fruto colectivo.

PALAVRAS-CHAVE: Espaço público; Faro; Frente de água; Conectividade; Visão serial.

ABSTRACT

The present dissertation has as case of study the waterfront of the city of **Faro**, and its main goal is to analyse and evaluate how the **public space** and the **waterfront** relate to each other. Namely, to understand how that relation takes place in terms of **connectivity** in the current context and how people make use of that space. The Strategic Classification Study, elaborated by ParquExpo in 2009, is the base document for this investigation. Essentially, it is intended the study to be based on the visual perception of the quality conditions of the public space through a process of direct observation on site, according to the method of **serial vision**, proposed by Gordon Cullen.

This work is developed in three chapters: the first chapter is a contextualization of the case of study, where the urban evolution of the city since the beginning until today is summarised. The second chapter is related to questions regarding the procedures of waterfronts regeneration, within the new centralities generated, as well as the role of the public space as a connecting element, in the context of Faro today. The third chapter, also in a line of contextualization, presents, analyses, and interprets the strategies and objectives defined by the POLIS Programme and ParquExpo. Finally, the conclusion exposes the interpretation of the elements confronted during this work, with a critical resume about the current situation.

The public space is characterised by the diversity of activities and social practices developed in site, however, these activities depend of the conditions of use and the quality of the space. This analyse shows us the existence of a close relation between morphological mutations in the public space, which allow us to conclude that urban connectivity and permeability are essential to the life and collective use of the public space.

KEYWORDS: Public space; Faro; Waterfront; Connectivity; Serial vision.

ÍNDICE DE TEXTO

ÍNDICE DE FIGURAS	87
INTRODUÇÃO	95
OBJECTIVOS E METODOLOGIA	97
ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO	99
ESTADO DA ARTE	100
1 FARO - UMA CIDADE DE ÁGUA	105
1.1 CONTEXTO HISTÓRICO DA EVOLUÇÃO URBANA	107
1.2 RELAÇÃO ENTRE A CIDADE E A FRENTE DE ÁGUA	116
2 FRENTE DE ÁGUA - O PAPEL DO ESPAÇO PÚBLICO	126
2.1 REGENERAÇÃO URBANA DA FRENTE DE ÁGUA – NOVAS CENTRALIDADES	127
2.2 ESPAÇO PÚBLICO E CONECTIVIDADE	129
2.3 PAISAGEM URBANA DA FRENTE RIBEIRINHA DE FARO	132
3 PROGRAMA POLIS E PARQUEXPO	140
3.1 PROGRAMA POLIS – ENQUADRAMENTO DE BASE	141
3.2 PARQUEXPO – ESTUDO DE ENQUADRAMENTO ESTRATÉGICO	145
CONCLUSÃO	157
BIBLIOGRAFIA	161

ÍNDICE DE FIGURAS

CAPÍTULO 1

1. Cidade e Frente de água, Papel Articulador do Espaço Público, 2011. Fonte: Imagem adaptada da Tese de Doutoramento de Rita Ochoa, 2011.
2. Relatório final do estudo de enquadramento estratégico da Frente Ribeirinha de Faro. Fonte: PARQUExPO – Frente Ribeirinha de Faro: Estudo de Enquadramento Estratégico, Relatório Final. Faro, 2009.
3. A Renovação Urbana de Frentes de Água: Infraestrutura, Espaço Público e Estratégia de Cidade como dimensões urbanísticas de um território pós-industrial, 2006. Fonte: Imagem adaptada de artigo da revista Artitexto Setembro 2006.
4. Livro O Chão da Cidade, de Pedro Brandão. Fonte: <http://2.bp.blogspot.com/>
5. Livro Cidade e Frentes de Água, de Nuno Portas. Fonte: <http://www.bulhosa.pt/livro/cidades-e-frentes-de-agua-cities-e-waterfronts-nuno-coordenacao-portas>
6. Livro Paisagem Urbana, de Gordon Cullen. Fonte: <http://www.cronologiadourbanismo.ufba.br/apresentacao.php?idVerbete=1425>
7. Laguna e o assentamento pré-romano. Fonte: <http://geohistorica.net/arkeotavira.com/alg-romano/ossonoba/Ossonoba.pdf>
8. Antiga península da origem do núcleo de Faro. Fonte: Imagem do autor
9. Evolução urbana da cidade de Faro. Fonte: PARQUExPO – Estudo de Enquadramento Estratégico: Frente Ribeirinha de Faro - Relatório Final. Faro, 2009.
10. Mapa do Reino do Algarve do Séc. XVIII. Fonte: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8e/Kingdom_of_Algarve_WDL471.png?uselang=pt

- 11.** Parque Natural da Ria Formosa. Fonte: <http://descobrir-a-terra.blogs.sapo.pt/>
- 12.** Vila Adentro, Séc. VIII a.C. Fonte: PARQUExPO – Estudo de Enquadramento Estratégico: Frente Ribeirinha de Faro - Relatório Final. Faro, 2009.
- 13.** Faro no período Romano. Fonte: LAMEIRA, Francisco – Faro, a Arte na História da Cidade. Faro: Câmara Municipal de Faro, 1999.
- 14.** Faro no período Árabe. Fonte: LAMEIRA, Francisco – Faro, a Arte na História da Cidade. Faro: Câmara Municipal de Faro, 1999.
- 15.** O Arco do Repouso - Faro. Fonte: Imagem do autor
- 16.** Uma das entradas da cidade do período árabe - Faro Fonte: LAMEIRA, Francisco – Faro, a Arte na História da Cidade. Faro: Câmara Municipal de Faro, 1999.
- 17.** A Cerca Seiscentista - Faro Fonte: PARQUExPO – Estudo de Enquadramento Estratégico: Frente Ribeirinha de Faro - Relatório Final. Faro, 2009.
- 18.** A antiga Praça da Rainha - Faro. Fonte: <http://algarvehistoriacultura.blogspot.pt/>
- 19.** O jardim D. Francisco Gomes, antiga Praça da Rainha - Faro. Fonte: <http://www.prof2000.pt/>
- 20.** O Paço Episcopal no Largo da Sé - Faro. Fonte: LAMEIRA, Francisco – Faro, a Arte na História da Cidade. Faro: Câmara Municipal de Faro, 1999.
- 21.** O Arco da Vila - Faro. Fonte: Imagem do autor
- 22.** Igreja da Santa Casa da Misericórdia - Faro. Fonte: LAMEIRA, Francisco – Faro, a Arte na História da Cidade. Faro: Câmara Municipal de Faro, 1999.
- 23.** Vestígios da Cerca Seiscentista.- Faro. Fonte: LAMEIRA, Francisco – Faro, a Arte na História da Cidade. Faro: Câmara Municipal de Faro, 1999

- 24.** A primeira coroa modernista - Faro. Fonte: PARQUEXPO – Estudo de Enquadramento Estratégico: Frente Ribeirinha de Faro - Relatório Final. Faro, 2009.
- 25.** Caminho-de-ferro junto á Ria Formosa - Faro. Fonte: <http://www.sulinformacao.pt/>
- 26.** A segunda coroa modernista - Faro. Fonte: PARQUEXPO – Estudo de Enquadramento Estratégico: Frente Ribeirinha de Faro - Relatório Final. Faro, 2009.
- 27.** Modelo da expansão urbana de Faro. Fonte: PARQUEXPO – Estudo de Enquadramento Estratégico: Frente Ribeirinha de Faro - Relatório Final. Faro, 2009.
- 28.** Vista aérea de Faro. Fonte: Imagem do autor in Google Maps
- 29.** Vista aérea da Vila Adentro e da linha do caminho-de-ferro - Faro. Fonte: <http://4.bp.blogspot.com/>
- 30.** Atravessamento clandestino junto ao Largo da S. Francisco - Faro. Fonte: Imagem do autor
- 31.** As Frentes Ribeirinhas segundo a ParquExpo (2009). Fonte: PARQUEXPO – Estudo de Enquadramento Estratégico: Frente Ribeirinha de Faro - Relatório Final. Faro, 2009.
- 32.** Frente Ribeirinha Poente. Fonte: PARQUEXPO – Estudo de Enquadramento Estratégico: Frente Ribeirinha de Faro - Relatório Final. Faro, 2009.
- 33.** Parque Ribeirinho em estado de abandono. Fonte: <http://www.sulinformacao.pt/wp-content/uploads/Parque-Ribeirinho-de-Faro.jpg>
- 34.** Parque Ribeirinho em estado de abandono. Fonte: <http://www.sulinformacao.pt/wp-content/uploads/Parque-Ribeirinho-de-Faro-abandonado.jpg>
- 35.** Parque Ribeirinho em estado de abandono. Fonte: <http://www.sulinformacao.pt/wp-content/uploads/Parque-Ribeirinho-de-Faro-2.jpg>
- 36.** Edificado obsoleto junto á estação de comboios. Fonte: Imagem do autor

37. Frente Ribeirinha Nascente. Fonte: PARQUEXPO – Estudo de Enquadramento Estratégico: Frente Ribeirinha de Faro - Relatório Final. Faro, 2009.

38. Salinas desactivadas. Fonte: <http://algarvemeualgarve.blogspot.pt/search/label/Salinas%20de%20Faro%20e%20Cais%20Neves%20Pires>

39. Vista sobre a linha ferroviária e área industrial do Bom João. Fonte: Imagem do Autor

40. Antiga unidade industrial. Fonte: Imagem do autor

41. Depósitos de gás da área industrial do Bom João. Fonte: fotografia do autor

42. Porto Comercial de Faro. Fonte: <http://algarvemeualgarve.blogspot.pt/search/label/Cais%20Novo%20de%20Faro%20e%20Estrada%20do%20Cais%20Comercial>

CAPÍTULO 2

43. Novas centralidades e conectividades. Fonte: Imagem do autor

44. Centralidades na estrutura urbana de Faro. Fonte: Imagem do autor.

45. Efeito barreira da linha ferroviária. Fonte: Imagem do autor.

46. Conectividade entre centralidades ao longo da frente de água. Fonte: Imagem do autor.

47. Conectividade entre centralidades e permeabilidade com a frente de água. Fonte: Imagem do autor.

48. Ilustração da “visão serial”, segundo Gordon Cullen. Fonte: CULLEN, Gordon – Paisagem Urbana. Lisboa: Edições 70, 1983.

49. Mapa do percurso feito na Frente Ribeirinha de Faro. Fonte: Imagem do autor.

50. IMAGEM 1 - Linha ferroviária e a área industrial do Bom João. Fonte: Imagem do autor.

51. IMAGEM 2 - Antiga unidade industrial no Bom João. Fonte: Imagem do autor.

- 52.** IMAGEM 3 - Espaço lagunar da Frente Ribeirinha Nascente. Fonte: Imagem do autor.
- 53.** IMAGEM 4 - Barracas do bairro social da horta da areia. Fonte: Imagem do autor.
- 54.** IMAGEM 5 - Espaço verde do largo de S. Francisco. Fonte: Imagem do autor.
- 55.** IMAGEM 6 - Vedação entre o largo de S. Francisco e a linha ferroviária. Imagem do autor.
- 56.** IMAGEM 7 - Passagem junto á muralha. Fonte: Imagem do autor.
- 57.** IMAGEM 8 - Percurso junto á muralha. Fonte: Imagem do autor.
- 58.** IMAGEM 9 - Espaço verde junto á muralha. Fonte: Imagem do autor.
- 59.** IMAGEM 10 - Equipamentos de apoio aos pescadores. Fonte: Imagem do autor.
- 60.** IMAGEM 11 - Zona de acesso ao cais de embarque. Fonte: Imagem do autor.
- 61.** IMAGEM 12 - Doca de recreio. Fonte: Imagem do autor.
- 62.** IMAGEM 13 - Doca de recreio. Fonte: Imagem do autor.
- 63.** IMAGEM 14 - Passagem de nível junto á doca de recreio. Fonte: Imagem do autor.
- 64.** IMAGEM 15 - Via de acesso á área industrial ribeirinha. Fonte: Imagem do autor.
- 65.** IMAGEM 16 - Estação da ETAR. Fonte: Imagem do autor.
- 66.** IMAGEM 17 - Espaços da estação de comboios de Faro. Fonte: Imagem do autor.
- 67.** IMAGEM 18 - Zona industrial ribeirinha. Fonte: Imagem do autor.
- 68.** IMAGEM 19 - Zona industrial ribeirinha. Fonte: Imagem do autor.
- 69.** IMAGEM 20 - Zona industrial ribeirinha e limites da estação ferroviária. Fonte: Imagem do autor.

- 70.** IMAGEM 21 - Via de acesso á zona industrial ribeirinha. Fonte: Imagem do autor.
- 71.** IMAGEM 22 - Armazéns industriais. Fonte: Imagem do autor.
- 72.** IMAGEM 23 - Via de acesso ao Parque Ribeirinho Poente. Fonte: Imagem do autor.
- 73.** IMAGEM 24 - Salinas desactivadas e acesso requalificado ao parque ribeirinho poente. Imagem do autor.
- 74.** IMAGEM 25 - Espaços requalificados junto à água. Fonte: Imagem do autor.
- 75.** IMAGEM 26 - Ria Formosa e vista sobre Montenegro. Fonte: Imagem do autor.
- 76.** IMAGEM 27 - Ciclo via do Parque Ribeirinho Poente. Fonte: Imagem do autor.
- 77.** IMAGEM 28 - Área do Parque Ribeirinho Poente. Fonte: Imagem do autor.
- 78.** IMAGEM 29 - Espaços do Parque Ribeirinho Poente. Fonte: Imagem do autor.
- 79.** IMAGEM 30 – Percurso Parque Ribeirinho Poente. Fonte: Imagem do autor.
- 80.** IMAGEM 31 - Espaço para receber pequeno equipamento comercial. Imagem do autor.
- 81.** IMAGEM 32 - Antiga unidade industrial. Fonte: Imagem do autor.
- 82.** IMAGEM 33 - Novo auditório aberto. Fonte: Imagem do autor.
- 83.** IMAGEM 34 - Usufruto do Parque Ribeirinho Poente. Fonte: Imagem do autor.
- 84.** Imagem 35 - Usufruto do Parque Ribeirinho Poente. Fonte: Imagem do autor.

CAPITULO 3

- 85. Planta síntese da Estratégia de Intervenção definida pela ParquExpo.** Fonte: PARQUExPO – Estudo de Enquadramento Estratégico: Frente Ribeirinha de Faro - Relatório Final. Faro, 2009.

- 86.** Sistema ferroviário existente. Fonte: PARQUEXPO – Estudo de Enquadramento Estratégico: Frente Ribeirinha de Faro - Relatório Final. Faro, 2009.
- 87.** Implementação do sistema ferroviário ligeiro. Fonte: PARQUEXPO – Estudo de Enquadramento Estratégico: Frente Ribeirinha de Faro - Relatório Final. Faro, 2009.
- 88.** Regeneração área da estação ferroviária. Fonte: PARQUEXPO – Estudo de Enquadramento Estratégico: Frente Ribeirinha de Faro - Relatório Final. Faro, 2009.
- 89.** Reabilitação do Centro Histórico. Fonte: PARQUEXPO – Estudo de Enquadramento Estratégico: Frente Ribeirinha de Faro - Relatório Final. Faro, 2009.
- 90.** Reconversão urbanística da área do Bom João. Fonte: PARQUEXPO – Estudo de Enquadramento Estratégico: Frente Ribeirinha de Faro - Relatório Final. Faro, 2009.
- 91.** Requalificação da área envolvente ao porto de recreio. Fonte: PARQUEXPO – Estudo de Enquadramento Estratégico: Frente Ribeirinha de Faro - Relatório Final. Faro, 2009.
- 92.** Requalificação do Porto Comercial. Fonte: PARQUEXPO – Estudo de Enquadramento Estratégico: Frente Ribeirinha de Faro - Relatório Final. Faro, 2009.
- 93.** Parque Ribeirinho Nascente. Fonte: PARQUEXPO – Estudo de Enquadramento Estratégico: Frente Ribeirinha de Faro - Relatório Final. Faro, 2009.

INTRODUÇÃO

A presente dissertação, realizada no âmbito do Mestrado Integrado em Arquitectura, visa o estudo da Frente Ribeirinha da cidade de Faro, relativamente à relação entre o espaço urbano e a frente de água. Pretende-se, entender como é que se processa em termos de conectividade, a relação entre o espaço público e a frente de água e como é que as pessoas fazem uso desse espaço.

A escolha deste tema surge por diversos motivos, sobretudo de carácter pessoal. Como farense e grande apaixonado pelo mar, surgiu a curiosidade de estudar este tipo de intervenção que, actualmente, representa um grande desafio para a cidade de Faro.

A importância da frente de água no contexto actual da cidade de Faro justifica o estudo da sua requalificação. Como se processa pois, e como se caracteriza a relação entre o espaço público e a frente de água?

Para compreender esta relação há que primeiro apresentar o caso de estudo: a Frente Ribeirinha de Faro. O primeiro capítulo consiste, assim, na contextualização do caso de estudo, onde é feita uma síntese de forma cronológica, apresentando os acontecimentos mais significativos da evolução urbana da cidade e da sua relação com a água.

O segundo capítulo aborda questões referentes aos processos de regeneração de frentes de água, no âmbito das novas centralidades geradas, bem como qual o papel do espaço público como elemento conector, no contexto de Faro actual, e na análise das condições da qualidade do espaço público e caracterização morfológica da frente de água, onde se pretende, essencialmente, que a análise seja baseada na percepção visual das condições da qualidade do espaço público através de um processo de observação directa no local, segundo a metodologia de visão serial, proposta por Gordon Cullen, porque apenas desta forma é possível uma completa apreensão das qualidades do espaço público, dentro dos pressupostos que nos propomos a estudar.

No terceiro capítulo é feito um enquadramento ao Programa POLIS, apresentando as suas vertentes, objectivos e orientações estratégicas, desenvolvidas a nível nacional, no sentido da requalificação e valorização da orla costeira. Com base nas orientações estratégicas gerais, surge assim a ParquExpo como responsável pela definição e gestão de estratégias de intervenção em várias cidades de Portugal. Neste contexto, é feita uma análise do documento base para esta investigação, o Estudo de Enquadramento Estratégico para a

Frente Ribeirinha de Faro, elaborado pela ParquExpo em 2009, relativamente à estratégia, objectivos e projectos estruturantes, de onde absorvemos grande parte dos dados que nos permitem estudar e compreender, nos parâmetros propostos, a regeneração da Frente Ribeirinha de Faro.

Ao longo dos tempos as frentes de água funcionaram como um importante ponto de relações comerciais entre cidades assim como um elemento definidor da forma e imagem da identidade e da cultura de cada cidade. As frentes de água são espaços que representam um grande potencial relativamente à capacidade de renovação e dinamização das cidades, assim como para a regeneração económica e social, contando ainda com a mais-valia da presença da água na paisagem.

Na linha de Rita Ochoa (2011), são zonas que estiveram ocupadas por indústrias portuárias durante muitos anos e que com o abandono destas actividades se viram “esvaziadas” dessas indústrias dando origem a vazios urbanos, desqualificados e sem função, criando uma ruptura na relação entre as cidades e a água. Estes “vazios” no tecido urbano surgem como uma oportunidade de desenvolver processos de reabilitação e regeneração urbana, em estreita relação com a água, onde devem existir equipamentos necessários à cidade, definir novas centralidades, novos usos e funções adequadas aos tempos de hoje, mantendo o seu valor patrimonial e a identidade do local e da cidade, onde o espaço público e a mobilidade podem funcionar como elementos articuladores restabelecendo ligações perdidas, numa perspectiva de contemporaneidade.

