



Universidade de Évora - Escola de Artes

Mestrado Integrado em Arquitetura

Dissertação

**Arquitetura Industrial no contexto urbano: Reabilitação da
Antiga Moagem de Faro**

Marc Alexandre Costa Meco

Orientador(es) | João Gabriel Soares

Évora 2022



Universidade de Évora - Escola de Artes

Mestrado Integrado em Arquitetura

Dissertação

**Arquitetura Industrial no contexto urbano: Reabilitação da
Antiga Moagem de Faro**

Marc Alexandre Costa Meco

Orientador(es) | João Gabriel Soares

Évora 2022



A dissertação foi objeto de apreciação e discussão pública pelo seguinte júri nomeado pelo Diretor da Escola de Artes:

Presidente | Jorge Duarte Sá (Universidade de Évora)

Vogais | João Gabriel Soares (Universidade de Évora) (Orientador)
João Rocha (Universidade de Évora) (Arguente)

Arquitectura Industrial no Contexto Urbano:

reabilitação da antiga fábrica da moagem de Faro

UNIVERSIDADE DE ÉVORA | ESCOLA DE ARTES | DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA

MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITECTURA | DISSERTAÇÃO

Marc Alexandre Costa Meco

Orientação:
Professor Doutor Arq^o João Gabriel Candeias Dias Soares



OBSERVAÇÕES:

Esta dissertação foi escrita segundo o novo acordo ortográfico, com exceção das citações transcritas das fontes bibliográficas.

Todos os desenhos deste documento foram realizados pelo autor, isto com base em interpretações provenientes da investigação, cartografia atual e levantamentos *in situ*.

AGRADEÇO

Ao meu orientador e professor João Soares pela partilha do seu conhecimento, paciência, disponibilidade e profissionalismo demonstrados ao longo desta grande caminhada.

À minha família pelo incansável apoio e incentivo.

Aos meus amigos pela motivação e compreensão nas ausências.

Aos colegas que se tornaram família: Hugo Viegas, Pedro Brito, Joana Nunes, Milene Cavaco, Carolina Vieira, Laura Dias, Luis Rodrigues, João Bilou, Francisco Brito, Ricardo Sarmento, Ricardo Marques.

Ao meu pai pela enorme paciência que teve nesta grande caminhada, pelo otimismo e acompanhamento constante, por acreditar em mim em alturas em que nem eu próprio acreditava.

RESUMO ABSTRACT

A antiga Fábrica da Moagem, situada na cidade de Faro, está implantada junto à Estação Ferroviária à beira da Ria Formosa.

O complexo industrial, fundado no início do século XX, pertenceu inicialmente à Companhia Industrial do Algarve, cujas características industriais do quarteirão são bem presentes na sua arquitetura. Atualmente encontra-se num avançado estado de degradação e com um alto nível de poluição, o que se traduz como uma problemática na ligação entre a zona histórica e a parte «nova» da cidade, na imagem da cidade e sobretudo no desaparecimento de um património singular que marca a identidade e memória daquele lugar.

Esta investigação passa pelo estudo da arquitetura industrial cujos exemplares refletem a imponência no tecido urbano das cidades e a diferença de escalas em relação ao envolvente: pelo estudo aprofundado da antiga Fábrica de Moagem no seu contexto territorial e urbano, pela sua evolução histórica e morfológica a par com a cidade e, simultaneamente, pela análise da organização espacial e das características arquitetónicas. Foi igualmente realizada uma análise de abordagens e intervenções relacionadas com a reutilização do património como parte do processo de salvaguarda.

Numa tentativa de valorização da antiga fábrica e da cidade, tendo em consideração o lugar, é proposta uma estratégia urbana baseada na intervenção do edifício e na sua envolvente.

Palavras-chave: Algarve; Complexo Industrial; Faro; Espaço Cultural; Silos

Industrial Architecture in Urban Context:

Rehabilitation of old milling industry in Faro

The old Grinding Factory, located in Faro, is implanted next to the train station by the Ria Formosa.

The industrial complex, founded at the beginning of the 20th century, initially belonged to the Algarve's Industrial Company, whose industrial block characteristics are very present in its architecture. Currently, it's in an advanced state of degradation and with a high level of pollution, which translates as a problem in the connection between the historic and the new area of the city, in the city's own image and especially in the disappearance of a singular heritage that marks the place's identity and memory.

This investigation involves the industrial architecture study whose specimens reflect the importance of the cities' urban fabric and the scales difference in relation to the surroundings: for the in-depth study of the old Grinding Factory in its territorial and urban context, for its historical and morphological evolution along with the city and, simultaneously, by analyzing spatial organization and architectural characteristics. An approaches and interventions analysis related to the heritage reuse was also carried out as part of the safeguard process.

In an attempt to enhance the old factory and the city, taking into consideration the place, an urban strategy is proposed based on the building intervention and its surroundings.

Keywords: Algarve; Industrial Architecture; Faro; Cultural Center; Silos



ÍNDICE

RESUMO ABSTRACT	04
OBJETO	08
MOTIVAÇÃO	08
OBJETIVO	09
METODOLOGIA E ESTRUTURA	09
ESTADO DA ARTE	10

01 CIDADE DE FARO

Implantação Estratégica	14
Enquadramento Histórico	16
Evolução Urbana	20
Ria Formosa	26
Linha Férrea	28

02 ANTIGA FABRICA DA MOAGEM

Património Industrial	34
Implantação Estratégica	36
Evolução Histórica	38
Relação e influência na cidade	48
Levantamentos	50
Estado de Conservação	56

03 O ESPAÇO DA FABRICA

Possibilidades para o Futuro	
Estratégia	66
Implantação da proposta na cidade	68
Esquema de Circulação Automóvel	70
Esquema de Circulação	74
Esquema dos Verdes e do Mobiliário Urbano	76
Esquema do Programa	78
Planta de Distribuição do Programa	80
Descrição dos Espaços	96
Plantas (Vermelhos e Amarelos)	120
Cortes e Alçados	132
Fotomontagens	142
Conceitos Referências	
Centro Pompidou	146
SESC Pompeia	148
Hamar Museum	150

03 CONSIDERAÇÕES FINAIS

04 BIBLIOGRAFIA

OBJETO

A Antiga Fábrica da moagem de Faro é o objeto de estudo deste presente trabalho de investigação. Localizada na frente ribeirinha da cidade de Faro, a Moagem iniciou funções no início do séc. XX como Companhia Industrial do Algarve.

A investigação abrange o seu enquadramento no território (cidade) e o período inicial do objeto até á atualidade (antiga moagem).

MOTIVAÇÃO

A pertinência desta investigação assenta pelo estado de degradação em que se encontra a Antiga Fábrica da Moagem, á semelhança de outras espalhadas em Portugal, é um exemplo do modo como o património industrial é votado ao abandono. Sobressai a sua situação de elevada degradação, numa cidade com grande herança arquitetónica.

A escolha do tema deve-se á falta de documentos gráficos e escritos e informação atualizados sobre a antiga fábrica, á falta de conhecimento por parte da população do tema em questão, bem como o interesse pessoal pelo lugar e património em questão. Pretende-se contribuir o aprofundamento do conhecimento tanto do conjunto industrial como da cidade. Estes aspetos motivaram á elaboração desta dissertação que pretende sobre a reflexão sobre uma intervenção que, através da arquitectura contemporânea, responda ás necessidades e características intrínsecas ao espaço de modo a ressuscitar esta zona, proporcionando um novo ambiente e espaço para a cidade.

OBJETIVO

O objetivo principal desta dissertação é estudar o complexo industrial - Antiga Fábrica da Moagem.

Neste estudo é fundamental considerar outros objetivos para a compreensão do objeto em estudo: compreender a implantação da cidade, a par com a sua evolução histórica e urbana; identificação de problemáticas inerentes á cidade, ao complexo industrial e na relação entre eles; entender as necessidades da cidade e do lugar e em resposta definir estratégias de aproximação ao espaço e revitalização do mesmo, assim como a integração na cidade; produzir elementos gráficos e escritos inéditos sobre a fábrica e completar e atualizar a informação existente; pôr a população a refletir sobre a sua qualidade de vida na cidade de Faro.

A investigação encaminha-se no desenvolvimento de uma alternativa de intervenção na antiga Fábrica da Moagem considerando a valorização, revitalização e salvaguarda do património, através da adaptação a novos usos. Isto orienta no sentido de potenciar o espaço em devoluto, transformar a extinta fábrica num novo espaço da cidade e recriar uma relação entre ambos, assente num programa cultural e público como elemento central regenerador e potenciador de ambientes e vivências, algo que contrarie a situação atual da ruína.

ESTRUTURA E METODOLOGIA

A dissertação é centrada na Antiga Fábrica da Moagem de Faro, de componente prática sustentada por uma componente teórica, estruturada em três momentos principais.

Num primeiro momento, através de uma recolha de informação, referências bibliográficas, consulta da cartografia local, fotográficos e escritos, elabora-se um estudo e análise sobre o território onde está implantada a fábrica. Com base nesta recolha são produzidos desenhos que atualizam os atuais e maquetes que permitem uma melhor compreensão territorial.

Num segundo momento a investigação é elaborada num intenso estudo sobre o Antiga Fábrica da Moagem, desde as suas origens á atualidade. Com o procedimento do estudo histórico do ramo industrial através de cartografia antiga, elementos gráficos e escritos, procede-se a uma interpretação da sua implantação, desenvolvimento e influência na cidade. Segue-se novamente outro conjunto de análises, interpretação e descrição mas desta vez do complexo industrial - compreender as lógicas de implantação, evolução histórica e morfologia do edifício, a organização espacial, os métodos construtivos. Com a reflexão vinda destes temas são produzidos levantamentos cartográficos e fotográficos inéditos á escala territorial e do objeto, desenvolvendo um conhecimento mais alargado da antiga fábrica da moagem relativamente com a envolvente e da cidade.

O terceiro momento incide numa primeira fase nas referências e nos conceitos devido às problemáticas provenientes da interpretação realizada sobre a fábrica e a cidade. Por fim será desenvolvida uma nova abordagem possível em relação á Antiga Fábrica da Moagem enquanto património industrial e parte integrante da cidade de Faro. A sua valorização e reutilização baseia-se numa proposta territorial, em conjunto com a cidade e limites ribeirinhos; com a envolvente mais próxima que delimitam o quarteirão, com a intenção de reativar aquela área com bastante potencial. Para este potencial ir avante é essencial a produção de desenhos explicativos que respeitam a hipótese de intervenção a par de maquetas que exploram as valências do espaço a intervencionar.

ESTADO DA ARTE

A nível da cidade Faro foram efetuados livros e diversos trabalhos a nível académico, dando destaque:

O livro "Faro, a Arte na História da Cidade" de Francisco Lameira dá-nos uma abordagem na história da cidade.

O livro "Faro: O Passado e o Presente Muçulmano" de Maria do Carmo Nunes serve-nos para ter um posto de vista muito objetivo do tempo em que os Muçulmanos permaneceram na região. Também Fernando Pessanha com o seu livro "A Cidade Islâmica de Faro" reflete o que a cidade seria nesse tempo. Já Fernando Goitia com "Breve História do Urbanismo" serve-nos de base para uma compreensão ilucidativa do crescimento ao longo do tempo da cidade de Faro.

A tese “Crescimento da actividade turística em Faro através de experiências criativas” de Nuno José Rodrigues Bexiga para a obtenção do grau de mestre em Marketing na Universidade do Algarve, propõe-se estudar os recursos com potencial interesse turístico da cidade de Faro com o objetivo de formular novas ideias para novas atividades turísticas.

A tese “O centro histórico de Faro: a arquitectura e as suas influências” de Susana Alvo, para a obtenção do mestrado integrado em Arquitectura na Universidade Lusíada de Lisboa, tendo como principal objetivo o estudo da cidade histórica de Faro, dando a conhecer uma outra visão sobre esta mesma cidade.

A tese “Faro na época Moderna: do urbanismo á arquitectura” de Tânia Rodrigues, para a obtenção de Mestre em História de Arte - especialização em História da Arte Portuguesa na Universidade do Algarve, centra-se no estudo do espaço urbano de Faro em geral mas focando-se mais no período do Antigo Regime.

Sobre a Ria Formosa, a Carta Geológica simplificada do Parque Natural da Ria Formosa coordenada por Miguel Ramalho sensibiliza-nos para a importância deste Património Natural que tanta influência têm na região e nas cidades ao seu redor.

Para o conhecimento mais aprofundado sobre a linha ferroviária do Algarve optou-se por o livro «O Algarve da Antiguidade aos Nossos

Dias» de Maria da Graça Maia Marques, temos também «Os Acessos a Faro e aos Concelhos Limitrofes na Segunda Metade do séc.XIX» de Luís Filipe Rosa Santos, a dissertação de Rui Manuel Vaz Alves com o título «Arquitectura, Cidade e Caminho de Ferro» e por último o livro «O Algarve Oriental: As Vilas, O Campo e o Mar» de Carminda Cavaco.

Para a realização desta investigação é necessário ter presente o que já foi estudado e desenvolvido acerca do Património Industrial em Portugal.

“A Arquitectura da Indústria, 1925-1965 Registo DOCOMOMO Ibérico” (AAVV., 2005) é uma publicação que contém uma vasta informação sobre diversos modelos de arquitetura industrial e vários artigos sobre a caracterização da arquitetura e da indústria, entre estes destacam-se Ana Tostões, Jorge Figueira e Ana Vaz Milheiro.

“Vapor e Vazio: Os Silos de Paiva” da autoria de Rita Sá Machado é uma dissertação para a conclusão do mestrado integrado em Arquitectura, na Universidade Évora apresenta como objetivo a reconversão dos silos de Pavia e da sua paisagem industrial envolvente a partir de um elemento não construído, a dissertação «Arquitecturas do Trigo: Espaços de Silagem no Alentejo, do século XIX á atualidade» de João Alves Vieira apresenta um estudo sistemático deste elementos na paisagem, «Entre a Obsolescência e o Património: 2km sobre carris, uma proposta de reactivação para Beja» mais dissertação realizada na Universidade de Évora de Dulce Pereira com o objetivo de uma reflexão das questões económicas nacionais enquanto impulsionador para uma nova arquitetura.

“Património Industrial Português da Época do Movimento Moderno” uma dissertação para a conclusão do mestrado integrado em Arquitetura da autoria de Tiago da Costa que aborda o tema da intervenção arquitetónica sobre o património industrial português, focando a arquitetura industrial realizada no período correspondente ao Movimento Moderno (1920 a 1970).

Em 2016 decorreu uma exposição “Museu do Vazio” que albergou

trabalhos académicos, realizados pelos alunos de Mestrado Integrado em Arquitetura da Universidade de Évora, onde estes elaboraram uma reflexão em torno das estruturas industriais de silos e linhas de caminho de ferro desativadas.

Para um entendimento a nível territorial e urbano da cidade distinguiram-se: Francoise Choay, «O urbanismo», Aldo Rossi na «A Arquitectura da cidade» e Fernando Távora com a «Organização do espaço».

Existem diversos casos de estudo de preocupação a nível da revitalização de edifícios como por exemplo:

A Antiga Fabricas de Massas, hoje em dia é a Escola de Artes da Universidade de Évora;

A Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonense, em tempos era um dos complexos fabris mais importantes de Lisboa e atualmente é o LX FACTORY;

Em Lisboa, também se encontra os antigos armazéns frigoríficos da doca de Alcântara reconvertiu-se no espaço que acolhe a coleção de arte da Fundação Oriente;

Em Matosinhos, a primeira unidade industrial da parte sul foi reabilitado e funciona atualmente como a Casa da Arquitectura;

No Porto, a antigo Armazém Frigorífico de Bacalhau foi reconvertido numa conjunto habitacional e comércio;

Em Amsterdão, outra fábrica de moagem foi transformada num escritório de uma empresa de estudo de mercado;

A nova Fondazione Prada é projetada num antigo complexo industrial a sudeste do centro histórico de Milão com o intuito de fixar a coleção de arte e os serviços administrativos da Fundação;

O Heldmark Museum é construído sobre as antigas ruínas de uma fortaleza episcopal do séc.XIII, espaço este que oferece ao visitante um percurso no qual são exibidos objetos sobre a vida rural norueguesa dos tempos medievais até ao século XX.



01 CIDADE DE FARO

IMPLANTAÇÃO ESTRATÉGICA

Limitado a Norte pela região do Alentejo, a leste com Espanha e a sul e oeste pelo Oceano Atlântico encontra-se a região do Algarve. Sempre com um reconhecimento diferente do resto do país, onde antigamente os reis eram apelidados de “Rei de Portugal e dos Algarves”. Um local em que grande parte dos povos deixaram influências.

*“A cidade de Faro esteve desde sempre ligada á ria, (...) pelas suas águas chegaram sucessivos povos: Tartessos, Fenícios, Gregos, Celtas, Cartagineses, Romanos, Visigodos, Bizantinos, Árabes, Normandos, (...)”*⁰¹

Sensivelmente na zona central do Algarve encontra-se a sua cidade mais importante, banhado pelo Parque Nacional da Ria Formosa, Faro graças a essa centralidade e á sua implantação estratégica foram determinantes para o assentamento e muitos povos até aos dias de hoje.

Graças a esse tal assentamento dos povos, possui ligações funcionais terrestres, marítimas e aéreas, algumas consolidadas há séculos.

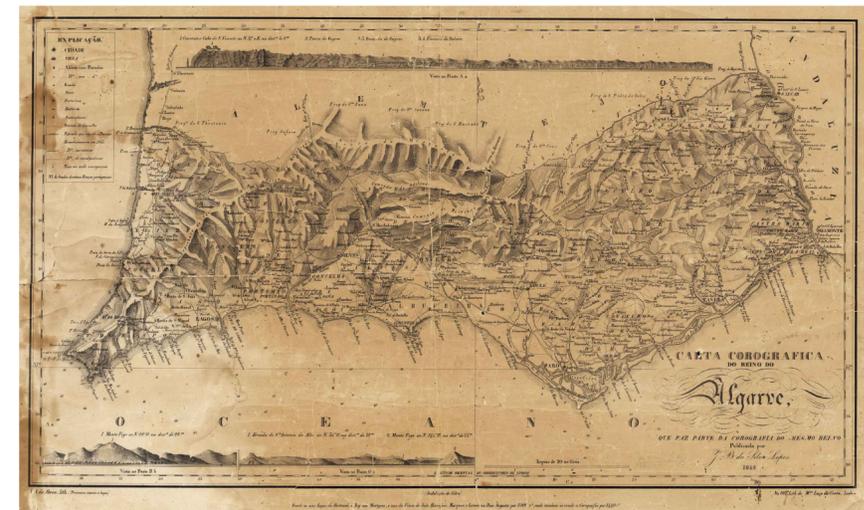
*“Desta cidade de milénios, cujas origens se perdem no tempo sem que o homem as possa, decifrar concretamente, [...]. Temos porém, a certeza de que foram vários os povos que nela se fixaram e que marcaram profundamente a sua evolução através de séculos. A sua compleição morfológica e geográfica, os vestígios do passado e a historiografia, atestam-nos bem a passagem dessas gerações e a vivência da urbe nos seus domínios políticos, económicos, sociais, culturais e religiosos.”*⁰²

Ossónoba⁰³, graças a essa implantação tornou-se a par de Balsa⁰⁴ uma das grandes cidades portuárias da antiga Lusitânia, um importante polo da indústria pesqueira do império romano e da sua capital. Inversamente á atual cidade de Faro, Ossónoba era completamente desenvolvida no litoral, dessa forma foram descobertos alguns vestígios de edificações romanas, junto da estação ferroviária.

“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”*⁰⁵

Apesar do surpreendente contacto físico e visual com a Ria Formosa, Faro, encontra-se de costas voltadas para a Ria Formosa. Assume-se como o principal núcleo urbano do Algarve, capital tendo atualmente como os seus maiores polos de desenvolvimento, a universidade, o mercado abastecedor, o hospital e o aeroporto.



⁰¹ LAMEIRA, Francisco - Faro, a Arte na História da Cidade. Faro: Câmara Municipal de Faro, 1999. p.7

⁰² NUNES, Maria do Carmo Vieira Calado Teixeira (1988) - Faro: O Passado e o Presente Muçulmano. Faro: Separata das Anais do Município de Faro. Composição e Impressão Tipografia União – Folha do Domingo, Lda. p. 3

⁰³ Ossónoba foi uma antiga cidade romana situada na zona sudoeste da Península Ibérica, local onde hoje se encontra a cidade de Faro.

⁰⁴ Balsa foi uma cidade portuária do Império Romano que estava situada no concelho de Tavira, na região do Algarve.

⁰⁵ 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. p. 6

ENQUADRAMENTO HISTÓRICO

"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".⁰⁶

De acordo, com os arqueólogos, as origens da cidade de Faro remontam por volta do século VIII a.C., devido ao entreposto comercial durante a ocupação fenícia no Mar Mediterrâneo Ocidental, integrado numa vasta rede de comércio, com produtos agrícolas, pescado e minério. Situação essa que se manteve ao longo dos períodos grego e cartaginês.

"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".⁰⁷

A partir do séc. III a.C., deu-se a ocupação romana e graças á sua implantação distinta permitiu a construção de um porto marítimo, infraestrutura essa fundamental para o seu desenvolvimento económico, graças á burguesia local. O Mar foi o principal responsável para a prosperidade da cidade, tornando-se num centro de produção e transformação de pescado e marisco. Mas não só o mar, os produtos provenientes do interior da região simbolizavam um grande valor económico, nomeadamente o vinho, o azeite e certas frutas e hortaliças.

Até ao séc. VIII d.C., a cidade ainda esteve sob domínio Bizantino e Visigodo, povos que paralelamente ao romano também deixaram marcas arquitetónicas.

Desse século em diante, os mouros invadiram a cidade nesse tempo com o nome de Ossónoba que permaneceu até ao século IX, sendo

alterado para Santa Maria do Ocidente. (Lameira, 1999)

"A cidade de Santa Maria está construída junto ao Oceano e as suas muralhas são banhadas pelas águas do mar na maré-alta. É uma cidade de tamanho mediano e de belo aspecto. Tem uma mesquita principal, uma de bairro e um oratório público. A ela chegam e dela partem navios. O seu território é abundante em uvas e figos."⁰⁸

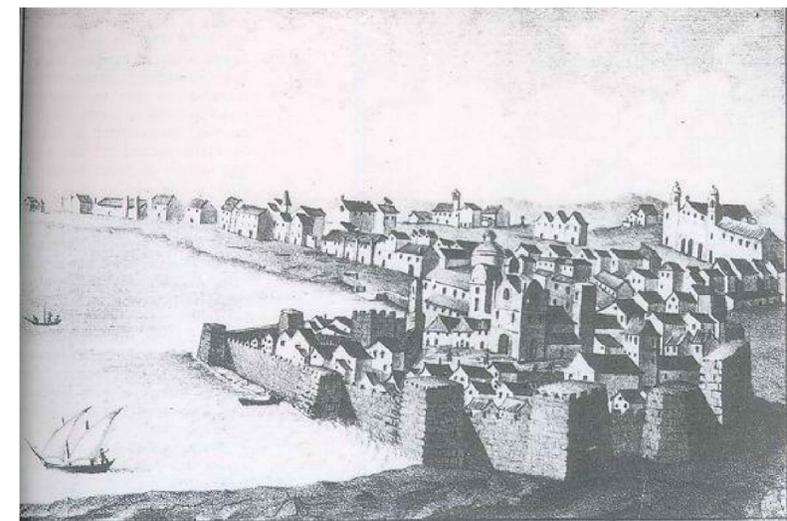
Durante o domínio árabe houve um vasto conhecimento introduzido na agricultura algo que beneficiou a agricultura, algo que continuou a prosperidade económica da cidade. Através do seu porto e da riqueza agrícola da região com a produção de azeite, trigo, frutos secos (figos, amêndoas e alfarrobas) a comercialização para outras cidades do Mediterrâneo contribuiu para a sua riqueza e para grande um crescimento populacional. No século XI houve outra alteração do nome da cidade para Santa Maria de Harun e também fortificada com uma cinta amuralhada.

Com o princípio do reinado de D. Afonso III foi traçado o objetivo de estender Portugal até ao Algarve, algo que foi tornado realidade em 1249 baptizando a cidade por Santa Maria de Faaron. Nos séculos posteriores, a cidade continuou o seu desenvolvimento devido ás suas principais actividades económicas, a pesca, a exploração de sal e os produtos agrícolas provenientes do interior da região, que fomentaram com os descobrimentos portugueses. Não só economicamente mas também culturalmente, Faro imprime o Pentateuco, o mais antigo livro impresso em Portugal devido a uma importante comunidade judaica, das mais distintas e notáveis da região e do País. O êxito dos judeus farenses têm o seu término no século XV porque D. Manuel I assina a carta patente de Dezembro 1496 que expulsa-os, caso não se convertessem ao catolicismo.

(Lameira, 1999)

"Com a expansão marítima, em 1540, Faro foi elevada a cidade para servir de sede episcopal, até então a funcionar em Silves."⁰⁹

Dessa forma originou a ausência de judeus em Portugal e por consequente em Faro que para consumir essa ação foi mandado



erguer no local da judiaria, o Convento de Nossa Senhora da Assunção na Vila Adentro.

No final do século XVI, mais precisamente em 1596, a cidade de Faro foi atacada pelas tropas inglesas lideradas pelo conde de Essex, Segundo Francisco Lameira(1999), este saque e incêndio provocou graves danos a nível arquitetónico e material na cidade.

Até ao terramoto 1755, foi uma época de expansão da cidade, envolvida numa nova cerca amuralhada durante o período da Guerra da Restauração (1640 - 1668). Devido a essa calamidade natural, a cidade sofreu danos generalizados em todos os patrimónios edificados. As muralhas, o castelo, os conventos de S. Francisco e o de Santa Clara e outros edifícios emblemáticos foram destruídos e arruinados. (Coutinho, 1999)

"Em poucos minutos a formosa cidade de Faro ficou num monte de ruínas. Arrasados pelos alicerces, poucos edifícios escaparam. Sendo dia santo as igrejas estavam cheias e foram muitos os que ali ficaram sepultados sob as ruínas das abóbadas. Nas ruas as fachadas ruíram esmagando muitas pessoas. Na praça abriu-se uma fenda tão grande que não se avistava o seu fundo." ¹⁰

Até á primeira parte do século XIX, a cidade embora tenha tido uma estagnação, continuou a ser a mais próspera e populosa do Algarve. A partir desse momento verificou-se um acentuado desenvolvimento urbano e económicas, com fortes adaptações das infraestruturas á circulação rodoviária, ferroviária e ao desenvolvimento industrial pesqueiro. Faro desenvolve-se num comedido centro industrial.

(Vilhena,2000)

"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". ¹¹

No século XX dá-se a implantação de equipamentos relevantes para a imagem da cidade na região e no país, o aeroporto, o hospital distrital, o conservatório e a univerdade são alguns dos exemplos.



¹⁰ PARQUExPO - Estudo de Enquadramento Estratégico: Frente Ribeirinha de Faro - Relatório Final. Faro, 2009: pg.28

¹¹ 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: pg.8

¹² NUNES, Maria do Carmo Vieira Calado Teixeira (1988) - Faro: O Passado e o Presente Muçulmano. Faro: Separata das Anais do Município de Faro. Composição e Impressão Tipografia União – Folha do Domingo, Lda: pg.10

¹³ PINTO, Conceição (2010) - Catálogo de Exposição: A Câmara Municipal de Faro Protege o Património. GHRPH, Faro: Câmara Municipal de Faro

¹⁴ FARIA e Castro (1786) citado em 1755 - Terramoto no Algarve, p. 98

¹⁵ PARQUExPO - Estudo de Enquadramento Estratégico: Frente Ribeirinha de Faro - Relatório Final. Faro, 2009.

EVOLUÇÃO URBANA

A cidade de Faro tem origem por volta do século VIII a.C., tal acontece durante a ocupação fenícia do Mar Mediterrâneo Ocidental, começou nesse tempo por ser um entreposto comercial baseado em produtos agrícolas, pescado, etc.

A forma e o recorte do território era diferente do que se encontra hoje. Essa diferença deve-se aos dois a três metros a mais do nível médio das águas do mar em comparação ao atual, o que por consequência criou uma linha de costa bastante sinuosa e inundável. O território era um sistema de colinas ou morros separados por canais ou ribeiras, com as marés devido à subida e descida das águas do mar. O morro com maior importância nesse tempo era onde se situa atualmente a igreja da Sé, isto porque foi onde se estabeleceu o tal entreposto referido. A contornar este local existia um curso de água principal que corria desde a atual Ribeira das Lavadeiras, em que junto do palácio de Belmarço dividia-se em dois. (Pessanha, 2012)

Entre os séculos III a.C. e VII d.C, houve uma expansão extramuros, uma estruturação do núcleo primitivo da cidade (Vila Adentro), uma descentralização dos poderes para as Villae, a cristianização da cidade, o apogeu e a destruição de Ossónoba.