No caso de estudo, a frente ribeirinha da cidade de Faro, que se estende longitudinalmente ao longo de 6km, verifica-se que a ruptura da relação entre a cidade e a água não é um resultado exclusivo do abandono industrial, mas também, da presença da linha ferroviária que circula ao longo da frente de água actuando como limite e privando o usufruto deste espaço. Esta cicatriz no tecido urbano gera problemas de articulação entre as duas realidades, cidade e frente de água, e o consequente abandono de espaços que se encontram desqualificados e sem uso, aliado à falta de equipamentos públicos e espaços verdes junto à frente de água.

É este o ponto de partida que conduz ao objecto de estudo: a ARTICULAÇÃO entre a CIDADE e a sua FRENTE DE ÁGUA, a partir da observação directa do local e da análise do estudo elaborado pela ParquExpo em 2009.

OBJECTIVOS E METODOLOGIA

Este trabalho tem como principal objectivo analisar e avaliar como o espaço público e a frente de água se relacionam, nomeadamente, entender como é que essa relação se processa em termos de conectividade e como é que as pessoas fazem uso desse espaço. A isto prende-se uma análise do contexto de Faro actual e posterior confronto com o Estudo de Enquadramento Estratégico para a Frente Ribeirinha de Faro, elaborado pela ParquExpo em 2009, para entender o que mudou entretanto e perceber de que modo o plano de 2009 faz hoje sentido ou não.

Neste contexto, pretende-se:

- Identificar a existência ou não de factores de ruptura na relação entre o espaço urbano e da frente de água, através da metodologia de visão serial proposta por Gordon Cullen;
- Compreender qual o papel do espaço público entre a cidade e a frente de água e as novas centralidades propostas pelo estudo da ParquExpo;
- Aferir se a linha ferroviária é o principal problema de ruptura da relação, conforme enunciado pela ParquExpo, ou é também a desqualificação do espaço publico;
- Analisar o Estudo de Enquadramento Estratégico, proposto pela ParquExpo, relativamente à estratégia de intervenção, objectivos e projectos estruturantes definidos para a frente ribeirinha de Faro;
- Confrontar o plano proposto pela ParquExpo em 2009 e suas soluções apresentadas, para a articulação da cidade com a frente de água, com o contexto actual de Faro;

Relativamente à metodologia deste trabalho, o estudo da relação entre a cidade e a sua frente de água deve ser entendido com base num contexto evolutivo dos diferentes acontecimentos que tiveram lugar ao longo do tempo, tendo por isso um carácter histórico na reflexão da importância da frente de água para o meio urbano. Num processo de investigação bibliográfica pretende-se fazer uma análise histórica sobre a origem e desenvolvimento da cidade de Faro relativamente à sua frente de água. Para este trabalho foi necessário proceder à recolha e análise de fontes documentais, nomeadamente, textos, cartografia, desenhos e elementos gráficos relativos ao caso de estudo.

Na sequência da investigação, procedeu-se à delimitação da área de estudo de acordo com o documento urbanístico em análise, o Estudo de Enquadramento Estratégico para a Frente Ribeirinha de Faro, desenvolvido pela ParquExpo. Com a análise deste instrumento, procurou-se compreender as soluções apresentadas, objectivos e parâmetros de acção no âmbito da articulação da cidade com a frente de água. Quanto ao estudo do espaço público e suas conectividades, depois de identificados os elementos de ruptura da relação entre a cidade e a frente de água, era necessário ir ao local. Como principal opção metodológica, segundo o método de visão serial proposto por Gordon Cullen, é adoptado o processo de observação directa do território e levantamento fotográfico ao longo da frente de água, porque apenas desta forma é possível uma apreensão das qualidades do espaço público, dentro dos pressupostos que nos propomos a estudar para chegarmos a uma conclusão.

ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

A dissertação encontra-se organizada em três partes, antecedidas de uma introdução e seguidas de uma conclusão e bibliografia.

1| O primeiro capítulo faz a apresentação e contextualização do caso de estudo, da origem até aos dias de hoje da cidade de Faro, identificando as principais causas que levaram à ruptura da relação entre esta e a sua frente de água.

2| O segundo capítulo abrange questões referentes aos processos de regeneração urbana de frentes de água, no âmbito das novas centralidades geradas, e qual o papel do espaço público em termos de conectividade e de articulação entre estes novos espaços, no contexto da cidade Faro.

3| O terceiro capítulo faz um breve enquadramento ao Programa Polis, explicita as principais vertentes e objectivos, no âmbito das orientações estratégicas para a requalificação urbana e valorização ambiental das cidades portuguesas, conforme proposto pela resolução do conselho de ministros nº26/2000 de 15 de Maio. Posteriormente faz uma análise ao Estudo de Enquadramento Estratégico, elaborado pela ParquExpo em 2009, relativamente à estratégia de intervenção, objectivos e planos estruturantes como soluções para a regeneração da frente de água de Faro.

4| Por último, na conclusão é feito um resumo crítico sobre o contexto actual, onde são abordados todos os elementos estudados e referidos ao longo desta dissertação, incidindo, particularmente, na resposta aos objectivos propostos, os quais estiveram na origem da escolha do tema da dissertação.

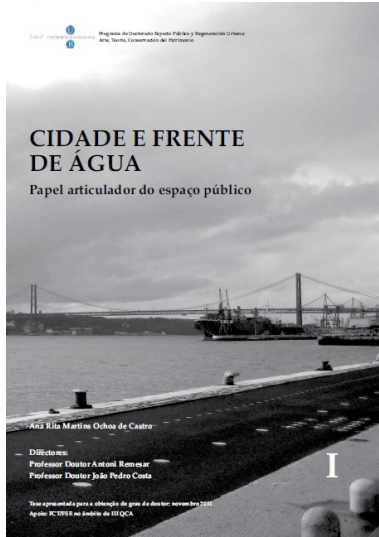


Figura 1 - Cidade e Frente de água, Papel Articulador do Espaço Público

ESTADO DA ARTE

A bibliografia consultada considerou duas questões principais: frentes de água e o espaço público. Frentes de água e espaço público são palavras-chave que proporcionam uma importante quantidade de produção bibliográfica e documental que debate as intervenções realizadas neste espaço urbano, os sucessos e os fracassos, os novos planos, os impactos sociais e urbanos que daí advêm, e a participação do Estado e de entidades privadas, e seus interesses. Registo aqui algumas das obras de referência consultadas para esta dissertação, abordando em especial temas sobre a regeneração de frentes de água, a caracterização do espaço público e alguns métodos de análise.

OCHOA, Rita – Cidade e Frente de Água, Papel Articulador do Espaço Público, 2011.

Tese de doutoramento que estuda a relação entre a cidade e a frente de água, com Lisboa como caso de estudo, através das estruturas urbanas de articulação com a frente de água, onde se procura descrever quais as características e propriedades do espaço público como elemento articulador desta relação. Esta obra representa uma mais valia quer na compreensão desta complexa relação entre cidade e frente de água, quer pela opção metodológica optada, de observação directa do território, também adoptada na presente dissertação, pois acreditamos que apenas desta forma é possível compreender as qualidades do espaço público.



Figura 2 - Relatório final do estudo de enquadramento estratégico da Frente Ribeirinha de Faro

PARQUEXPO – Frente Ribeirinha de Faro: Estudo de Enquadramento Estratégico, Relatório Final, 2009.

No Estudo de Enquadramento Estratégico para a Frente Ribeirinha de Faro, desenvolvido pela ParqueXpo em 2009, definindo as

orientações estratégicas, objectivos e projectos estruturantes para a regeneração da frente de água, são apresentadas estratégias para as diversas componentes como a mobilidade, reabilitação urbana, equipamentos públicos, estrutura verde e turismo. No contexto desta dissertação, este relatório é usado como objecto de estudo para melhor compreender quais as soluções definidas para dinamizar a articulação da relação entre a cidade e a frente de água.

COELHO, Carlos Dias; COSTA, João Pedro – A Renovação Urbana de Frentes de Água: Infraestrutura, Espaço Público e Estratégia de Cidade como dimensões urbanísticas de um território pós-industrial, 2006.

Esta obra é um contributo para entender as várias renovações de frentes de água que têm vindo a acontecer no território e o leque de intervenções estratégicas que existe ao nível de planeamento urbano para estas áreas pós-industriais sensíveis e expectantes que são agora devolvidas á cidade através da sua reestruturação e integração no tecido urbano das cidades.

BRANDÃO, Pedro – O Chão da Cidade, 2002.

Pedro Brandão chama a atenção para a importância de um bom desenho de espaço público e para a vivência desse espaço que deve ser valorizado. Este guia propõe um método de avaliação do espaço público e enumera critérios e parâmetros que devem ser considerados na elaboração de projectos de espaço público, tais como, identidade, segurança, acessibilidade, sustentabilidade, apresentando também algumas recomendações para uma boa estrutura urbana.

A Renovação Urbana de Frentes de Água:
Infraestrutura, espaço público e estratégia de cidade como
dimensões urbanísticas de um território pos-industrial

Carlos Dias Coelho,
Arquitecto, Professor Auxiliar da FA.U.T.L.
dcoelho@fa.ufl.pt
João Pedro Costa,
Assistente da FA.U.T.L.
jpc@fa.ufl.pt

Figura 3 - A Renovação Urbana de Frentes de Água

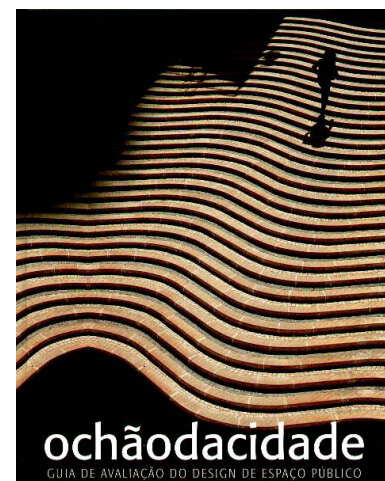


Figura 4 - Livro O Chão da Cidade, de Pedro Brandão

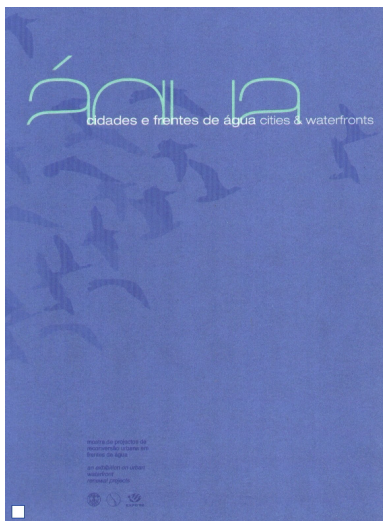


Figura 5 - Livro Cidade e Frentes de Água, de Nuno Portas

PORTAS, Nuno - Cidades e Frentes de Água, 1998.

Relatório coordenado por Nuno Portas para a exposição Cidades e Frentes de Água, apresentada na Gare Marítima de Alcântara em 1998, que aborda diversos casos de estudo internacionais de cidades portuárias que realizaram projectos inovadores de regeneração urbana das suas frentes de água.

CULLEN, Gordon – Paisagem Urbana, 1983.

O conceito de paisagem urbana de Gordon Cullen (1983), por sua simplicidade e objectividade, constitui uma obra de referência como instrumento de avaliação e compreensão do espaço urbano. Cullen baseia a sua análise numa perspectiva local do utilizador, a visão serial, atribuindo uma ênfase à vivência através da pedonalidade e sequencialidade do espaço urbano, identificando e caracterizando percursos urbanos através de elementos morfológicos de referência, quer sejam urbanísticos, arquitectónicos ou naturais. No entanto, a visão serial como instrumento de análise baseado no sentido da visão, não estimula a captura de certos ambientes paisagísticos como sons, vibrações, odores e tacto.

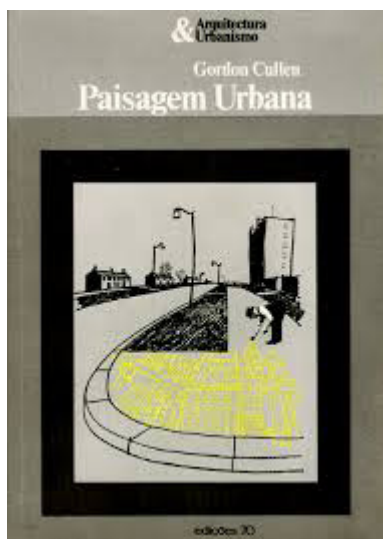


Figura 6 - Livro Paisagem Urbana, de Gordon Cullen

“(...) people like to be near the water, to visit, to have a meal, to buy an apartment, to go for a sail, to watch other people (...)”

(Hoyle, 1996: p.152)

CAPÍTULO 1 | FARO - UMA CIDADE DE ÁGUA

Ao abordarmos o tema em estudo, REGENERAÇÃO DA FRENTE RIBEIRINHA DE FARO, não podemos deixar de considerar importante iniciar por um ponto dedicado a uma breve contextualização histórica do núcleo urbano, desde a sua génese, primeiros assentamentos, até um passado mais recente, *“identificando os lugares e os espaços a partir dos quais, ou em torno dos quais a vida da cidade germinou. As características morfológicas do local de implantação de qualquer núcleo urbano e a relação deste com o território envolvente são relevantes para o entendimento da sua génese, bem como do seu desenvolvimento”* (Rodrigues, 2010: p. 6) no passado, presente e futuro.

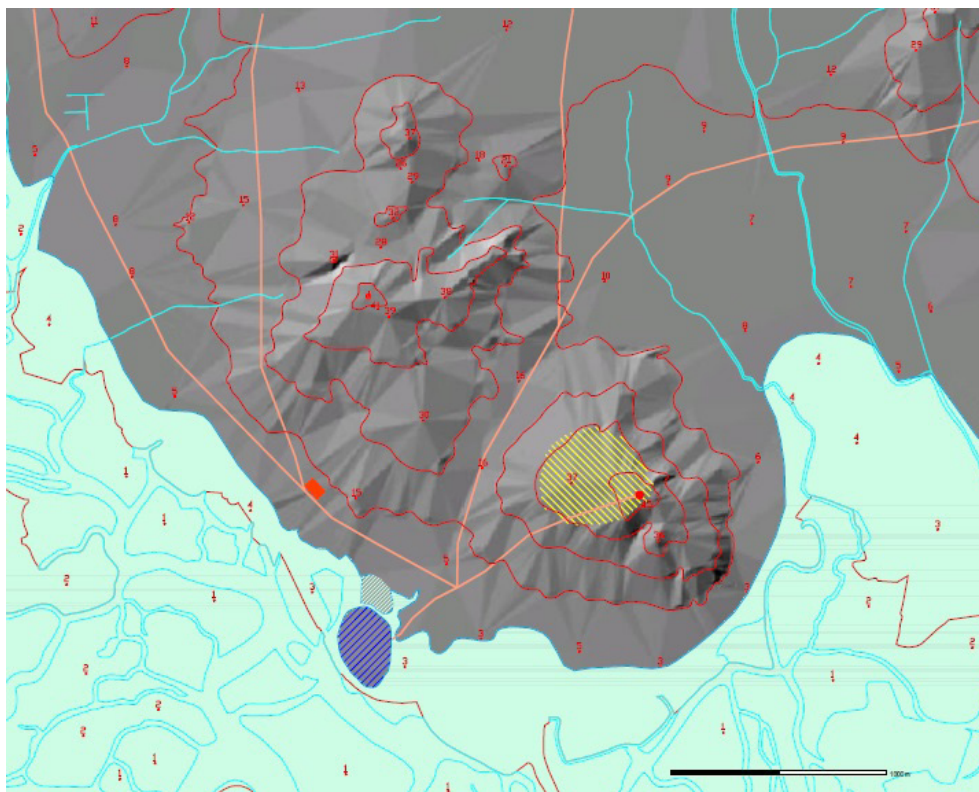


Figura 7 - Laguna e o assentamento pré-romano.

A geomorfologia dos terrenos onde se encontra implantada a cidade de Faro é um elemento relevante no desenvolvimento da estrutura urbana. *“Faro, nos tempos primórdios, caracterizava-se por ser uma pequena ilha separada da costa (Vila Adentro) por uma ribeira que aí se bifurcava, por uma zona mais baixa e alagadiça (actual zona da baixa) e por uma segunda zona, mais alta, a norte destas duas”* (ParquExpo, 2009: p.28). Esta morfologia ainda hoje é reconhecível na estrutura urbana actual.

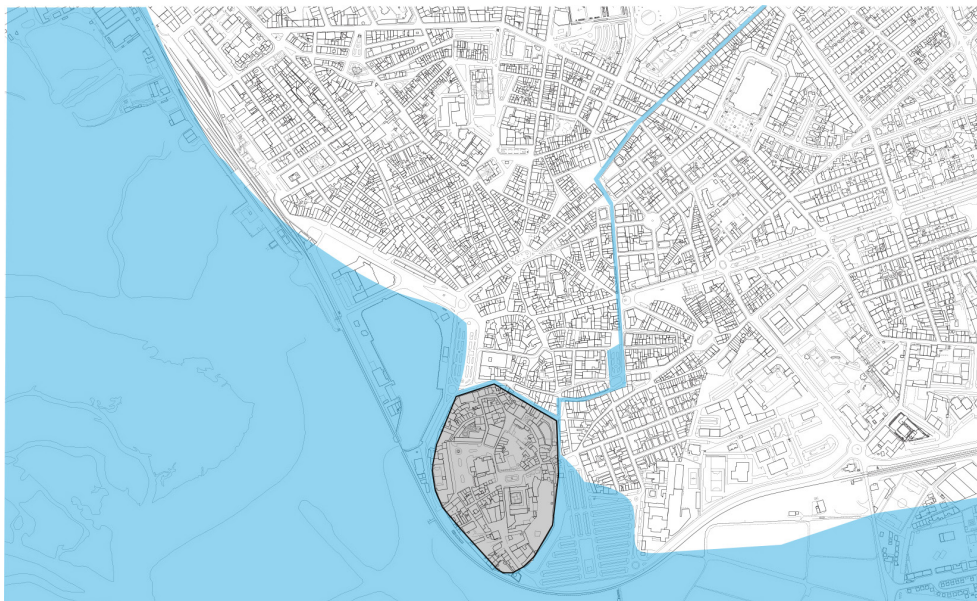


Figura 8 - Antiga península da origem do núcleo de Faro

Segundo a mesma fonte, face a estas características físicas, a evolução urbana da cidade de Faro deu-se de forma radial, tendo como centro o núcleo urbano da Vila Adentro e, como marca do primeiro raio de expansão, a cerca seiscentista. O segundo raio de expansão corresponde à primeira coroa modernista que se desenvolve para além das actuais ruas Aboim Ascensão, General Teófilo de Trindade, Dr. Cândido Guerreiro e Dr. José de Matos. O terceiro raio desenvolve-se pela segunda coroa modernista que corresponde às áreas para além das avenidas Calouste Gulbenkian e Dr. Júlio Almeida Carrapato, a partir da qual se mantém o crescimento da cidade actual.