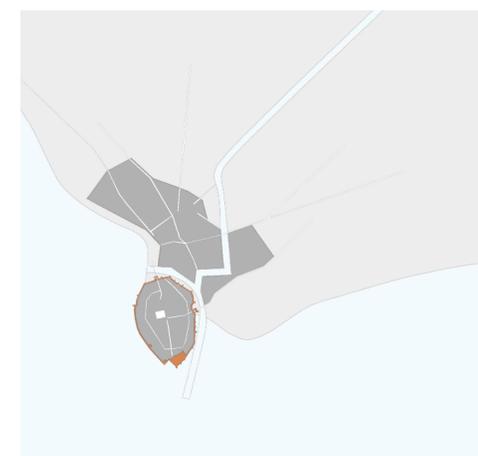
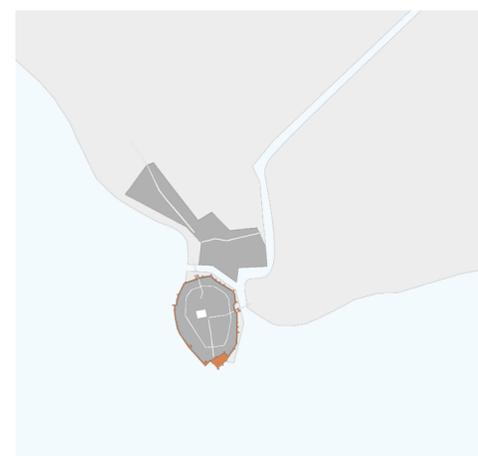
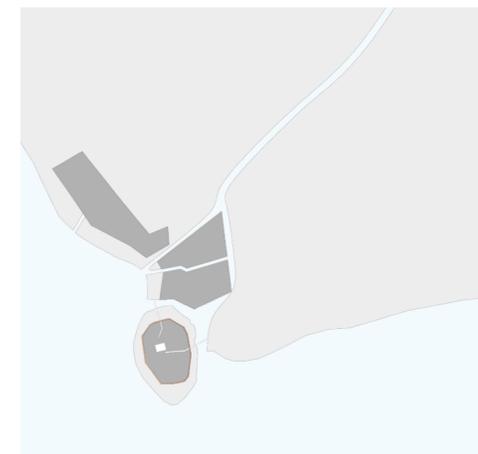
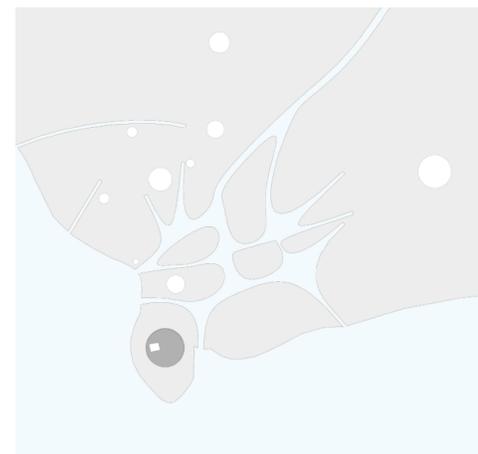
Durante o período árabe (séc. VIII - séc. XIII) ocorreu não só o alargamento mas também a densificação e a consolidação do núcleo primitivo e nos núcleos extramuros houve uma regressão e uma densificação. Com as invasões árabes e o efeito de vários sismos daquele tempo, a cidade sofreu grandes destruições. Depois destes acontecimentos os Árabes reconstruíram a cidade tendo como exemplo a base da Vila-a-Dentro, que manteve a sua estrutura fundamental mas de forma mais densa, ganhando dessa forma um desenho mais sinuoso - dois eixos, uma circular interior e uma área central que equivalia à zona entre o atual edifício da Câmara Municipal de Faro e a Sé Catedral, já que o resto da área era ocupada por construções. No local onde se situava o antigo Templum é construída a

Mesquita Principal, numa cota superior (3 metros) à antiga. A nível extramuros houve uma regressão urbana dos arrabaldes, que se densificaram, mantendo dessa forma os dois núcleos já existentes. É nessa altura que se constroem as muralhas que ainda hoje conhecemos, aumentando dessa forma o perímetro da Vila-a-Dentro. (Gottia, 1982)

Entre os séculos XIII e XV dão-se a criação e integração de novos núcleos extramuros na planta global da cidade. São feitas obras de reparação no castelo e na muralha. Nesta altura os portugueses vão estabelecer-se a cidade na Vila-a-Dentro, onde mantiveram a sua estrutura principal, houve uma simplificação no traço das vias secundárias, algo que era partilhado por vários aglomerados nessa época. A mesquita é provisoriamente adaptada a igreja, mas depois sofre obras de reconstrução dando lugar, à Igreja de Santa Maria.

Fora das muralhas verificou-se uma considerável expansão do tecido urbano fundamentalmente coma criação dos bairros da Judiaria e da Mouraria em que a atual Rua de Santo António delimitava estes. A Mouraria ocupava a área definida pelo quarteirão que hoje se insere um novo hotel ainda em construção, sendo uma importante zona de hortas. A Judiaria situava-se a sul confinava com a Alagoa e até ao século XIX existiram duas sinagogas. Ao cima da rua de Santo António, na atual Praça da Liberdade situava-se as Alcaçarias, onde se localizava o principal mercado da cidade, explorados por estes dois bairros. O bairro da Ribeira era muito virado para as atividades piscatórias e ainda continha uma igreja. (Rodrigues, 2010)

A nível comercial e industrial a principal artéria era a antiga Rua da Sapataria, que atualmente agrega duas ruas, a 1ª de Dezembro e a Tenente Valadim. Já a actividade portuária desenvolvia-se onde hoje se encontra a doca e a Praça D. Francisco Gomes, tendo um cais acostável mesmo junto à muralha da Vila-a-Dentro. Durante este período o desenvolvimento fez com que os arrabaldes se adaptasse de forma orgânica na cidade, terminando assim com áreas marginais. É



aqui que se dá o início de um processo de estruturação global da cidade tendo como base a articulação de vários elementos que a compõem, os edifícios, os eixos viários e os elementos naturais (hortas e canais). (Rodrigues, 2010)

No século XV até aos finais do XVII, Faro assistiu uma grande expansão urbana, novas edificações e de edifícios religiosos, por consequência a estruturação dos espaços urbanos, a construção da segunda cerca para proteger a cidade de uma possível invasão espanhola e a integração das hortas no perímetro extramuros. Esta expansão foi consequência dos descobrimentos e com isso o aumento da actividade comercial. aqui que se dá o início de um processo de estruturação global da cidade tendo como base a articulação de vários elementos que a compõem, os edifícios, os eixos viários e os elementos naturais (hortas e canais). (Rodrigues, 2010)

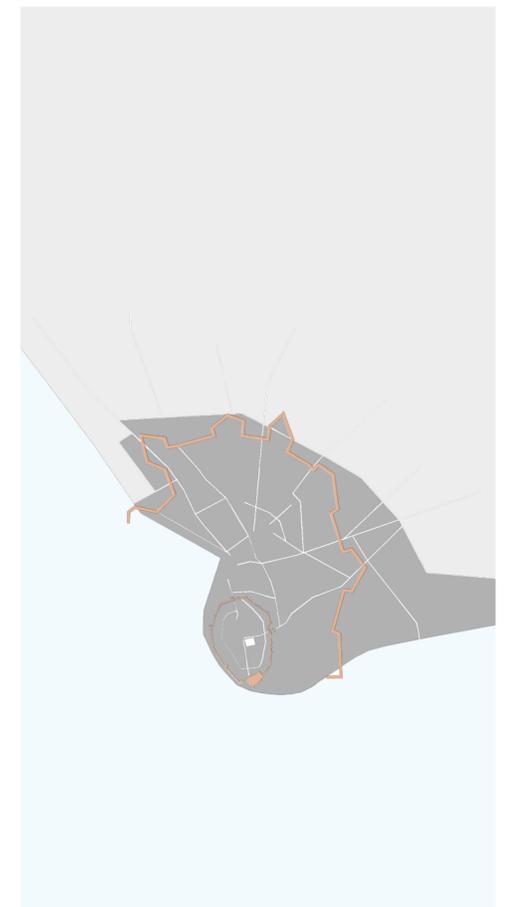
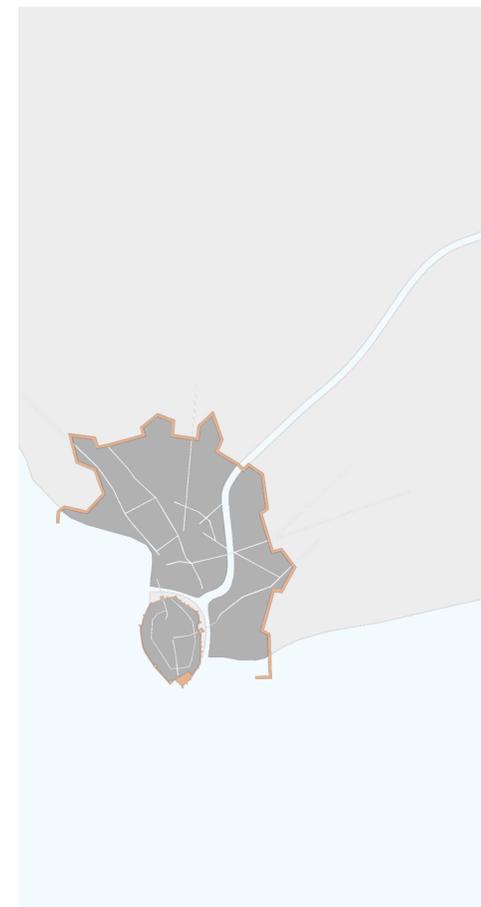
No século XV até aos finais do XVII, Faro assistiu uma grande expansão urbana, novas edificações e de edifícios religiosos, por consequência a estruturação dos espaços urbanos, a construção da segunda cerca para proteger a cidade de uma possível invasão espanhola e a integração das hortas no perímetro extramuros. Esta expansão foi consequência dos descobrimentos e com isso o aumento da actividade comercial. No século XVII, o tecido edificado abrangia toda a área interior da primeira circunvalação, contendo também diversas hortas urbanas e a zona do Pé da Cruz e da encosta de São Pedro são urbanizadas. O traçado dos eixos das vias de acesso foram determinantes para a expansão e estruturação da cidade, isto fez com que houvesse nos arruamentos um grande desenvolvimento industrial e comercial. Por destacar temos a Rua da Sapataria (atual 1º de Dezembro), a Rua de Santo António do Alto, a Rua da Cordoaria (atual Rua do Bocage) e a Rua Direita (atual Conselheiro Bivar). As praças e rossios eram grandes pólos de atividade e na maioria das vezes na junção das vias mais importantes. Com estas características podemos destacar dois locais, a Praça da Rainha (atual D. Francisco Gomes) e as Alcaçarias (atual Praça da Liberdade). (Rodrigues, 2010)

Os principais edifícios atuais da cidade foram construídos neste período. No séc. XVI os conventos das Freiras e de São Francisco, o colégio dos Jesuítas (atual Teatro Lethes), a Igreja e o Hospital da Misericórdia e as Igrejas de São Pedro e de Nossa Senhora da Esperança. No séc. XVII são construídos o Convento de Santo António dos Capuchos, as Ermidas do Pé da Cruz e de São Sebastião e começa-se a construção do Paço Episcopal. É neste momento que se estabelece a área da cidade antiga, rematando o fim de uma expansão orgânica.

O século XVIII ficou marcado pelos terramotos que assombraram o património geral da cidade, mas já no final do século e no início do outro começou-se a reconstrução tendo como os principais impulsionadores os responsáveis religiosos. E ainda surgiram outros equipamentos como o Matadouro Municipal, os jardins da Alameda e da antiga praça da rainha (atual D. Francisco Gomes). (Lameira, 1999)

A partir do séc. XIX e inícios do XX houve uma enorme expansão na arquitectura civil, consequência disso é que a cidade nos finais do séc. XIX começou a desenvolver-se fora da cerca seiscentista e foi inaugurada a linha de caminho-de-ferro.

A partir dos anos 30 do século passado, Faro teve um crescimento urbano e volumétrico acentuado, com os surgimentos de novos bairros, o surgimento de uma segunda circunvalação, o hospital distrital, o aeroporto, a universidade e o arquivo distrital, equipamentos que contribuem ainda nos dias de hoje para o desenvolvimento da cidade.





RIA FORMOSA

"Então a ria de Faro, quando está espelhada e serena como um lago dormente, é um deslumbramento vista ao clarão desses ocassos gloriosos, jorrando uma luz offuscante que se estampa na paisagem e no espelho das águas em matizes da mais caprichosa phantasia, em tonalidades polychronicas n'um predomínio do ouro ardente, até que o horizonte se inflamma n 'um intenso rubor sanguíneo, transfigurando magicamente a vasta lagôa, como se as suas águas crystallinas, luminosas, se tingissem de viva purpura, ao mesmo tempo que, no mais intenso da cyclopica labareda, os barcos vogando ou estanciados na esbrazeada superfície, salamandras enormes vivendo no fogo, assumem um aspecto phantastico envoltos n'aquelle incendio limpido e inoffensivo."¹²

Classificada desde 1978 como Reserva Natural (decreto nº45/78, de 2 de maio) e é atualmente um dos trezes Parques Naturais de âmbito natural (decreto-lei nº373/87, de 9 de dezembro)¹³. A zona lagunar dominante do sotavento algarvio caracteriza-se por um longo cordão dunar arenoso litoral que a protege do oceano Atlântico, constituído por duas penínsulas (Ancão e Cacela) nas suas extremidades e entre estas cinco ilhas-barreira (Barreta ou Deserta, Culatra, Armona, Tavira e Cabanas). Este sistema com cerca de 60km de comprimento e abrange uma área aproximada de 18.000ha onde engloba os concelhos de Loulé, Faro, Olhão, Tavira e Vila Real de Santo António.

*"Assim, para sul, estende-se do sopé da serra até ao mar, a bem marcada planura do litoral algarvio, bordejada pelo sistema lagunar da ria formosa, com as suas ilhas-barreira, esteiros, canais e sapais."*¹⁴

O sistema das ilhas-barreiras neste local dispõem de caraterísticas únicas no mundo, isto porque não há existência de um grande rio e a sua disposição geral em forma triangular com um o vértice localizado o ponto mais meridional de Portugal continental, o que geralmente são paralelos á costa. Esta forma triangular deve-se às correntes marítimas, estando o lado mais ocidental têm maior exposição a essa ondulação de O/SE - mais energético, por oposição o lado oriental está

sujeito às condições do "Levante"¹⁵ E/SE - menos energético. Esse sistema serve de proteção a uma enorme diversidade de habitats, tais como as dunas, ilhotes, salinas, canais, pisciculturas, uma extensa zona de sapais, etc. As barras de Faro-Olhão e a de Tavira são artificiais para a tentativa de controlo dos processos dinâmicos do sistema lagunar. Mas com estas construções têm criado problemas na circulação dos sedimentos pelas correntes de poente para nascente, e consequência disso têm sido a erosão costeira bastante acelerada e uma insuficiência na reposição dos sedimentos a nascente do cabo de Santa Maria.

(Ramalho,2003)

Graças á sua diversidade faunística e florística, a Ria Formosa permite a existência de ecossistemas de grande complexidade, no que respeita á avifauna, uma importância nacional (como zona de nidificação) e a nível internacional (migração e hibernada). Destaca-se por ser uma zona húmida de interesse mundial. Um autêntico paraíso para os amantes de aves, local onde permite a sua observação, trata-se de uma área mais importantes para as aves aquáticas em Portugal sendo habitat de mais 20000 aves aquáticos no Inverno e também bastante importante como zona de passagem para as migrações entre o Norte da Europa e África, abriga espécies raras e emblemáticas em Portugal. Só nos finais do século XIX, é que a Ria Formosa (nas ilhas barreiras) começou a ter ocupação humana por parte de população ligada á actividade piscatória. Atualmente grande parte da ocupação das ilhas barreiras é destinada ao turismo em massa, criando áreas de risco elevado de erosão e de exposição de temporais. As suas características são incompatíveis com esta ocupação intensa e permanente, pondo mesmo em causa a sobrevivência do sistema, há que compatibilizar as atividades humanas com a manutenção e conservação deste ambiente natural.

¹² (Júlio Lourenço Castilho, O Algarve, Porto, 1894, p. 13)

¹³ Rede Nacional de áreas protegidas - RNAP [Listagem de áreas protegidas, internet]. Versão de 2018-05-07. p.2

¹⁴ RAMALHO, Miguel M. [et al.]. Carta Geológica simplificada do Parque Natural da Ria Formosa, Reserva Natural de Castro Marim e Vila Real de Santo António e região envolvente - notícia explicativa. Instituto geológico e mineiro e INETInovação, Instituto da Conservação da Natureza, 2003. ISBN: 978-972-676-206-5. p.60

¹⁵ Zona do horizonte onde o Sol nasce; este, leste, oriente



LINHA FÉRREA

Antes da construção da linha ferroviária do Algarve, os algarvios para se deslocarem a Lisboa tinham de se deslocar a Casével situado no concelho de Castro Verde. O percurso envolvia o uso de transportes rodoviários de Faro a Vila Real de Santo António, depois subida ou descida do Rio Guadiana de barco e por fim de outra deslocação terrestre entre Mértola e Casével. (Marques, 1999)

Antes que a ligação ferroviária até á capital do baixo Alentejo fosse terminada iniciou-se em 1858, a discussão no traçado que unisse Beja a Faro. Na altura houve dois planos para esse traçado - um dos planos proporcionava o seguimento da mesma até Mértola e partir desse ponto seguia o Rio Guadiana até Vila Real de Santo António; a outra solução promovia a passagem por vários locais como: São Martinho das Amoreiras, Santa Clara-a-Velha - Saboia, Ribeiro do Vale da Mata (junto a São Marcos da Serra e Bartolomeu de Messines. Ambas as propostas tinham aspetos positivos: uma vez que o primeiro plano estava próxima da Mina de São Domingos e permitia uma futura ligação a Espanha e evitaria as serras algarvias, já o segundo plano tinha a proximidade das minas de Aljustrel e Neves Corvo. A proposta aceita foi a segunda que ainda atualmente é mesma, porque estaria mais perto de Aljustrel, e a incompatibilidade com Espanha em construir uma ligação internacional na região. (Santos, 1995)

"A implantação da linha ferroviária, em relação à cidade de Faro, parece, por isso, constituir antes de mais, o caso extremo da aplicação direta de uma estrutura de planeamento ferroviário e de cidade em que se privilegiou completamente a ligação entre o comboio e o porto. Tal como acontecera em relação a Lisboa, a linha do caminho de ferro começa por aflorar a periferia da cidade, junto à margem da ria. O comboio vindo de norte instala-se numa zona portuária, relativamente desafogada, junto à margem da ria de Faro. O impacto é então, reduzido e vai impulsionar fortemente as trocas com o porto e as docas."¹⁶

A ferrovia, numa fase inicial só existia uma única linha, localizado

nesse tempo na extremidade da marginal da cidade na parte noroeste da cidade, ainda alcançando o último quarteirão do Bairro Ribeirinho, onde ficou determinado o edifício para os passageiros, na frente da denominada «Horta da Carreira». Essa implantação na capital do Algarve privilegiou a ligação entre o comboio e o porto, impulsionando fortemente as trocas entre ambos. Inicialmente instalado numa zona periférica da cidade, o comboio criou um impacto grande naquela zona, tendo-a desenvolvido em todos os aspetos, quer a nível habitacional, quer a nível industrial, reduzindo dessa forma a sua implantação, mas ao contrário esta fixação porque deu início á separação do centro urbano da cidade com a ria.

"Na área a poente da estação, entre a estrada de Sagres e a linha férrea, instalou-se de forma um pouco caótica, uma zona de indústrias e de armazéns com diversas atividades. A antiga horta em frente à estação acabou por ser toda urbanizada, recortada por um sistema de pequenas ruas distribuídas por aquele espaço segundo malha reticulada e irregular (...)Todo este conjunto de habitações, indústrias, armazéns e alguns equipamentos formam um tecido bastante heterogéneo, e bastante degradado hoje em dia."¹⁷

A continuação da linha ferroviária para o sotavento algarvio continuou o seu percurso limitando a cidade pelo lado da ria numa linha metálica, para isso ocorreu uma construção "destemida" de um aterro para a colocação de um molhe que atravessou a ria e onde assentaram os carris para os comboios circularem tangencialmente o lado sul da Vila Adentro curvando para o interior em frente do largo de São Francisco onde foi instalado um apeadeiro ferroviário, esta alteração transformou por completo a costa e a antiga doca. A colocação deste molhe formou uma pequena baía na ria, com uma abertura no canto sudoeste, sob a ponte ferroviária construída para dar entrada a pequenas embarcações e a um novo cais. A passagem regular dos comboios neste troço que atravessa Faro começou a realizar-se a partir do dia 1 de Maio de 1904. Esta linha do sul continuou a sua expansão para Vila Real de Santo António, ficando concluída a 14 de



Abril de 1906.

Este desenvolvimento trouxe ao Algarve um transporte rápido, económico, regular e de grande capacidade que veio substituir as carreiras marítimas regulares entre a região e o resto do país. Os produtos do Algarve foram negociados em novos mercados - regionais, nacionais e internacionais, isso impulsionou novas indústrias piscatória, conserveira, extração de sal e alimentar. O Sotavento Algarvio foi bastante beneficiado por permitir o escoamento dos produtos algarvios, Faro e Vila Real de Santo António faziam a distribuição das farinhas, os adubos e óleos só pela capital e a importação de cereais e adubos. Isto realça uma maior organização da circulação interna que o Sotavento Algarvio passou a ter graças ao caminho-de-ferro. (Cavaco, 1976)



¹¹ ALVES, Rui Manuel Vaz (2015). Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro pág.438
¹² ALVES, Rui Manuel Vaz (2015). Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro pág.439



02 ANTIGA FÁBRICA DA MOAGEM

PATRIMÓNIO INDUSTRIAL

A evolução só é possível porque gerações passadas nos deixam um legado quer materiais ou imateriais que quando respeitadas e salvaguardas contribuem para o conhecimento e desenvolvimento de gerações futuras, isto de acordo com a evolução, adaptação e utilização.

Segundo a Carta de Nizhny Tagil:

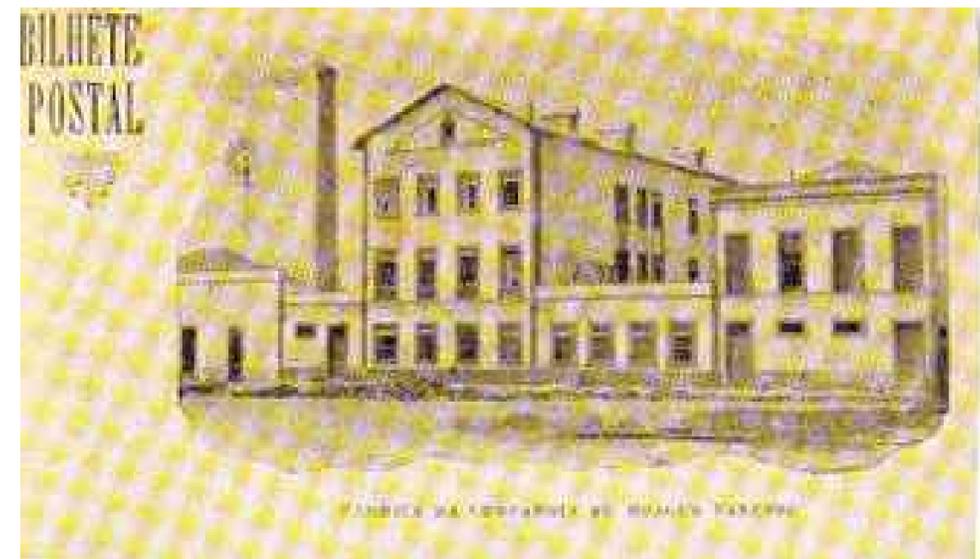
“O património industrial é composto por locais, estruturas, conjuntos, zonas, paisagens, equipamentos, objetos ou documentos que forneçam informação de processos industriais anteriormente utilizados ou em curso de produção, referentes à extração de matérias-primas e a processos de transformação da mesma bem como registo de infraestruturas de energia e transportes relacionados. Património industrial reflete a profunda ligação entre o meio ambiente cultural e natural, como processos industriais, seja este antigo ou moderno. Dependendo de fontes naturais de matérias-primas, energia e redes de transportes para produção e distribuição de produtos para os mercados mais amplos. Este inclui tanto os bens materiais sendo estes imóveis ou móveis como o conhecimento técnico, a organização do trabalho e dos trabalhadores e a herança social e cultural complexo que transforma a vida das comunidades trazendo grandes alterações.”¹⁸

O Património Industrial começou a ter protagonismo a partir dos anos 70, isto devido ao desaparecimento, descaracterização, abandono e degradação de um grande número de indústrias. Este processo desenvolveu-se pelo grande crescimento das cidades, este levou a demolições de edifícios notáveis de arquitetura industrial, algo que desencadeou estudos e levantamentos de forma a salvaguardar edifícios historicamente importantes para as cidades. Isto garantiu a proteção igualmente em relação aos monumentos mais antigos, alargando dessa forma o conceito da palavra Património. Estes edifícios ainda são olhados com alguma desconfiança quando os apelidamos de património devido á sua imponência no tecido urbano

das cidades e a sua diferença de escalas em relação ao envolvente achando paisagem poluída, serem ocupados para utilizações pouco recomendadas e serem considerados espaços sem qualquer interesse arquitetónico. Tudo conclusões precipitadas ignorando essa forma a memória do lugar e muitos detalhes construtivos extremamente interessantes.

Os edifícios industriais são potenciais espaços para a sua reutilização, graças á suas características espaciais, á sua amplitude ou reversibilidade, promovendo estes para uma nova vida tendo em conta os aspetos históricos, arquitetónicos e estruturais. São facilmente adaptáveis a outras funções, a novos usos devido aos espaços amplos e abertos, tornando desde modo a construção mais sustentável. Ora aproveitar as infraestruturas, os materiais é a ferramenta ideal para a salvaguarda da demolição dos edifícios. Esses projetos de reabilitação e reutilização quando bem sucedidos contribuem para o aumentos da qualidade de vida do população local e do turismo.

A nível internacional, são muitos países que têm esta preocupação com a preservação dos antigos recintos industriais, e já há casos que se tornaram padrão da contemporaneidade arquitetónica.



¹⁸ TICCIH, 2003. Carta de Nizhny Tagil sobre o Património Industrial, Nizhny Tagil.

IMPLANTAÇÃO ESTRATÉGICA

Implantada na periferia da cerca seiscentista da cidade de Faro, encontra-se na antiga horta da carreira numa zona maioritariamente habitacional, onde a sul se situa a estação ferroviária da cidade, elemento que desencadeou o crescimento extramuros. Esta linha ferroviária ainda hoje une todo o Algarve e a região ao resto do país.

"Na área a poente da estação, entre a estrada de Sagres e a linha férrea, instalou-se de forma um pouco caótica, uma zona de indústrias e de armazéns com diversas atividades. A antiga horta em frente à estação acabou por ser toda urbanizada, recortada por um sistema de pequenas ruas distribuídas por aquele espaço segundo malha reticulada e irregular. A partir do Largo da Estação arrancam três ruas. A rua Ventura Coelho é perfeitamente perpendicular e no eixo central da própria fachada do edifício de passageiros, ligando-o diretamente e linha reta à rua Infante D. Henrique. Duas outras serão abertas nos lados opostos do Largo da Estação - uma (a rua Francisco Barreto) que também atravessa todo o espaço unindo a zona da estação à "urbanização da Horta dos Capuchos" (a frente norte da rua Infante D. Henrique).

A terceira com início a poente do Largo, a rua Tomás Ribeiro, também orientada norte-sul, é mais curta, faz o gaveto com a rua da estação e embate nas construções existentes sobre a rua Infante D. Henrique. Todo este conjunto de habitações, indústrias, armazéns e alguns equipamentos formam um tecido bastante heterogéneo, e bastante degradado hoje em dia".¹⁹

Na malha urbana, este complexo industrial demarcava-se do que se encontra na sua envolvente pela suas dimensões, marcando dessa forma a paisagem da cidade. A proximidade do caminho de ferro foi um grande impulsionador do desenvolvimento agrícola, sociocultural e económico na antiga fabrica da moagem isto porque facilitou o escoamento do produto, aumentando dessa forma a produtividade da mesma, criando mais emprego e a evolução da fábrica.

¹⁹ ALVES, Rui Manuel Vaz - *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: as transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro*. Doutoramento em Arquitetura na Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra. pág.439



EVOLUÇÃO HISTÓRICA

Com a chegada da linha ferroviária no início do séc. XX incentivou a uma modernização e a um planeamento da cidade, consequência disso foi o investimento nas vias de comunicação, nos acessos marítimos e desenvolvimento de indústrias e habitações em redor do largo da estação. Em volta do perímetro urbano localizavam-se as antigas hortas conventuais, locais que surgiram como oportunidade de criar de bairros homogêneos.

*“Em 1889 chegou a Faro a linha férrea que, para além de delimitar a cidade sul/poente, fomentou o aparecimento do Bairro da Estação, estrutura interessante do módulo urbanístico, que conjugou a vertente de equipamentos e de habitação, e o molhe que configurou a actual marina de recreio”.*²⁰

Assente nos terrenos da antiga Horta da Carreira, surgiu o primeiro bairro exterior ao perímetro da cerca seiscentista dando pelo nome de Bairro da Carreira resultante da afluência de pessoas e mercadorias á estação de caminho-de-ferro.

*“José Gomes de Matos e Francisco Guerreiro Afonso Sénior, proprietários e residentes nesta cidade, possuidores da horta da “Carreira” que confina com a Rua Infante D. Henrique, Rua Gil Eanes, Largo e Estrada para o caminho-de-ferro, nesta cidade e Freguesia de São Pedro, deliberam converter a referida horta num bairro para edificações urbanas (...)”.*²¹

A Fábrica de Moagens de Faro situada no bairro da Carreira junto á estação ferroviária sofreu um grande incêndio algo muito frequente naquele tipo de estabelecimentos. Embora a cidade já tivesse há 15 meses uma Central Elétrica, esta funcionava a vapor e era autossuficiente. Depois de restaurada, voltou a abrir portas a 6 de Julho de 1912, acontecimento relatado pelo jornal “Distrito do Faro”:

“Reabriu no dia 6 do corrente mês esta importante fábrica explorada pela firma Barros e Companhia Limitada de Faro. Esta Fábrica foi restaurada e está dotada com os mais modernos e aperfeiçoados

maquinismos que bem atestam o acerto e a discrição que presidiram à sua escolha, tornando-se este estabelecimento um dos melhores do seu género no país.

O edifício central tem rés-do-chão, 1.º e 2.º andares. No rés-do-chão estão instalados o escritório, casa de trocos de trigo por farinhas, duas mós para fabricação de farinha em rama, lavadouro para lavagem do trigo e casa de cilindros para trituração e compressão, assim como o veio geral que dá movimento a todos os aparelhos da fábrica.

No 1.º andar, acham-se instalados num compartimento diferentes tubos que conduzem trigo, farinhas e sêmeas aos mecanismos; noutro compartimento parte dos aparelhos de limpeza de trigo e ainda noutra é feita a pesagem das farinhas e sua arrecadação. No 2.º andar, numa divisão estão instalados todos os aparelhos de peneiração; noutra, o resto dos aparelhos de limpeza e noutra é feita a pesagem das sêmeas e sua arrecadação assim como a dos saco vazios.

A fábrica foi montada para farinar em 24 horas de trabalho seguido 30.000 Kg de trigo produzindo 20 % de farinha de 1.ª qualidade, 40 % de farinha de 2.ª qualidade ou 2, 13 % de farinha de 3.ª qualidade ou n.º 3, 6 % de farinha sem marca e 20 % de sêmeas, isto no que diz respeito à farinha espoada por quanto de farinha em rama pode produzir, em 10 horas, 1.000 Kg nas duas mós de pedra de La Ferte - Sur-Jonarre (pedras francesas).

A fábrica é movida por uma máquina da força de 145 cavalos Vapor efectivos, fornecida pelos construtores Suzer Irmãos, de Winterthur, na Suíça. Fornecem Vapor, alternadamente, duas caldeiras aquo-tubulares contruídas em Londres e Glasgow.

A fábrica possui os seguintes aparelhos de moagem, fornecidos e instalados pela casa construtora desta especialidade de maquinismos da Suíça.

Para limpeza:

Um aparelho distribuidor de trigo sujo, uma balança automática Chronos, um calibrador de trigo, uma tarara Zig-Zag, uma bandeja dupla, uma dita de passagem, três separadores de sementes redondas,



um dito de repassagem, duas colunas despontadoras, um molhador automático, um aspirador geral, um colector de pó para o zig-zag, um colector de pó de mangas múltiplas, um couvier, lavadoiro desquinador e uma coluna secadora horizontal.

Para a moagem e peneiração:

Uma coluna descortinadora, um aspirador geral, um colector de pó de mangas múltiplas, um peneiro classificador, um distribuidor para a mistura automática de sêneas, um aparelho magnético, uma balança automática Chronos, dois distribuidores de quatro cilindros, um dito de quatro cilindros, seis compressores, dois sassores duplos, um dito simples, três planchisters duplos, dois peneiros centrifugos, dois desatadores Zurich, um dito de escova, uma escavadora de sêneas centrifuga, uma escavadora de sêneas Sehass Hausen, um peneiro centrifugo secador, um divisor de sêneas, um aspirador geral, um recolector de pó Perfection, dois distribuidores de farinha, um indicador de velocidade, um monta-carga com ascensor, um elevador completo com correia interior e diferentes acessórios.

Para a fabricação de farinhas em rama:

Uma tarara com peneiro extractor; dois pares de mós completos com todos os seus acessórios, um elevador. Para o abastecimento das águas (Faro ainda não possuía água canalizada) necessárias possui dois poços, nos quais estão montadas três bombas movidas a correia que elevam a água para três reservatórios de ferro, os quais fazem a distribuição da água pela fábrica.

A iluminação vai ser feita por electricidade, para o que foi encomendado um dínamo de 13 Kwatts e 230 volts à Casa Hermann Pege Chemnitz da Alemanha por intermédio dos seus agentes de Faro.”²²

Dada a relevância que o jornal depositou nesta notícia da inauguração pode-se concluir o impacto desta fábrica junto da população, sobretudo os agricultores da região. Uma fábrica com esta tecnologia tão avançada para aquela época iria provocar a decadência do trabalho artesanal da moagem, ou seja, o desaparecimento do moleiro

e da actividade dos moinhos. Adotada num perfil mais moderno, graças á inovação tecnológica de que foi prendada naquela época configurava-se do mais inovador que havia naquele contexto urbano.

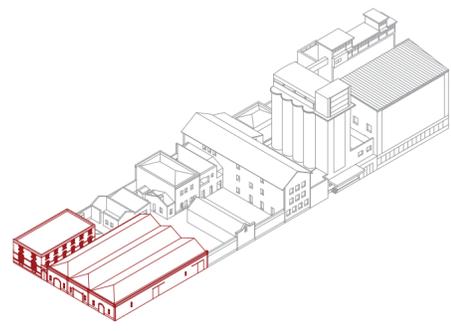
A partir dos anos 20, o caracter industrial impôs-se no bairro onde está sediado a fábrica de moagem por consequência da continua ampliação da Companhia Industrial do Algarve. Em 1960, a Moagens Associadas adquiriu as instalações da Companhia Industrial do Algarve, tendo desde logo iniciado estudos e projetos para desenvolver o empreendimento industrial. Essa tomada de decisão foi bem aceite pela Câmara Municipal de Faro porque esta iniciativa seria um contributo para a valorização industrial da capital algarvia. Para iniciar a obra foram projetados os silos para os cereais situado entre o edificio da fábrica da moagem em exploração e a nova fabrica em projeto. Este grande complexo industrial encerrou na década de 80 e desde aí têm sido votada ao abandono, atualmente encontra-se com estado de degradação elevado em alguns edificios do mesmo. Os proprietários neste momento são uma sociedade imobiliária-Cleber, que tem como ideia a demolição total do que lá se encontra e pretende projetar edificios habitacionais de luxo.



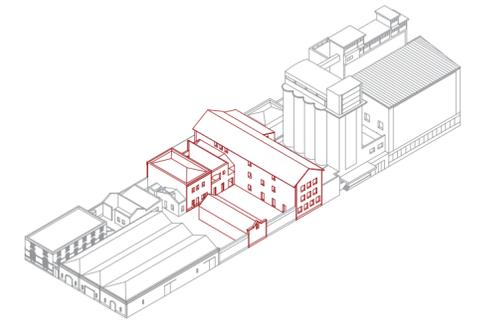
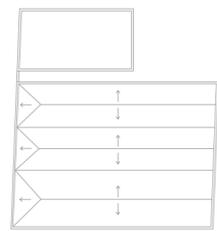
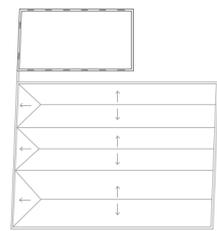
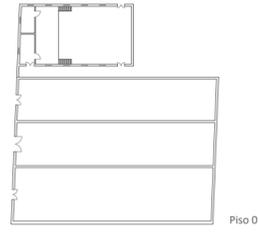
²⁰ RODRIGUES, Tânia - Faro na época Moderna: do urbanismo à arquitectura. Dissertação para a obtenção do grau de Mestre em História da Arte. Universidade do Algarve, 2010: pg.29

²¹ Arquivo Distrital de Faro, Arquivo da Câmara Municipal de Faro, Atas das Sessões da Câmara, 14 de dezembro de 1899, código de referência PT/MFAR/CMFAR/B-A/001/0039, folha 182

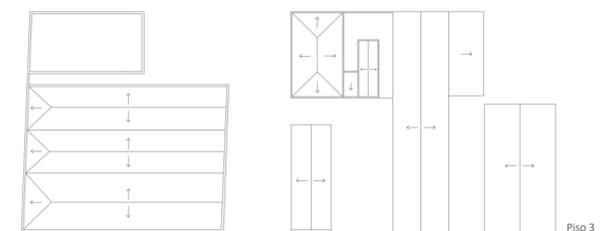
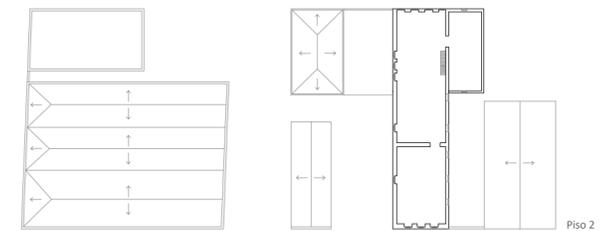
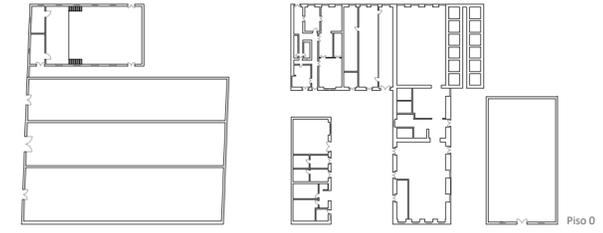
²² No jornal "Distrito de Faro" que se publicou nesta cidade entre 1876 e 1913, concretamente o n.º 1893 de 25 de Julho de 1912

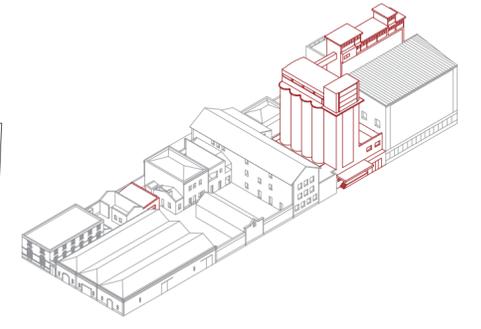
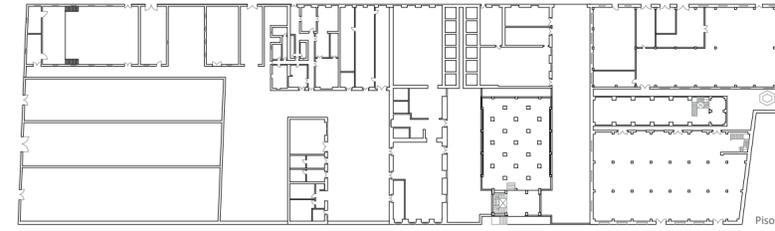
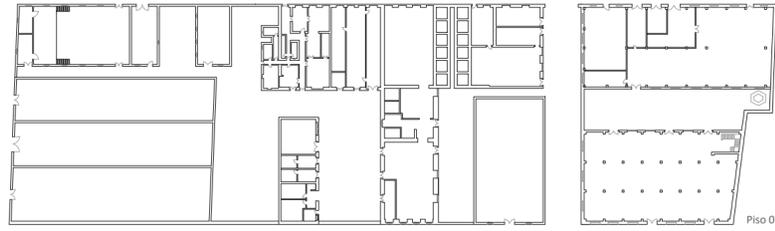
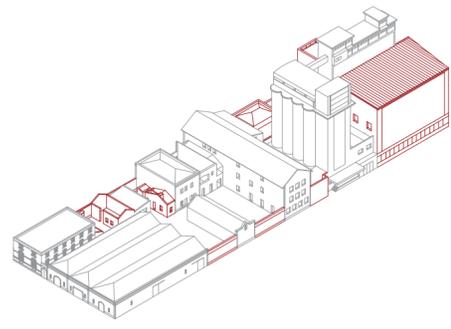


INÍCIO DO SÉCULO



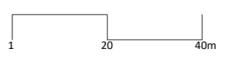
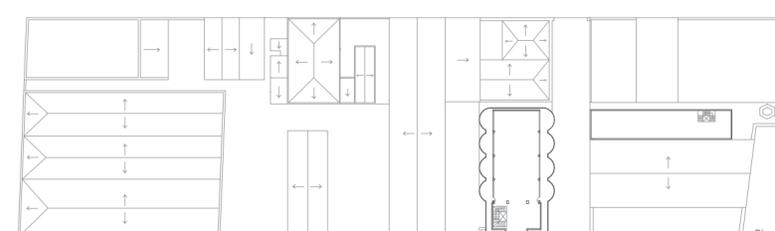
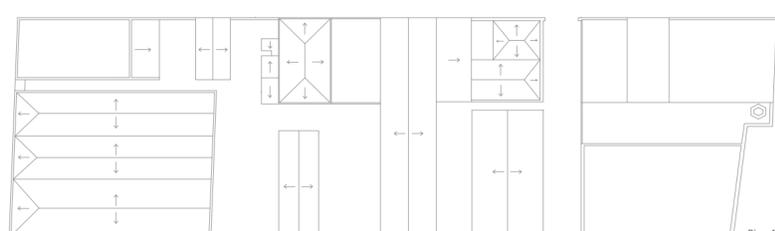
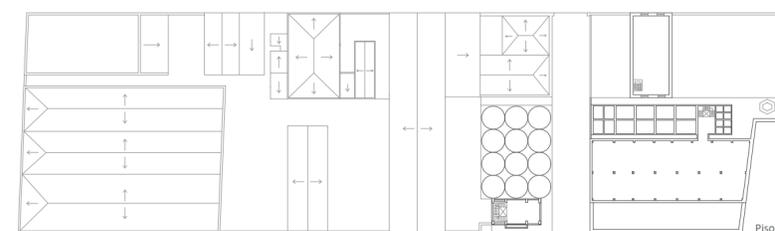
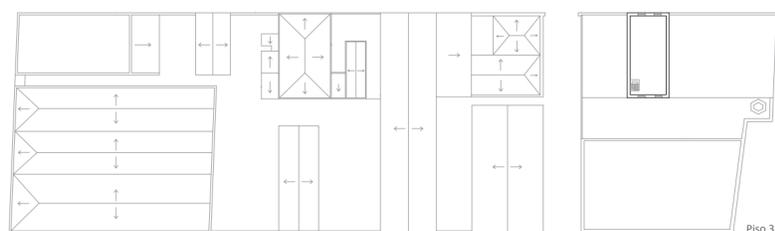
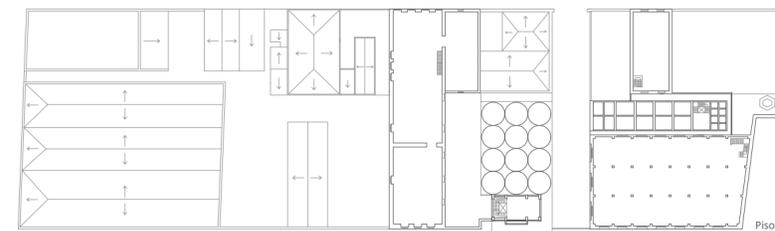
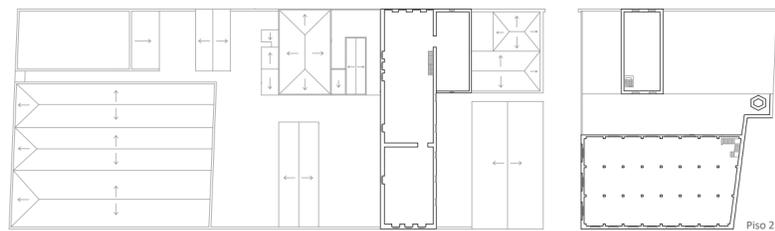
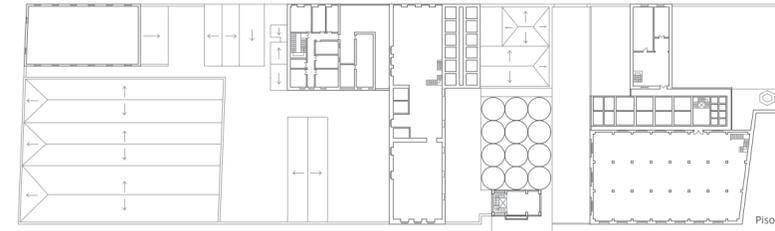
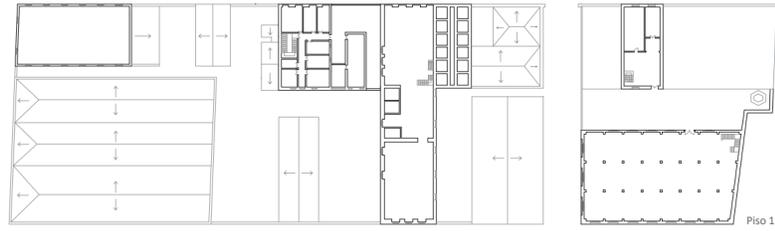
ANOS 20

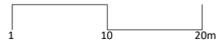
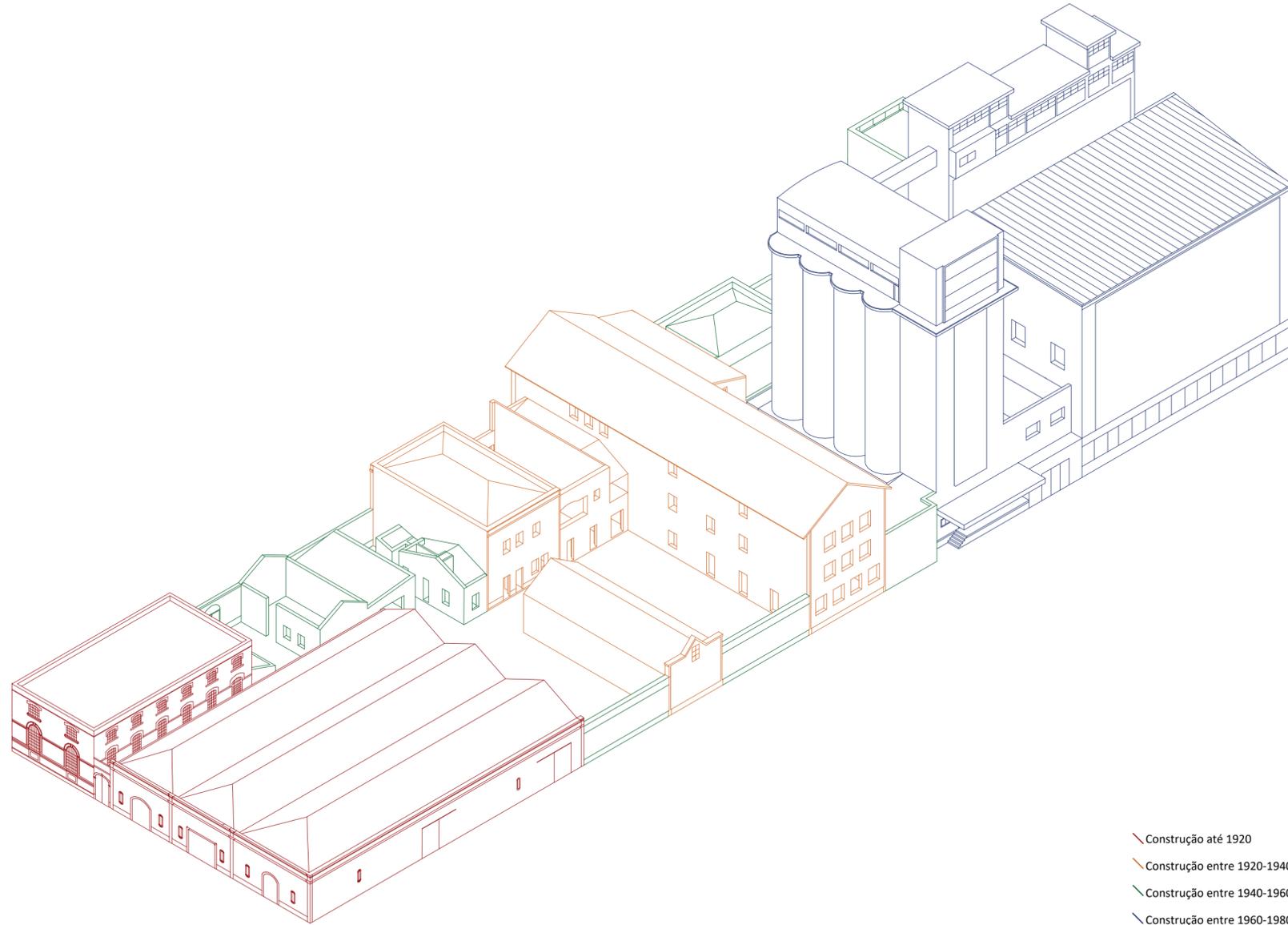




ANOS 40

ANOS 60





RELAÇÃO E INFLUÊNCIA NA CIDADE

Até meados do século XIX, Faro apresentava-se com o núcleo urbano envolvido pela cerca seiscentista, em seu redor encontravam-se várias hortas particulares. Já no final do século e no início do século XX, houve um grande aumento da população devido ao seu comércio, indústria e educação, algo que obrigou à expansão da cidade extramuros.

Essa expansão adensou a malha urbana com a ocupação dos vazios existentes e o aparecimento de infraestruturas de transporte - linha ferroviária e linhas rodoviárias. Com a grande procura de habitação que se fez sentir nesse período as hortas que circundavam a cidade surgiram como oportunidades de planejar e de consolidar a malha urbana com a criação de bairros homogêneos de malha reticulada.

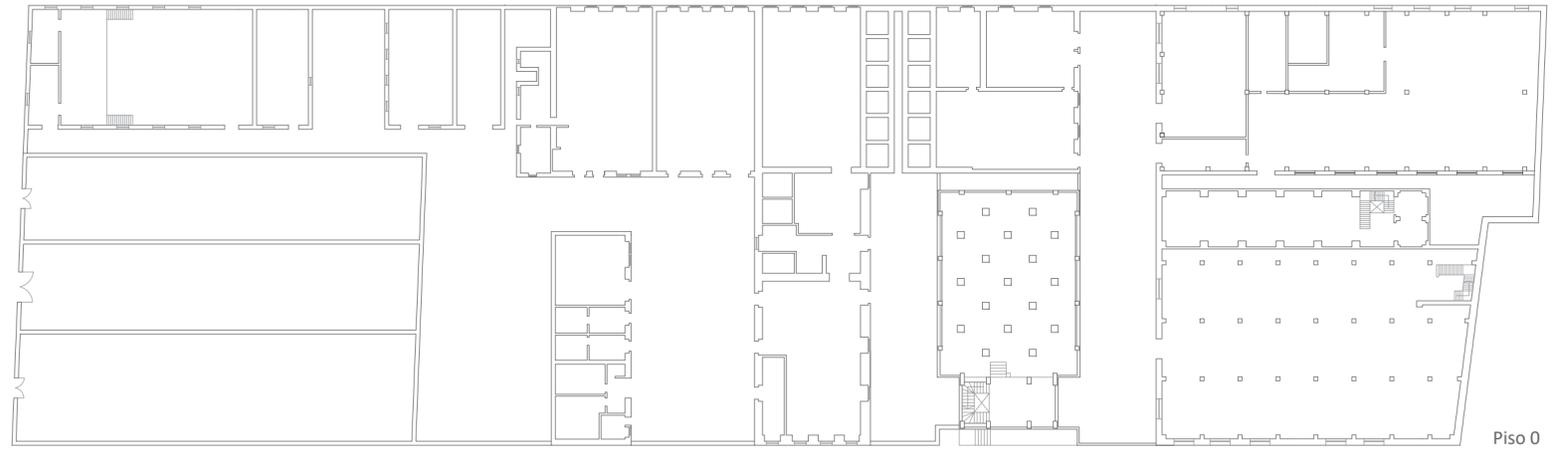
Em 1889 chegou a Faro a linha férrea que, para além de delimitar a cidade sul/poente, fomentou o aparecimento do Bairro da Estação, estrutura interessante do módulo urbanístico, que conjugou a vertente de equipamentos e de habitação, e o molhe que configurou a actual marina de recreio.

O Bairro da Carreira foi o primeiro a ser construído, fruto desse crescimento e da grande procura existente desenvolvendo-se a nível industrial e habitacional. A maior parte das habitações foram construídas na primeira década do século XX, já a nível industrial começou a ter notoriedade a partir da década de 20 com a Companhia Industrial do Algarve. Estas edificações constituíram um caso ímpar na urbanização da cidade de Faro, dada a sua aproximação com o Caminho-de-Ferro, embora não estivesse no antepiano de urbanização, não tiveram dúvidas em programar uma fábrica. Segundo o antepiano de urbanização da cidade, existia uma zona com a específica indicação de industrial, não se poderia negar que tal zona, antes do referido antepiano, se teria esboçado nas imediações da Estação de Caminho de Ferro da cidade por razões óbvias - transporte de mercadorias fácil, local periférico da cidade, etc. Talvez tenham sido essas as razões que determinaram a actual implantação da fábrica em causa e que actualmente está considerado como habitacional segundo o antepiano de urbanização. Nos anos 60, com a troca de

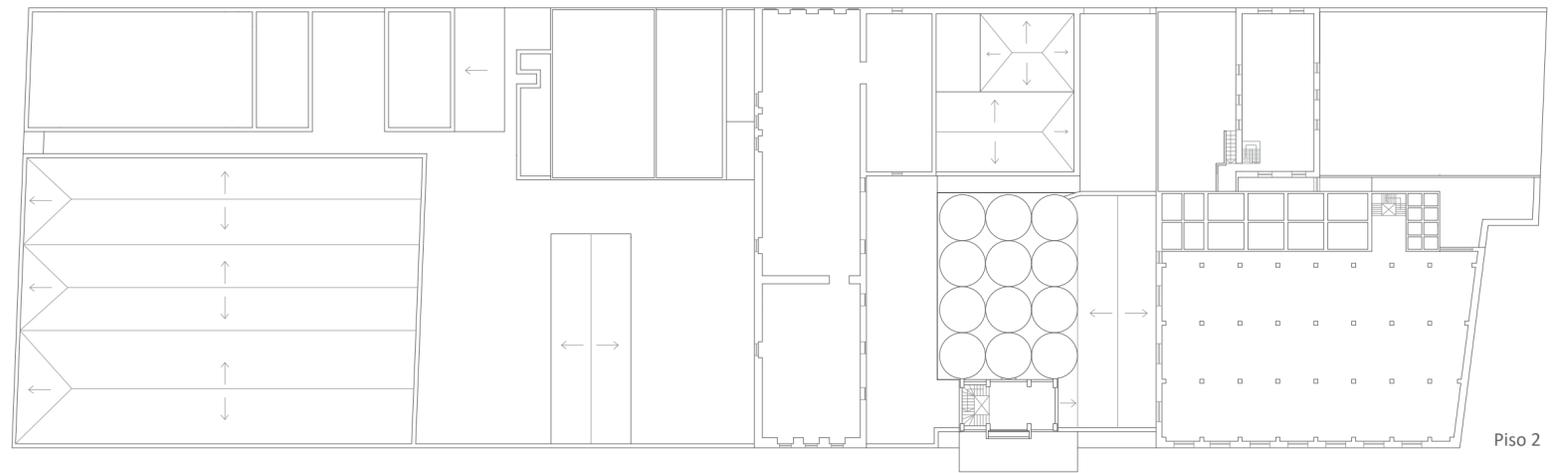
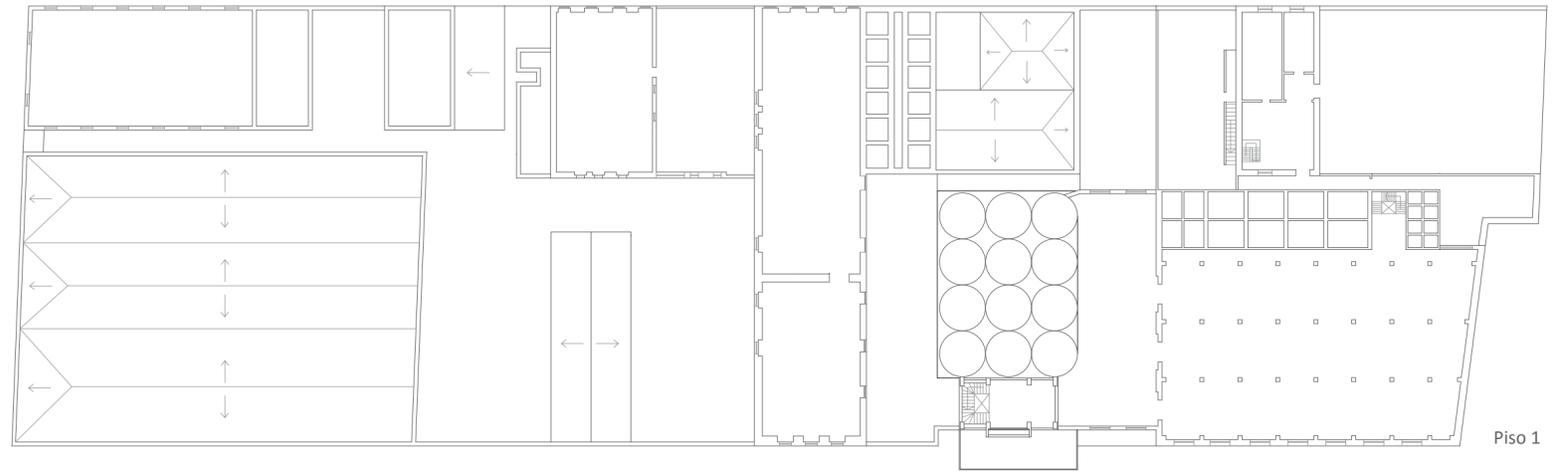
proprietários foram feitos novos estudos e projetos com o intuito de contribuir para a valorização industrial da capital algarvia, dessa forma foi projetado os silos para o armazenamento dos cereais, algo que mereceu a aprovação de todas as entidades competentes. Com o intuito de constituir dentro de Faro uma grande unidade industrial neste ramo de atividades foram adquiridas pelos responsáveis as quotas de moenda doutras unidades o que veio provocar uma alteração não só nas instalações da fábrica projetada, como ainda da capacidade de armazenamento da matéria prima necessária à sua laboração. Este esforço veio no sentido de dotar Faro numa unidade industrial ao nível nacional e internacional.

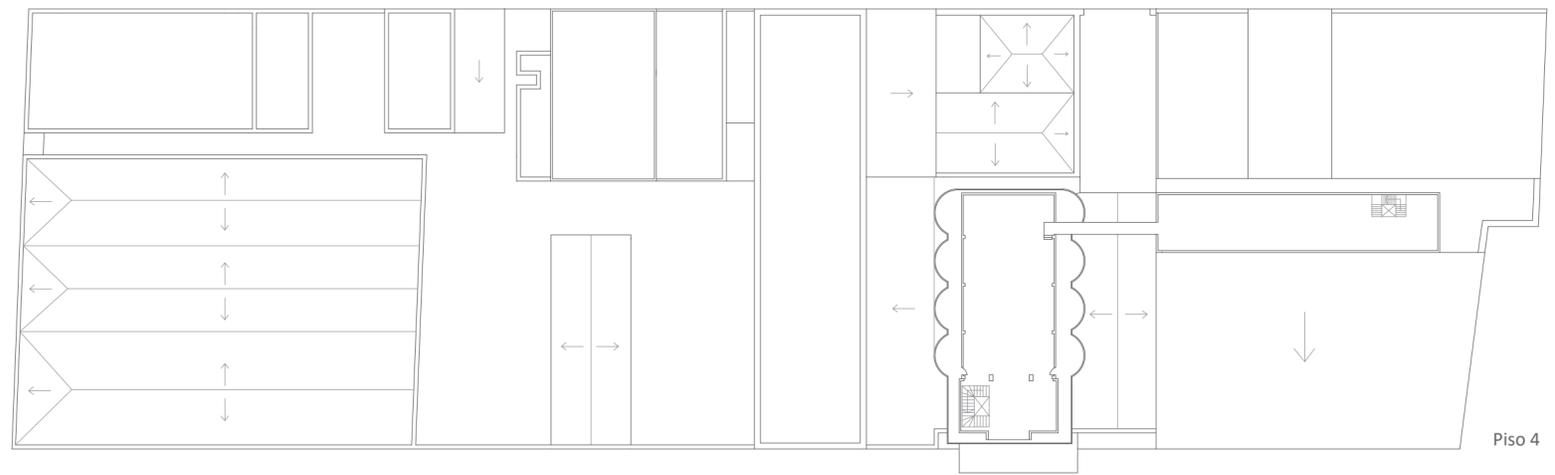
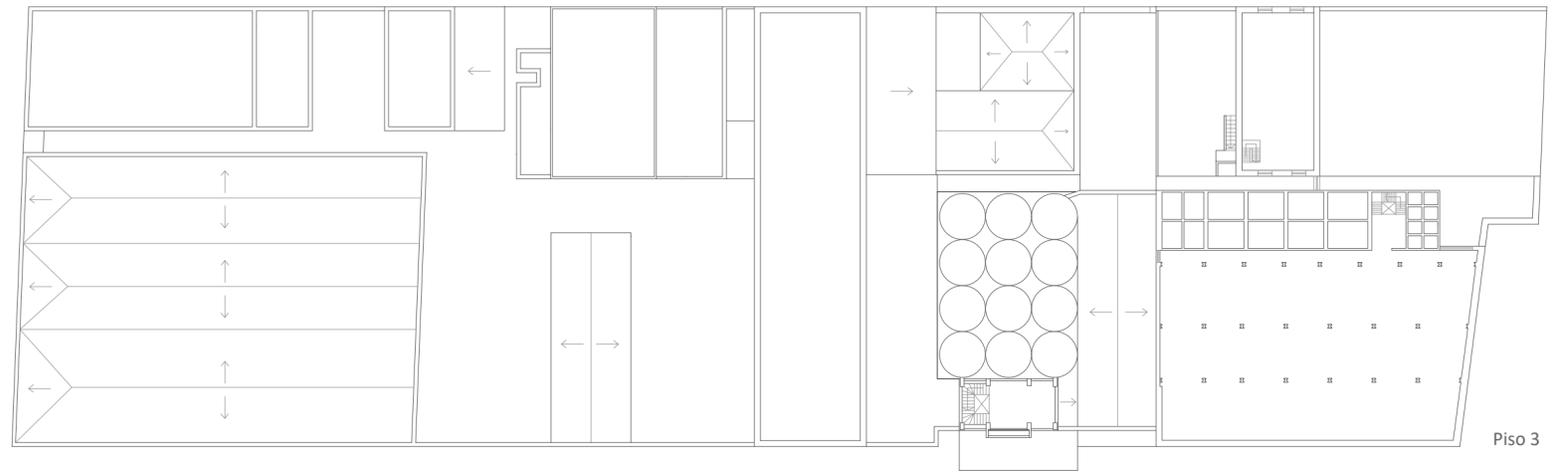
Nos anos 80, o complexo industrial deixa de exercer funções e desde dessa altura até à actualidade está votada ao abandono, com usos irresponsáveis e desrespeitosos de acordo com valor patrimonial da antiga Fábrica da Moagem apenas contribuíram para a sua destruição e degradação, agravando a situação de ruína. Apesar de se encontrar dentro da cidade actual, encontra-se fechada pelos seus muros.