Os vários momentos de formação da cidade, para além das características físicas referidas, são influenciados por factores culturais, sociais e económicos e pela relação com a sua frente de água ao longo dos tempos.



Figura 9 - Evolução urbana da cidade de Faro. PARQUExPO, 2009.

1.1 | CONTEXTO HISTÓRICO DA EVOLUÇÃO URBANA

Da origem do núcleo primitivo: cidade e território

Não podemos abordar a zona de implantação da génese de Faro sem considerarmos o todo da região algarvia. Segundo Orlando Ribeiro (1987) o algarve divide-se, pela constituição geológica numa série de faixas paralelas: a serra, o barrocal e o litoral.



Figura 10 - Mapa do Reino do Algarve do Séc. XVIII

Se por um lado, a serra originava fraca acessibilidade e atravessamento difícil, contribuindo para o isolamento da região durante séculos, por outro lado o litoral, *“favoreceu o contacto, desde muito cedo, com o mundo mediterrâneo, no qual o Algarve sempre se incluiu. Não só as características orográficas da região contribuíram para a natural inclusão desta no mundo mediterrâneo, como as características hidrográficas foram propícias ao acolhimento e à fixação de povos navegadores que impelidos por motivos comerciais ousavam ir mais além. Os vestígios dessas ocupações salientam tais características, como a implantação dos núcleos a verificar-se em zonas privilegiadas de defesa e vigia, de cota elevada e relativamente próximas a cursos de água navegáveis para o interior e ao longo da faixa litoral”*. (Rodrigues, 2010: p.8)

Segundo José Neves (1967), o núcleo urbano de Faro desenvolve-se em quatro fragmentos geológicos e esta fragmentação é resultante de uma erosão activa provocada pelos cursos de água e protegida por uma extensa formação lagunar, separada do oceano, por uma restinga de 55km entre Quarteira e Cacela.

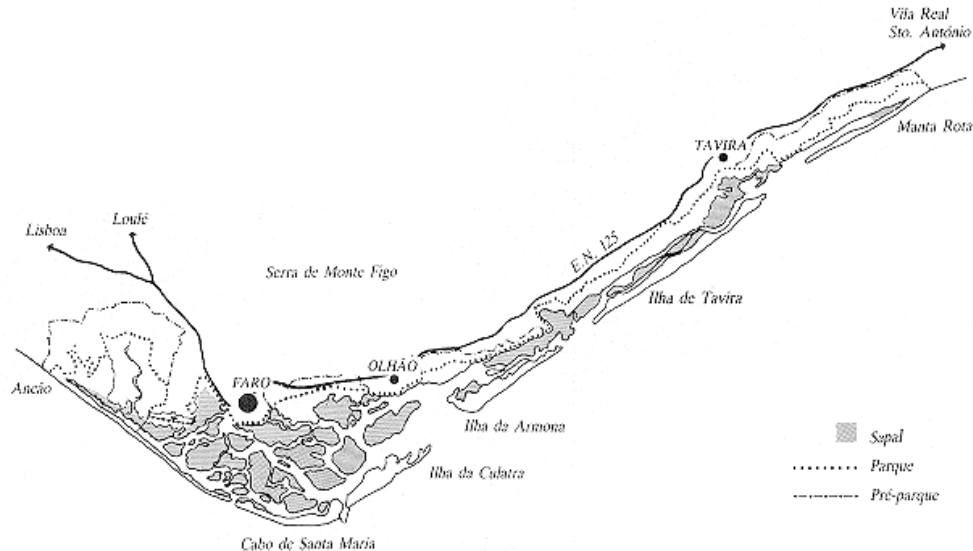


Figura 11 - Parque Natural da Ria Formosa

Da antiguidade: Vila Adentro (Séc. VIII a.C.)

“A cidade de Faro esteve desde sempre ligada à ria, (...) pelas suas águas chegaram sucessivos povos: Tartessos, Fenícios, Gregos, Celtas, Cartagineses, Romanos, Visigodos, Bizantinos, Árabes, Normandos, (...)” (Lameira, 1999: p.7).

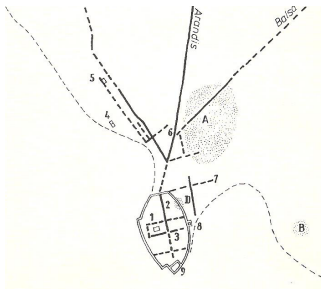


Figura 12 - Vila Adentro, Séc. VIII a.C. | Figura 13 - Faro no período Romano | Figura 14 - Faro no período Árabe

Foram precisos cerca de vinte e quatro séculos para a cidade de Faro definir o traçado do seu perfil histórico, tal como o conhecemos hoje. Segundo o mesmo autor, começou como um entreposto comercial por altura do séc. VIII a.C. e foi terra de diversificadas civilizações até consolidar o núcleo urbano fortificado a que hoje designamos por Vila Adentro, onde ainda são visíveis algumas destas presenças. (Lameira, 1999)

Ossónoba, como era conhecida durante o domínio romano, torna-se numa cidade importante definida pelo traçado de dois eixos viários principais orientados a N-S e E-O, e segundo Vasco Mantas, in Francisco Lameira (1999), existiam dois núcleos urbanos principais: um no espaço ocupado do Largo da Sé e outro ao longo da praia, a noroeste; a ligação entre estes núcleos seria entre a Praça de Ferreira Almeida e a rua da Misericórdia. O fórum de Ossónoba estava situado no Largo da Sé e a necrópole no actual Bairro Letes. Durante este período foi um activo porto de mar e vivia do comércio que por este passava, assim como os produtos mineiros, oriundos do interior. (Lameira, 1999)

Segundo Francisco Lameira (1999), O domínio árabe, a partir de 711, dura um pouco mais de cinco séculos até à reconquista cristã em 1249 por D. Afonso III. A cidade islâmica de estrutura urbana densificada é constituída por dois pólos principais: a Alcáçova e a Medina. Em Faro, estes pólos estão numa só área, delimitada por muralhas (a actual Vila Adentro). (Lameira, 1999)

Da presença árabe em Faro sobrevivem significativos vestígios, como as duas portas da cidade. *“A alcáçova tinha duas portas para o exterior, a Porta do Mar no meio de duas torres e a porta do Socorro”*. (Lameira, 1999: p.22)

Faro, enquanto cidade da idade média, pode-se descrever segundo Fernando Goitia quando diz que *“A cidade da Idade Média, tal como existiu no séc. XII, era uma comuna comercial e industrial que habitava dentro de um recinto fortificado, gozando de uma lei, de uma administração e de uma jurisprudência excepcionais que faziam dela uma pessoa colectiva privilegiada”*. (Goitia, 1982: p.88).

Com o domínio cristão *“a zona intramuros, conhecida por Vila Adentro, manteve a sua importância urbanística, registando-se contudo o aparecimento de dois novos bairros extramuros, a Mouraria e a Ribeira.”* (Lameira, 1999: p. 27-28), na zona a que hoje corresponde a Baixa de Faro cuja evolução e o denso desenho urbano reflecte a presença destas diferentes culturas.



Figura 15 - . O Arco do Repouso - Faro.



Figura 16 - Uma das entradas da cidade do período árabe - Faro

Do período moderno: de vila a cidade e a cerca seiscentista (Séc. XVII)

Segundo Francisco Lameira (1999), em finais do séc. XV dá-se uma reconversão do espaço público, as praças de venda mudaram-se das Alcaçarias para a Ribeira, cuja praça se chamará de Praça da Rainha, tornando-se no centro aglutinador da vida urbana. *“Dentro da cidade está uma praça e terreiro, ao longo do rio, que é o principal dela, muito aprazível, e onde todos vão passear a cavalo.”* (Magalhães, Guerreiro, 1983: p.163).



Figura 17 -. A Cerca Seiscentista | Figura 18 - A antiga Praça da Rainha | Figura 19- Jardim D. Francisco Gomes, antiga Praça da Rainha

Valdemar Coutinho (1999) refere que, no séc. XVI, Faro já era um centro urbano de relevo, ganhando cada vez mais importância no campo administrativo e comercial, verificando-se um período de grande expansão urbana e de edificação de importantes construções religiosas que se assumem como marcos urbanísticos interligados por importantes eixos viários.

Em 1540 foi elevado à categoria de cidade e tornou-se em 1577 a sede do bispado do Algarve. Segundo Francisco Lameira (1999), em 1596 o saque e o incêndio provocado pelas tropas inglesas do conde de Essex danificaram muralhas e igrejas, provocando grandes danos patrimoniais e materiais na cidade.

Na sequência da restauração, *“no séc. XVII, houve necessidade de reforçar a defesa da cidade, construindo uma segunda muralha...”* (Coutinho, 1999: p.266), que protegesse a cidade de eventual invasão espanhola, a Cerca Seiscentista em 1660, que definiu os novos limites da cidade até à primeira metade do séc. XIX.



Figura 20 -O Paço Episcopal no Largo da Sé - Faro.

O terramoto de 1755 provoca danos em Faro. Segundo Francisco Lameira (1999), o património eclesiástico, as muralhas, o castelo e outros edifícios foram destruídos. Figura fundamental na reconstrução da cidade foi D. Francisco Gomes do Avelar, bispo da diocese algarvia: o Paço Episcopal, o Arco da Vila, a Igreja e Hospital da Misericórdia, o Convento de S. Francisco, a Ermida de S. Luís, entre outros. *“A centralidade, entretanto “descentralizada”, fora por fim restituída à baixa da cidade por D. Francisco Gomes do Avelar na transição para o século XIX”*. (Rodrigues, 2010: p.26).

Durante o séc. XIX, Faro manteve-se dentro dos limites da cerca Seiscentista, deixando de ser este o limite da cidade nas últimas duas décadas deste século. *“Hoje sobrevivem alguns vestígios do sistema defensivo seiscentista, (...) os mais relevantes estão na horta do Ferragial, no troço que ligava a cerca do antigo Convento de S. Francisco às imediações da Ermida de Nossa Senhora do Pé da Cruz”*. (Lameira, 1999: p.94).



Figura 21 -. O Arco da Vila - Faro.



Figura 22 -. Igreja da Santa Casa da Misericórdia - Faro.

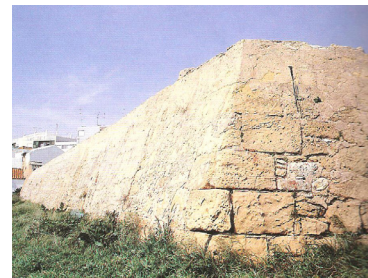


Figura 23 -. Vestígios da Cerca Seiscentista - Faro.

Da primeira coroa modernista: Estrada da circunvalação: (Séc. XIX)

De acordo com o Estudo de Enquadramento Estratégico, desenvolvido pela ParquExpo (2009), a segunda metade do séc. XIX marcou um período de viragem na evolução de Faro, perante a necessidade de adaptação da cidade aos novos meios de transporte, automóvel e caminho-de-ferro, e ao desenvolvimento das indústrias. Deste período destacam-se os seguintes projectos:



Figura 24 - A primeira coroa modernista | Figura 25 - Caminho-de-ferro junto á Ria Formosa - Faro.

- “a) Demolição de grande parte da cerca seiscentista, que se encontrava em ruínas desde o terramoto de 1755;*
- b) Construção da estrada de Circunvalação, primeira circular da cidade, que vem incrementar o crescimento futuro da cidade baseado na expansão em coroas;*
- c) Construção do caminho-de-ferro, em 1880, ao longo da frente ribeirinha da cidade onde se foram instalando algumas indústrias;*
- d) Demolição de parte do castelo, zona nascente da Vila Adentro, para a criação do arruamento Rua do Castelo de forma a facilitar o acesso a uma série de indústrias que aí se localizavam (junto ao largo de S. Francisco).” (ParquExpo, 2009: p30)*

Da segunda coroa modernista: segunda circunvalação (Séc. XX)

Segundo o Estudo de Enquadramento Estratégico (ParquExpo, 2009), com a demolição da cerca seiscentista a cidade começou a expandir-se com uma nova fluidez, seguindo o traçado dos eixos viários pré-existentes, consolidando-se em bairros que adoptam quadriculas modernistas e cujo esplendor se reflecte no traçado do bairro da Avenida 5 de Outubro que culmina no liceu de Faro.



Figura 26 - A segunda coroa modernista

Em 1980 é construída a segunda circunvalação. *“Esta nova avenida vem permitir a criação de uma nova cintura de distribuição viária na cidade e um espaço para o desenvolvimento de Faro contemporâneo”* (ParquExpo, 2009: p.31). A cidade continua a crescer de acordo com o seu processo histórico. É em redor dos principais eixos viários de acesso ao centro urbano que se verifica o avanço do edificado em quarteirões, uns mais regrados do que outros, numa espécie de dispersão da densidade do núcleo edificado.

De salientar ainda o aparecimento do Aeroporto de Faro em 1965, na zona do Montenegro, infra-estrutura de imensa importância não só para a cidade como para toda a Região Sul do país e grande motor do desenvolvimento da economia regional. *“Em termos urbanísticos, o aeroporto, impulsionou o crescimento do núcleo populacional de Montenegro / Gambelas que, actualmente, se assume como um aglomerado de significativa dimensão.”* (ParquExpo, 2009: p.31).

Da área de expansão: terceira e quarta circunvalação (Séc. XXI)

“A cidade de Faro encontra-se numa fase de franco desenvolvimento, expansão e consolidação urbanística”. (ParquExpo, 2009: p.32)



Figura 27 - Modelo da expansão urbana de Faro

Ainda, segundo o Estudo de Enquadramento Estratégico, realizado pela ParquExpo (2009), em termos de expansão futura do núcleo urbano de Faro, este parece desenhar-se de acordo com o mesmo modelo em coroa, denotando-se o surgimento de uma terceira circunvalação seguindo o traçado da Nova Estrada do Porto Comercial e da Avenida 25 de Abril, com ligação à zona do Montenegro, e continuação até ao aeroporto de Faro.

Com a conclusão da segunda fase da variante à actual EN 125, surge a quarta estrada de Circunvalação de Faro, com ligação directa ao aeroporto, que permite uma redução considerável do tráfego de atravessamento na Avenida Calouste Gulbenkian e a transformação desta avenida numa via mais urbana, com perfis mais “amigos” do peão e da mobilidade sustentável.

Segundo a mesma fonte, (ParquExpo, 2009), encontra-se em desenvolvimento um estudo de viabilidade para inclusão de um Metro de Superfície, na estrutura urbana da cidade, que efectue a ligação entre Faro, Loulé e Olhão e a interligação do centro de Faro com os equipamentos e infra estruturas existentes e a criar (aeroporto, parque das cidades, pólos universitários da Penha e de Gambelas). Este sistema irá transformar por completo o modo de viver e de mobilidade das pessoas na cidade, com condições de acessibilidades ao centro mais rápidas e confortáveis.

Tendo em conta que a cidade de Faro se encontra envolvida pelos terrenos mais férteis da região (Reserva Agrícola Nacional) a continuidade deste modelo de expansão em coroa está limitado.

1.2 | RELAÇÃO ENTRE A CIDADE E A FRENTE DE ÁGUA

“A relação das cidades com a água constitui um tema recorrente na história do urbanismo e da arquitectura. Outra coisa não seria de esperar, tratando-se de um recurso indispensável à sobrevivência humana, e por isso, à da própria cidade.” (Portas, 1998: p.6)

Segundo Rita Ochoa (2007), a relação da cidade com a água é visível no seu espaço público, este constitui um lugar de encontros entre estas duas realidades. Para além de ser influenciado por factores externos (históricos, económicos, sociais) comuns a várias cidades, é também por condições específicas que definem a sua identidade própria.

Neste ponto é feita uma análise da relação entre a cidade de Faro e a sua frente de água, a frente ribeirinha, que se estende por cerca de 6 km. Esta área é limitada, a norte, pela linha de caminho-de-ferro, e, a sul, pela extensa laguna da Ria Formosa, dois elementos de referência neste território.



Figura 28 - Vista aérea de Faro in Google.

Trata-se de um espaço expectante da cidade de Faro, que com o abandono e a perda da importância das actividades económicas que antes predominavam, entrou em decadência, caracterizando-se hoje como uma zona desqualificada, desprezada, com edificado obsoleto e sem uma vivência definida.

A linha do caminho-de-ferro, para além da sua referência visual e simbólica, constitui-se como uma barreira física que condiciona a aproximação da frente urbana ao espaço lagunar sendo, talvez, o grande responsável pela ruptura da relação funcional cidade - frente de água.

De facto, a acessibilidade rodoviária e pedonal da cidade à sua frente ribeirinha é limitada. Em termos viários, existem, a nascente, duas passagens na área industrial do Bom João, uma de nível, na rua da PSP, e uma em viaduto que dá acesso ao porto comercial. A ponte, a ligação é garantida por uma única passagem de nível junto à rotunda da EN 125 com a Av. Calouste Gulbenkian, dando acesso a uma estrada secundária, que se desenvolve paralelamente à linha de caminho-de-ferro, que permite o acesso a alguns armazéns existentes, apresentando reduzida capacidade de escoamento.

Em termos pedonais, a transposição da linha de caminho-de-ferro é assegurada por duas passagens de nível, uma, junto ao cais da Porta Nova e outra, junto à capitania do Porto de Faro, ambas localizadas no centro da cidade, junto ao actual porto de recreio. Apesar da existência destas passagens verifica-se que, mesmo em zonas vedadas, o atravessamento da linha é efectuado de forma clandestina (não existem, em toda a área de estudo, passagens superiores). O caso do apeadeiro do Bom João é um caso paradigmático desta situação, verificando-se a existência de um atravessamento pedonal, de carácter informal, que não apresenta as mínimas condições de segurança e que é utilizado, maioritariamente, para acesso do apeadeiro à área industrial do Bom João.



Figura 29 - .Vista aérea da Vila Adentro e da linha do caminho-de-ferro | Figura 30 - Atravessamento clandestino junto ao Largo da S. Francisco. Faro.

Segundo o Estudo realizado pela ParquExpo (2009), a Ria Formosa, elemento visual indissociável da cidade de Faro que, para além da sua valia económica (actividades tradicionais e turismo) e ambiental (parque natural), contém várias infra-estruturas portuárias que pontuam este território. Para além do porto comercial, instalado no aterro em frente à área industrial do Bom João, e do porto de recreio, fronteiro ao centro de Faro, existem infra-estruturas de apoio à náutica de recreio (armazéns, estaleiro), às actividades piscatórias (cais de pesca e aprestos) e às actividades de lazer e transporte (pequenos cais para as embarcações que estabelecem a ligação às ilhas barreira e que asseguram os percursos turísticos pela Ria Formosa). Estas infra-estruturas, juntamente com outras embarcações fundeadas em toda a zona lagunar, imprimem uma certa singularidade à paisagem urbana de Faro.

A área envolvente à zona em estudo, a norte da linha de caminho-de-ferro, caracteriza-se por ser uma frente urbana consolidada. Junto ao porto de recreio, zona central, localiza-se o espaço histórico da cidade de Faro, que apresenta elevado valor patrimonial e histórico, sendo perceptível o processo de expansão da cidade em coroas, através das características do edificado, à medida que nos aproximamos das extremidades, nascente e poente.