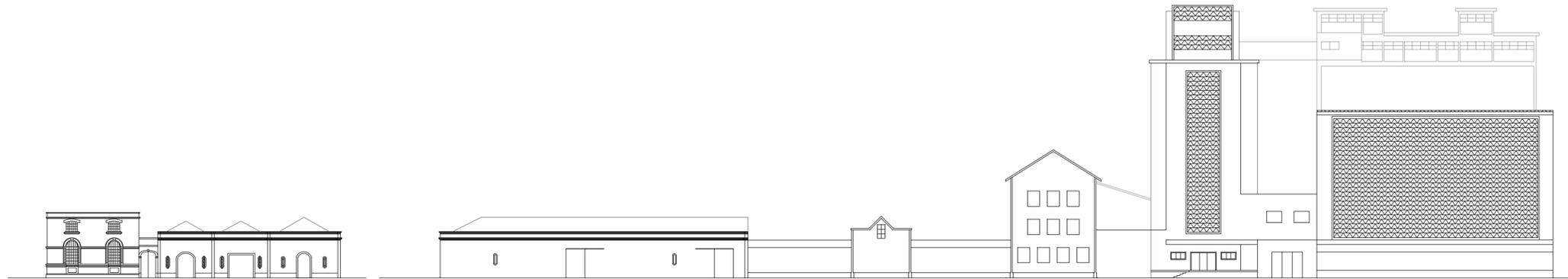




LEVANTAMENTOS







ESTADO DE CONSERVAÇÃO

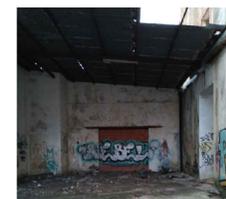
O estado de conservação da antiga Fábrica de Moagem é variável, uma vez que há edifícios deste complexo que se encontram num estado de ruína e outros num estado de degradação moderado. Atualmente, o aspeto exterior demonstra as más condições que o complexo sofre, como a falta de algumas coberturas e usos pouco aconselháveis algo que acelerou a deterioração dos espaços interiores.

Os edifícios com maior degradação são a habitação da gerência, os armazéns/arrecadações e os escritórios. Destes só resta as paredes exteriores, uma vez que as paredes divisórias e a cobertura abateram e a sua recuperação é impossível. Na imagem ao lado, o vermelho indica os edifícios em pior estado. Com a cor laranja mostra os edifícios com uma degradação elevada, ou seja, as coberturas ainda permanecem no sítio mas num estado bastante fragilizado, mas os vãos estão profundamente danificados sujeitando a estrutura às adversidades atmosféricas. O amarelo apresenta os edifícios num estado de moderado são os mais bem preservados, em termos de revestimento, ocultando e resguardando a estrutura e os materiais da parede. Estes são os edifícios mais recentes do complexo, o que ajuda a essa preservação.

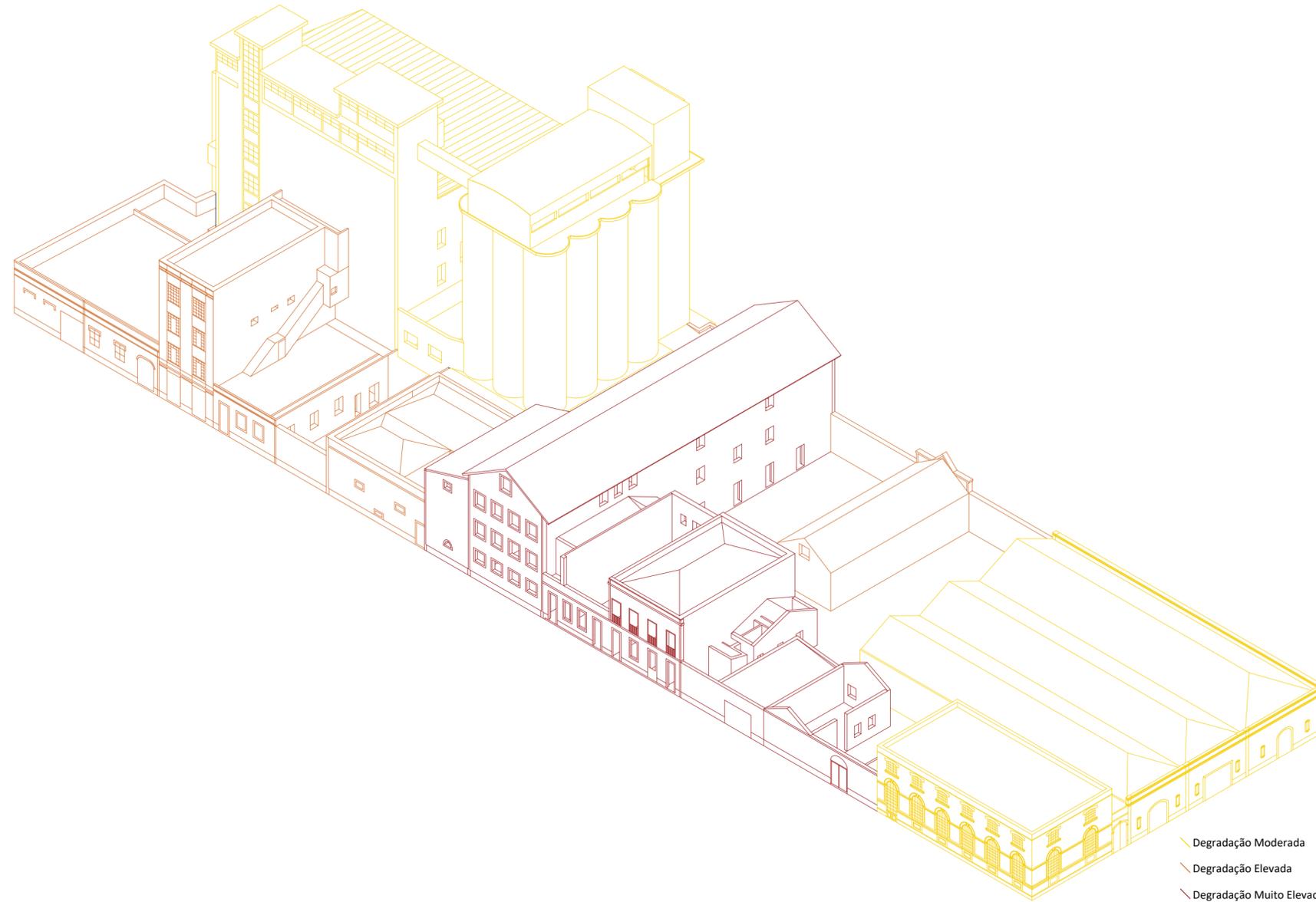
Estes diferentes tipos de degradação ajudam na reflexão e na compreensão da evolução de um dos patrimónios industriais mais importantes da cidade de Faro. Com uma ação imediata sobre o conjunto, numa ótica de valorizar o património através de um uso que o dignifique e que o saiba manter, transformando um complexo devoluto num espaço que permita uma nova vivência.



Fotografias Atuais da Fábrica - Fotos captadas pelo autor



Fotografias Atuais da Fábrica - Fotos captadas pelo autor



03 O ESPAÇO DA FÁBRICA



ESTRATÉGIA

A investigação levou á necessidade de garantir a conservação e permanência da antiga fabrica através de um projeto que proponha novamente o seu uso. A propriedade é longa e estreita, adjacentes a edificios residenciais e de frente para a Ria Formosa. A reabilitação é uma ferramenta da arquitectura cujo fim é melhorar um objeto edificado, seja através da conservação, preservação, restauração, consolidação, demolição e tem na sua génese um processo histórico complexo que deve ser conhecido e reconhecido.

O projeto proposto pretende, além do simples aproveitamento e adaptação de instalações, que originalmente atendia a usos de natureza industrial, muito diferente do estão sendo propostos, contribuir de forma efetiva na desejada recuperação de área tão degradada da cidade. Um dos principais objetivos com este projeto é preservar o carácter arquitetónico industrial, reativá-lo para uso publico como um novo tipo de espaço urbano, criar na perspetiva urbana, o complexo fabril num “pátio” raro no meio de uma cidade claustrofóbica. Uma boa intervenção deve ser visto como um investimento claro e não apenas uma bela contribuição para o ambiente construído ao redor, mas também um impacto significativo e duradouro sobre a população fareense de qualquer idade. A carência de espaços destes na cidade maximiza as relações programáticas e espaciais para criar algo diferente e envolvente que imediatamente devolva algo à população e que renasça o conceito de vizinhança.

Um espaço cultural será proposto para ser usado como uma sala de exposições cultural, proporcionando aos farenses novas visões e reflexões sobre o local onde vivem. Regra geral, as atividades dos espaços culturais são gratuitas ou bastante acessíveis, de modo que nenhuma pessoa fique de fora ou afastada por questões económicas. Não pode ser visto concorrente, visto que não gera lucro, o bem-estar do individuo é o ponto mais importante.

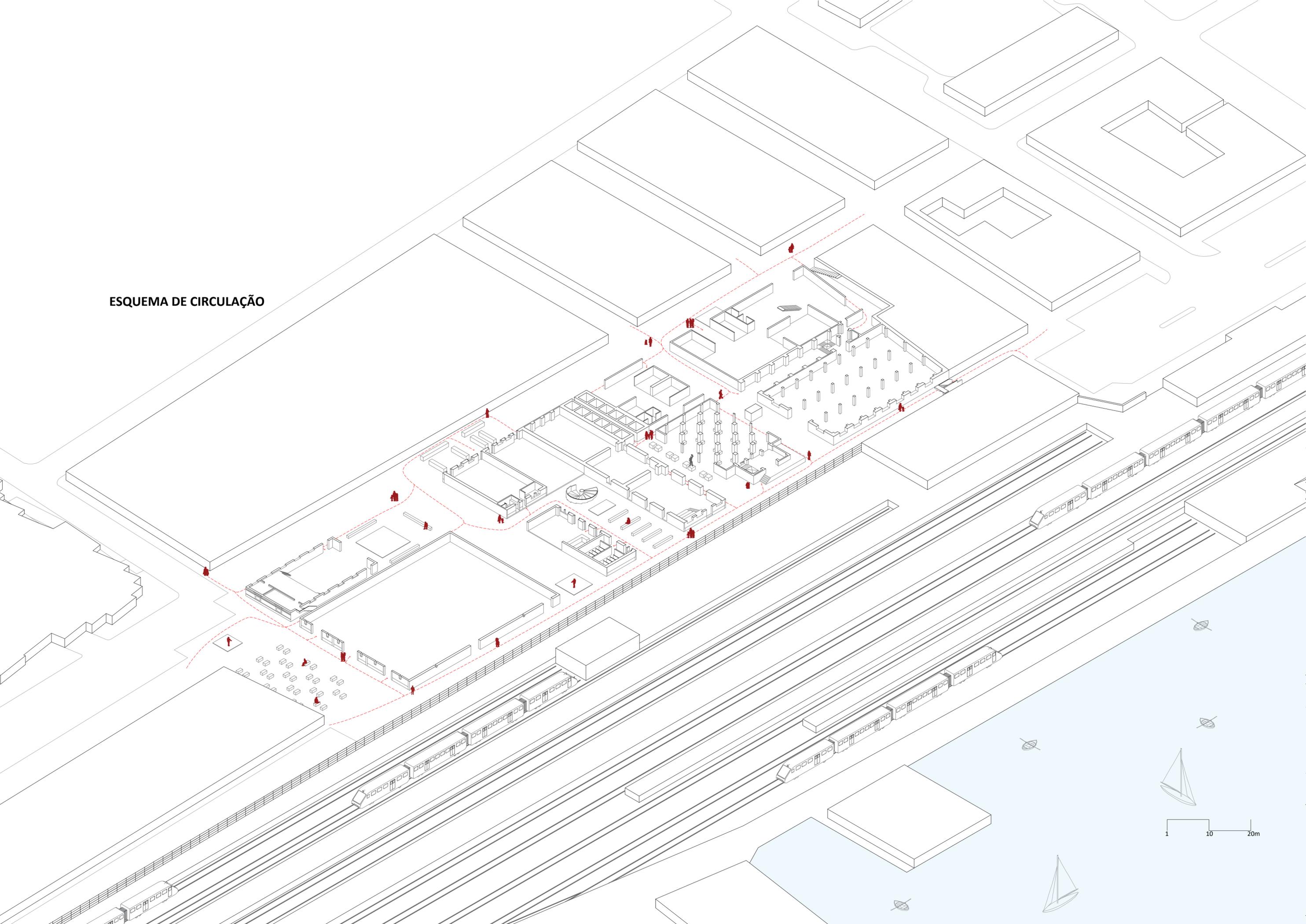


ESQUEMA DE CIRCULAÇÃO AUTOMÓVEL

Atualmente



ESQUEMA DE CIRCULAÇÃO



1 10 20m

ESQUEMA dos VERDES e do MOBILIARIO URBANO



1 10 20m

ESQUEMA do PROGRAMA

Habitacional - Roxo
Cultural - Laranja
Lazer - Azul
Empresarial - Verde
Criativo - Vermelho



Zona de Lazer

Este espaço de lazer versátil pode acolher conferências, exposições, peças de teatro, dança ou música.

Zona de Lazer

Espaço de lazer com vertente comercial.

Zona de Lazer

Local onde são expostas exposições durante um certo período.

Zona de Lazer

Nesta zona de lazer encontra-se uns blocos de betão onde as pessoas se podem sentar e apreciar as experiências gastronómicas que se encontram no espaço multiusos.

Zona de Lazer

Espaço de convívio, onde as pessoas podem tomar um refresco e desfrutar do complexo industrial e da vista para a Ria Formosa.

Zona de Lazer

Espaço destinado a receber conferências, apresentações de livro, actividades artísticas e outros variados eventos.

Zonas Ajardinadas e Descanso

Espaços onde a natureza ganha espaço numa óptica de contrariar o que acontece no resto da cidade.

01. Espaço Polivalente

02. Espaços de Comércio

03. Biblioteca

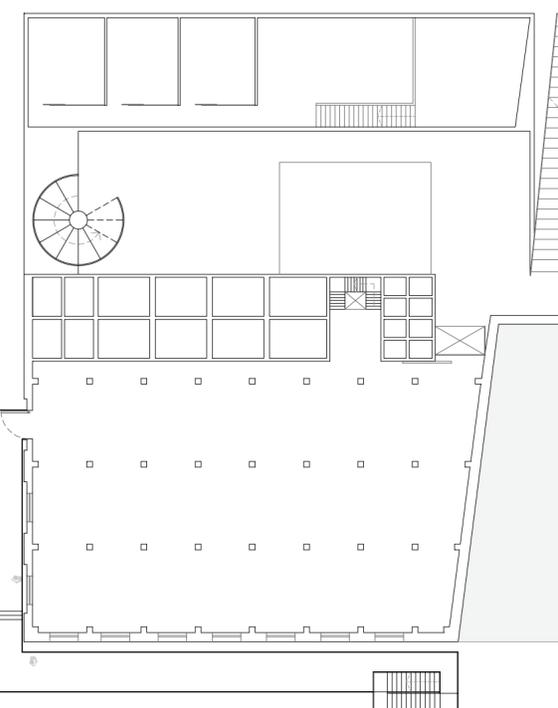
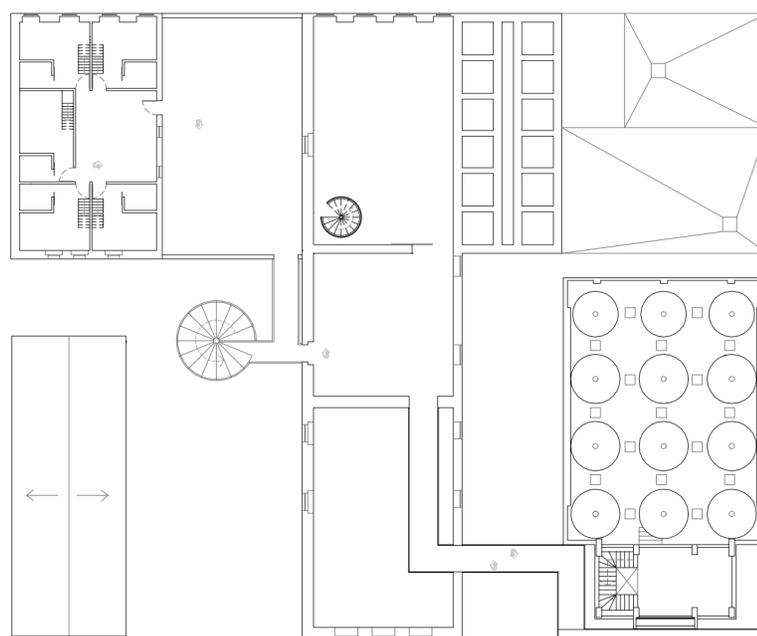
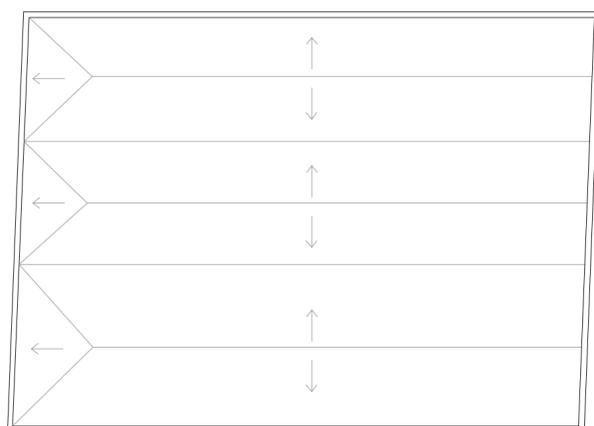
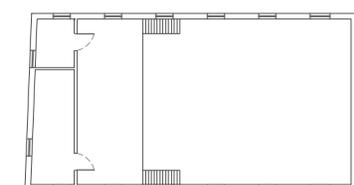
04. Zona de Administração

06. Laboratório Criativo

08. Espaço Multiusos

05. Zona de Cafeteria e I.S.

07. Espaço de Exposição Temporária



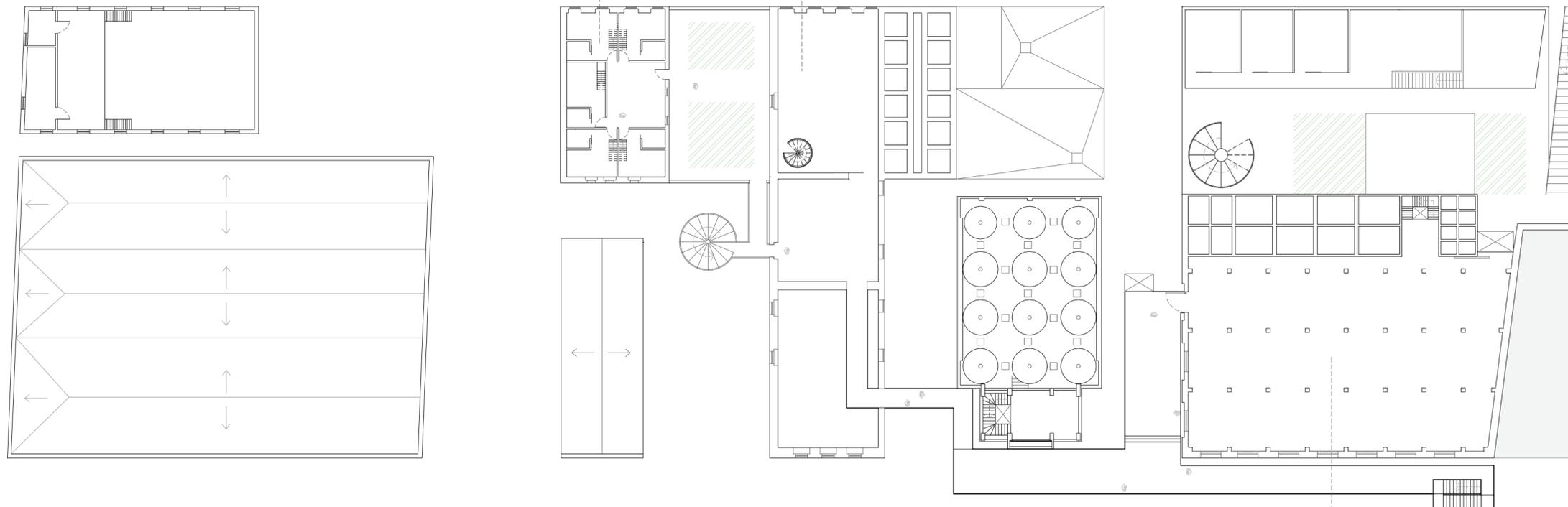
Zona de Percurso

Estrutura independente percorrível em Aço Corten, onde é possível percorrer em diferentes cotas dando dessa forma outra visão da envolvente.

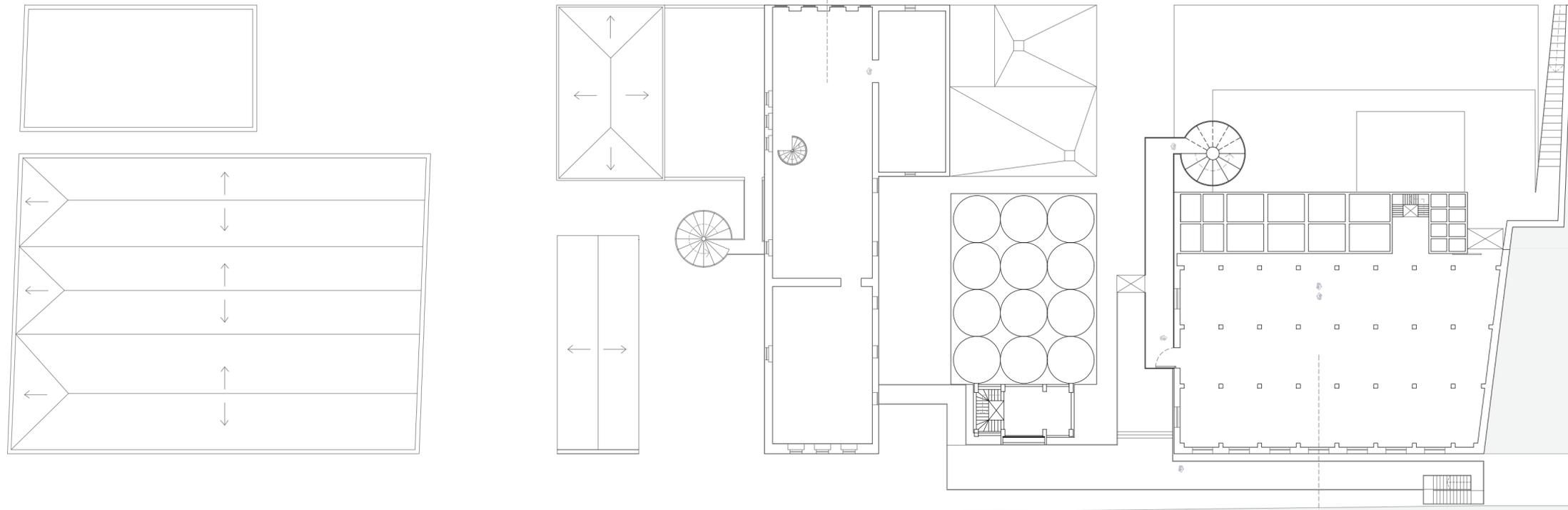
09. Habitação Temporária

10. Ateliers

11. Espaço de Exposição Permanente

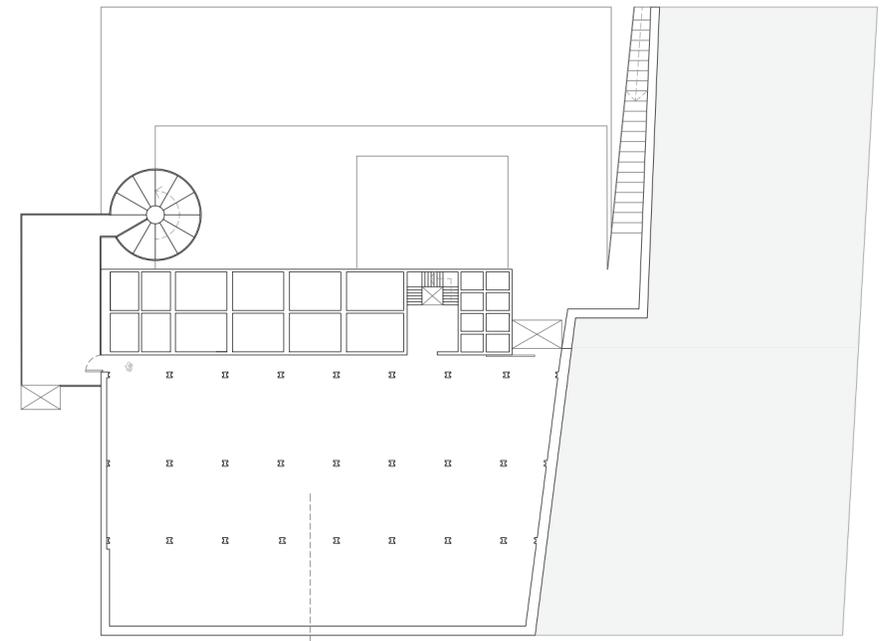
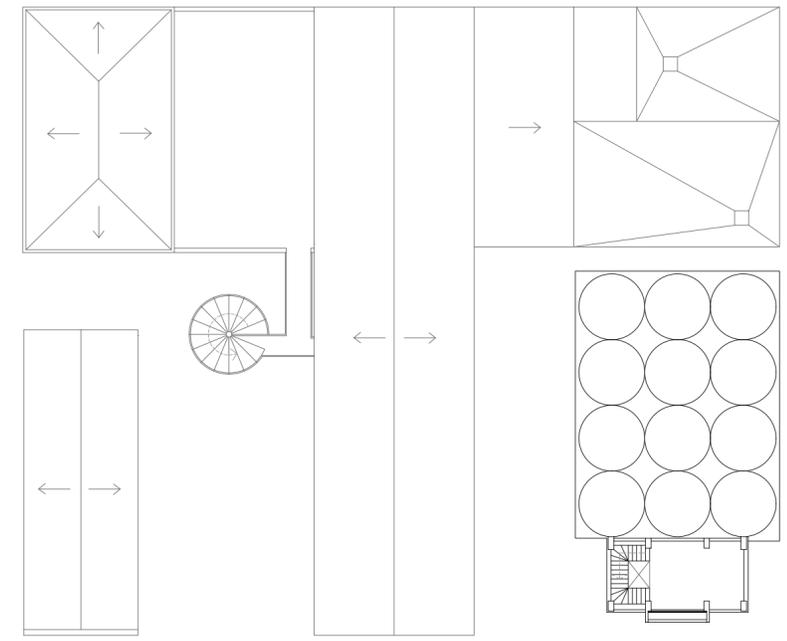
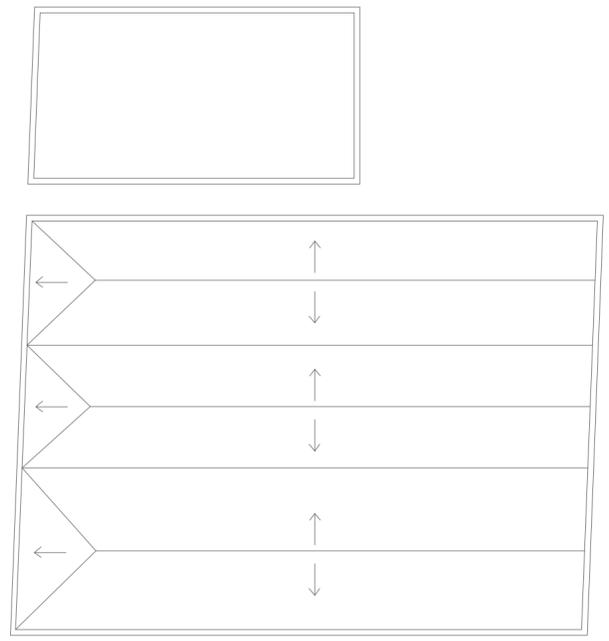