Segundo a ParquExpo (2009) a área de estudo caracteriza-se, assim, por uma notável diversidade, permitindo identificar duas frentes ribeirinhas diferenciadas – a Frente Ribeirinha Poente e a Frente Ribeirinha Nascente - onde se incluem vários núcleos com características e funções claramente distintas.

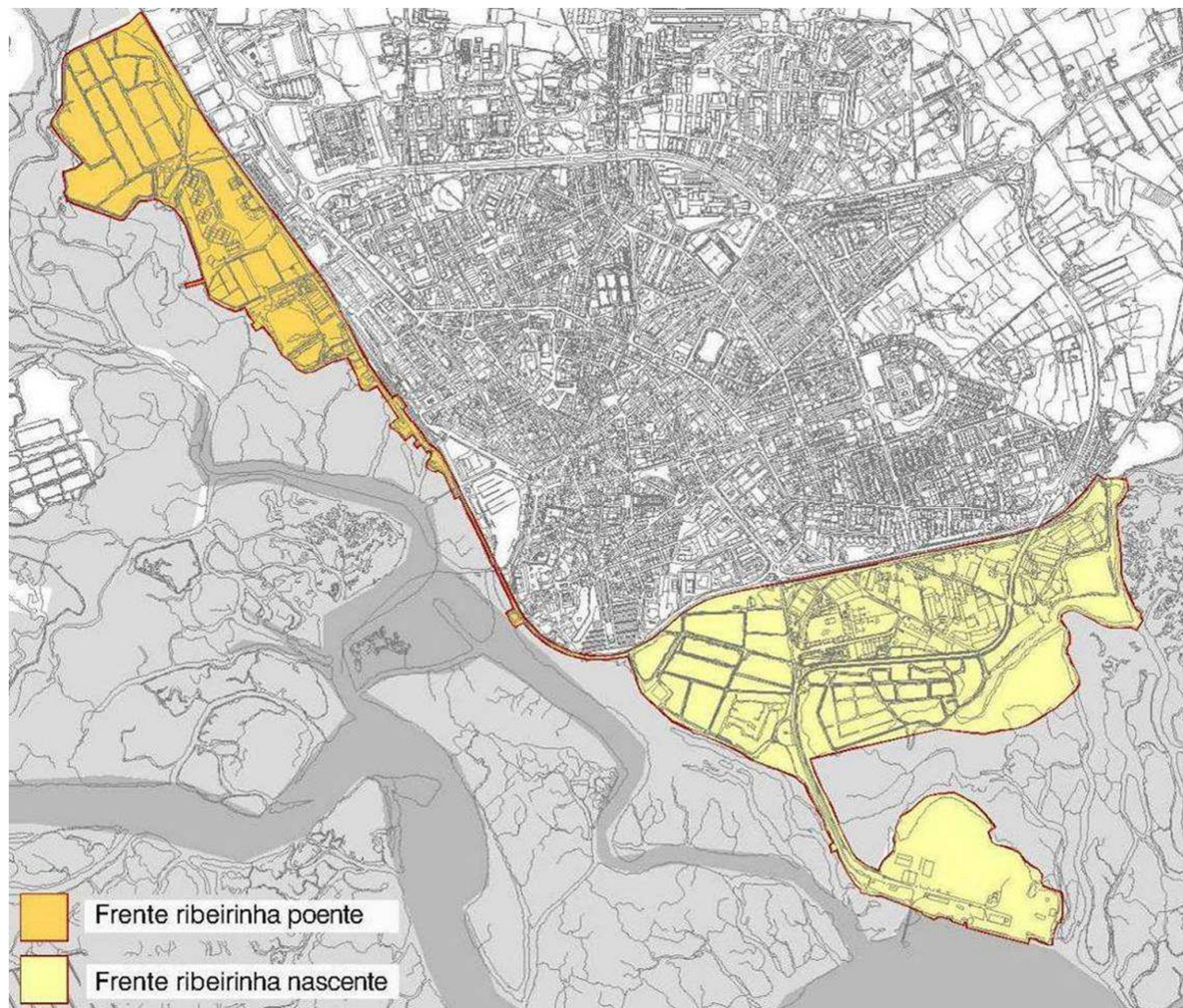


Figura 31 - As Frentes Ribeirinhas segundo a ParquExpo. (PARQUExPO, 2009: p.50)

Frente Ribeirinha Poente

Este núcleo, limitado pela laguna, a sul, e pela linha de caminho-de-ferro, a norte, desenvolve-se desde a área de salinas junto ao Teatro Municipal até ao largo de S. Francisco, correspondendo à faixa ribeirinha adjacente ao tecido urbano consolidado.

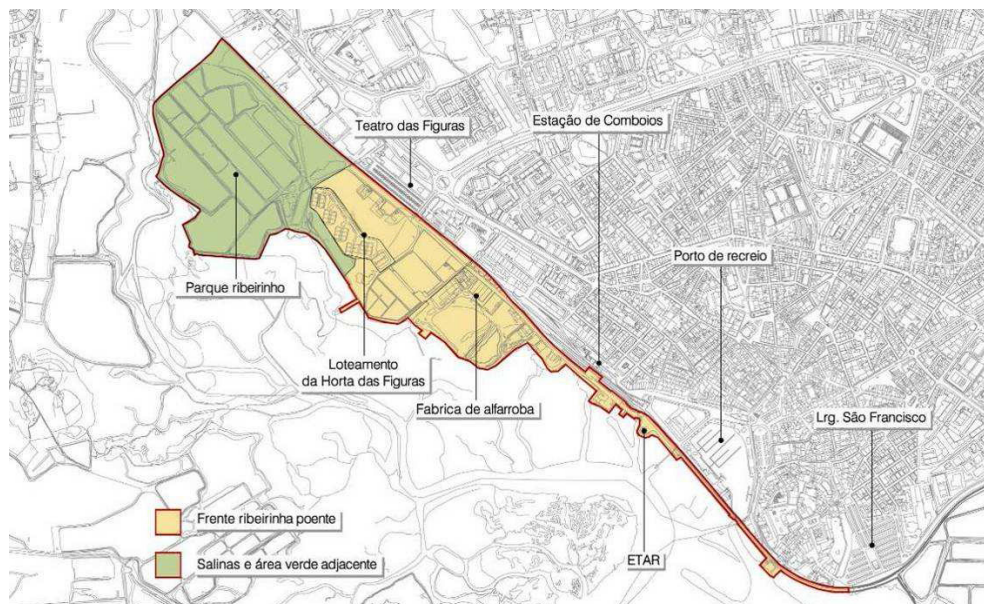


Figura 32 - Frente Ribeirinha Poente. (PARQUExPO, 2009: p.51)

Na zona adjacente ao Teatro Municipal, do lado sul da linha de comboio, localiza-se uma zona de salinas, actualmente desactivadas, e uma área verde ribeirinha que já foi objecto de uma intervenção paisagística na década de 90, deixada depois ao abandono ao longo dos anos como se verifica nas figuras 33, 34 e 35.



Figura 33; 34 e 35 -Parque Ribeirinho em estado de abandono

Actualmente, esta área verde ribeirinha “*integra a operação de requalificação e valorização da Ria Formosa, a ser desenvolvida no âmbito do Polis Litoral Ria Formosa*” (DR, 2008: p.3099), estando em construção um parque ribeirinho de utilização urbana e a requalificação e valorização do espaço público e do conjunto edificado do núcleo piscatório.

Segundo a mesma fonte, (ParquExpo, 2009), a faixa ribeirinha que se desenvolve entre o núcleo piscatório e a Estação corresponde a uma via rodoviária entalada entre a linha de caminho-de-ferro e a linha de água, ocupada por uma grande diversidade de actividades, dispostas de forma desordenada, em edifícios, regra geral, degradados e num espaço público bastante desqualificado. Entre as actividades instaladas estão alguns armazéns e unidades industriais e um estaleiro de reparação de embarcações de recreio.

Mais próximo da zona central da cidade, onde existe uma passagem de nível que estabelece a ligação à zona da doca de recreio, encontra-se uma estação de tratamento de águas residuais (ETAR) e um cais flutuante, normalmente utilizado para a actividade piscatória e turística.

Do lado norte da linha, releva-se a ocupação desordenada (edifícios de apoio às actividades náuticas, restauração e estacionamento automóvel) e ausência de espaço público na zona do actual porto de recreio assim como na zona envolvente à Estação de comboios de Faro, onde se localizam um conjunto de armazéns, maioritariamente desocupados, que se encontram em mau estado de conservação e que, actualmente, não têm enquadramento no contexto urbano da cidade de Faro.

Já junto à muralha, na zona de acesso ao cais da Porta do Mar, apesar de intervenções anteriores no espaço público, existem ainda ocupações que pouco contribuem para a valorização desta frente da cidade, como é o caso de uma “horta” associada à muralha, estacionamento de veículos e instalações de apoio às actividades piscatórias.



Figura 36 - Edificado obsoleto junto à estação de comboios - Faro.

Frente Ribeirinha Nascente

Com base no Estudo de Enquadramento Estratégico, realizado pela ParquExpo (2009), esta frente ribeirinha, que se desenvolve desde o Largo de São Francisco até ao esteiro do Moinho, apresenta unidades territoriais diferenciadas, que, face ao seu estado de abandono se apresentam subaproveitadas, não existindo relações funcionais entre elas: núcleo das salinas Neves Pires; a área industrial do Bom João; e porto comercial de Faro.

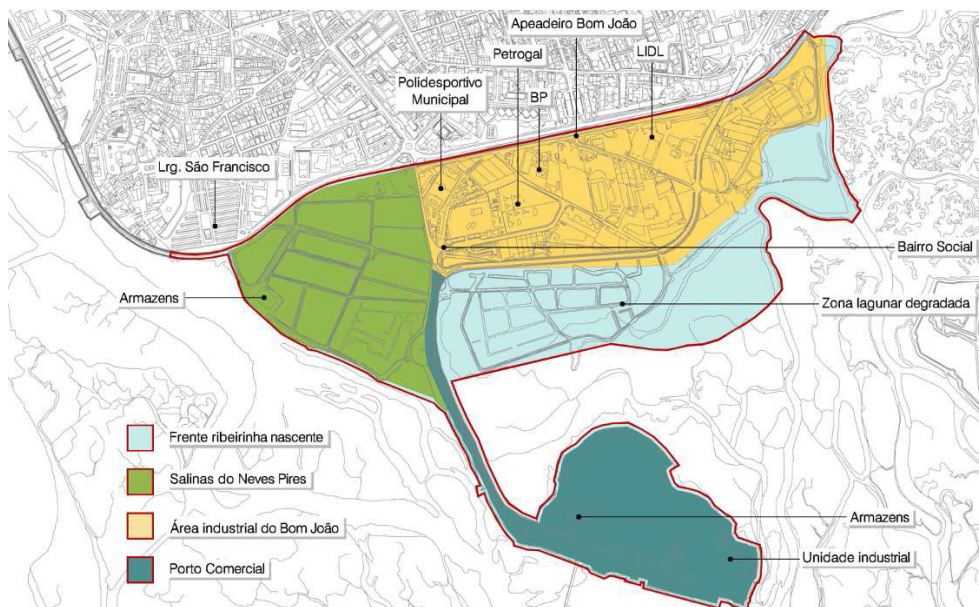


Figura 37 - Frente Ribeirinha Nascente. (PARQUExPO, 2009: p.53)

Salinas Neves Pires – Este núcleo é formado por uma extensa área de salinas, actualmente desactivadas (onde a vegetação de sapal começa a recuperar) e um conjunto de armazéns de apoio à actividade salineira, em mau estado de conservação. É de salientar que, para além da relevância sociocultural desta actividade, a área de salinas tem também um importante papel como área de descanso e alimentação para um número elevado de aves limícolas, numa área de passagem para populações de aves migratórias entre a Europa e a África, sendo importante a conservação deste habitat, como refere a RCM nº78/2009.



Figura 38 - Salinas desactivadas - Faro. | Figura 39 - Vista sobre a linha ferroviária e área industrial do Bom João - Faro.

Este núcleo de salinas, inserido em pleno Parque Natural da Ria Formosa e limitando uma frente urbana, apresenta um aspecto geral de abandono e degradação, mas constitui um núcleo com potencialidades de uso, no âmbito do turismo de natureza, que importa revitalizar e integrar na vivência da cidade e da Ria.

Área industrial do Bom João – A área industrial do Bom João cresceu na parte oriental da cidade de Faro, junto ao porto comercial, numa lógica de complementaridade. Aqui se instalaram várias unidades industriais (combustíveis; madeiras; plásticos), armazéns, um estabelecimento comercial de média dimensão, um polidesportivo municipal, e um bairro social com deficientes condições de habitabilidade (bairro municipal Horta da Areia). No interior da área, existem diversas ruas, muitas não pavimentadas, que fazem a ligação entre as diferentes unidades industriais.

Segundo a mesma fonte, (ParquExpo, 2009), verifica-se uma deficiente e disfuncional ocupação do solo, onde, actualmente, muitos dos estabelecimentos industriais estão desactivados e alguns edifícios encontram-se parcialmente ou totalmente demolidos.

O bairro social existente apresenta fracas condições de habitabilidade e o espaço público encontra-se muito degradado e sem quaisquer preocupações de ordenamento ou de funcionalidade.

A acessibilidade à área industrial do Bom João é garantida por duas vias rodoviárias, uma em viaduto e outra condicionada pela existência de uma passagem de nível. Em termos ferroviários, esta área é servida por um apeadeiro que apresenta condições precárias de segurança, no entanto, o segundo mais movimentado, depois da estação central de Faro.

Independentemente da actual ocupação de solo, a área industrial do Bom João integra o perímetro urbano de Faro, encontrando-se visualmente integrada na cidade. Na realidade, está separada desta pela presença, a Norte, da linha de caminho-de-ferro e, a Sul, pela via de acesso ao porto comercial que constitui uma barreira entre a área industrial do Bom João e a Ria Formosa. Estas duas estruturas viárias colocam importantes limites físicos a esta área, dificultando a acessibilidade e a ligação com a área urbana e natural envolvente.



Figura 40 - Antiga unidade industrial - Faro | Figura 41 - Depósitos de gás da área industrial do Bom João



Figura 42 - Porto Comercial de Faro

Porto Comercial de Faro – Localiza-se num aterro construído na zona lagunar da Ria Formosa. Segundo dados do Estudo de Enquadramento Estratégico, realizado pela ParquExpo (2009), este é um dos portos mais importantes da região e o único porto comercial activo no Sotavento Algarvio, embora venha registando, desde 1997, uma redução da sua actividade, o que se deve, em grande parte, à concorrência da rodovia e do porto de Huelva.

Tendo em conta o mesmo Estudo, ParquExpo (2009), até há pouco tempo, o movimento de mercadorias no porto de Faro resultava, em grande parte, das necessidades de abastecimento de combustível ao Aeroporto de Faro e às gasoleiras da região. Desde que o abastecimento de combustíveis passou a ser feito por via rodoviária, a actividade do porto de Faro decaiu.

O porto apresenta alguns constrangimentos ao nível das infra estruturas e equipamentos, das acessibilidades marítimas e terrestres. As infra estruturas e instalações existentes encontram-se muito degradadas, implantadas de forma dispersa e desordenada. De um modo geral, esta área apresenta um aspecto de abandono, sem controlo dos acessos e com diversos depósitos de resíduos e entulhos.

“A reconversão das frentes marítimas tem o efeito de eliminar barreiras entre a cidade e o mar, trazendo de novo as pessoas para a frente da água.”

(Hoyle, 1996: p. 50)

CAPÍTULO 2 | FRENTES DE ÁGUA – O PAPEL DO ESPAÇO PÚBLICO

Analisar a relação entre o espaço urbano e a frente de água na cidade de Faro, nomeadamente, qual o papel do espaço público em termos de conectividade e funcionalidade entre as novas centralidades na estrutura urbana e novas zonas de expansão da cidade, apresentadas pela ParquExpo no Estudo de Enquadramento Estratégico, constitui o tema central do presente capítulo. Pretende-se através desta análise, identificar as características e especificidades morfológicas do espaço público ao longo dos processos de regeneração urbana, propostos pela ParquExpo, e verificar de que forma é que essas características se relacionam com a estrutura urbana da cidade consolidada e os novos espaços propostos. Pretende-se também, através da metodologia de visão serial proposta por Gordon Cullen (1983), verificar como o espaço público pode funcionar como elemento articulador entre a frente de água e a estrutura urbana, conectando os novos espaços propostos e integrando-os na vivência da cidade de Faro.

2.1 | REGENERAÇÃO URBANA DA FRETE DE ÁGUA – NOVAS CENTRALIDADES

“Estes projectos criam oportunidades; localizam-se na sua maior parte, em áreas híbridas situadas entre a cidade “económica” histórica e compacta, e a cidade mais desfeita ou por fazer, marcada por exemplo, pelos sistemas ferroviários ou pelos produtos da cidade industrial, que estão a ser substituídos, renovados e modernizados.” (Portas, 2005: p. 53)

A reabilitação das frentes de água, segundo Brian Hoyle (Hoyle, 1996), é um processo de substituição das antigas áreas industriais e comerciais ribeirinhas, por novos espaços de serviços, equipamentos, habitação e áreas de lazer.

De acordo com Coelho e Costa (2006), os projectos urbanos de renovação de frentes de água têm uma tripla dimensão urbanística, à escala da cidade: 1 - são acções paralelas à modernização de infra-estruturas que justificam o seu tratamento singular; 2 - são acções “exemplares” de espaço público; 3 - são acções estratégicas de planeamento da cidade.

Estas acções urbanísticas localizadas, no contexto da regeneração da frente ribeirinha de Faro, são antigas áreas portuárias e industriais obsoletas, a infra-estrutura ferroviária e vazios urbanos desqualificados e sem função, que, segundo Coelho e Costa (2006) constituem oportunidades singulares para realizar intervenções urbanas estratégicas que, pela sua

localização em áreas centrais e consolidadas da cidade, permitem a sua reestruturação e reintegração no tecido urbano estabelecendo novas permeabilidades entre a estrutura urbana e a frente de água, através da modernização e reforço de novas centralidades.

“A cidade emergente e regenerada parece, pois, caminhar para a associação positiva e cúmplice entre a morfologia tradicional da cidade existente e a lógica estrutural de gestão de redes e fluxos, procurando que deste complexo “cocktail”, entre espaço e funções, surja uma cidade mais sustentável e, talvez, a invenção de um novo tecido urbano” (Portas, 1998: p. 107)

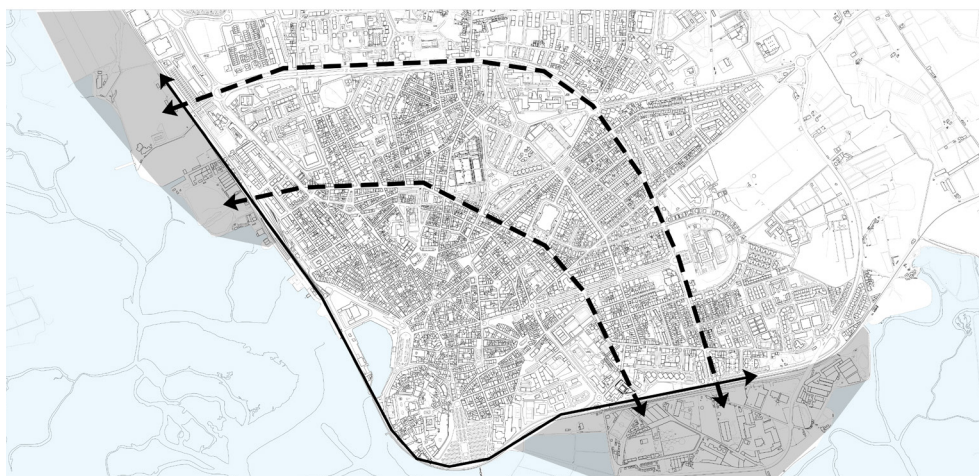


Figura 43 - Novas centralidades e conectividades

Segundo o Estudo de Enquadramento Estratégico, desenvolvido pela ParquExpo, no contexto da acção de planeamento da cidade, uma das dimensões urbanas da regeneração da frente ribeirinha de Faro passa pela criação de duas novas centralidades na estrutura urbana, a área industrial do Bom João e o parque ribeirinho poente. De modo a integrar estes espaços na vivência da cidade é necessário que exista uma continuidade entre eles, onde o espaço público deve funcionar como elemento conector.

2.2 | ESPAÇO PÚBLICO E CONECTIVIDADE

“O espaço público de uma cidade é formado pelo sistema de espaços públicos livres (ruas, praças, jardins, parques, praias, rios, mar) e pelos elementos morfológicos que são visíveis a partir destes espaços. Engloba por um lado, aquilo a que chamamos paisagem urbana, e por outro, as fachadas que formam uma interface entre espaço público e privado.” (Remesar, 2005: p. 22)

Entendendo a cidade como local de encontros e relações com o meio envolvente, o espaço público representa, no seu ambiente, um papel definidor e articulador dos diferentes ambientes e vivências da cidade. Através do espaço público conhecemos a cidade. O espaço público contribui, fortemente, para a estruturação da cidade e definição da sua identidade. De um modo geral, segundo Jan Gehl (2006) podemos definir o espaço público como o espaço urbano resultante do vazio entre o edificado, que é de uso comum e propriedade de todos. Este espaço é, deste modo, constituído por diferentes elementos físicos, nomeadamente, ruas, praças, avenidas, jardins, entre outros, que se encontram em constante mutação ao longo do tempo revelando uma forte dinâmica entre organização social, económica e territorial.

“O projecto de espaço público deve contribuir para a criação/consolidação de uma malha urbana coerente. Para tal, deve saber reconhecer o contexto e identificar as características de cada espaço e a forma como concorrem para a formação de um todo, mais vasto e complexo.” (Brandão, 2002: p. 193)

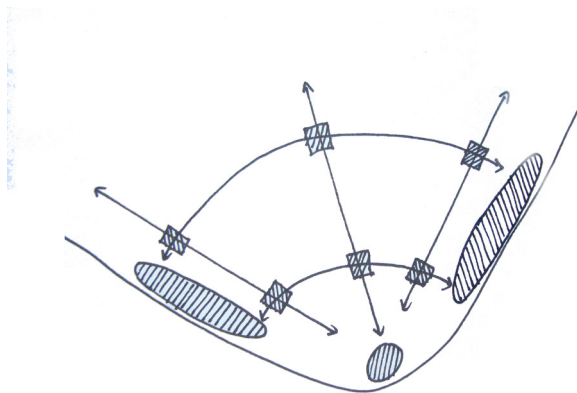


Figura 44 - Centralidades na estrutura urbana de Faro

De acordo com Pedro Brandão (2002), deve existir uma continuidade entre todos os elementos do espaço público e, para isso, é necessário compreender as diferentes tipologias do espaço público. O desenho urbano pode funcionar como elemento unificador dos sistemas de espaços públicos, gerando continuidades, por exemplo através de uma linguagem morfológica e funcional comum entre espaços, assumindo um papel determinante como catalisador da regeneração de toda a área envolvente e na continuidade do percurso longitudinal de articulação com a frente de água.

Por outro lado, o espaço público é um mecanismo fundamental para a interacção social da vida urbana e multifuncionalidade de usos, caracterizando-se fisicamente pela sua acessibilidade, que lhe confere muitas vezes um carácter de centralidade. Para promover a qualidade dos espaços de circulação e espaços de estar é necessário oferecer condições favoráveis para deambular e permanecer nesses espaços, assim como condições para a realização das diversas actividades sociais e recreativas. Quando o espaço público está degradado, provoca uma rejeição natural e imediata. Deste modo, o espaço público desempenha um papel fundamental nos processos da regeneração urbana, como elemento dinamizador, pois quando são espaços agradáveis e funcionais geram automaticamente sinergias que atraem as pessoas.

A Frente Ribeirinha de Faro é actualmente pouco frequentada pela população, uma vez que o espaço público não apresenta condições atractivas de permanência, mas também devido às fracas condições de acessibilidade a esta e ao longo desta. Como anteriormente constatado, a linha ferroviária representa uma forte ruptura na relação entre a cidade e a frente de água, sendo este efeito barreira sentido principalmente a nível pedonal. Em ambas as estações ferroviárias existentes não é planeado o acesso pedonal à frente ribeirinha e, fora da área destas, apesar da existência de duas passagens de nível, o atravessamento da linha é maioritariamente efectuado de forma clandestina, em locais de reduzida acessibilidade e não adequados para tal.

O espaço público é o reflexo desta situação, onde é visível o desequilíbrio da conectividade entre espaços e os diferentes modos de mobilidade, onde o peão se tornou o elemento mais prejudicado.

Neste sentido, é importante eliminar as barreiras com a frente de água, mas também, ao longo desta, conectando as novas centralidades com as existentes, através da configuração e desenho dos espaços públicos de modo a promover a continuidade e a permeabilidade

com a estrutura urbana existente, assegurando não só a sua acessibilidade, mas também a relação com a frente de água e a sequência de espaços, assim como a continuidade e complementaridade das funções e actividades neles desenvolvidas.

Assim, de acordo com Rita Ochoa (2011), podemos dizer que pelas “suas propriedades articuladoras, o espaço público desempenha, nesta complexa relação, um importante papel” (Ochoa, 2011: p.271) como elemento conector na interligação das diferentes áreas da cidade, promovendo a continuidade formal da estrutura urbana, tanto a nível da estrutura edificada, como da estrutura natural, razão pela qual podemos considerar a água como um elemento natural de conectividade ao longo da frente ribeirinha de Faro.

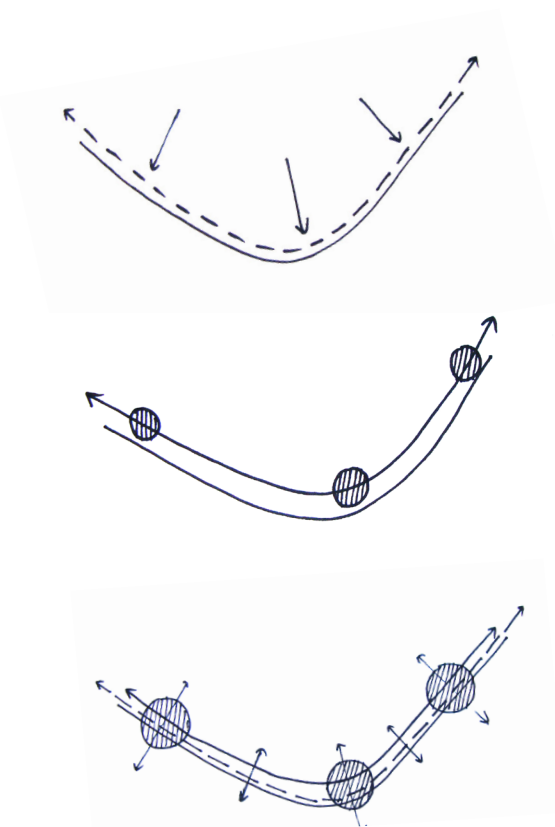


Figura 45 - Efeito barreira da linha ferroviária | Figura 46 - Conectividade entre centralidades ao longo da frente de água | Figura 47 - Conectividade entre centralidades e permeabilidade com a frente de água

2.3 | PAISAGEM URBANA DA FRENTE RIBEIRINHA DE FARO

Uma abordagem segundo a metodologia de Gordon Cullen

A paisagem urbana é um conceito amplo que se refere, principalmente, aos aspectos morfológicos da cidade e sua identidade. De acordo com Gordon Cullen (Cullen, 1983), paisagem urbana é a arte de tornar coerente e organizado, visualmente, o emaranhado de edifícios, ruas e espaços que constituem o ambiente urbano. Segundo Cullen, a paisagem urbana surge como *“uma sucessão de surpresas ou revelações súbitas. É o que se entende por Visão Serial”* (Cullen, 1983: p. 11). Através da “visão serial”, que se refere, aos fragmentos visuais revelados à medida que o observador se desloca, podemos compreender a sucessão de ambientes.

Apesar dos objectos de análise serem fragmentos visuais estáticos, no entanto, são resultado de um processo de movimento, onde a noção de continuidade é uma componente fundamental para a compreensão do espaço. Aqui se revelou de grande importância a utilização da “visão serial” através da sucessão de pontos de vista, dados pelas fotografias.

A Frente Ribeirinha de Faro é o ambiente onde se realizou a aplicação desta metodologia, com delimitação aos espaços de contacto directo com a linha de água, desde a área industrial do Bom João até ao Parque ribeirinho Poente, percurso que vamos aqui chamar de “Passeio Ribeirinho”. O objectivo desta análise é identificar os diversos elementos e características do espaço público, de modo a compreender a relação deste com a frente de água. Nomeadamente, entender como essa relação se processa em termos de conectividade.

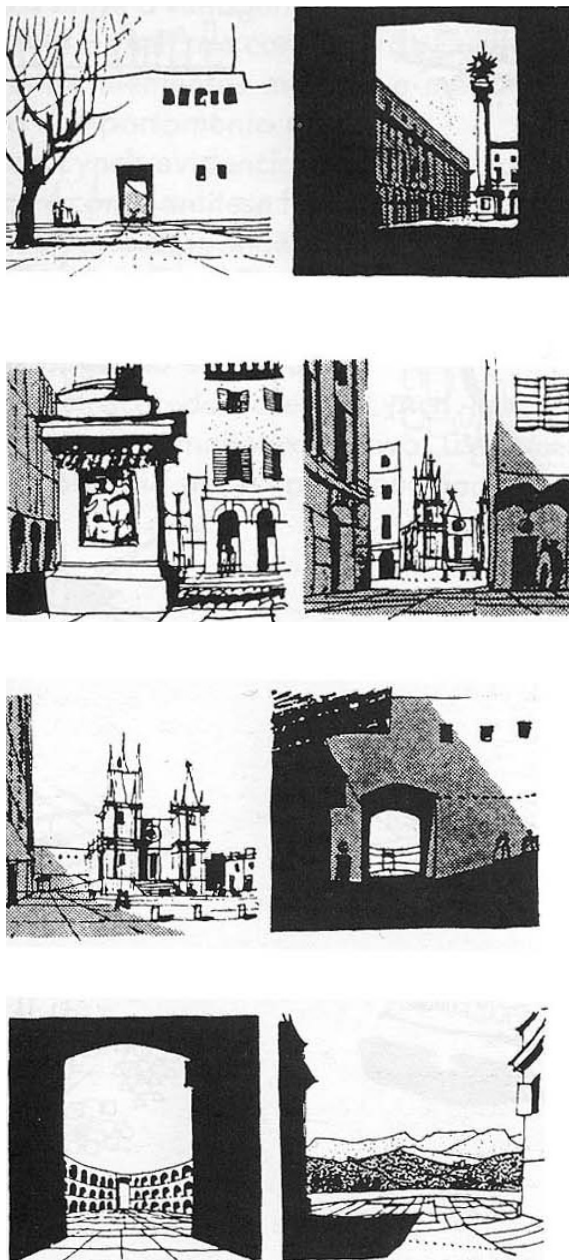
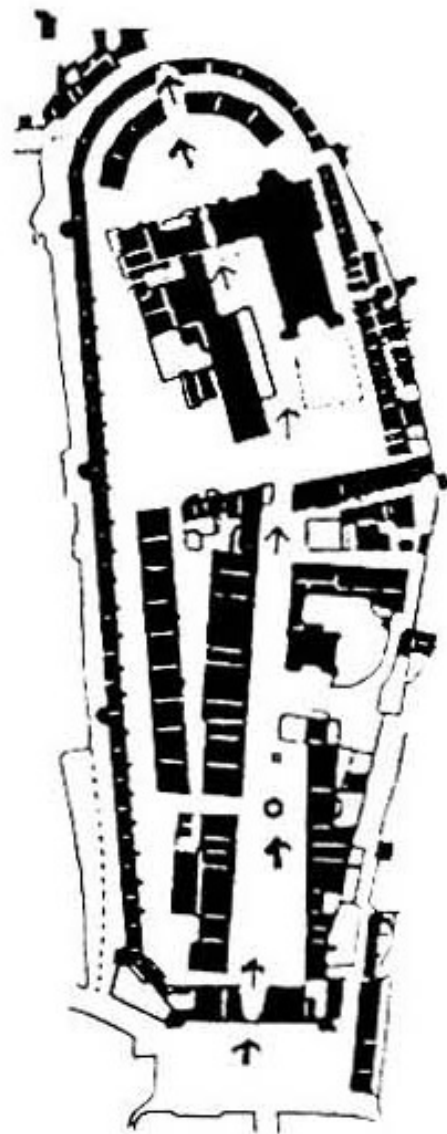


Figura 48 - Ilustração da “visão serial”, segundo Gordon Cullen



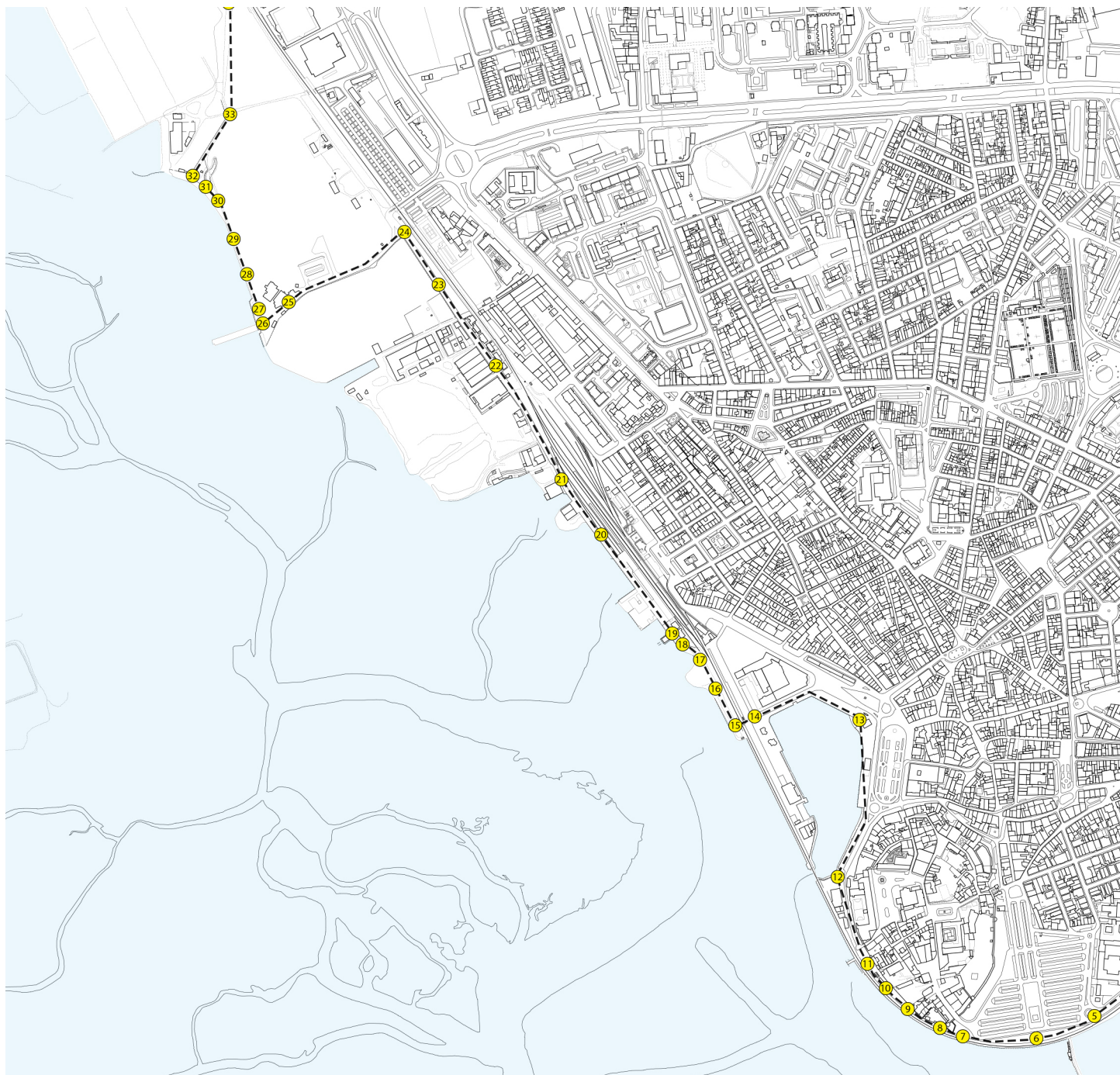


Figura 49 - Mapa do percurso feito na Frente Ribeirinha de Faro





Figura 50 - IMAGEM 1 - Linha ferroviária e a área industrial do Bom João | Figura 51 - IMAGEM 2 - Antiga unidade industrial no Bom João | Figura 52 - IMAGEM 3 - Espaço lagunar da Frente Ribeirinha Nascente



Figura 53 - IMAGEM 4 - Barracas do bairro social da horta da areia | Figura 54 - IMAGEM 5 - Espaço verde do largo de S. Francisco | Figura 55 - IMAGEM 6 - Vedação entre o largo de S. Francisco e a linha ferroviária



Figura 56 - IMAGEM 7 - Passagem junto à muralha | Figura 57 - IMAGEM 8 - Percurso junto á muralha | Figura 58 - IMAGEM 9 - Espaço verde junto á muralha



Figura 59 - IMAGEM 10 - Equipamentos de apoio aos pescadores | Figura 60 - IMAGEM 11 - Zona de acesso ao cais de embarque | Figura 61 - IMAGEM 12 - Doca de recreio



Figura 62 - IMAGEM 13 - Doca de recreio | Figura 63 - IMAGEM 14 - Passagem de nível junto á doca de recreio | Figura 64 - IMAGEM 15 - Via de acesso á área industrial ribeirinha



Figura 65 - IMAGEM 16 - Estação da ETAR | Figura 66 - IMAGEM 17 - Espaços da estação de comboios de Faro | Figura 67 - IMAGEM 18 - Zona industrial ribeirinha



Figura 68 - IMAGEM 19 - Zona industrial ribeirinha | Figura 69 - IMAGEM 20 - Zona industrial ribeirinha e limites da estação ferroviária. | Figura 70 - IMAGEM 21 - Via de acesso á zona industrial ribeirinha



Figura 71 - IMAGEM 22 - Armazéns industriais | Figura 72 - IMAGEM 23 - Via de acesso ao Parque Ribeirinho Poente
Figura 73 - IMAGEM 24 - Salinas desactivadas e acesso requalificado ao parque ribeirinho poente



Figura 74 - IMAGEM 25 - Espaços requalificados junto à água | Figura 75 - IMAGEM 26 - Ria Formosa e vista sobre Montenegro | Figura 76 - IMAGEM 27 - Ciclo via do Parque Ribeirinho Poente



Figura 77 - IMAGEM 28 - Área do Parque Ribeirinho Poente | Figura 78 - IMAGEM 29 - Espaços do Parque Ribeirinho Poente | Figura 79 - IMAGEM 30 - Percurso Parque Ribeirinho Poente



Figura 80 - IMAGEM 31 - Espaço para receber pequeno equipamento comercial | Figura 81 - IMAGEM 32 - Antiga unidade industrial | Figura 82 - IMAGEM 33 - Novo auditório aberto



Figura 83 - IMAGEM 34 - Usufruto do Parque Ribeirinho Poente | Figura 84 - IMAGEM 35 - Usufruto do Parque Ribeirinho Poente

Iniciado o percurso a pé na área industrial do Bom João, imagem 1, é visível o contraste entre o espaço urbano consolidado do lado direito e do espaço industrial do lado esquerdo, que apesar de integrados visualmente, são separados fisicamente pela linha ferroviária. As imagens 2, 3 e 4 caracterizam o aspecto geral degradado da área, sem qualquer relação com a frente de água.