10. Ateliers

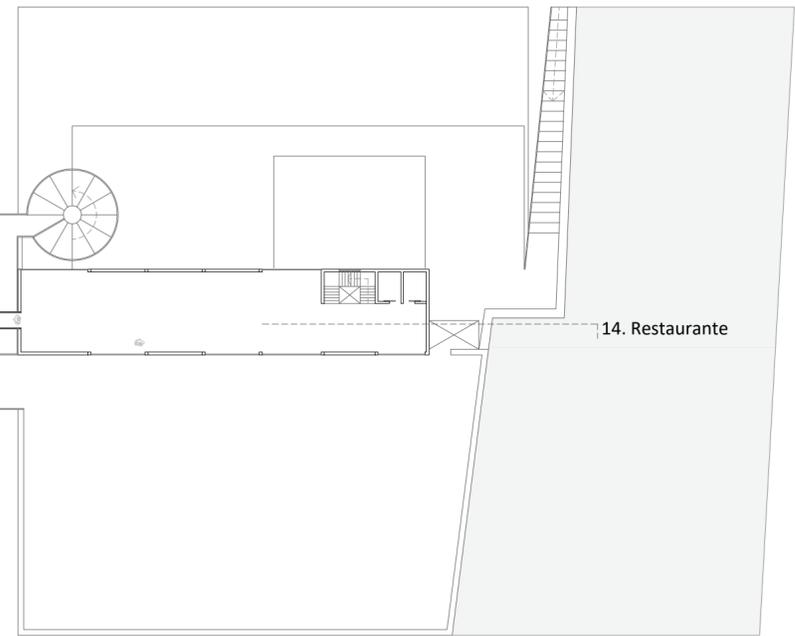
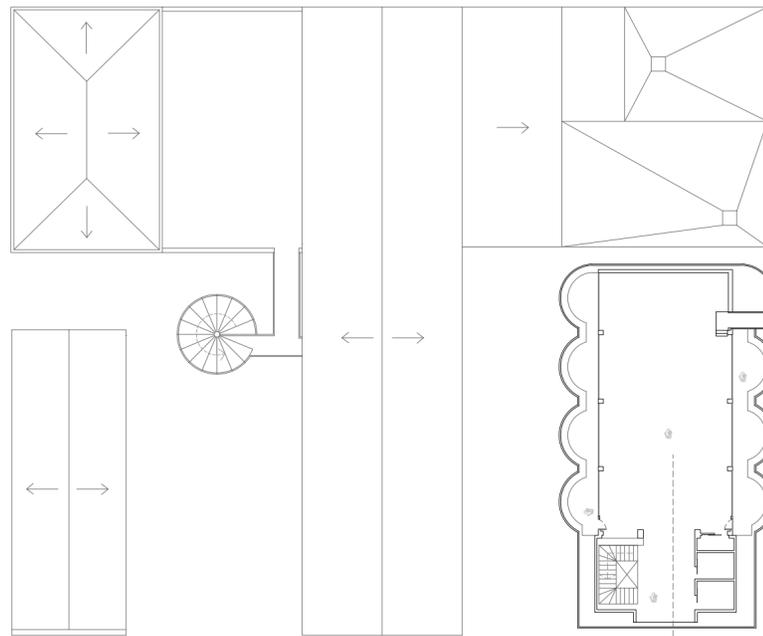
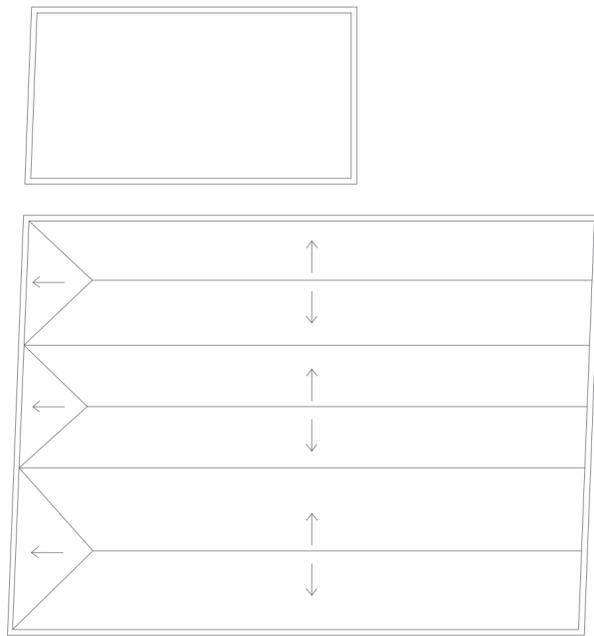


12. Salas de Workshop





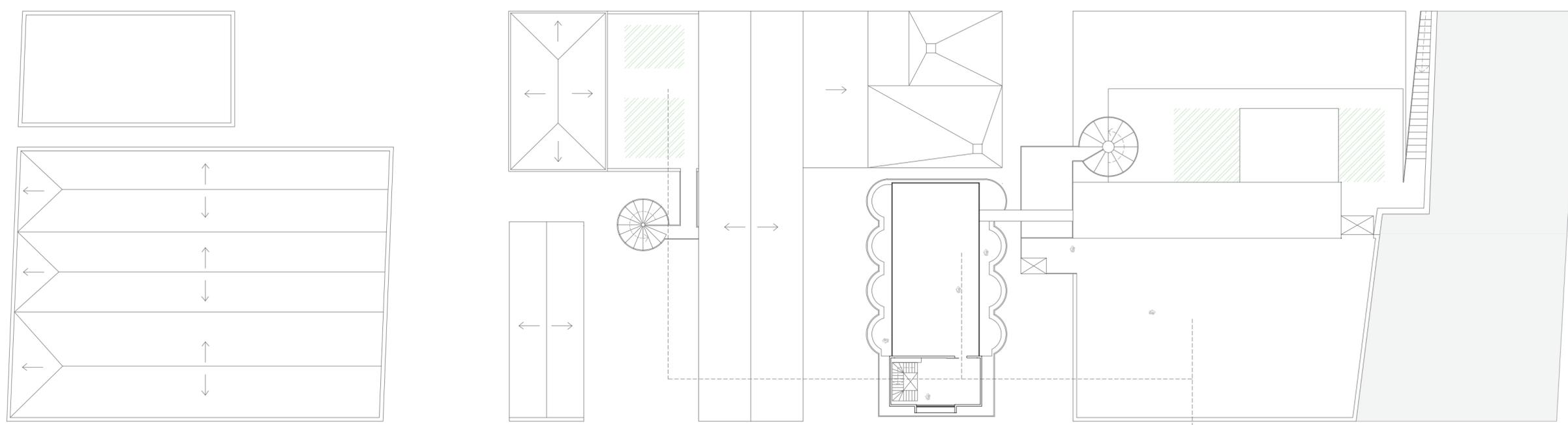
13. Arquivo e Depósito de Arte Visual



13. Bar

14. Restaurante





09. Rooftops

Espaços de refúgio para contemplar da paisagem e do ar fresco que a Ria Formosa proporciona. Local ideal para descansar, conversar, desfrutar destes espaços privilegiados que podem acolher diversas atividades.



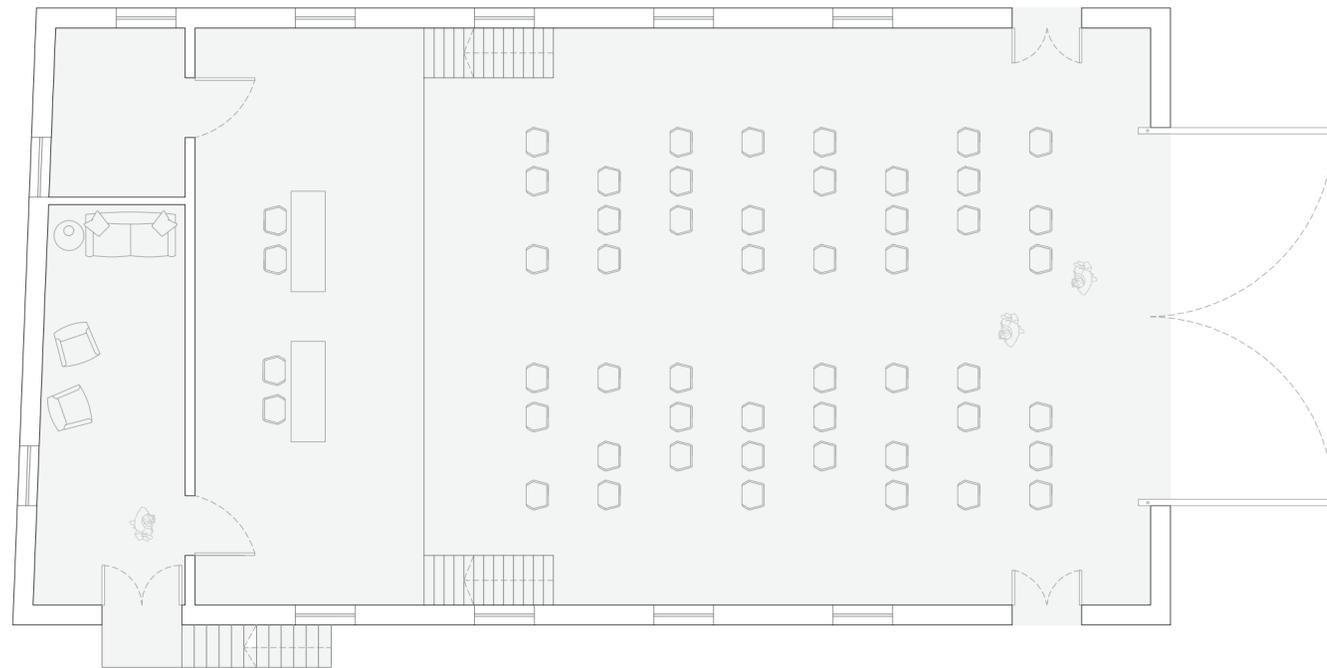
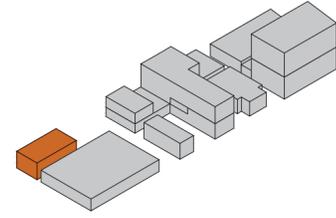
Espaço Polivalente

Espaço versátil que pode acolher conferências, exposições, peças de teatro, dança ou música;

Espaço interno-externo que se pode abrir no alçado contrário do palco com uma porta em aço corten;

Essa abertura é virada para uma zona de lazer, onde se pode igualmente realizar atividades artísticas.

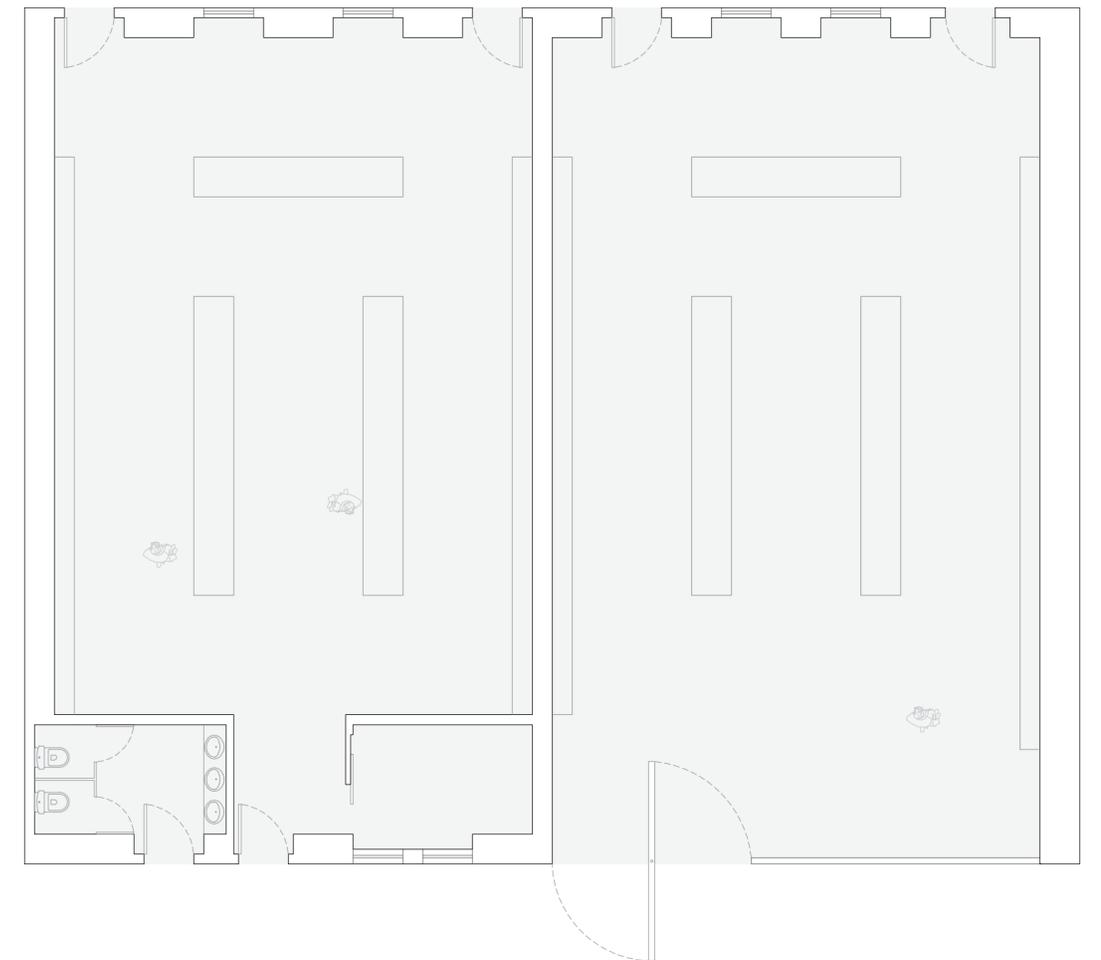
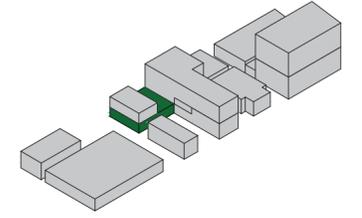
Atrás do palco existem ainda dois espaços: uma sala de arrumos e um camarim.



Zonas de Comércio

São dois espaços comerciais independentes.

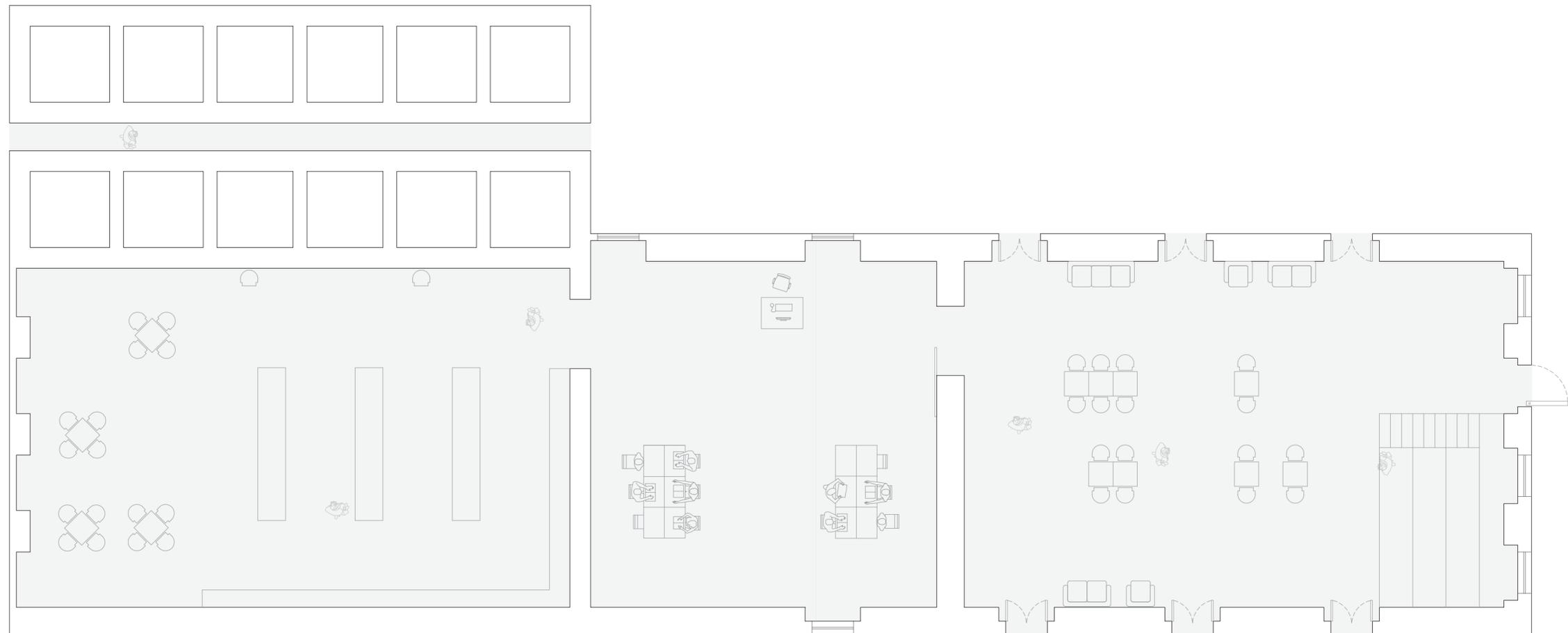
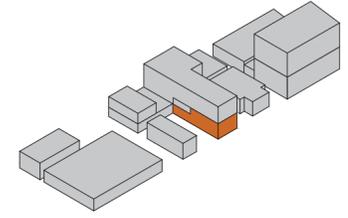
O comércio instalado nestes dois espaços visa promover o comércio local.



Biblioteca

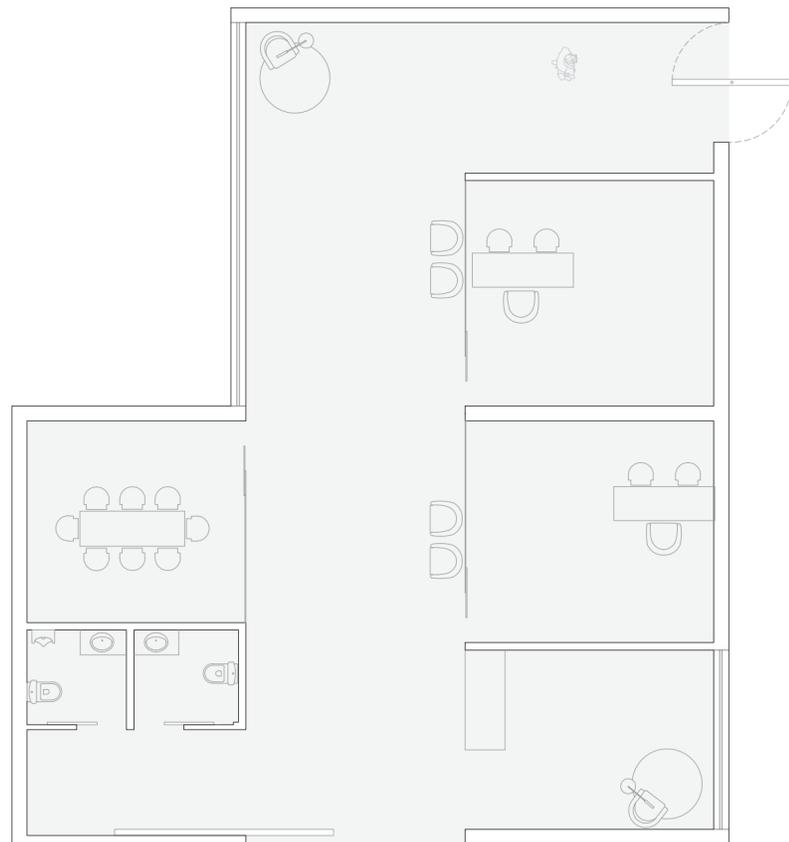
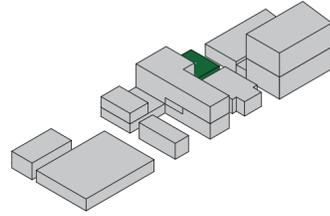
Espaço de estudo para toda a população mas com uma vertente mais artística.

Numa parte da biblioteca é manual, ou seja, os livros são os responsáveis pelo espaço. No outro é o digital o maior motor de busca.



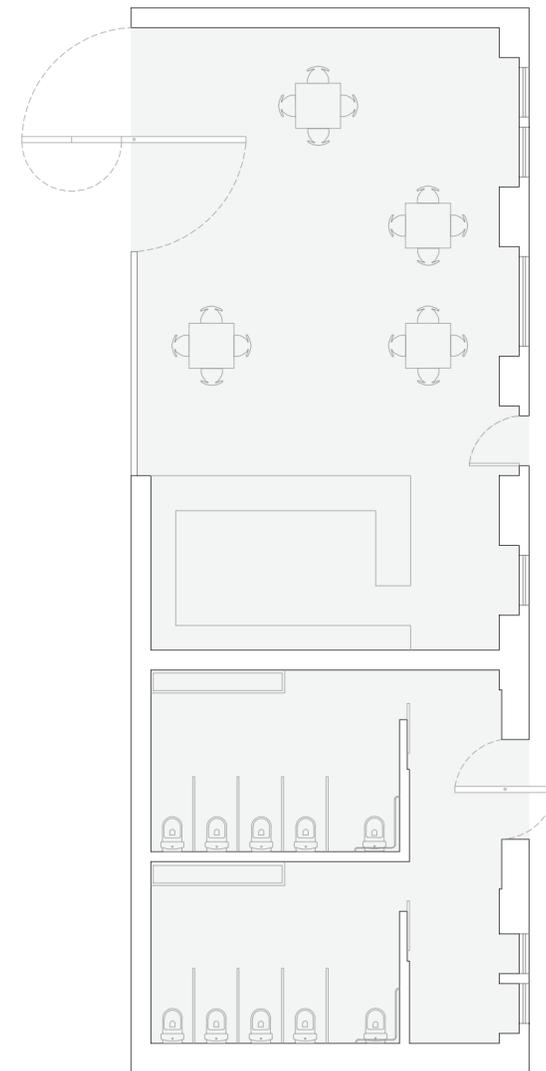
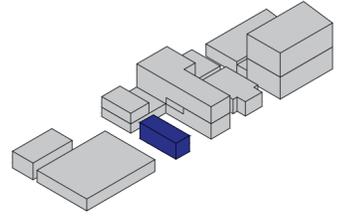
Zona de Administração

É neste espaço que apoia todo o complexo.
Contém dois escritórios, uma sala de reuniões
e duas casas de banho.



Zona de Cafeteria e Instalações Sanitárias

Espaço de convívio entre as pessoas.
Cria-se uma abertura no lado esquerdo de
modo a estabelecer uma ligação entre o
interior e o exterior.
Na outra parte do edifício são instalações
sanitárias públicas para a população.

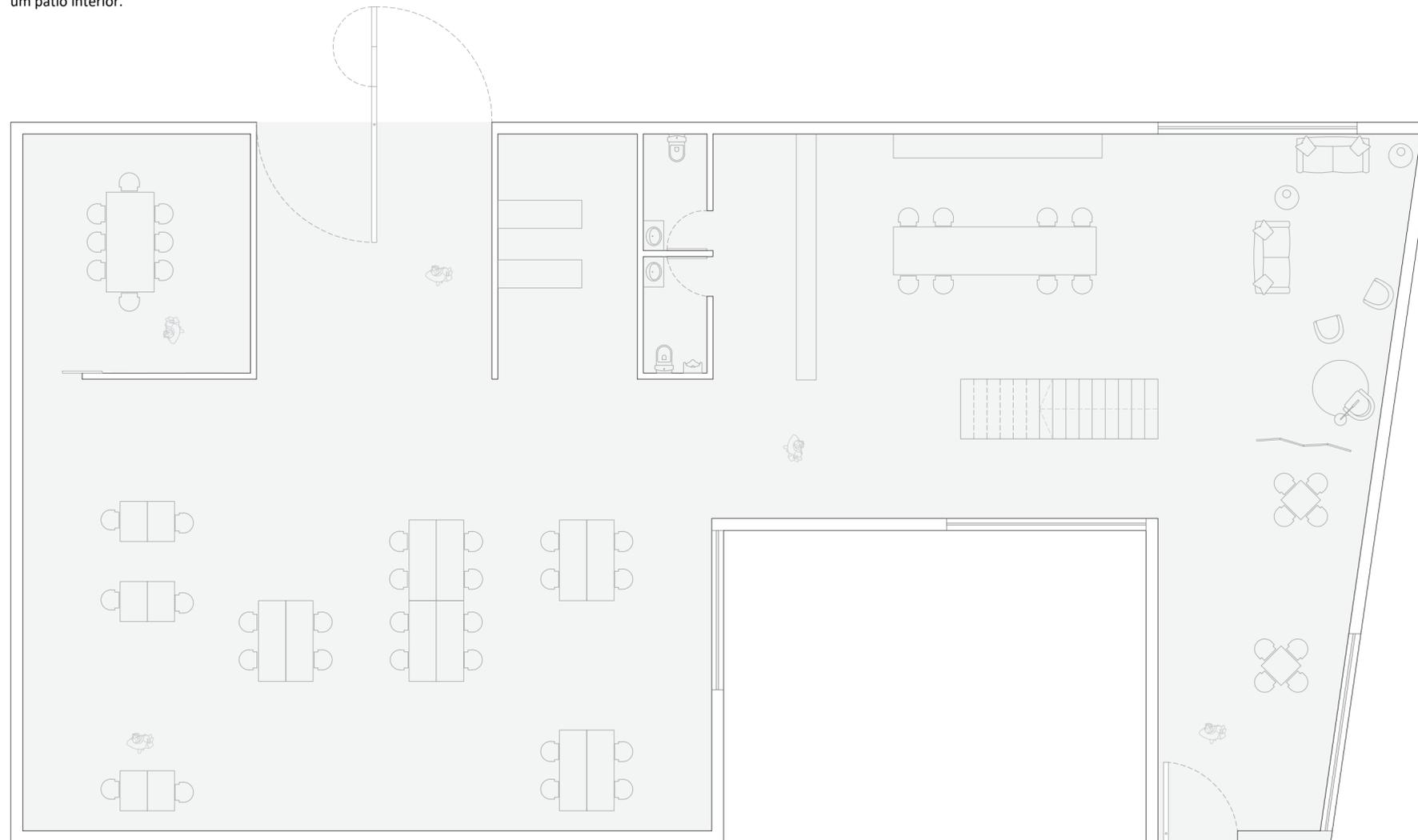
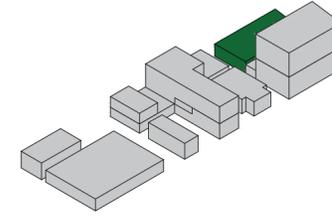


Laboratório Criativo

Espaço de incubação a actividades relacionadas com indústrias criativas (Startups) permitindo o desenvolvimento de projectos empresariais.

Contêm 3 escritórios individuais, uma sala de reuniões, uma sala de impressões e um espaço conjunto de trabalho.

Para apoio das pessoas que utilizam este espaço encontra-se uma cozinha, uma sala de estar e outra de leitura, duas casas de banho e um pátio interior.



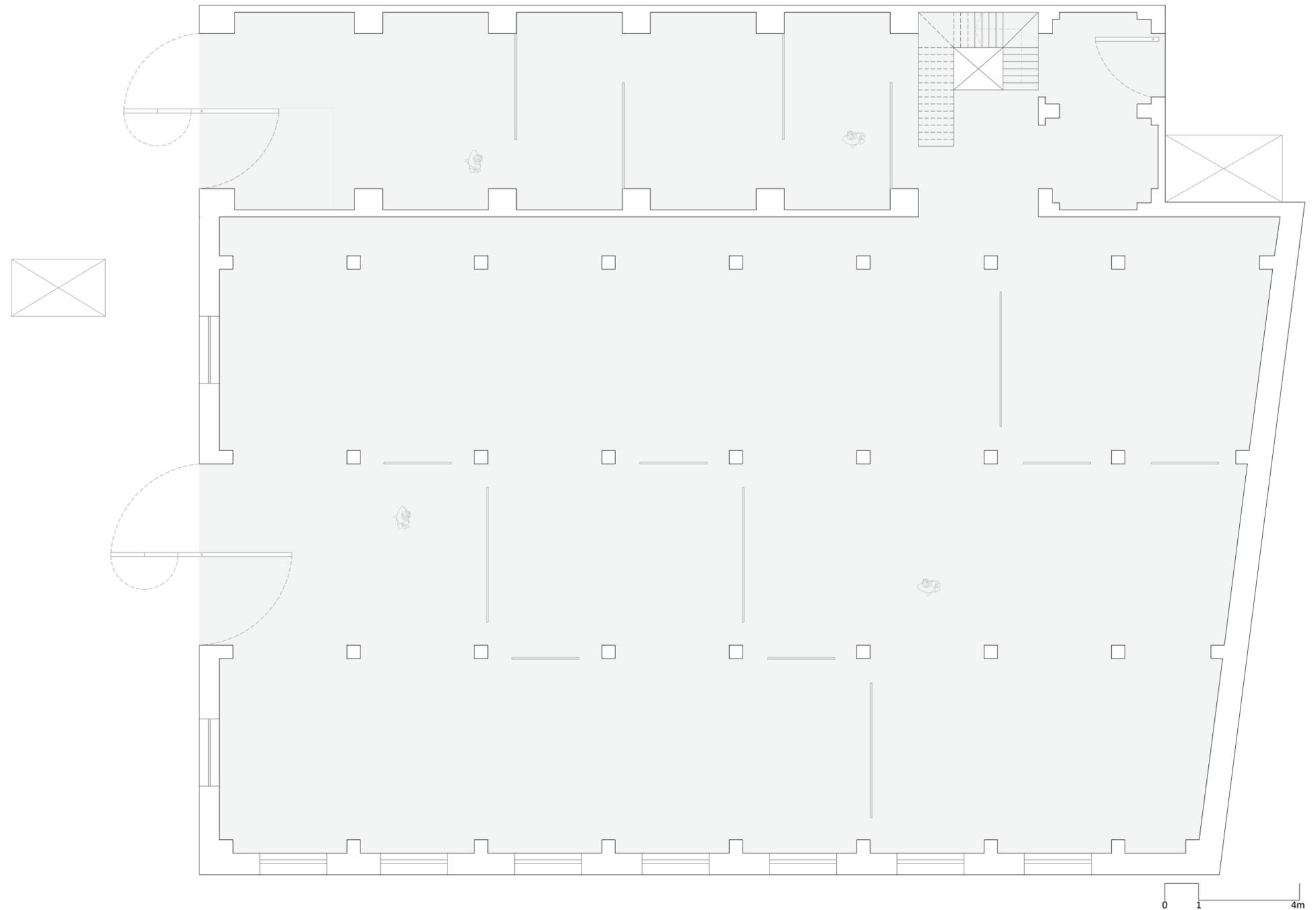
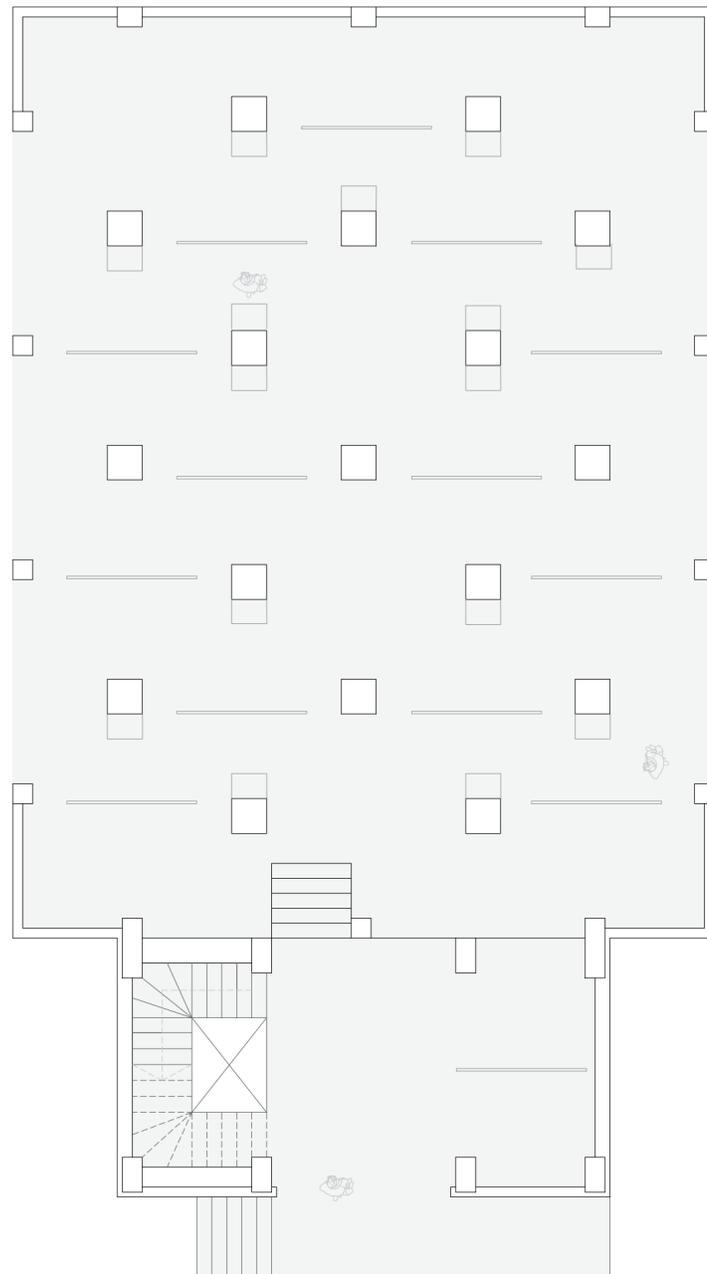
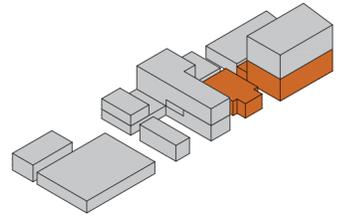
Espaço de Exposição Temporária

Local onde são expostas exposições durante um certo período.

Considera-se um espaço único que aglutina três espaços diferenciados num só.

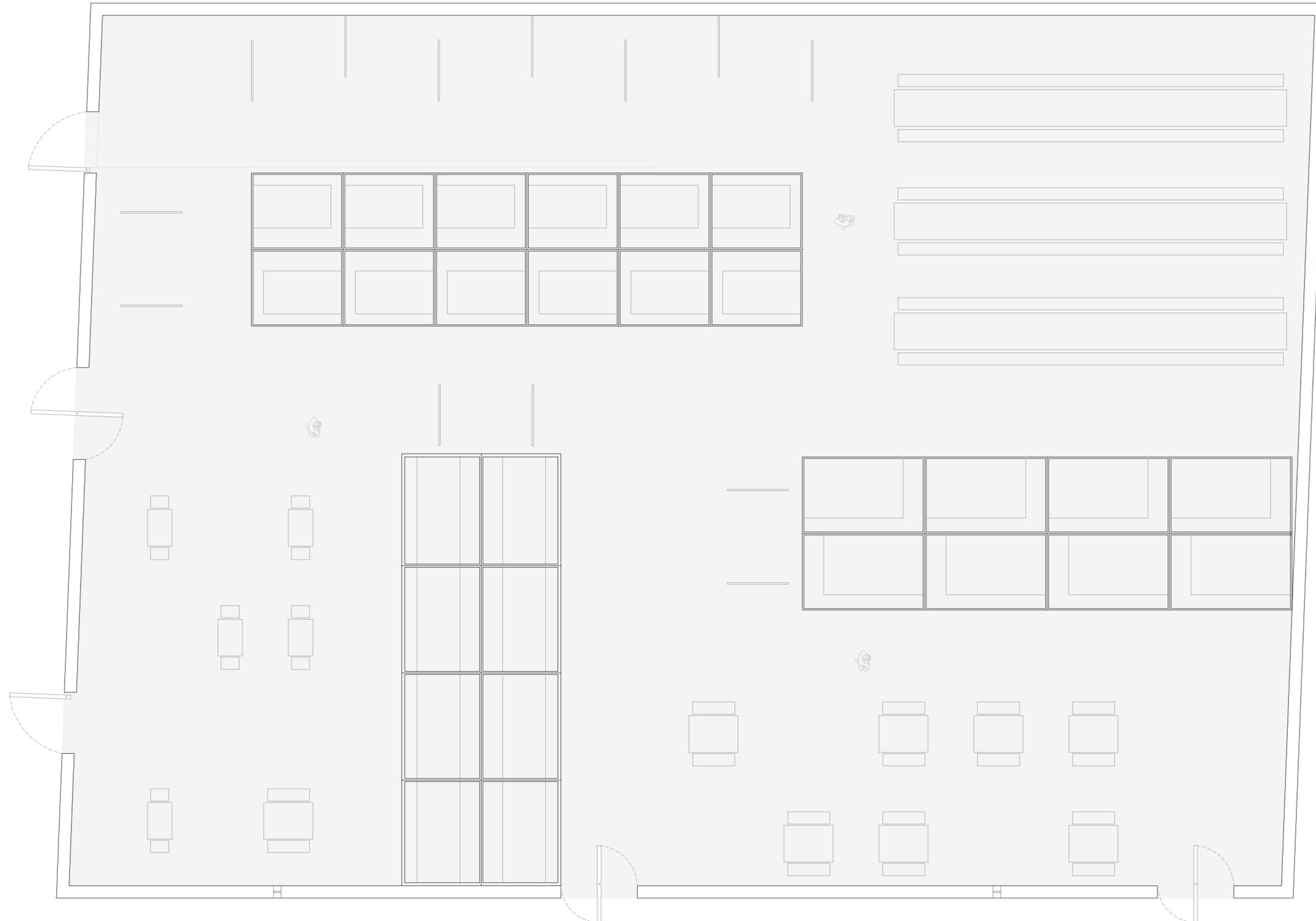
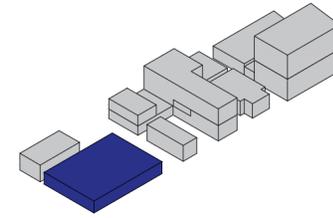
Um desses espaços é o piso térreo dos silos em que se abre os alçados laterais dando esta conectividade com o exterior. O outro é também o piso térreo dos outros silos junto á antiga moagem onde nasce uma abertura no alçados frontal. O último espaço é o piso térreo da antiga moagem.

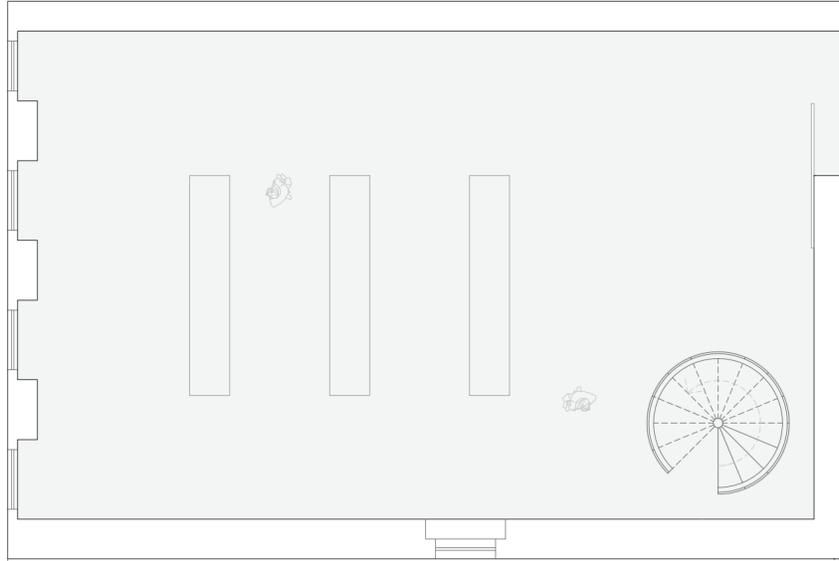
São colocados uns painéis amovíveis para apoiar as exposições e auxiliar no percurso a fazer.



Espaço Multiusos

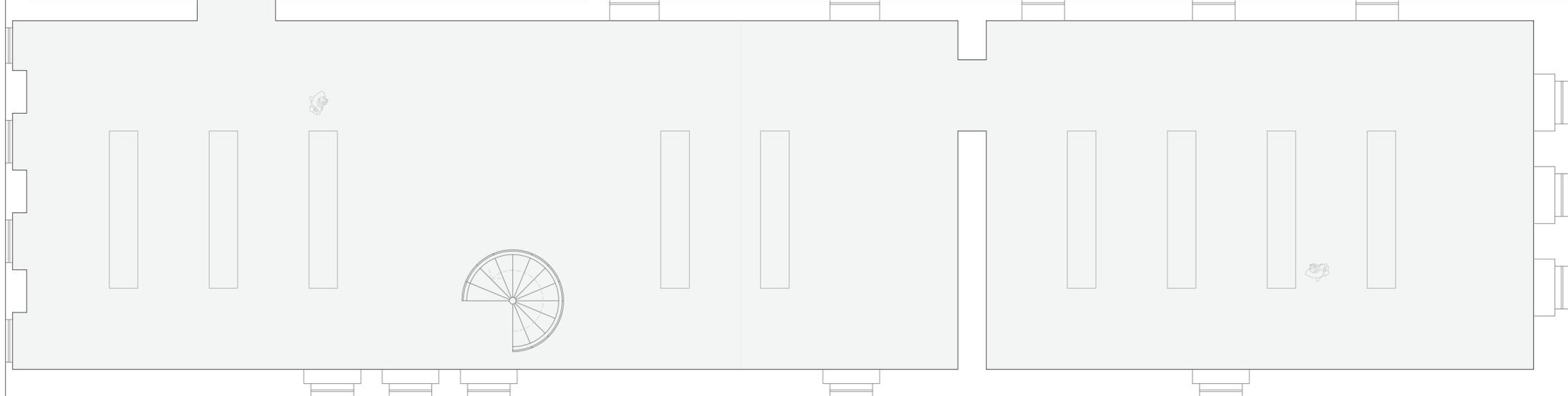
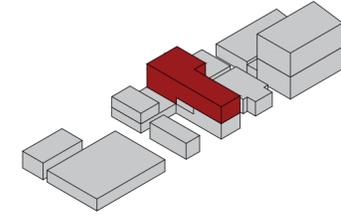
Dos três armazens formam-se num só e transforma-se num local moldável.
Criam-se módulos individuais num espaço único que enquadrem experiências gastronómicas e culturais, no resto do espaço são colocadas mesas para as refeições e também estruturas verticais para a colocação de obras realizadas por jovens artistas da região, capazes de proporcionar momentos únicos para os residentes ou visitantes.





Ateliers

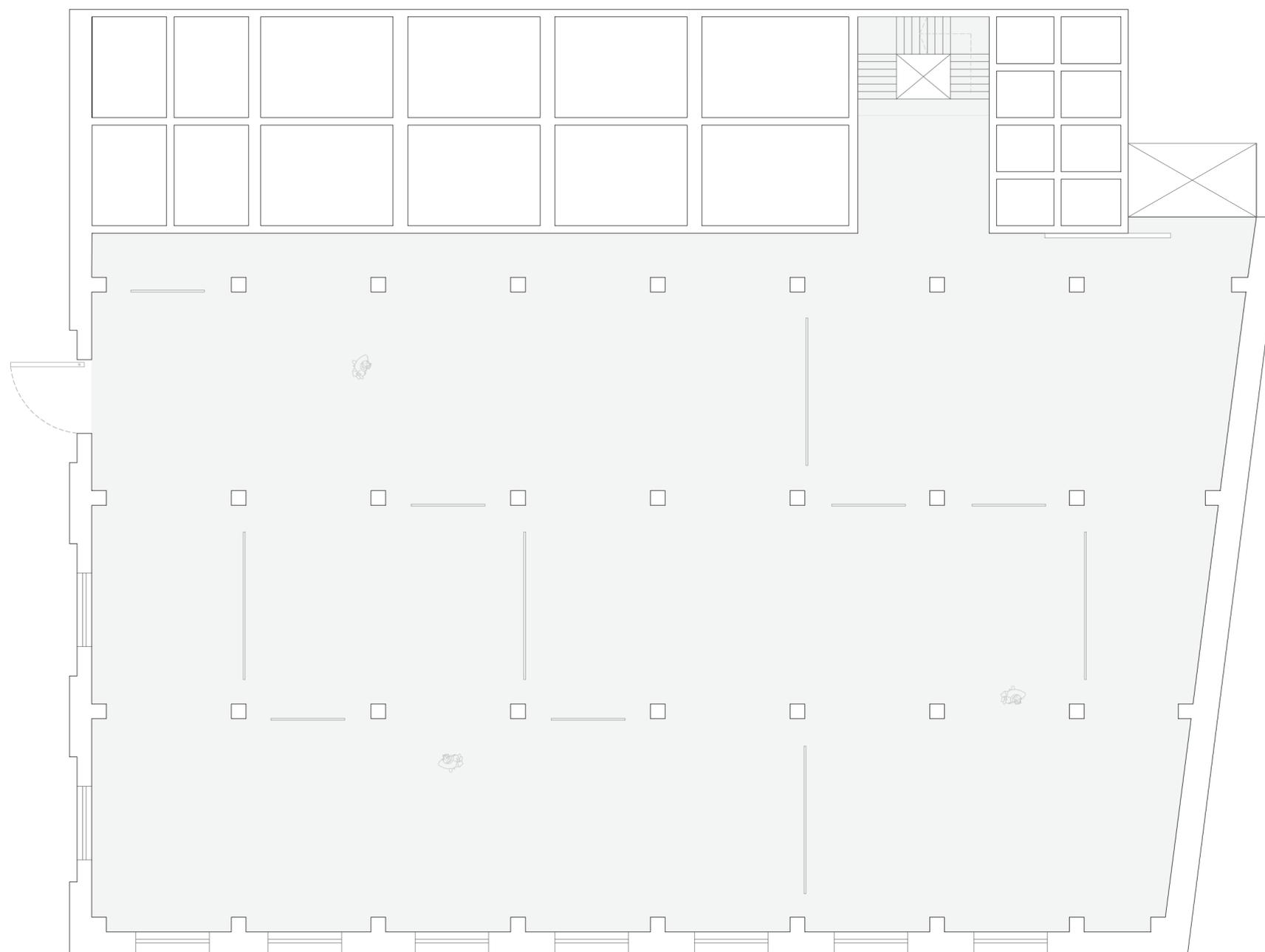
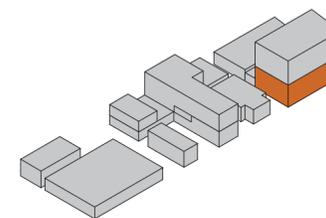
Local criativo para jovens artistas que pretendam desenvolver os seus projetos em diversas áreas de estudo. Este espaço é distribuido por dois pisos interligados por uma escada circular.



Espaço de Exposição Permanente

Local onde se insere uma exposição permanente em que o tema abordado é o Algarve.

Encontra-se no primeiro piso da antiga moagem, e entre os pilares podem ser colocados o mesmo tipo de painéis amovíveis e com a mesma funcionalidade.

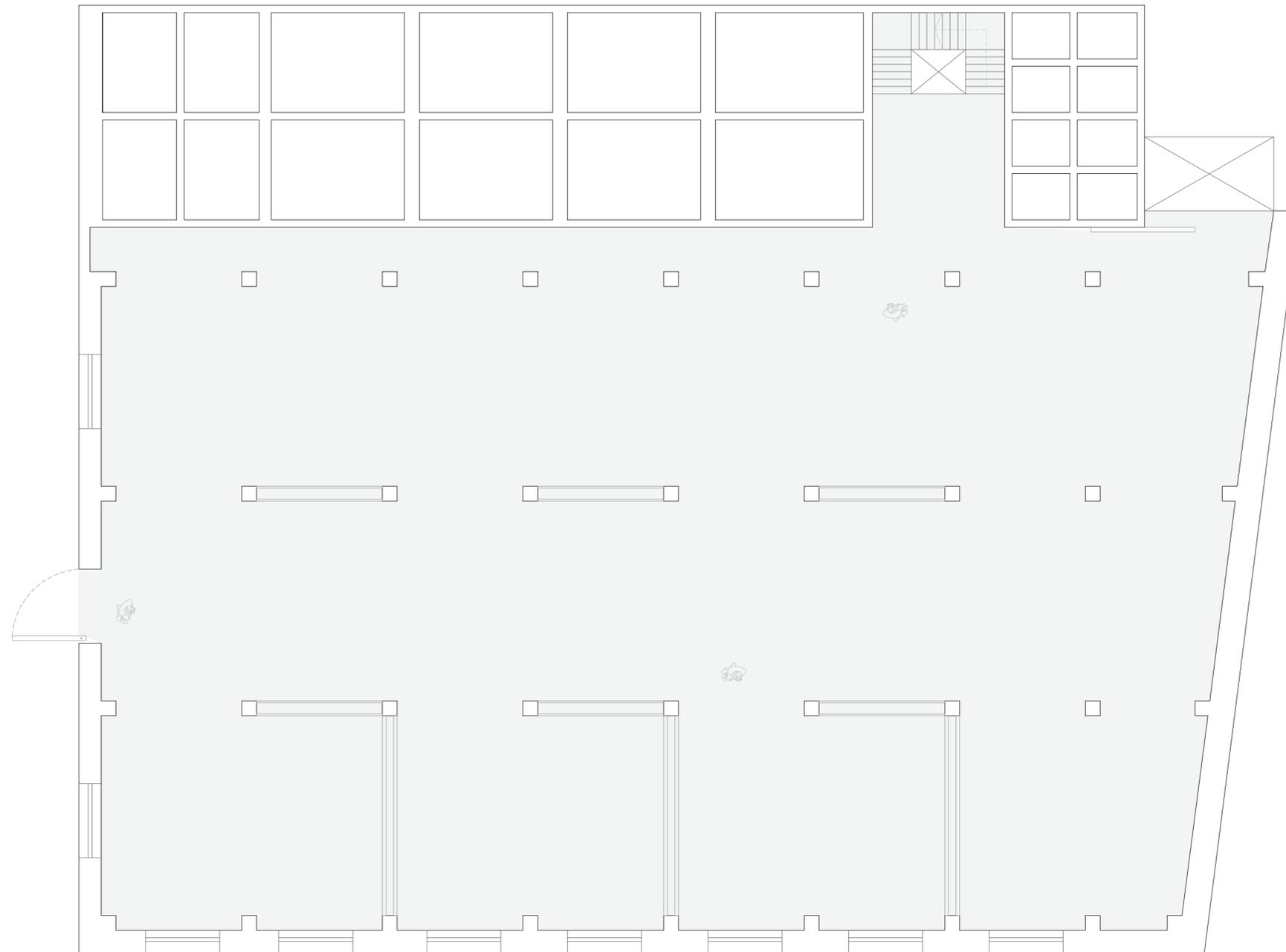
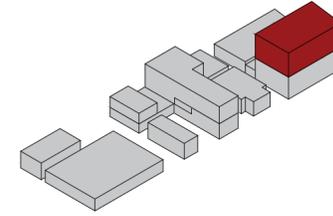


Salas de Workshop

Espaço multifuncional onde se aproveita dos pilares existentes para colocar entre eles paredes amovíveis.

O objetivo destas paredes é poder aumentar ou diminuir o tamanho das salas de workshop dependendo das necessidades.

Este espaço localiza-se no segundo piso da antiga moagem.

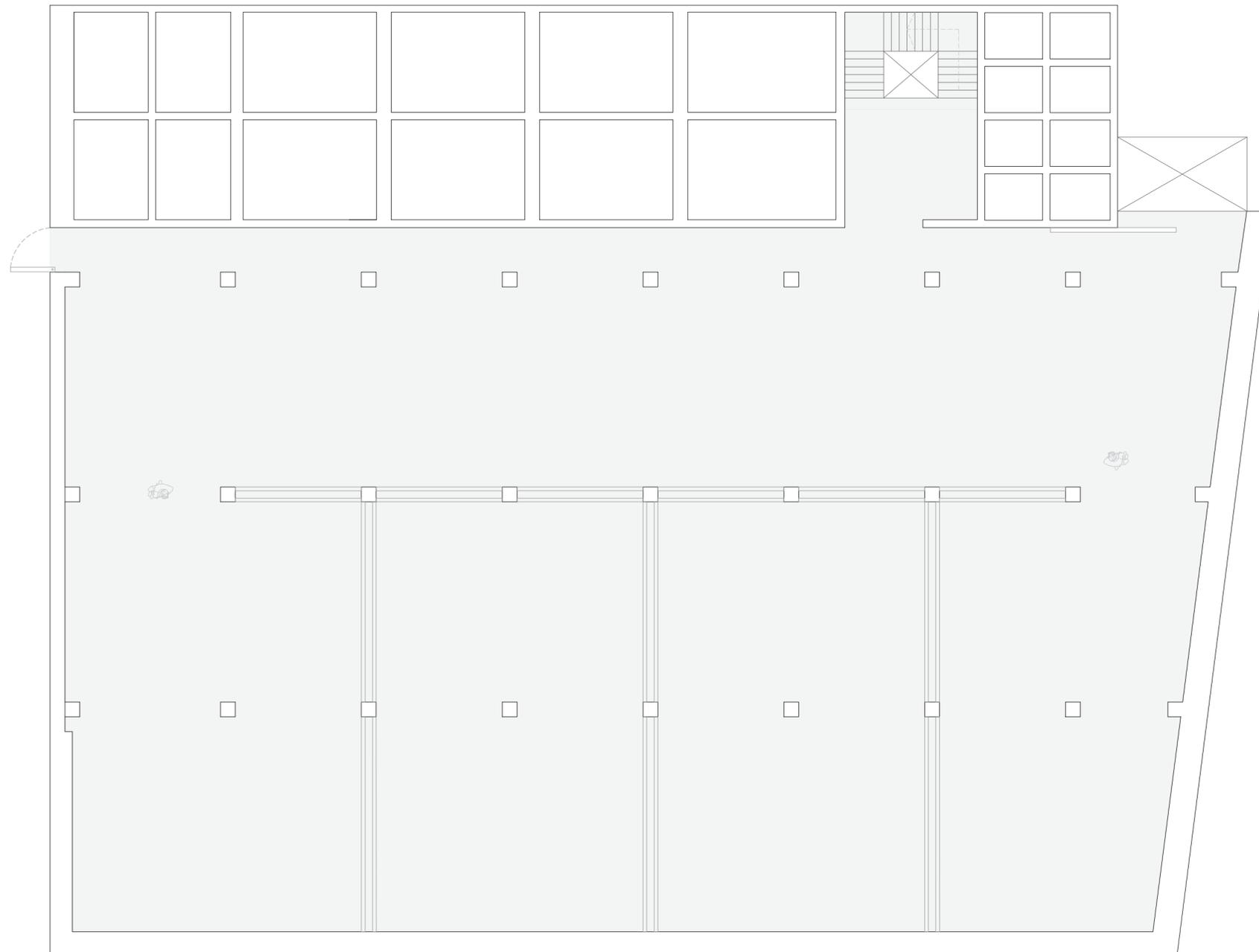
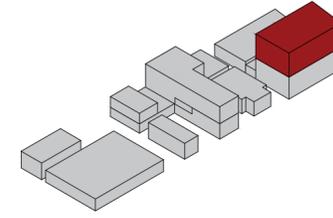


Arquivo e Depósito de Arte Visível

Local onde são guardados todo o tipo de projetos artísticos provenientes dos ateliers.

Entre os pilares são colocados paredes amovíveis numa perspectiva de aumentar ou diminuir as salas de arquivo dependendo das necessidades.

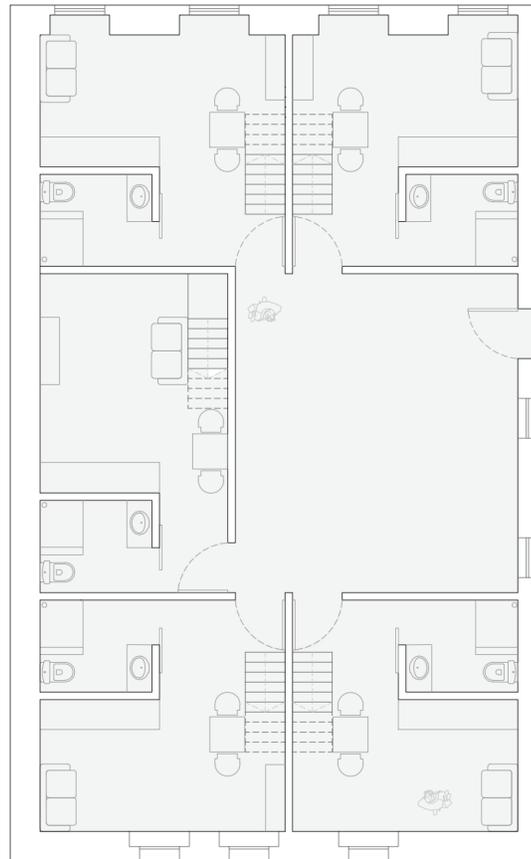
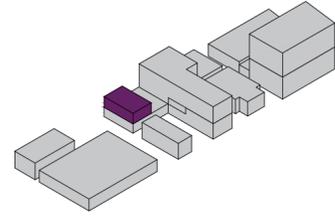
Este espaço localiza-se no terceiro piso da antiga moagem.



Habitação Temporária

Local exclusivamente para os artistas que trabalham nos ateliers.

É um espaço que aglutina 5 habitações temporárias individuais para que cada artista possa ter a sua privacidade.

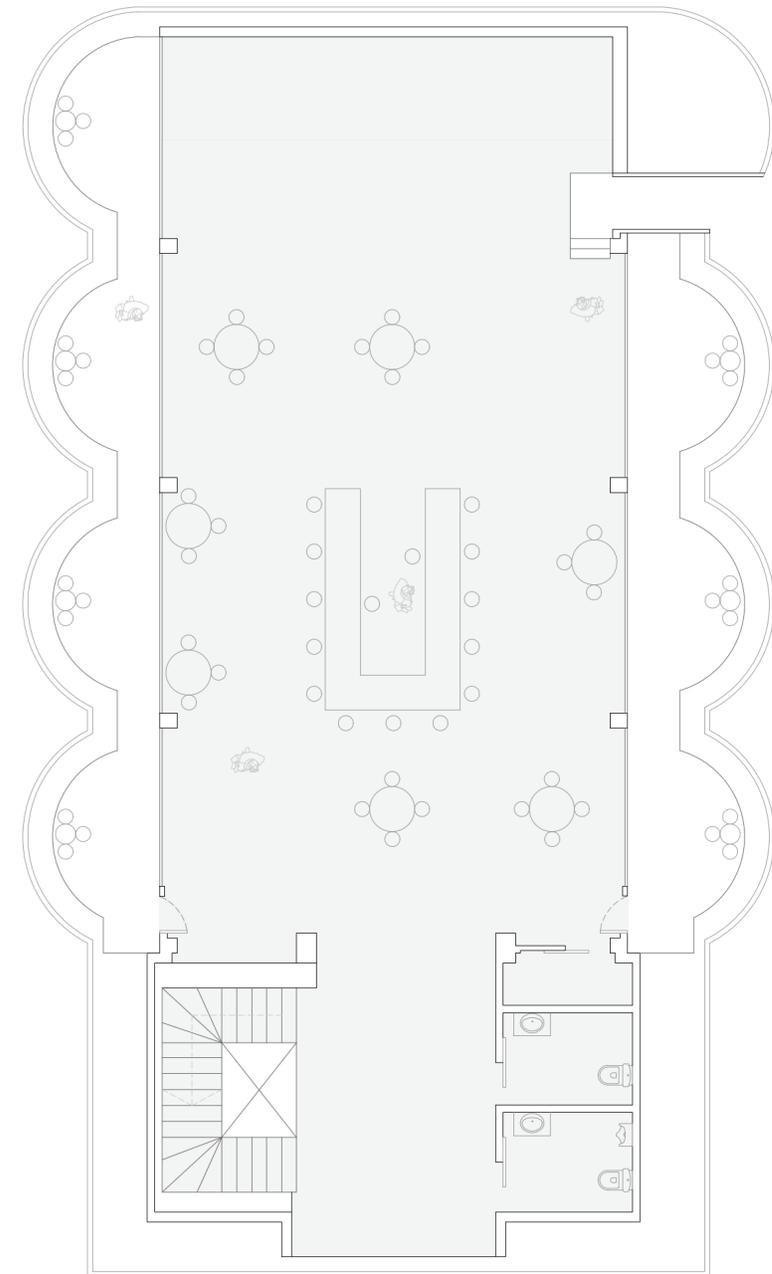
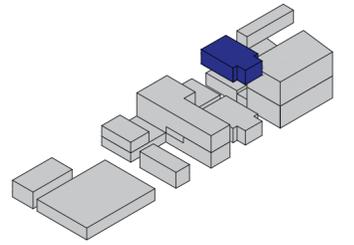


Bar

Espaço de convívio mais reservado entre as pessoas no lugar mais alto do complexo industrial.

São colocados vidros nos alçados laterais numa perspectiva de continuidade do espaço interior e exterior.

No exterior serão colocados mesas para que o individuo possa conviver e aproveitar a vista que o espaço oferece.

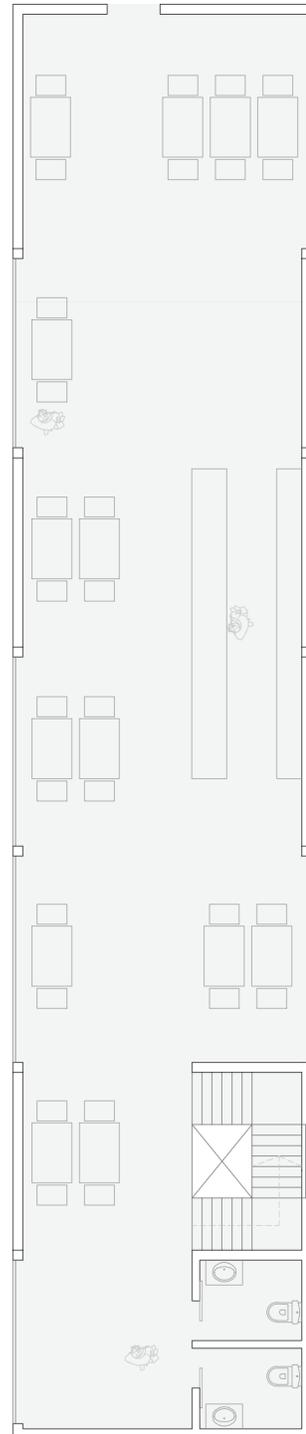
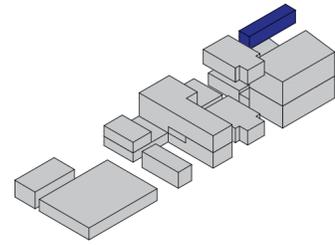


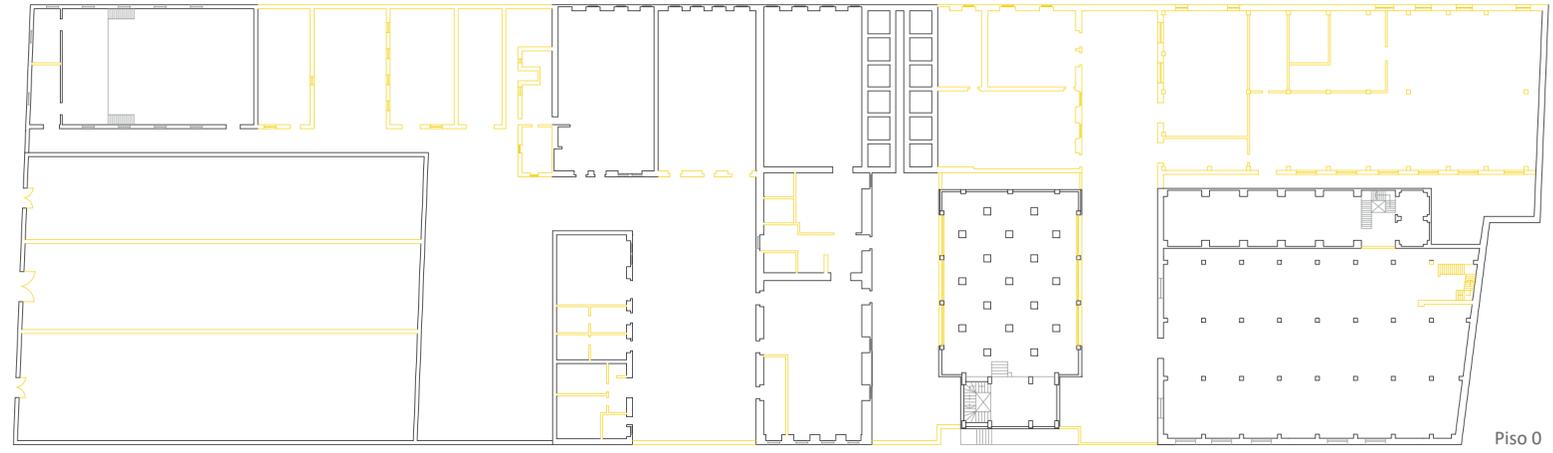
Restaurante

Espaço de refeição para quem queira usufruir das paisagens da ria e da cidade.