Chegando ao Largo de S. Francisco, imagens 5 e 6, um espaço tão próximo da água, visualmente, mas outra vez, tão longe fisicamente devido ao elemento barreira da linha ferroviária.

O percurso junto à muralha, imagens 7, 8, 9, 10 e 11, que conduz ao cais de embarque marítimo das Portas do Mar, é sempre limitado por um muro de protecção à linha ferroviária e o espaço público carece de estruturas verdes que ofereçam sombreamento e condições de permanência.

As imagens 12 e 13, representam a área da doca de recreio e da praça D. Francisco Gomes, o principal centro dinamizador da cidade e da sua relação com a água.

Junto à passagem de nível, as imagens 14, 15, 16, 17, 18 e 19, mostram um espaço nobre por proximidade à água, muito usado por ciclistas como via de acesso ao parque ribeirinho poente e à praia de Faro, mas que actualmente se encontra degradado, edificado obsoleto e sem um uso adequado, que como espaço público não oferece condições favoráveis como elemento conector entre o centro da cidade e o parque ribeirinho poente.

Continuando, imagens 20, 21, 22 e 23, o percurso é “entalado” entre a vedação da linha ferroviária, muros, armazéns e unidades industriais. Esta área é maioritariamente ocupada por linhas ferroviárias de apoio, que uma vez implantada a linha ferroviária ligeira, irá libertar a área de muros e vedações, permitindo uma maior permeabilidade e conectividade entre a cidade e a frente de água.

As imagens 24, 25, 26, 27 e 28, mostram o principal acesso, o momento de chegada e início do parque ribeirinho poente. Nas imagens 29, 30, 31, 32 e 33 é possível ver o resultado das recentes intervenções de requalificação deste espaço, novo mobiliário urbano e equipamentos de apoio.

Terminando com as imagens 34 e 35, que são exemplo das pessoas fazendo usufruto deste novo espaço, que vem dotar a cidade de um grande espaço verde e estreitar a sua relação

com a frente de água.

Com base nesta análise é possível responder aos objectivos propostos inicialmente neste estudo. Identificamos os seguintes elementos como factores de ruptura da relação entre a cidade e a frente de água: a linha ferroviária; edificado obsoleto e degradado; espaço público desqualificado e carente de estruturas verdes; uso inadequado do solo.

Como principal elemento de ruptura identificamos a linha ferroviária, uma vez que está sempre presente ao longo do percurso efectuado, onde é visível o seu efeito barreira.

Em síntese, pode-se dizer que, para responder melhor às necessidades das pessoas que usam quotidianamente o espaço público da frente de água, ou que simplesmente o visitam, há que tentar relacionar este com o contexto urbano em que se insere, promovendo a continuidade e permeabilidade entre espaços. Para isso, será importante promover novos processos de desenho do espaço público no sentido de oferecer a frente de água a todos, onde devem ser ultrapassadas as barreiras físicas que condicionam o seu acesso e usufruto.

“Este Estudo constitui-se como um documento estratégico onde é definida uma intervenção para a Frente Ribeirinha de Faro, enquadrada numa visão de conjunto de Faro e procurando ir ao encontro dos grandes desafios que hoje se colocam ao seu desenvolvimento.”

(ParquExpo, 2009: p. 5)

CAPÍTULO 3 | PROGRAMA POLIS E PARQUEXPO

Neste capítulo pretende-se entender quais os projectos, objectivos e orientações estratégicas, desenvolvidas a nível nacional, no sentido da requalificação e valorização da orla costeira.

Inicia-se com um enquadramento de base ao Programa Polis (2000), suas vertentes e seus objectivos estratégicos no contexto nacional. Posteriormente é feita uma análise ao Estudo de Enquadramento Estratégico para a Frente Ribeirinha de Faro, desenvolvido pela ParqueXpo (2009), de modo a perceber quais os projectos e objectivos definidos para a cidade de Faro e a sua frente de água.

3.1 | PROGRAMA POLIS – ENQUADRAMENTO DE BASE

“Uma nova visão estratégica do ambiente e do ordenamento constitui uma das prioridades políticas da acção do Governo. Justifica-se, assim, inteiramente, a adopção de medidas excepcionais em matéria de requalificação urbana e valorização ambiental das cidades portuguesas.

Essas medidas têm como elemento essencial a criação do Programa Polis – Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades, que, (...) se propõe desempenhar um papel mobilizador e potenciador de iniciativas que visem a qualificação urbanística e ambiental das cidades.” (DR, nº26/2000: p. 2106)

O Programa POLIS – Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades – foi criado pelo Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território em 2000, dando corpo às orientações estratégicas nacionais e comunitárias em matéria de requalificação do território. Tem como principal objectivo a requalificação das cidades portuguesas de um ponto de vista urbanístico e ambiental, com base em parcerias entre as autarquias locais e o Estado. Não pretendendo ser um instrumento para resolver todos os problemas ambientais e urbanísticos das cidades, o POLIS foi concebido para ter um efeito demonstrativo daquilo que é necessário alterar no panorama ambiental e urbanísticos das cidades e, simultaneamente, constituir um motor de desenvolvimento local e regional, consolidando e reforçando o sistema urbano nacional.

Segundo o documento do Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território, os objectivos específicos do Programa POLIS são:

“- Desenvolver grandes operações integradas de requalificação urbana com uma forte componente de valorização ambiental;

- Desenvolver acções que contribuam para a requalificação e revitalização de centros urbanos e que promovam a sua multifuncionalidade;

- Apoiar outras acções de requalificação que permitam melhorar a qualidade do ambiente urbano e valorizar a presença de elementos ambientais estruturantes tais como frentes de rio ou de costa;

- Apoiar iniciativas que visem aumentar as zonas verdes, promover áreas pedonais e condicionar o trânsito automóvel em centros urbanos.” (2000: p.27)

Segundo o mesmo documento, a estrutura do Programa POLIS assenta em quatro componentes:

“1. Operações integradas de requalificação urbana e valorização ambiental;

2. Intervenções em cidades com áreas classificadas como Património Mundial;

3. Valorização urbanística e ambiental em áreas de realojamento;

4. Medidas complementares para melhorar as condições urbanísticas e ambientais das cidades.” (2000: p.27)

A inovação deste programa nacional encontra-se no conceito – operações integradas e integradoras e não casuais de desenho do território. Pretende-se *“melhorar a qualidade de vida nas cidades”* através da valorização de elementos singulares (rios, frentes marítimas, praças, parques verdes) e de projectos de criação, revitalização e refuncionalização de espaços, criando, assim, novas centralidades urbanas.

Polis Litoral

“O POLIS LITORAL – operações integradas de requalificação e valorização da orla costeira – foi criado pelo Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional em 2008. O objectivo era implementar uma estratégia de intervenção na zona costeira que visasse, de forma integrada e coordenada, a protecção ambiental e a valorização paisagística e que enquadrasse, também, a sustentabilidade e a qualificação das actividades económicas que aí se desenvolvem.” (RCM, nº90/2008: p.3098)

A sua materialização resulta na efectivação de um conjunto de operações de requalificação e valorização em zonas de risco e em áreas naturais degradadas, situadas no litoral, em espaços de intervenção prioritária, previamente definidos, entre os quais a ria Formosa, a ria de Aveiro, o litoral norte e o litoral sudoeste alentejano e Costa Vicentina.

Os objectivos deste programa são:

“- Proteger e requalificar a zona costeira, tendo em vista a defesa da costa, a promoção da conservação da natureza e biodiversidade, a renaturalização e a reestruturação de zonas lagunares e a preservação do património natural e paisagístico, no âmbito de uma gestão sustentável;

- Prevenir e defender pessoas, bens e sistemas dos riscos naturais;

-Promover a fruição pública do litoral, suportada na requalificação dos espaços balneares e do património ambiental e cultural;

- Potenciar os recursos ambientais como factor de competitividade, através da valorização das actividades económicas do litoral, associando-as á preservação dos recursos naturais.” (nº90/2008: p3099)

Neste âmbito, a ParquExpo foi responsável pela coordenação de todas as actividades necessárias ao planeamento e concepção dos planos estratégicos, onde se definiram as áreas de intervenção e se elaboraram os estudos de caracterização, as estratégias de actuação, os projectos estruturantes e o respectivo planeamento físico e financeiro.

Polis Litoral Ria Formosa

“A Sociedade Polis Litoral Ria Formosa – Sociedade para a Requalificação e Valorização da Ria Formosa – foi constituída no âmbito da primeira operação integrada de requalificação e valorização da orla costeira a entrar em fase de concretização.” (DR, nº92/2008: p. 3099)

A Polis Litoral Ria Formosa propõe-se à realização de projectos e acções que conduzam ao desenvolvimento associado à preservação do património natural e paisagístico, que incluam acções de protecção e requalificação da zona costeira visando a prevenção de risco, a promoção da conservação da natureza e biodiversidade no âmbito de uma gestão sustentável, a valorização dos núcleos piscatórios e a qualificação e ordenamento da mobilidade na ria, a valorização dos “espaços” ria para fruição pública e a promoção do património natural e cultural a ela associado.

Os objectivos estratégicos são:

“- Preservar o património natural e paisagístico, através da protecção e requalificação da zona costeira visando a prevenção de risco e da promoção da conservação da natureza e biodiversidade no âmbito de uma gestão sustentável;

- Qualificar a interface ribeirinha, através da requalificação e revitalização das frentes de ria, da valorização de núcleos piscatórios e do ordenamento e qualificação da mobilidade;

- Valorizar os recursos como factor de competitividade, através da valorização das actividades económicas ligadas aos recursos da ria suportada no seu património ambiental e cultural.” (DR, nº92/2008: p. 3100)

Para a área da Ria Formosa está prevista uma intervenção em 48 km de frente costeira e em 57 km de frente lagunar nos Municípios de Loulé, Faro, Olhão, Tavira e Vila Real de Santo António, incluindo a área protegida do Parque Natural da Ria Formosa.

Fundamentalmente, este programa passa por uma valorização ambiental, consolidação e reconstrução de zonas degradadas, criando uma maior vivência do espaço pela mobilidade sustentável.

3.2 | PARQUEXPO - ESTUDO DE ENQUADRAMENTO ESTRATÉGICO

“A estratégia de intervenção assume como grande desafio consolidar a cidade de Faro como a grande capital do Algarve no Mundo, a cidade sustentável por excelência, a cidade-ria património natural, porta de entrada do Mediterrâneo.” (ParquExpo, 2009: p.6)

Faro é a maior cidade e o principal centro urbano do Algarve, não só a nível administrativo, mas também a nível de equipamentos e infra-estruturas que contribuem fortemente para o reforço da competitividade e coesão económica e social deste território, dos quais se destacam: o Aeroporto Internacional de Faro, o Porto Comercial e o Porto de Recreio de Faro, o Hospital Distrital de Faro, o Mercado Abastecedor da Região de Faro, e a Universidade do Algarve.

Actualmente, Faro vive um particular, e decisivo, momento de transformação. As frentes de água são espaços que representam um grande potencial relativamente à capacidade de renovação e dinamização das cidades, assim como para a regeneração económica e social. A frente de água parece, então, estar “no sítio certo à hora certa” como importante dinamizador desta transformação, em que a água assume um papel importante no desenvolvimento de processos de reabilitação e regeneração urbana onde o espaço público deve funcionar como elemento articulador.

Segundo o Estudo de Enquadramento Estratégico da Frente Ribeirinha de Faro (ParquExpo,2009), que se insere no Programa Polis Litoral da Ria Formosa, foi definida uma estratégia enquadrada numa visão de conjunto que teve em consideração a história da cidade, as orientações estratégicas de âmbito regional e nacional e o enquadramento nos instrumentos de gestão territorial, procurando ir ao encontro dos grandes desafios que hoje se colocam ao seu desenvolvimento.

Pretende-se, assim, definir uma estratégia de intervenção integrada e integradora das diferentes áreas funcionais da cidade numa lógica de complementaridade e sustentabilidade entre o espaço público e a frente de água. Igualmente foi definida uma estratégia para a componente de mobilidade, que assenta numa profunda alteração do sistema de mobilidade existente, pela substituição da actual infra-estrutura ferroviária pesada e implementação de um sistema ferroviário ligeiro (metro de superfície), eliminando assim a barreira física que, actualmente, a linha do caminho-de-ferro constitui entre a cidade e sua frente de água.

Assim, revitalizar a frente ribeirinha que actualmente se apresenta como um zona fragilizada e de “costas viradas” ao espaço urbano, define-se como objectivo base da estratégia de intervenção definida no documento da ParquExpo.

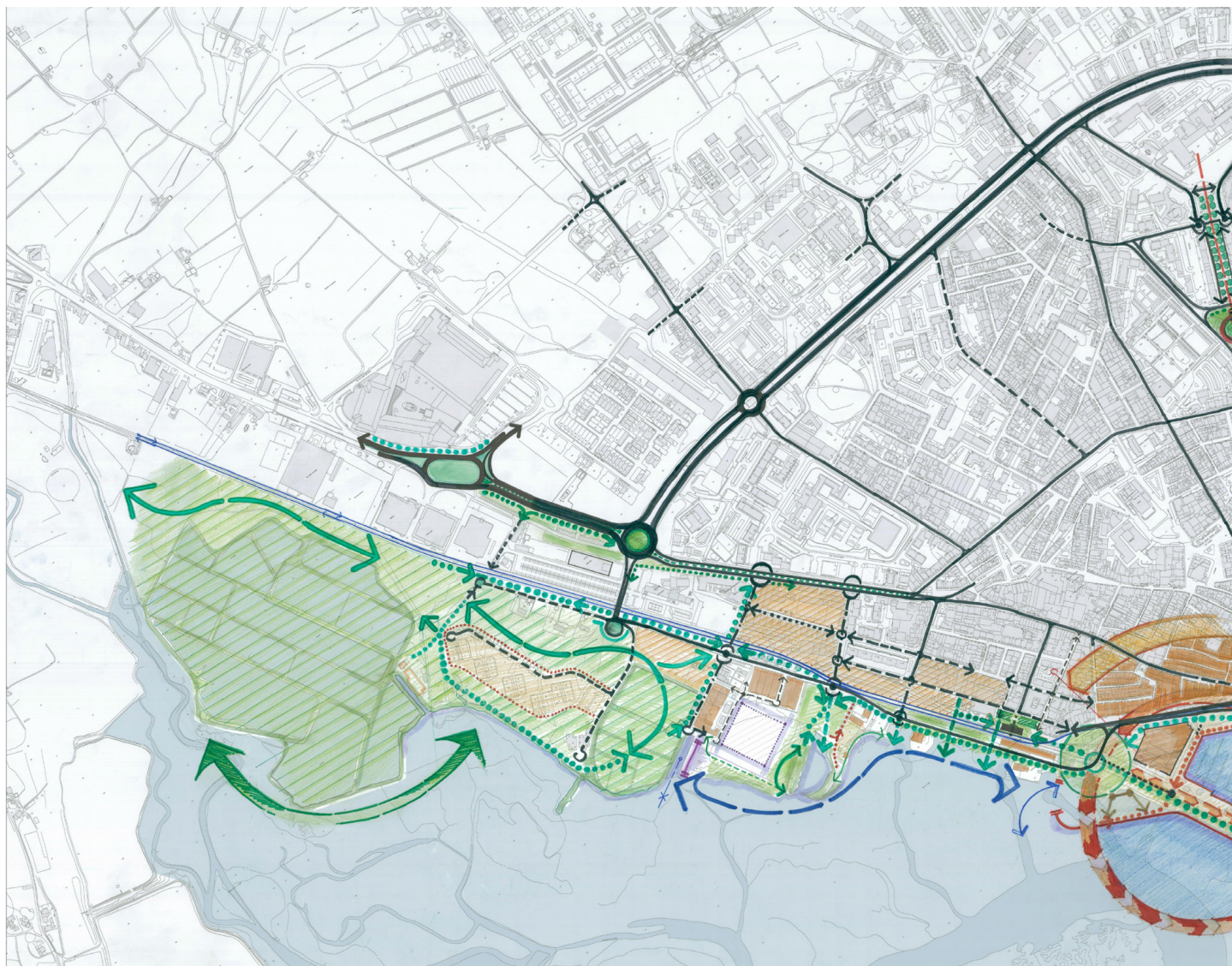


Figura 85 - Planta síntese da Estratégia de Intervenção definida pela ParquExpo. (PARQUExPO, 2009: p.80)



Objectivos e projectos estruturantes

“O século XXI, vem a afirmar-se como um momento de mudança no que concerne ao modo como fazemos e como vivemos as cidades, onde a natureza e as preocupações ambientais vêm a assumir-se como elementos do meio urbano. Encontrar soluções para melhorar o ambiente urbano e a qualidade de vida dos seus habitantes é um desafio mundial – “Better city, better life”. “ (ParquExpo, 2009: p. 74)

Maria da Graça Saraiva menciona, em Cidades e Rios perspectivas para uma relação sustentável (2010), que nos encontramos na 3ª geração de requalificação das zonas ribeirinhas urbanas. Na **1ª geração**, a preocupação principal era a de tornar as frentes de água num negócio através da valorização imobiliária das zonas devolutas e vazias. Em seguida houve uma **2ª geração** onde se (re) descobriu o potencial destes lugares como possíveis espaços públicos para uso do cidadão, dando-se a reintegração do elemento líquido na vida da cidade. **A actual (3ª geração)** explora uma relação mais sustentável com o território através de diversas funções e usos, potenciando uma melhoria na relação com a cidade antiga e no meio ambiental.

Segundo o Estudo de Enquadramento Estratégico, *“Vive-se, actualmente, um período de renascimento das cidades, onde os espaços deixados ao “acaso”, os centros desqualificados, as zonas portuárias, as áreas industriais que por diversas razões foram perdendo a sua importância e se destacaram como ilhas no processo de expansão das cidades, se demonstram como oportunidades para a implementação desta transformação.” (ParquExpo, 2009: p. 75)*

Assim, do nosso ponto de vista, a requalificação da frente ribeirinha e a consequente alteração infra-estrutural a nível da mobilidade, aliada à concretização de importantes projectos estruturantes complementares, constitui uma oportunidade para, de forma mais abrangente, pensar o futuro da cidade segundo uma relação sustentável com o seu meio ambiente e de a projectar como uma cidade de 3ª geração.

A par de novas oportunidades surgem naturalmente novos desafios, novos problemas que afectam várias disciplinas e realidades já existentes. Segundo o Estudo de Enquadramento Estratégico, aqui em objecto de análise, *“consolidar-se e projectar-se como a grande capital do Algarve no Mundo, a cidade sustentável por excelência, a cidade-ria património natural e porta de entrada do Mediterrâneo” (ParquExpo, 2009: p. 9)* são os desafios que hoje se colocam à cidade de Faro.

Em traços gerais, a intervenção proposta no Estudo de Enquadramento Estratégico é organizada de acordo com quatro projectos estruturantes (PE) (ParquExpo, 2009):

PE 1 | Eliminação das barreiras físicas entre a Cidade e a Ria - “Aproximar a cidade da Ria”

“Este projecto estruturante constitui um dos elementos chave da estratégia de intervenção proposta e concretiza-se pela eliminação da barreira física que a linha ferroviária do Algarve constitui entre a cidade de Faro e a sua frente ribeirinha. De facto, a presença desta infra-estrutura na frente ribeirinha constitui um elemento perturbador da vivência Cidade – Ria.” (ParquExpo, 2009: p. 83)

De forma a “aproximar a cidade da Ria” as acções aqui apontadas, pelo estudo de enquadramento estratégico para articular a cidade com a frente de água, prevêem a implementação de um sistema ferroviário pesada (sistema ferroviário convencional). Este novo sistema de transporte ferroviário ligeiro que, no fundamental, se desenvolve no espaço canal existente, mas que opera numa nova infra-estrutura electrificada adaptável ao espaço urbano, irá permitir uma convivência mais eficaz com os restantes elementos urbanos, possibilitando uma coexistência mais amigável e segura deste sistema de transporte com a vida urbana, nomeadamente ao nível da permeabilidade entre espaços em toda a extensão da frente ribeirinha, constituindo assim o paradigma de uma nova atitude na relação entre a cidade e a Ria. Em Portugal, como exemplo de sucesso de um serviço de transportes urbano eficiente e adequado às necessidades das cidades actuais temos o caso do Metro do Porto.

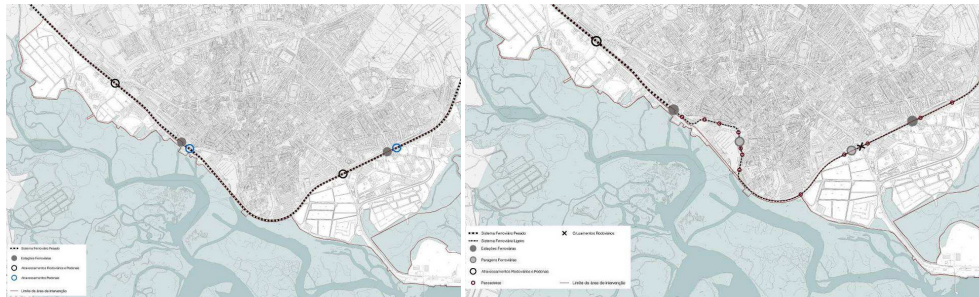


Figura 86 - Sistema ferroviário existente. (PARQUExPO, 2009: p.87) | Figura 87 - Implementação do sistema ferroviário ligeiro. (PARQUExPO, 2009: p.89)

PE 2 | Regeneração, reabilitação e reconversão urbanística - “Melhor e mais cidade”

“A frente ribeirinha da cidade de Faro é um território expectante com inúmeras potencialidades, mas que, ao longo do tempo, se transformou numa área descaracterizada, ocupada por usos pouco dignos da paisagem envolvente (Ria Formosa), nomeadamente na área envolvente à Estação (zona de armazéns e pequenas indústrias) e na área industrial do Bom João.” (ParquExpo, 2009: p.91)

A reabilitação e consolidação do território urbano central, com a reconversão e criação de novos territórios urbanos em áreas desqualificadas, integrando-os na vivência da cidade, associado à implementação do sistema ferroviário ligeiro, constituem os pontos-chave deste Projecto Estruturante, como uma oportunidade para repensar a cidade, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida urbana. A par da consolidação da malha urbana, é também aqui subjacente uma requalificação viária, sobretudo pedonal e ciclável deste território, implicando uma metamorfose e compatibilização da frente urbana que confina com o espaço Ria, mediante a criação de um passeio ribeirinho ao longo de toda a frente de água, que surge como um dos motores desta mudança e, ao mesmo tempo como elemento unificador, que interliga os novos espaços propostos (quer os urbanos, quer os espaços verdes).

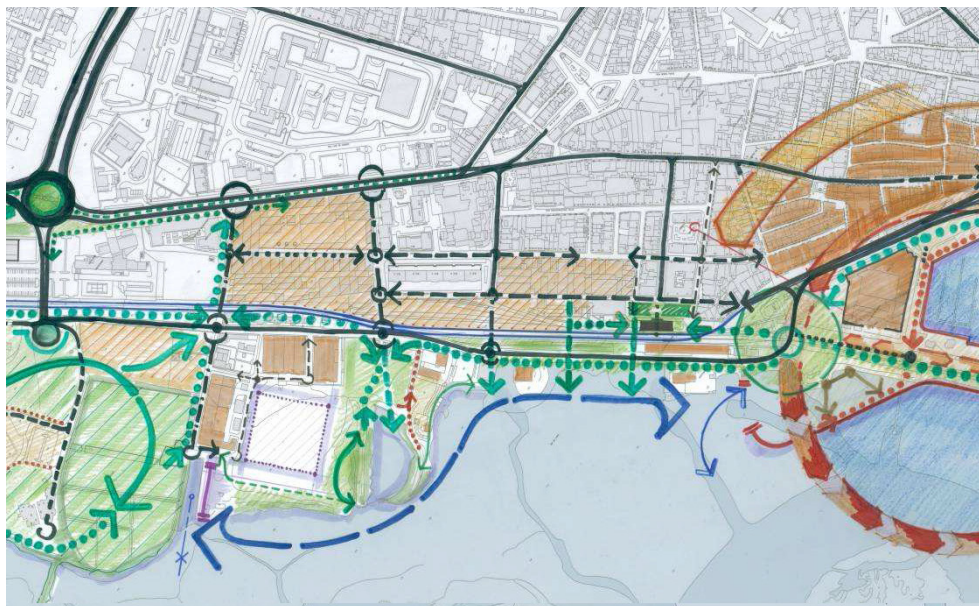


Figura 88 - Regeneração área da estação ferroviária. (PARQUExPO, 2009: p.95)



Figura 89 - Reabilitação do Centro Histórico. (PARQUEXPO, 2009: p.99)

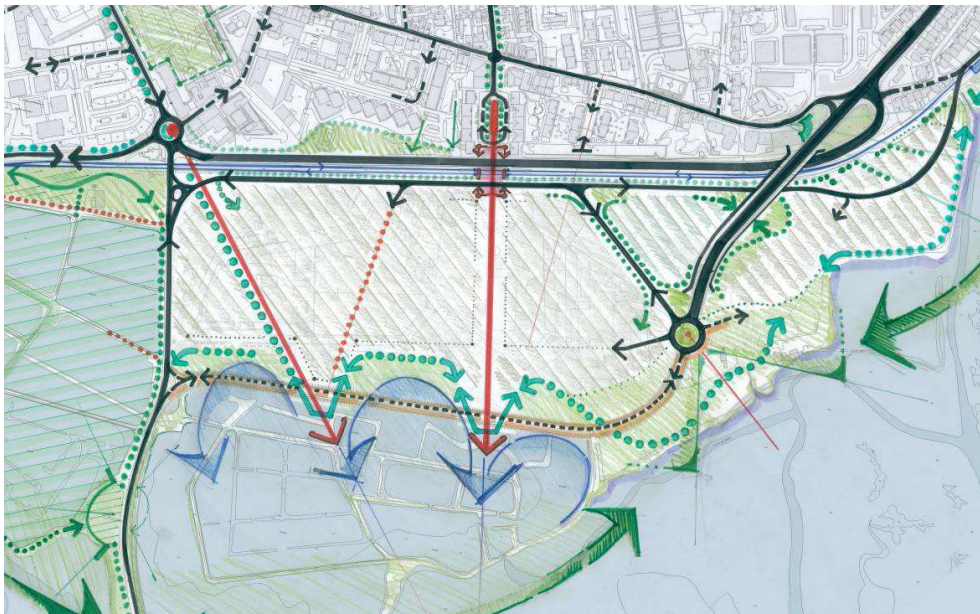


Figura 90 - Reconversão urbanística da área do Bom João. (PARQUEXPO, 2009: p.97)

PE 3 | Construção e desenvolvimento de equipamentos de referência - “Diversificar a oferta”

“Criação de equipamentos âncora na frente ribeirinha que sejam mobilizadores e dinamizadores de actividades diversas e complementares, de novas vivências da frente ribeirinha e da cidade de Faro.” (ParquExpo, 2009: p.101)

As acções aqui previstas prevêm a requalificação de estruturas existentes e a criação de novos equipamentos e infra-estruturas marítimas e terrestres ao longo da frente ribeirinha, de modo não só a potenciar e dinamizar o uso do espaço público, como também, as actividades de desporto náutico e de lazer, em complementaridade com as actividades turísticas e piscatórias ainda existentes, numa lógica integradora na vivência (social e económica) da cidade de Faro.



Figura 91 - Requalificação da área envolvente ao porto de recreio. (PARQUEXPO, 2009: p.104)

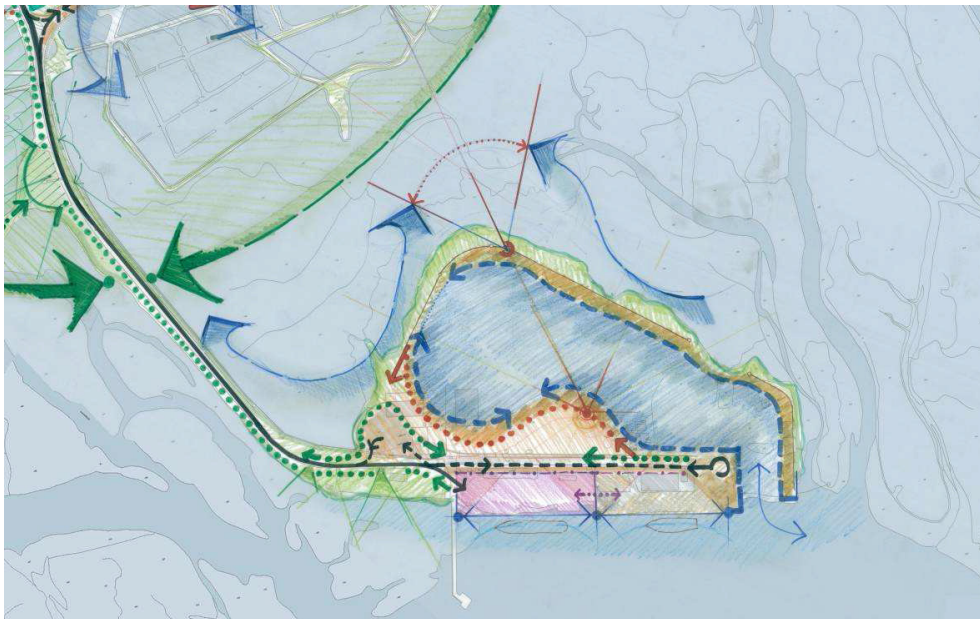


Figura 92 - Requalificação do Porto Comercial. (PARQUEXPO, 2009: p.102)

PE 4 | Reforço e consolidação da estrutura verde com a criação de zonas verdes e requalificação do património natural - “Uma nova vivência da cidade”

“Se por um lado, a cidade de Faro carece de espaços verdes com carácter urbano, que proporcionem a sua utilização nas vertentes do recreio e lazer, por outro lado, encontra-se rodeada por uma estrutura ecológica rica (espaços agrícolas e naturais de qualidade), que lhe confere um carácter único.” (ParquExpo, 2009: p.106)

A Frente Ribeirinha de Faro constitui um interface entre o sistema urbano e o sistema natural, definindo um terceiro espaço – o elemento articulador – capaz de gerar ambientes e espacialidades urbanas, nos quais reside um potencial recreativo e lúdico que deve ser intimamente articulado com uma estratégia consciente de protecção e valorização do complexo património natural e cultural.

Em estreita articulação com o Projecto Estruturante 1 e 2, é proposto a criação de espaços verdes de lazer de apoio à cidade, os parques ribeirinhos a poente e nascente, enquadrando estes com as zonas de sapal e de salinas com a estrutura urbana, visando uma requalificação urbana e ambiental, estreitando a relação da cidade com a Ria Formosa.

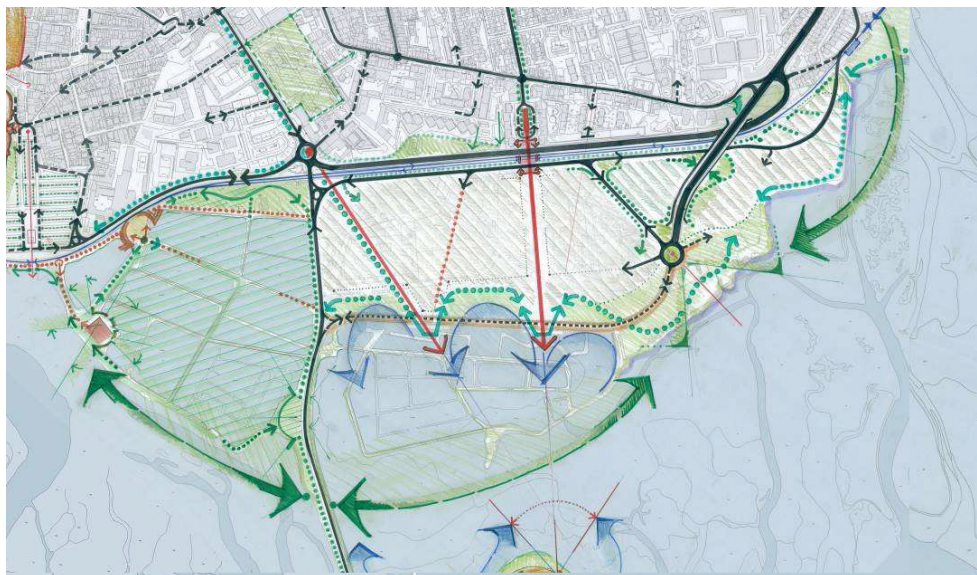


Figura 93 - Parque Ribeirinho Nascente. (PARQUExPO, 2009: p.108)

Em modo síntese, através da análise do Estudo de Enquadramento Estratégico, definido pela ParquExpo, podemos afirmar que a valorização do espaço público em estreita relação com a frente de água deve assumir-se como principal motor no desenvolvimento dos processos de reabilitação e regeneração urbana onde o espaço público deve funcionar como elemento articulador, permitindo melhores e novas permeabilidades com a estrutura urbana, mas também como elemento conector ao longo da frente ribeirinha de Faro, onde a frente de água deve ser lida como um espaço contínuo.

CONCLUSÃO

Neste capítulo pretende-se construir uma síntese dos resultados e das principais conclusões aferidas ao longo deste estudo, como também responder às questões enunciadas inicialmente.

Este estudo, que agora é concluído, teve como principal objectivo analisar e avaliar como o espaço público e a frente de água se relacionam, nomeadamente, entender como é que essa relação se processa em termos de conectividade e como é que as pessoas fazem uso desse espaço.

Procurou-se sobretudo confirmar ou infirmar a importância do espaço público como elemento estruturante para a requalificação da frente de água, estudando qual o seu papel no desenho urbano da cidade, com base na observação do local e na análise do Estudo de Enquadramento Estratégico desenvolvido pela ParquExpo. A análise do local foi feita segundo a metodologia de visão serial, proposta por Gordon Cullen, que se refere, aos fragmentos visuais revelados à medida que o observador se desloca, permitindo a compreensão de ambientes, neste caso, do espaço público ao longo da frente ribeirinha de Faro.

A partir do estudo da Frente Ribeirinha de Faro identifica-se uma estreita inter-relação entre as transformações morfológicas ocorridas no espaço público a diferentes escalas, permitindo concluir que a conectividade e a permeabilidade urbana são factores essenciais para a utilização e uso fruto colectivo do espaço público, num contexto marcado pela dispersão e desqualificação urbana.

Ao longo do “percurso” da Frente Ribeirinha, verifica-se que a estrutura do espaço público apresenta um carácter instável ao nível da mobilidade, que, apesar de em certos momentos se encontrar integrada em espaço urbano consolidado, (quem percorre a área a pé é repetitivamente confrontado com elementos de ruptura que dificultam uma conectividade funcional entre espaços e da sua relação com a água), resultado essencialmente da falta de um planeamento de desenho urbano coerente.

Através das propostas de regeneração urbana para a Frente Ribeirinha de Faro, apresentadas no Estudo de Enquadramento Estratégico, definido pela ParquExpo, percebe-se que quando as cidades são pensadas no seu conjunto existe uma continuidade ao nível da mobilidade e da estrutura urbana, proporcionando um espaço público mais agradável e praticável à vida urbana.

Assim, caracterizando-se o espaço público pela diversidade de actividades e práticas sociais, estas estão contudo dependentes das condições de utilização e qualidade espacial, nomeadamente, através de uma morfologia urbana que assegure a qualidade e coesão do espaço público, estimulando a pedonalidade e a conectividade urbana. Assim, algumas zonas que apresentam descontinuidades na ocupação do espaço urbano, devido à presença da linha ferroviária, espaços degradados e edificado obsoleto sem uso adequado no tecido urbano, conferem ao espaço público um carácter de espaços periféricos, pouco vocacionados para o exercício da vida pública, funcionando assim como áreas de transição.

Através da análise do Estudo de Enquadramento Estratégico, definido pela ParquExpo, podemos afirmar que a valorização do espaço público em estreita relação com a frente de água deve assumir-se como principal motor no desenvolvimento dos processos de reabilitação e regeneração urbana onde o espaço público deve funcionar como elemento articulador, permitindo melhores e novas permeabilidades com a estrutura urbana, mas também como elemento conector ao longo da frente ribeirinha de Faro, onde a frente de água deve ser lida como um espaço contínuo.

Deste modo, a requalificação da frente ribeirinha não deve passar apenas por intervenções pontuais de desenho urbano, mas sim pelo modo como o espaço público conecta todo o território ao longo da linha de água, através de operações integradas e integradoras de revitalização e refuncionalização de espaços, criando, assim, novas centralidades urbanas.

Assim, concluída a análise, no seguimento do trabalho de Rita Ochoa, em relação à cidade de Faro podemos também afirmar que *“pelas suas propriedades articuladoras, o espaço público desempenha, nesta complexa relação, um importante papel”* (Ochoa, 2011: p.271) não só como elemento estruturante da requalificação urbana, definindo e caracterizando a articulação entre a cidade e a frente de água, conectando os espaços ao longo desta, como também contribui para as condições de utilização e seu uso fruto numa visão de integrar e conectar estes espaços, promovendo a regeneração urbana e económica, reequilibrando as dinâmicas da cidade e mantendo a identidade histórica do local.