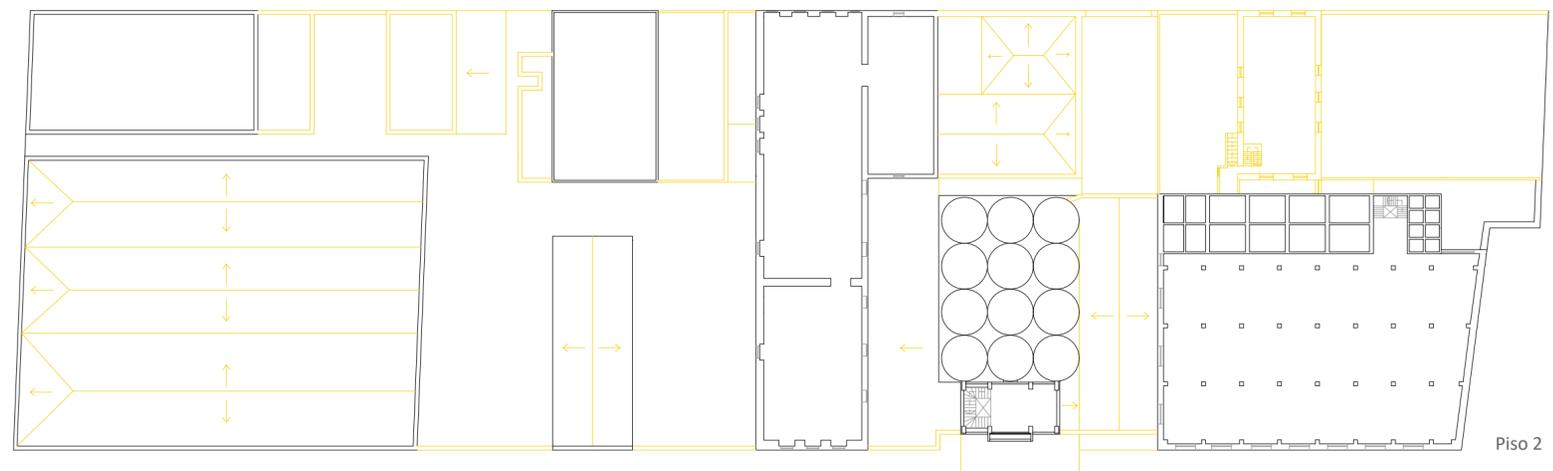
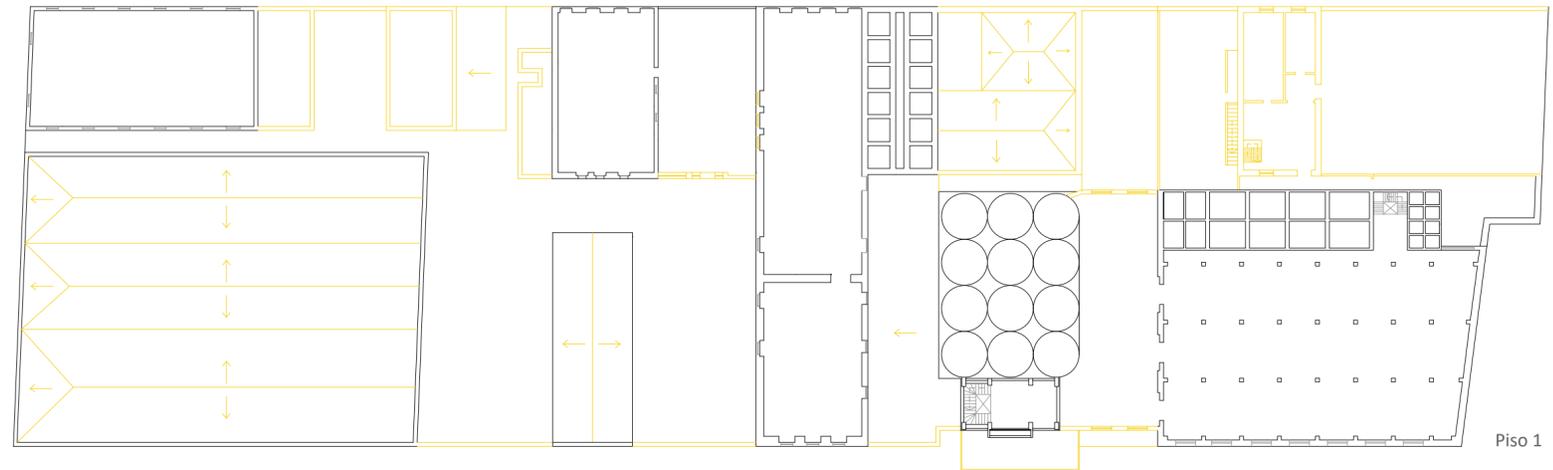
São colocados vidros em pontos estratégicos de forma a proporcionar um jogo de vistas.

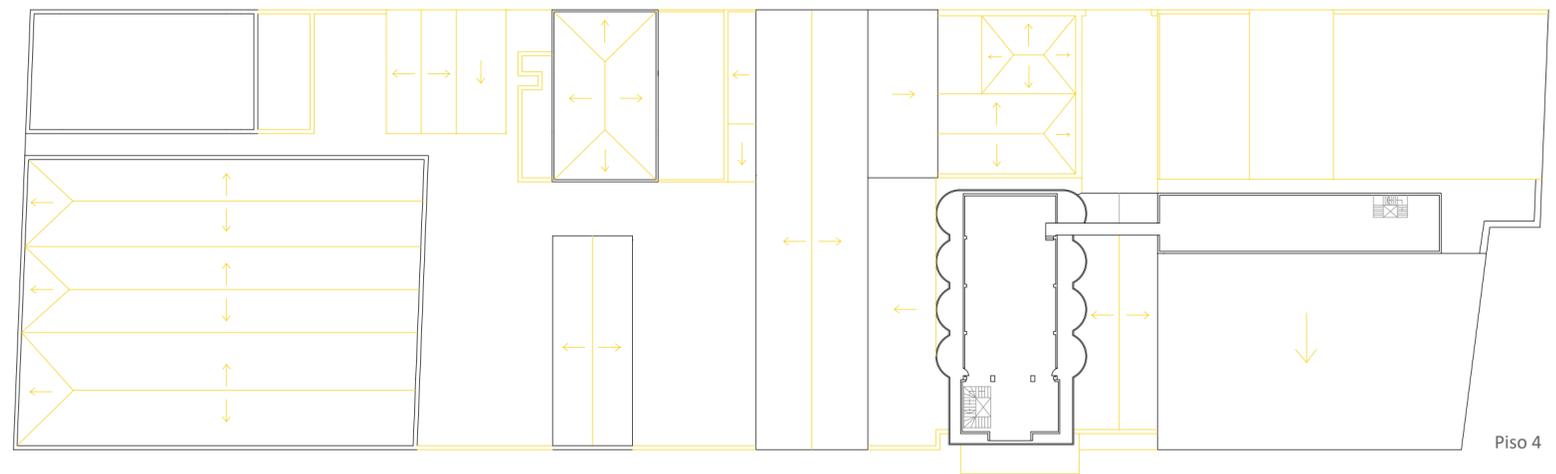
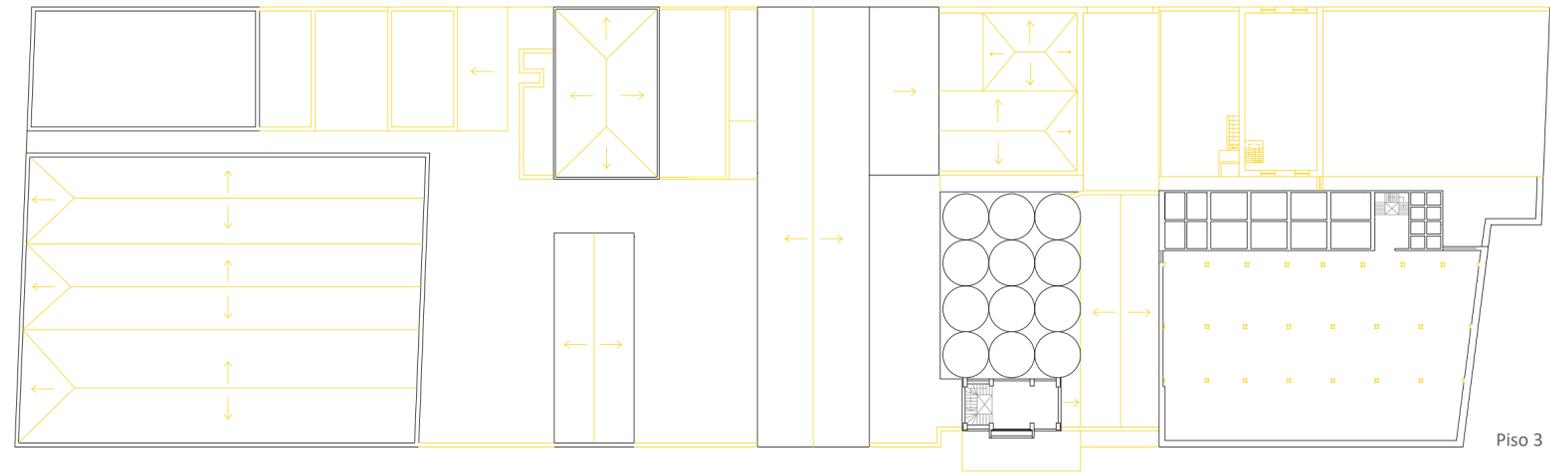
A cozinha é aberta para a sala com o intuito de interação entre quem cozinha e o cliente.

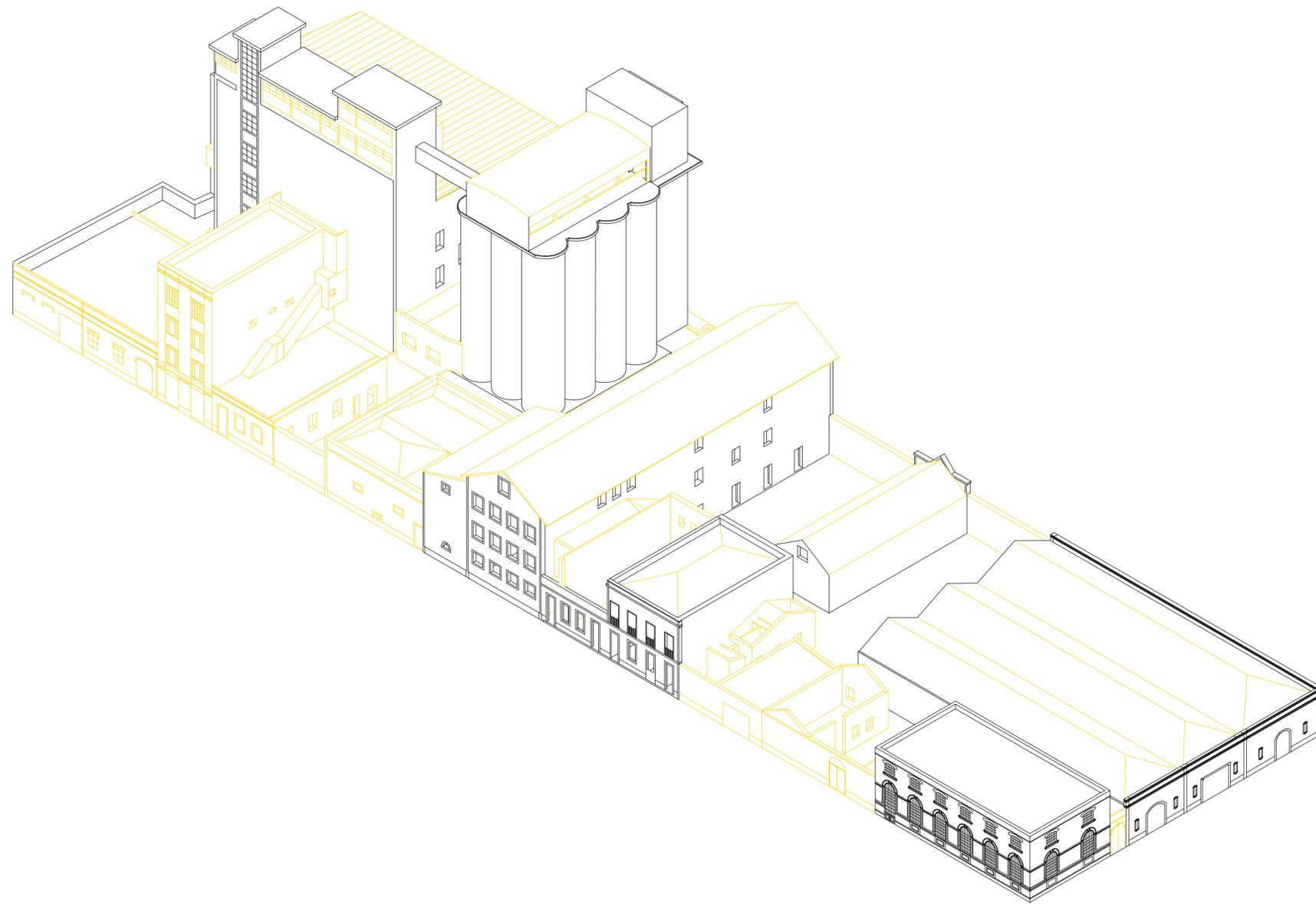




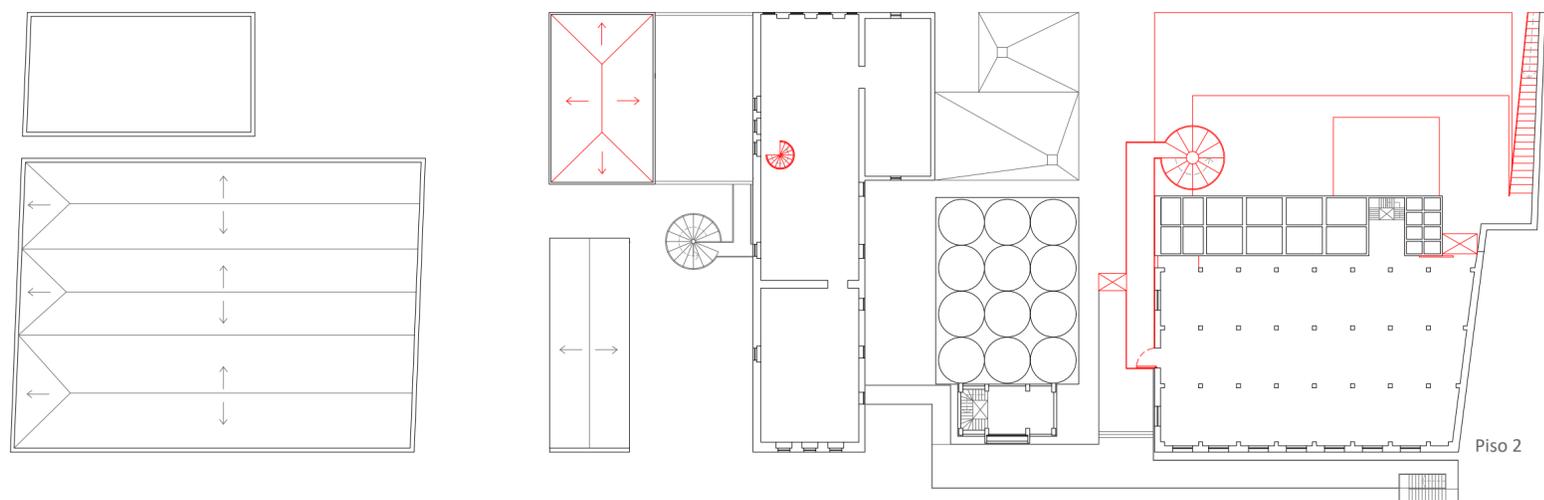
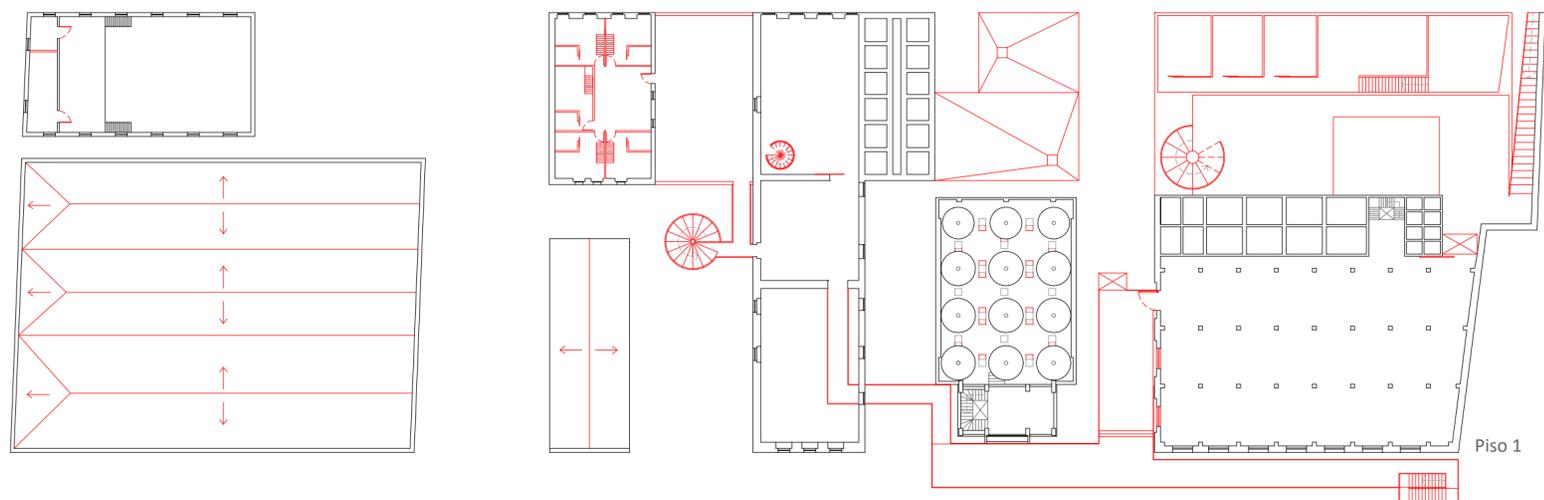
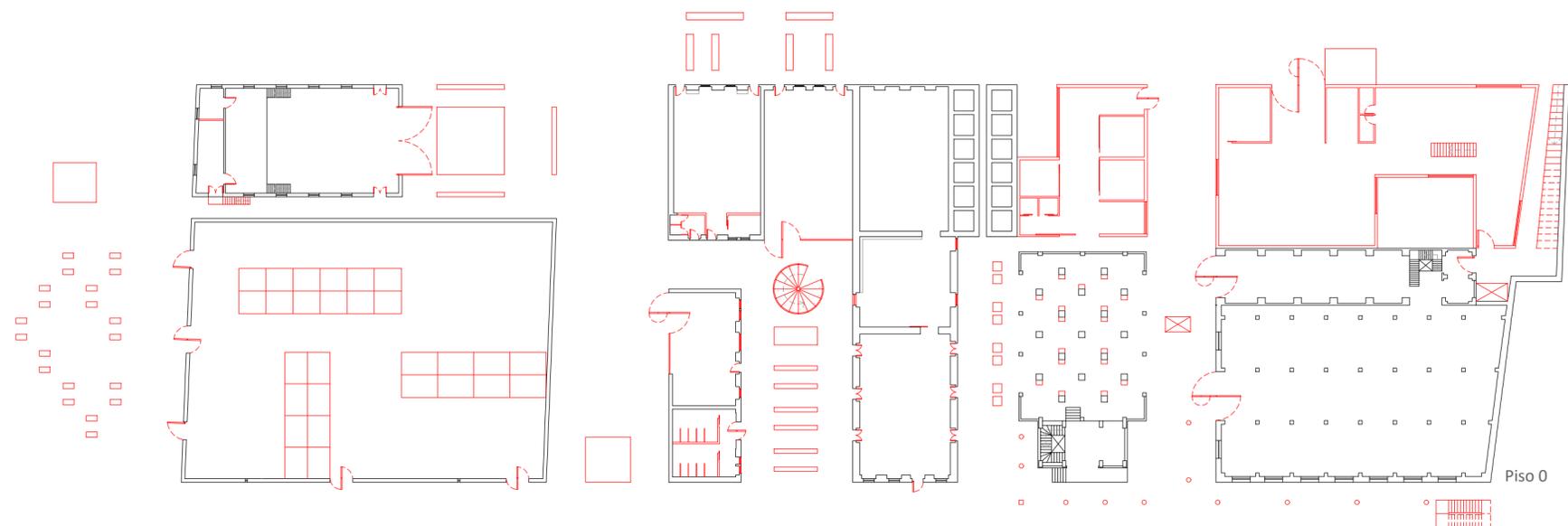
A DEMOLIR

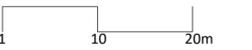
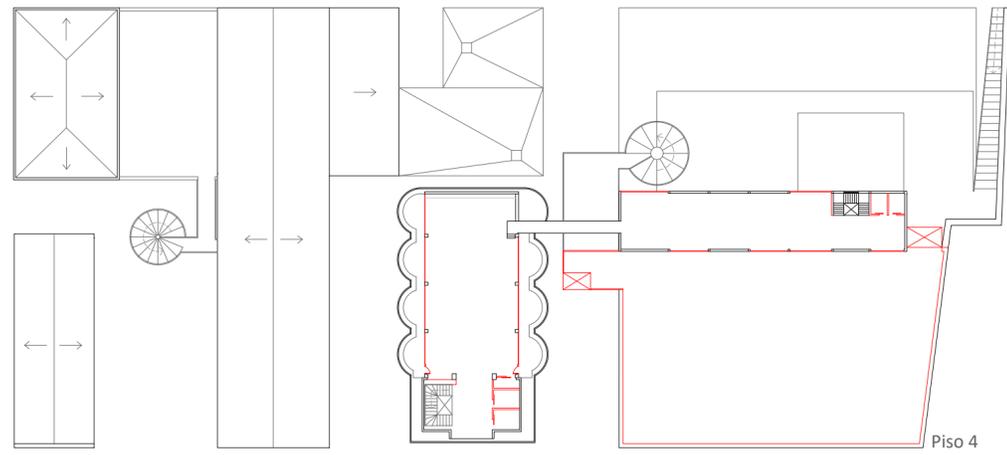
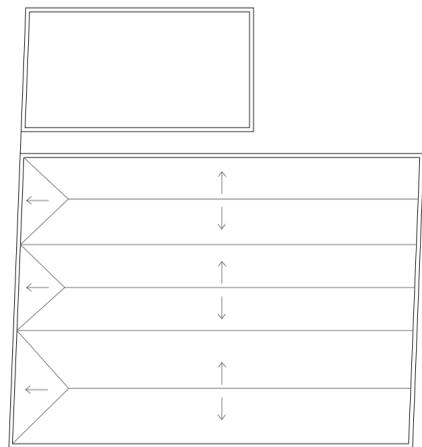
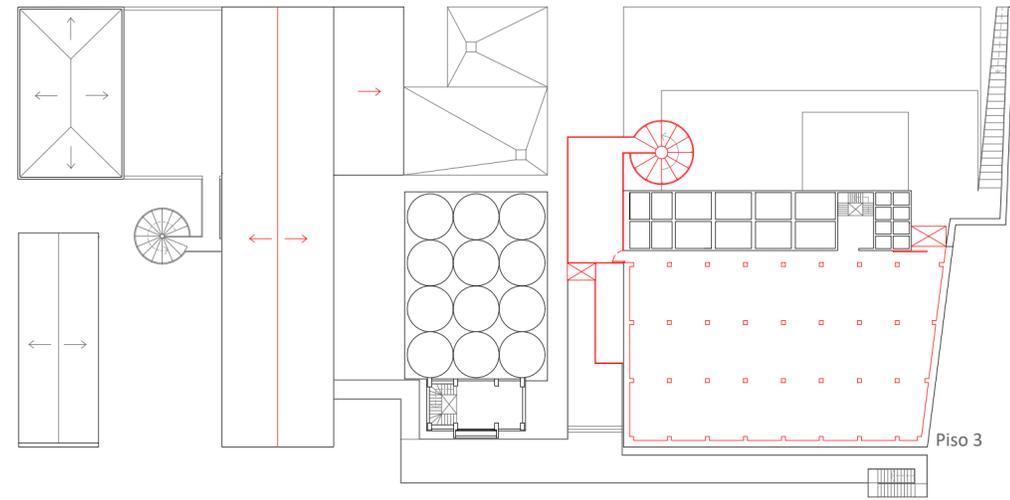
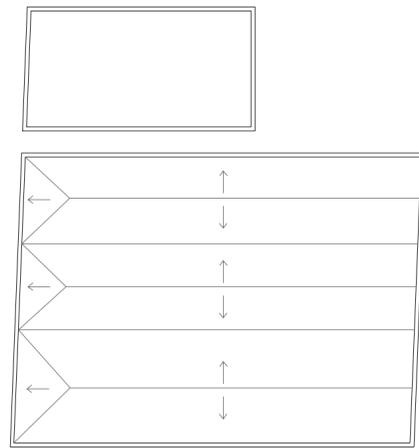