No que respeita à ruptura definida pela linha ferroviária actual, a sua reestruturação e substituição pela linha ferroviária ligeira, como é proposto no Estudo de Enquadramento Estratégico realizado pela ParquExpo, constitui-se como um projecto estruturante indispensável para a sustentabilidade de todo o processo de regeneração da frente ribeirinha, sua conectividade e permeabilidade com a estrutura urbana existente.

Assim, de acordo com Rita Ochoa (2011), assumimos aqui também a postura de que estas duas realidades – funcional e de lazer – não são incompatíveis, ambas fazem parte da frente de água e ambas deverão ser assumidas. Neste sentido, a articulação entre a cidade e a frente de água passa por encontrar soluções onde possam coexistir as duas realidades: um usufruto da frente de água por parte dos cidadãos, mas também uma actividade funcional da linha ferroviária.

Justifica-se assim, a implementação da linha ferroviária ligeira, que por um lado responde às necessidades de articulação e harmonização do espaço público com a frente de água, e por outro, responde à necessidade de um sistema de transporte moderno, rápido e eficaz que conecte toda a frente ribeirinha, as centralidades existentes e as novas.

Em modo síntese, depois da análise à realidade local e ao Estudo de Enquadramento Estratégico definido para a Frente Ribeirinha de Faro, podemos concluir que, numa perspectiva de futuro, para dotar a cidade de uma frente ribeirinha plena e vivida, no âmbito de um planeamento global e numa lógica de complementaridade e sustentabilidade entre a estrutura urbana e lagunar, é essencial a afirmação da valorização do espaço público como elemento conector de modo que a articulação – funcional e de lazer – entre a cidade e a sua frente de água seja assegurada.

BIBLIOGRAFIA

BRANDÃO, Pedro – **O Chão da Cidade – Guia de Avaliação do Design de Espaço de Público**. Lisboa: Centro Português de Design, 2002.

COELHO, Carlos Dias; COSTA, João Pedro – **A Renovação Urbana de Frentes de Água: Infraestrutura, espaço público e estratégia de cidade como dimensões urbanísticas de um território pós-industrial**. Lisboa: Artitexto, 2006.

COUTINHO, Valdemar – **As Fortalezas da Costa Algarvia Durante o Período das Economias-mundo Centradas em Amsterdão e em Londres. O Algarve da Antiguidade aos nossos dias (elementos para a sua história)**. Lisboa: Edições Colibri, 1999.

CULLEN, Gordon – **Paisagem Urbana**. Lisboa: Edições 70, 1983.

GEHL, Jan – **La Humanización del Espacio Urbano: La Vida Social Entre Los Edificios**. Barcelona: Editorial Reverté, 2006

GOITIA, Fernando Chueca – **Breve História do Urbanismo**. Lisboa: Editorial Presença, 1982.

HOYLE, Brian – **Cityports, coastal zones and regional change: international perspectives on planning and management**. 1996.

LAMEIRA, Francisco – **Faro, a Arte na História da Cidade**. Faro: Câmara Municipal de Faro, 1999.

MAGALHÃES, Joaquim Romero; GUERREIRO, Manuel Viegas – **Duas Descrições do Algarve do século XVI**. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1983.

MANTAS, Vasco; LAMEIRA, Francisco – **Faro, a Arte na História da Cidade**. Faro: Câmara Municipal de Faro, 1999.

MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO – **Programa POLIS – Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental de Cidades**. Lisboa, MAOT, 2000.

NEVES, José – . **Separata do número 29 da revista “Palestra”**, 1967.

OCHOA, Rita – **Cidade e Frente de Água: Papel Articulador do Espaço Público**. Barcelona: Universidade de Barcelona, 2011.

OCHOA, Rita – **Espaço Público e Frente de Água (Repensar o limite)**. **Actas do Seminário Internacional Estudos Urbanos, Vazios Úteis**. Lisboa: ISCTE-IUL, 2007. Disponível em https://www.academia.edu/214130/Espa%C3%A7o_p%C3%BAblico_e_frente_de_%C3%A1gua_repensar_o_limite_

PARQUExPO – **Estudo de Enquadramento Estratégico: Frente Ribeirinha de Faro - Relatório Final**. Faro, 2009.

PORTAS, Nuno – **Cidades e Frentes de Água – Cities & Waterfronts, mostra de projectos de reconversão urbana em frentes de água**. Lisboa: APL, Administração do Porto de Lisboa, 1998.

PORTAS, Nuno – **Geografias Vivas – VI Bienal Internacional de Arquitectura de São Paulo**. Lisboa: Ordem dos Arquitectos, 2005.

RCM nº26/2000 de 15 de Maio – **Resolução do Conselho de Ministros que aprova o Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades, Programa Polis**. Lisboa, 2000.

RCM nº78/2009 de 2 de Setembro – **Resolução do Conselho de Ministros**. Lisboa, 2009.

REMESAR, Antoni – **Do Projecto ao Objecto – Manual de boas práticas de mobiliário urbano em centros históricos**. Lisboa: Centro Português de Design, 2005.

RIBEIRO, Orlando – **Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico**. Lisboa: Sá da Costa Editora, 1987.

RODRIGUES, Tânia – **Faro na época Moderna: do urbanismo à arquitectura**. Dissertação para a obtenção do grau de Mestre em História da Arte. Universidade do Algarve, 2010.

SARAIVA, Maria da Graça - **Cidades e Rios, Perspectivas para uma relação Sustentável**. Coleções Expoentes, Parque Expo'09, 2010.

ANEXOS

ISCTE-IUL

Departamento de Arquitectura e Urbanismo Mestrado Integrado em Arquitectura PROJECTO FINAL DE ARQUITECTURA 5ºano, ano lectivo 2015/2016 Docente: Pedro Botelho

1- Os exercícios da UC de Projecto Final de Arquitectura do MIA no ano lectivo 2015/2016 serão desenvolvidos no âmbito do «Concurso Universidades», integrado na programação da Trienal de Arquitectura de Lisboa 2016, com o Tema «Sines-Industria e Estrutura Portuária». É a oportunidade de trabalhar, em simultâneo com a maior parte das Escolas de Arquitectura do país, num dos Temas centrais da Estratégia de Desenvolvimento para Portugal dos últimos cinquenta anos (consultar a documentação enviada pela Trienal).

2-Pretende-se que os alunos desenvolvam simultaneamente trabalhos a várias escalas de concepção e projecto, explorando as múltiplas articulações possíveis desde a escala do território às do projecto de Arquitectura dos edifícios e vice-versa. Pretende-se que os alunos desenvolvam o seu trabalho com base no entendimento do lugar e do contexto, dos seus problemas/potencialidades, nas diversas estruturas naturais, sociais e construídas. Trata-se de encontrar uma estratégia de intervenção em que a definição do Espaço Público edificado e não edificado cumpra a sua função eminentemente estruturante do território. Trabalhar e investigar os programas para os edifícios e para o espaço público que melhor cumpram os objectivos de requalificação/regeneração do território em estudo. Seleccionar os locais a intervencionar com exactidão e rigor, integrando os valores patrimoniais existentes na estratégia geral de intervenção.

Pretende-se que os alunos desenvolvam em grupo uma leitura crítica do território proposto fundamentada no estudo da sua evolução/desenvolvimento ao longo do tempo. Este estudo permitirá a compreensão e a representação deste nas suas três principais componentes: a) Espaços não ocupados por construção (vazios, verde, água, etc...). b) Redes de distribuição de fluxos (vias férreas, de trânsito automóvel, pedonais etc...) c) Massas de construção (corrente, industrial, comercial etc...) Deverá ser dada especial atenção às grandes transformações operadas na paisagem natural e construída entre os períodos anterior e posterior à ccretização de todas as infra-estruturas portuárias/industriais e sobretudo às profundas alterações de escala daí resultantes.

Pretende-se que a partir da compreensão geral do território os estudos sejam aprofundados com o desenvolvimento de uma estratégia individual ou de grupo, para a reabilitação do

Núcleo Urbano, e da Arriba e zona ribeirinha que o limitam a SW, desde o Cabo de Sines até à Pedreira. Deverá ser dada especial atenção; aos percursos que vão desde a Casa Emmérico Nunes à Casa Pidwell e ao seu possível prolongamento até à Pedreira, à marginal desde a Antiga Calheta ao Café do Clube Naval e à Arriba com as suas rampas, escadas, elevador e coberto vegetal.

3- Ao longo do ano serão desenvolvidos três exercícios: A-Leitura crítica do território proposto Trabalho de grupo, caderno A2 com desenhos e texto dos momentos mais significativos do crescimento identificando os principais problemas/potencialidades das estruturas naturais e construídas e do seu funcionamento. Entrega e discussão dos trabalhos na semana de 16 a 20 de Novembro

B- Estratégia de Requalificação do núcleo urbano e áreas ribeirinhas confinantes Trabalho individual ou de grupo, caderno A3 com desenhos texto e maquete. Entrega e discussão dos trabalhos na semana de 14 a 18 de Dezembro

Os programas dos edifícios (reabilitação/reconversão e/ou construção nova) serão prioritariamente para Turismo/lazer/negócio ou Ensino/investigação e serão apresentados e discutidos em Janeiro de 2016. Para o desenvolvimento de qualquer projecto de reabilitação/reconversão de edifícios é indispensável garantir o acesso ao seu interior mesmo nos casos em que o levantamento já existe.

C- Projecto para o(s) edifício(s) e espaço(s) público(s) definido(s) em B Trabalho individual, plantas cortes e alçados, memória descritiva, modelo 3D, maquetas com as seguintes fazes:

-Programa Base (deverá proporcionar a compreensão clara das soluções) -Entrega e discussão dos trabalhos na semana de 1 a 5 de Fevereiro

-Estudo Prévio (deverá proporcionar a compreensão clara das soluções e a definição geral dos processos de construção) -Entrega e discussão dos trabalhos na semana 14 a 18 de Março

-Projecto Base (deverá proporcionar a compreensão clara das soluções, a definição geral dos processos construtivos e o modo da sua execução) -Entrega e discussão dos trabalhos na semana de 18 a 22 de Abril -A selecção dos trabalhos para a Trienal será feita na semana de 25 a 29 de Abril

-Projecto Final (deverá proporcionar a compreensão clara das soluções, a definição geral

dos processos construtivos e o modo da sua execução com plantas e cortes construtivos)
--Entrega até ao final de Junho ou Julho

4-A avaliação de PFA será feita em júri de acordo com o estabelecido no artigo 22º do DL 115/2013, no Regulamento Específico de Avaliação de Conhecimentos e Competências da ISTA e nas Normas Orientadoras para a Dissertação ou Trabalho de Projecto do 2º ciclo / Bolonha. A apreciação dos trabalhos será feita de modo contínuo e incide sobre os trabalhos desenvolvidos pelos alunos e a sua participação efectiva tanto nos trabalhos de grupo como individuais. Será dada especial atenção à regularidade da presença dos alunos nas aulas e à interacção com o docente.

Concurso Prémio Universidades Trienal de Lisboa Millennium bcp 2016

A informação constante nesta plataforma (<https://goo.gl/2r2Z1l>) é para uso exclusivo no âmbito do Concurso Prémio Universidades Trienal de Lisboa Millennium bcp 2016, não podendo ser reproduzida, no todo ou em parte, conforme original ou manipulado, em qualquer outra circunstância.

GRUPO A 1. MAPA TERRITORIAL > Planta geral: curvas de nível, vegetação, núcleos urbanos, vias de comunicação, barragens e lagoas. Escala gráfica. 2. ORTOFOTOMAPA 3. BASE CARTOGRÁFICA > Desenhos Base de cartográfica em dwg, com as cotas dos edifícios. Base Câmara Municipal Sines. NOVO! 4. EVOLUÇÃO HISTÓRICA > Desenhos de evolução urbana e industrial. 1960/ 1988/ 2005 5. MAPA SÍNTESE > Esquema geral de funcionamento. 6. CARTAS MILITARES 1998

GRUPO B 1. CÂMARA MUNICIPAL DE SINES 1.1 Planta PDM 1.2 Corredor Azul NOVO! 2. CENTRAL TERMOELÉCTRICA EDP 2.1 Plantas > desenhos dos edifícios da termoelectrica 2.2 Sinalética > esquemas de funcionamento de emergência 2.3 Imagens > fotografias de construção e evolução histórica 2.4 Valências NOVO! 3. APS PORTO DE SINES 3.1 Esquema Funcional 3.2 Quadros Movimento Marítimo 3.3 Mapas e Documentos Arquivo 3.4 Fotografias 3.5 Valências NOVO! 4. ROTEIRO VISITA 9 OUT 2015 NOVO!

GRUPO C BIBLIOGRAFIA Alemany, J.; Bruttomesso, R. (ed.) (2011). The Port of the XXIst Century, Veneza: RETE. Baudouin, T; Collin, M.; Prelorenzo, C. (1997) Urbanité de cites portuaires, Paris: l'Harmattan Hein, C. (ed.) 2011; Port Cities. Dynamic: Landscape and Global Networks. London: Routledge Meyer, H.; (1999) City and Port. Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure. Utrecht, International Books. Becher, B.; Becher, H. (2002). Industrial landscapes . Cambridge: Mit Press. Breen, A.; Rigby, D. (1996); The new waterfront: a worldwide urban success story; Thames and Hudson; Londres. Brutomesso, R. (dir.) (1999); Water and Industrial Heritage; Marsilio Editori; Venice. Hauptmann, D. (ed.) (2001); Cities in Transition; 010 Publishers; Róterdam. Rosell, Q.; (2001). Después de/afterwards: [rehacer paisajes = remaking landscapes]. Barcelona: Gustavo Gili.

GRUPO D 1. PAINEIS A1 - DOSSIER ESTILO (brevemente) 2. ANEXOS PROPOSTA (brevemente) > Minutas de declarações mencionadas no Regulamento.

Rui Mendes | Marta Labastida

Centro do Mar - Sines - Programa Funcional

“Informação relativa aquelas que são as atividades (correntes e prováveis num futuro próximo) da Universidade de Évora no âmbito das ciências do mar. Os números referentes a ‘pessoas’ basearam-se nas ações que decorrem atualmente no Pólo de Sines da Universidade e as áreas basearam-se nas áreas correspondentes na Divisão de Geologia Marinha do Instituto Português do Mar e da Atmosfera”. Informação dada por Carlos Ribeiro – Universidade de Évora

A- pessoal a alojar:

a. Investigadores

i. Investigadores biologia – 3 investigadores em permanência + 2 investigadores com deslocações frequentes a Sines com permanência no Centro de Investigação

ii. Investigadores geologia – 3 investigadores com deslocações periódicas ao centro geralmente sem permanência + – com os projetos previstos para o desenvolvimento das ciências do mar na Universidade de Évora poderiam prever-se um investigador na área da geologia em permanência no centro

iii. Investigadores Engenharia – na eventualidade de iniciar o desenvolvimento de equipamentos para a exploração dos fundos marinhos, poderia ser previsto a presença de um especialista em Engenharia mecânica/mecatrónica, responsável pelo desenvolvimento de novos equipamentos e manutenção dos equipamentos existentes

iv. Investigadores geofísica – com os projetos previstos para o desenvolvimento das ciências do mar na Universidade de Évora poderiam prever-se um ou dois investigadores na área da geofísica em permanência no centro

b. Alunos

i. 1º Ciclo – (Já instituído nas instalações que a UÉvora detém atualmente em Sines) 40 alunos do curso de biologia (2 x grupo de 20 alunos) com permanência de uma semana nas instalações do Centro

ii. 2º Ciclo – (Já instituído nas instalações que a UÉvora detém atualmente em Sines) Até 20 alunos de mestrado com permanência que chega a atingir as duas semanas para a

frequência de aulas

iii. Doutorado, Mestrado, Bolsas, Investigadores convidados – 10 a 15 investigadores a desenvolver trabalho no Centro com permanências que podem variar de uma semana a um ano.

c. Técnicos – 2 técnicos ligados às ciências da vida + 1 técnico ligado às ciências da Terra + 1 técnico ligado ao desenvolvimento e manutenção de equipamentos

d. Secretariado – 1 pessoa

e. Limpeza – 1 pessoa

B- espaços a prever:

a. B1 - Zona de gestão, gabinetes e aulas:

i. Gabinetes individuais ou em grupo de dois: Gabinete individual para o Diretor do Centro + Gabinetes de 2 pessoas para os investigadores permanentes + Gabinete para Técnicos + Gabinete com lugares para mais de 2 pessoas para as permanências esporádicas

ii. Zona de Secretariado – 1 gabinete + 1 armazém para arquivo morto

iii. Salas de reunião – 1 sala reunião equipada para vídeo-conferência, quando necessário

iv. Salas de aulas – 1 sala de pequena (25 alunos) que possa servir tanto para aulas teóricas como para o desenvolvimento de atividades experimentais (mesas grandes)

v. Centro de documentação

vi. Centro de informática – Sala de equipamentos (routers, ups's ...) + pequena sala com computadores e periféricos

b. B2 - Laboratórios

i. Laboratórios de análises

1. Biologia:

a. Laboratório para o tratamento das amostras (prevendo o manuseamento, a lavagem e secagem em estufas)

- b. Sala de frigoríficos e arcas congeladoras
- c. Laboratório de biologia molecular
- d. Sala de microscopia
- 2. Geologia
 - a. Laboratório tratamento de amostras e de sedimentologia (prevendo a lavagem, secagem, hotes ...)
 - b. Sala de microscopia
- 3. Física/Engenharia Mecânica (tenho mais dificuldades aqui para dar ideias)
 - ii. Espaço de armazenagem
 - a. Arca frigorífica com aproximadamente 180 m3
 - b. Armazém com aproximadamente 60 m2
 - c. Sala de armazenamento de reagentes e consumíveis com aproximadamente 20m2
 - d. Área exterior de armazenamento dos contentores de equipamento com aproximadamente 60 m2
 - e. Garagem para veículo todo-o-terreno, moto 4, embarcação semirrígida
 - c. B3 - Apoio a trabalho de campo
 - i. Zona de acesso ao mar – dependente da localização; não é indispensável pois os materiais podem ser transportados até ao porto e transferidos para embarcações
 - ii. Armazenagem de equipamento de mar – Poderá ser uma sala semelhante à de armazenamento de reagentes (acima)
 - iii. Zona de Lavagens de material - Espaço exterior
 - iv. Balneários
 - v. Oficina de Manutenção.

- vi. Zona de Lixos
- vii. Tanque de decantação de finos, próximo do laboratório de geologia, para onde deverão escoar as águas de lavagem das amostras
- d. B4 - Zona Social
 - i. Café
 - ii. Cozinha e sala de refeições para apoio aos investigadores e alunos instalados no Centro
 - iii. Sala de conferências e exposição

Notas: importante verificarem como são as actuais instalações em Sines. Ver ainda com alunos do 4º ano, turma Pedro Mendes, apresentação do arquitecto Pedro Gameiro com o projecto do Centro de Mar para Sines – ele deixou um ppoint com o projecto.