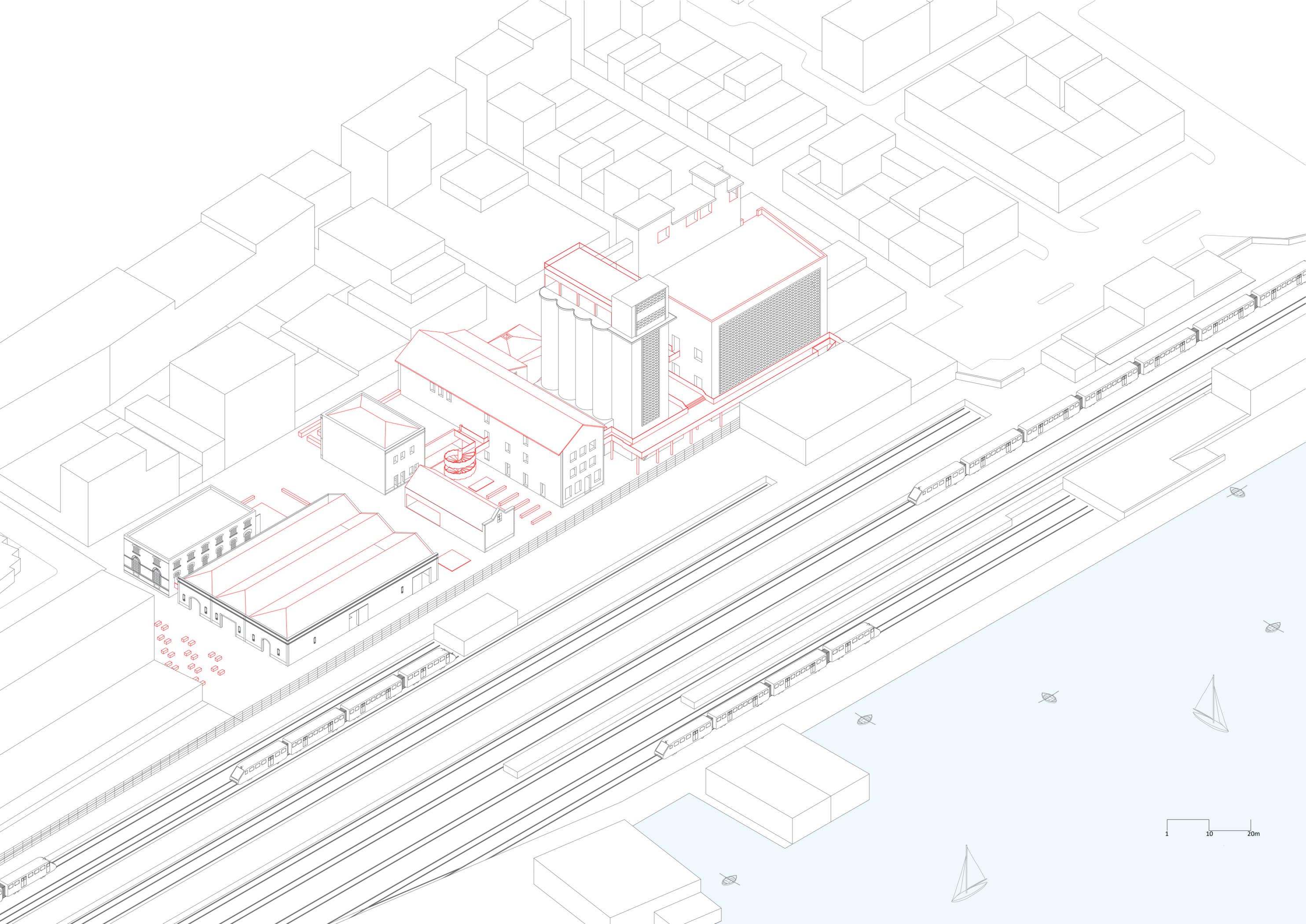




A PRÓPOR







1 10 20m



Alçado Norte

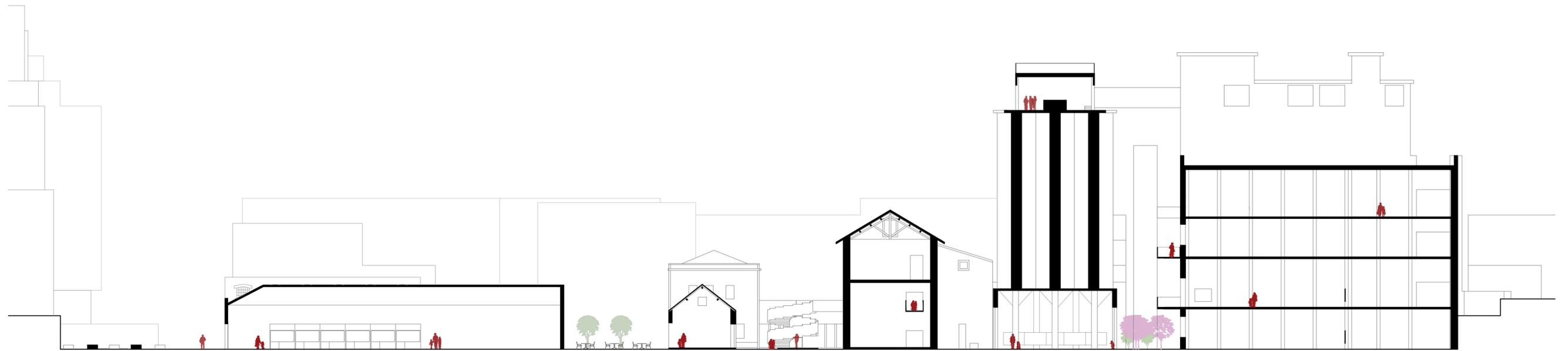


Alçado Sul





Corte A

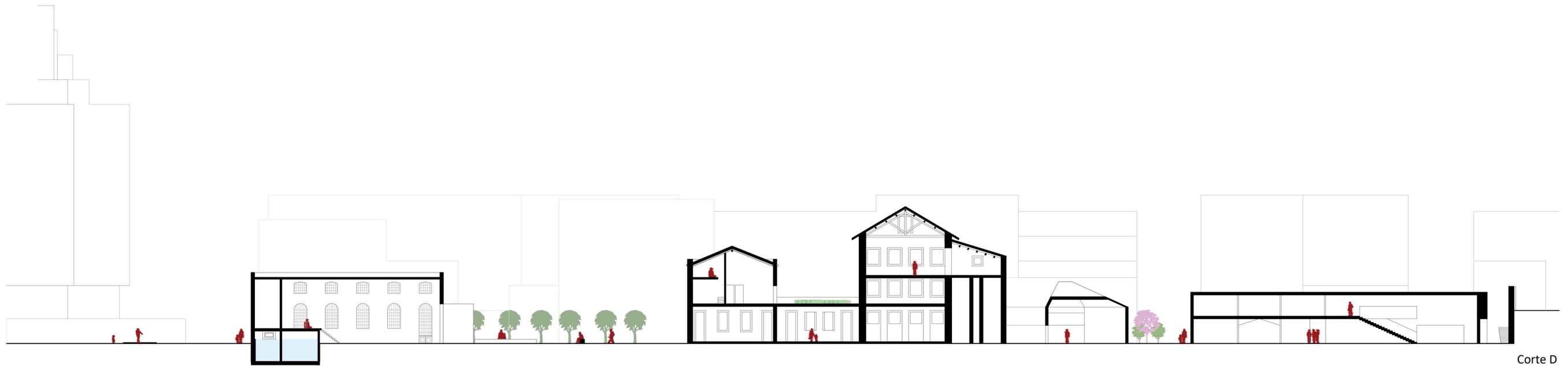


Corte B



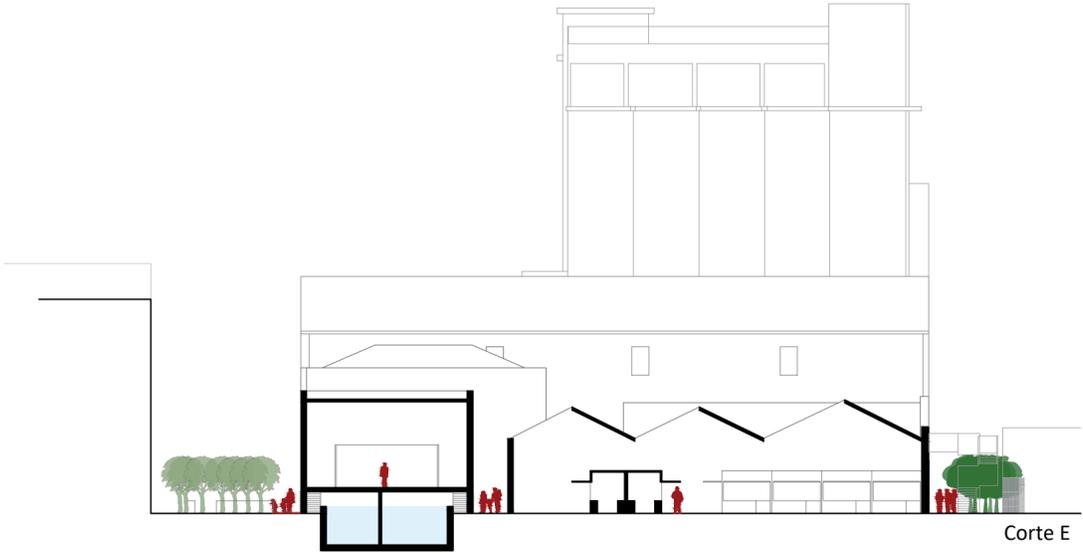
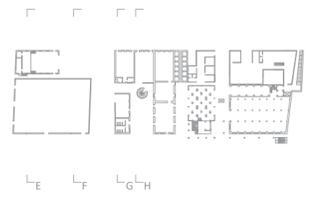


Corte C

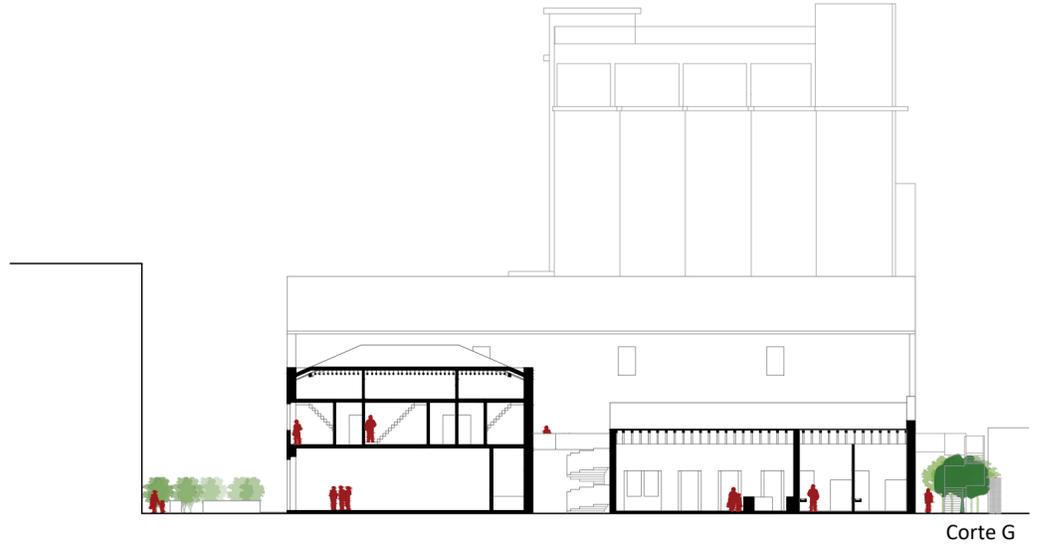


Corte D

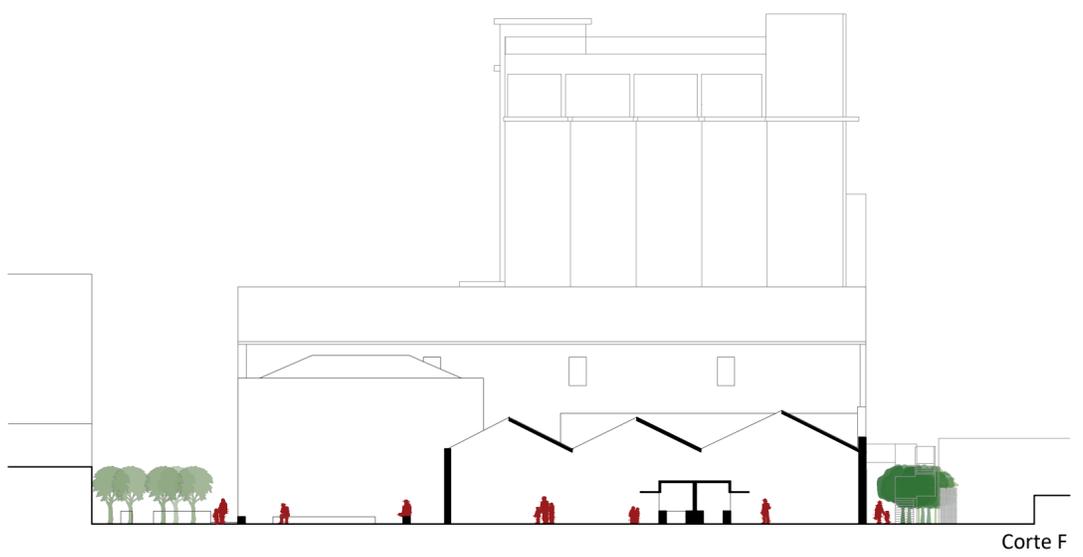




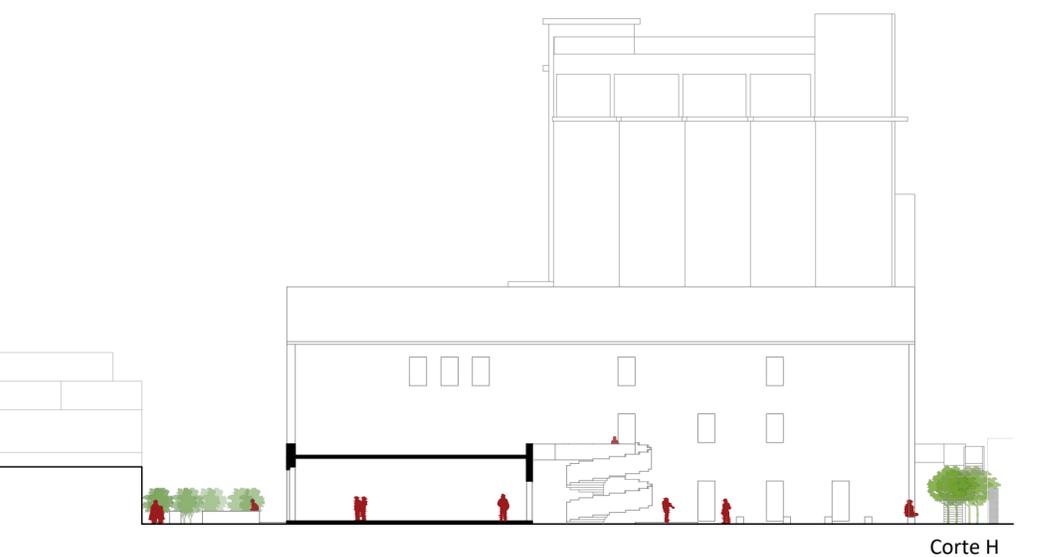
Corte E



Corte G

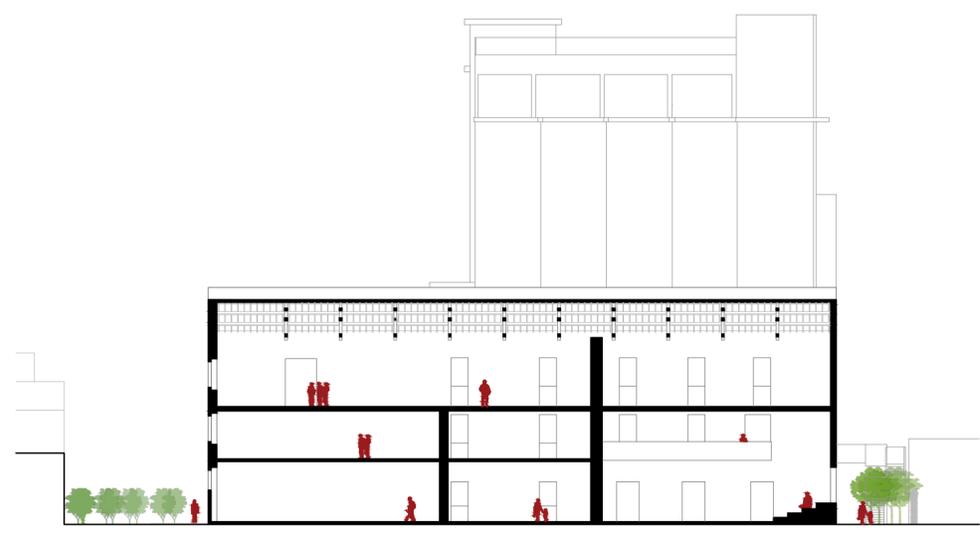
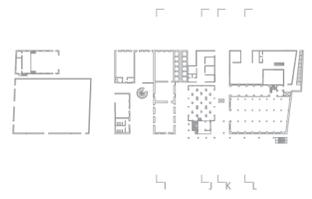


Corte F

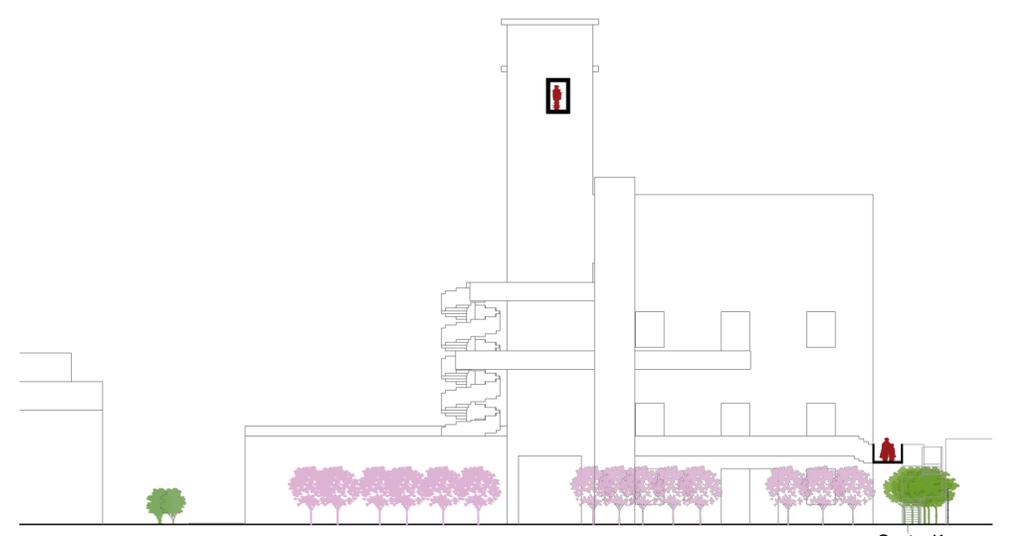


Corte H

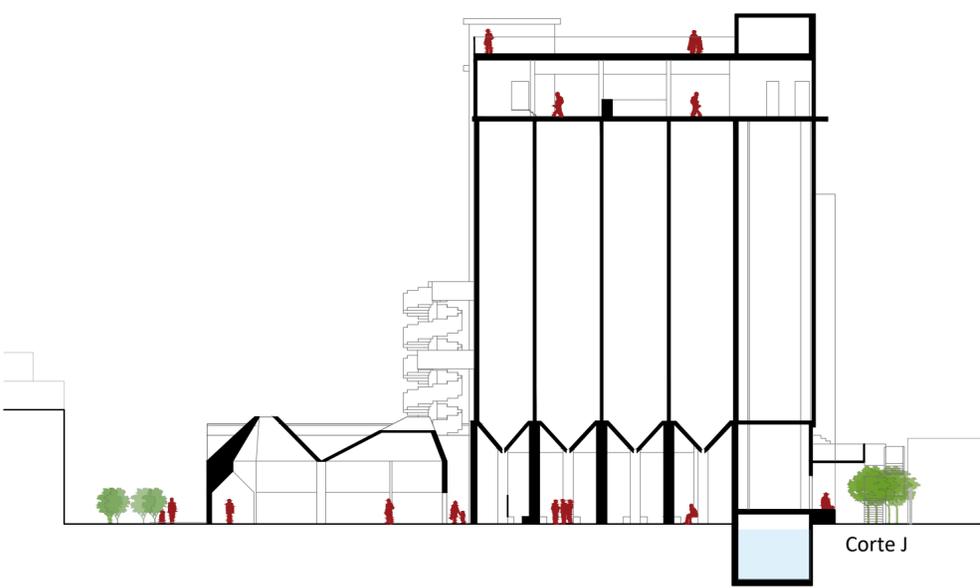




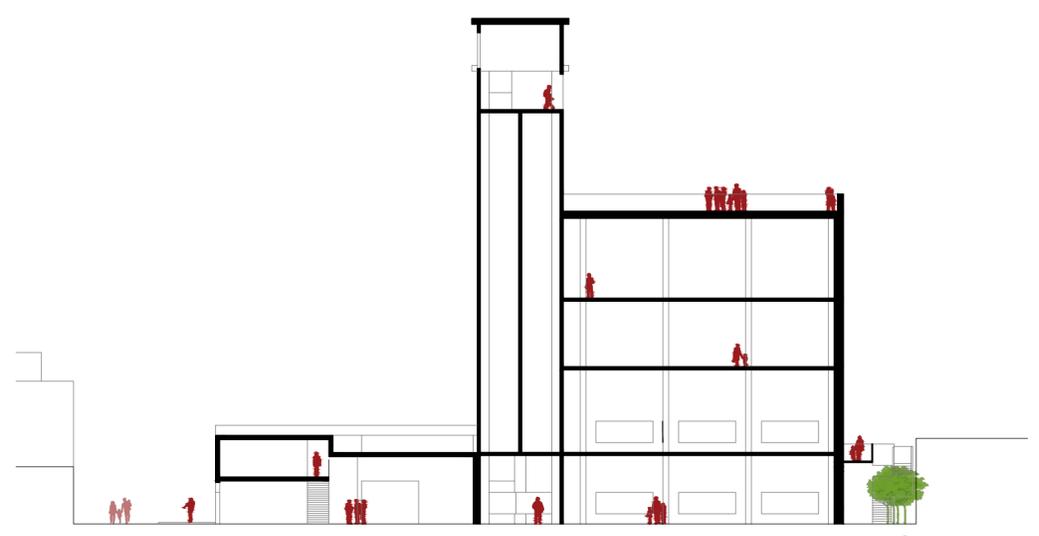
Corte I



Corte K



Corte J



Corte L





Fotomontagem criada pelo autor



Fotomontagem criada pelo autor

CENTRO GEORGES POMPIDOU

"Localizado numa encruzilhada de nomes históricos do urbanismo de Paris, o Centro Georges Pompidou foi pensado para esta zona da cidade tradicionalmente ocupada por gentes das mais diversas ares e profissões, onde entoava as revoluções.

Contudo, no século XVI o bairro ganha uma prestigiante reputação literária e artística, acentuada a partir da centúria seguinte, quando se constrói o edifício Jabach, com risco do arquitecto Bullet. Verdadeiro ponto de encontro das elites culturais e artísticas, o palácio desse financeiro alemão albergava também uma enorme colecção de arte. Grande mecenas, Jabach não teve a sua actividade continuada após a sua morte, mas a sua elegante morada foi, contudo, transformada em teatro e ópera.

A ideia de Georges Pompidou era dotar Paris de um centro Cultural que simultaneamente fosse um museu, um espaço de criação e de ponto de encontro entre as mais diversas artes. O edifício deveria desenvolver-se em torno da contemporaneidade, criando um espaço onde dialogassem a música, o cinema, o audiovisual, as artes plásticas. Uma imponente biblioteca seria parte obrigatória do centro, atraindo milhares de visitantes e possibilitando um crescente entendimento do fenómeno cultural e artístico contemporâneo.

A sua implantação configura a existência de um espaço público para o qual as suas actividades internas se estendem. A fachada transparente, pensada como um elemento de circulação e de informação do que se passa no interior do edifício, este desenvolve-se em vários pisos com cerca de 7500 m² e com 42m de altura.

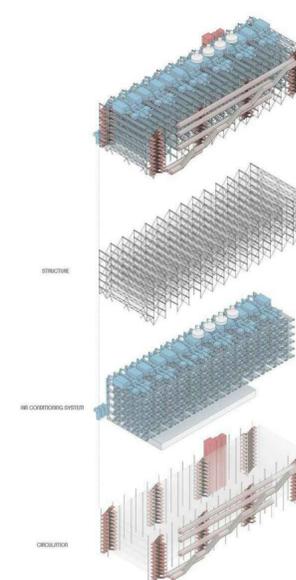
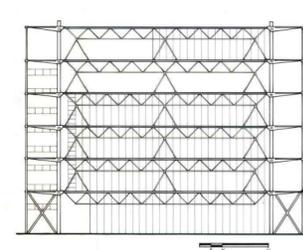
A identificação da função dos componentes do edifício dá-se através da utilização de cores específicas. A estrutura e os maiores componentes de ventilação estão pintados em branco, escadas e elevadores, em prateado, elementos de ventilação, em azul, instalações hidráulicas e de incêndio, em verde, sistema eléctrico são amarelos e laranjas, os elementos relacionados com a circulação pelo

edifício estão pintados de vermelho. O principal é a escada exterior da fachada oeste, pintada de vermelho nos seus planos inclinados inferiores, que possibilita uma surpreendente vista de Paris. O espaço exterior, uma praça plana e livre, é constantemente utilizada para eventos urbanos.

Inovador em termos tecnológicos, recorrendo, ao tempo, e à mais avançada tecnologia do aço, estruturalmente preparado para a ameaça eventual de um incêndio, o Centro afirmou-se desde o projecto como um lugar de vanguarda. Apesar da imagem metálica e tecnológica do complexo, a grade leveza dos espaços interiores, profundamente iluminados por uma luz tão presente, a existência de grandes áreas abertas, espaços de circulação amplos.

Um espaço de exposição e debate, o Centro Georges Pompidou é, de facto, um local privilegiado de encontro das mais diversas formas de arte, da música às expressões plásticas, passando pelo teatro e pela dança, assim ilustrando perfeitamente o espírito do século XX. Apostado em dar a ver esses cruzamentos de linguagens e propostas culturais e em criar idêntico espaço para que os criadores actuais se inspirem para semelhante ânimo, este estabelecimento público, tutelado pelo Ministério da Cultura, conta principalmente com dois organismos associados: o Museu Nacional de Arte Moderna e a Biblioteca Pública de Informação."²³

²³ Archdaily



HELDMARK MUSEUM

"O museu Hedmark na cidade de Hamar é uma das obras mais importantes da carreira de Sverre Fehn e uma das obras mais representativas da arquitectura nórdica do pós-guerra.

Construído sobre as antigas ruínas de uma fortaleza episcopal do século XIII, o museu oferece ao visitante um passeio no qual são exibidos uma ampla colecção de objectos representativos da vida rural norueguesa desde os tempos medievais até o século XX.

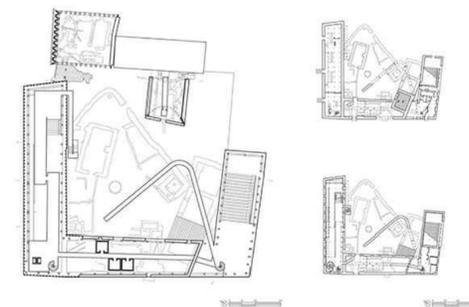
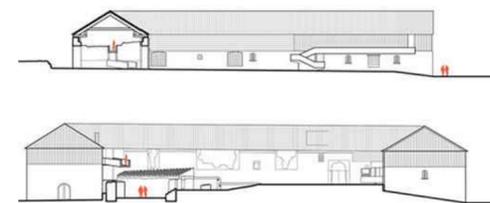
A intervenção não altera a pré-existência, intervenção assenta na construção de uma rampa, que vai do solo e serpenteia os diferentes espaços que compõem o museu, actuando como elemento que une ambas as realidades, o peso das ruínas á leveza do telhado do edifício.

O percurso criado como elemento fundamental da obra, é apresentado como uma narrativa, é uma continuação espacial que se desenrola á medida que avançamos pelo edifício. A importância da envolvimento em relação ao homem, assim como o dialogo entre a terra e a envolvimento, sempre foram aspectos importantes dentro da obra de Sverre Fehn. E é neste museu que estes aspectos adquirem maior relevância.

O passeio pelo museu poderia, por sua vez, ser interpretado como uma analogia à paisagem norueguesa, uma paisagem de contrastes marcantes e horizontes em constante mudança. E a paisagem e o diálogo que a arquitectura estabelece com ela sempre foi um elemento de vital importância em toda a obra. É, por sua vez, uma viagem no tempo, através de uma série de camadas que coexistem no mesmo tempo e espaço. Não há uma tentativa de congelar o tempo, ele não tenta dar a imagem do tempo em suspensão. O que interessa não é tanto uma abordagem da história como, informação, sim uma abordagem como memória.

Um dos maiores interesses de Fehn era que o visitante adquirisse um papel ativo diante do objeto exposto, como forma de potencializar a

experiência vivencial do espaço. Reaparece a importância do horizonte, a ênfase colocada na sua variação, em dar ao visitante a possibilidade de rodear o objecto, de o poder perceber a partir de diferentes pontos do espaço. Por sua vez, os suportes que suportam cada peça foram desenhados de forma particular, tendo em conta o material, a forma e a interação de cada objeto com o seu ambiente (luz e paisagem). Deixam de ser meros suportes e se constituem como mais um objeto a ser exibido."²⁴



²⁴ Archdaily

SESC POMPEIA

"SESC Pompeia, um dos marcos da arquitetura brasileira, é uma rede de complexos de cultura e lazer, que se destaca pelo seu design, este complexo foi construído a partir de uma antiga fábrica de tambores, o conceito deste edifício é preservação mantendo assim toda a estrutura original da fábrica.

Três volumes de betão aparente surgem ao lado dos antigos armazéns da fábrica de tambores da Pompeia, um prisma rectangular de 30m por 40m de base e 45m de altura, um segundo volume rectangular, mais pequeno e mais alto que o primeiro, de 14m por 16m de base e 52m de altura, e um cilindro de 8m de diâmetro e 70m de altura.

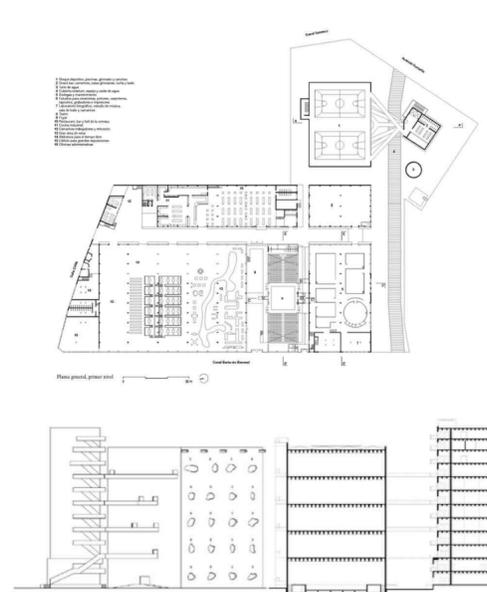
O volume maior com cinco pisos, com 8,60m de altura entre pisos. Apresenta apenas paredes portantes, com 35cm de espessura, e nenhuma estrutura interna complementar. São moldadas com tábuas horizontais de madeira. As lajes nervuradas protendidas com 1m de altura total. As janelas localizam se nos alçados leste e oeste, do volume maior. São quatro de cada lado por piso. Configuram simples aberturas irregulares, criadas a partir de moldes embutidos durante a cofragem. As marcas dos moldes são perceptíveis na espessura dos muros, assim como as marcas das madeiras são perceptíveis no exterior. No interior, foram utilizadas formas rectangulares de plástico, que também são perceptíveis.

O volume menor tem 12 pisos que coincidem a cada dois com os pisos do volume maior, com 4,30m de altura entre pisos. Os dois últimos pisos têm a sua altura reduzida para 3,70m. Esse volume apresenta-se deslocado 30° em relação ao volume maior. Suas fachadas também foram moldadas com tábuas horizontais de madeira. Suas janelas são quadradas e menores que as aberturas do volume maior, porém não apresentam um alinhamento ortogonal rígido, aparecendo dispostas em diversos locais.

Um dos lados mais próximo ao volume maior foi então cortado de modo a que estes ficassem com duas faces paralelas. Dessa nova face,

que rompe o desenho rectangular da base, partem quatro níveis de passagens de betão aparente que dão acesso aos pisos do volume maior. Entre os dois volumes, Cada uma das passagens apresenta um desenho diferente, ainda que respeitando a mesma regra, partem de uma abertura no volume menor e se ramificam levando a duas aberturas simétricas no volume maior.

O último volume que compõe o conjunto destes edifícios é um cilindro formado a partir da uma cofragem de setenta anéis de 1m de altura cada. Une-se ao volume menor através de uma passagem metálica que parte da sua cobertura. A forma que deu origem aos anéis tem formato de cone, ou seja, tem as suas faces exteriores inclinadas, que permite que as formas se encaixem no anel superior seguinte. Esta condição da moldagem e cofragem teve como consequência que o limite inferior de cada anel ficasse imperfeito, formando uma linha irregular com certa espessura sobre o anel inferior."²⁵



²⁵ Archdaily

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente dissertação desenvolve-se numa componente teórica, que procurou investigar e refletir sobre a arquitectura industrial do concelho de Faro e quais as suas relações com a cidade, potenciando o tema numa proposta de valorização deste conjunto.

Este estudo acabou por revelar alguma documentação/informação muito pouco conhecida ou mesmo inédita, o que acrescenta possibilidades e rumos de investigação para futuros trabalhos. A proposta têm o objetivo de trazer esta problemática dos espaços industriais devolutos bem como à necessária metodologia de reabilitação, certamente que pela via da sua valorização, desde logo tomando consciência da sua existência, sendo esse o primeiro passo para a valorização deste importante património industrial.

Procurou-se compreender como a cidade foi-se transformando ao longo dos séculos, na relação com a fixação e desenvolvimento das diversas estruturas industriais. Como tal, o trabalho apontou para uma leitura global deste conjunto como um todo a que nomeamos de Complexo Industrial. Um complexo constituído por várias e diferentes edificações e características, mas com o mesmo propósito devocional. Deste complexo analisaram-se diferentes arquiteturas em variados graus de conservação, que se procurou melhor entender à luz de abordagens específicas.

A proposta final emerge, como reflexão sobre este vasto património industrial bem como a necessidade de o valorizar. O Complexo Industrial de Moagem de Faro é a materialização de um projeto ao longo do tempo como instrumento prático de aprendizagem, onde, através de pontuais intervenções e reabilitações que potencializa a relação com a paisagem e o seu significado histórico e cultural. Através da reutilização destes antigos espaços e a introdução de novos elementos permitem a valorização e a vivência pela população. Esta intervenção conjuga a reabilitação com a sustentabilidade, algo que cada vez têm mais importância no Mundo que nos rodeia.

BIBLIOGRAFIA

ALVES, Rui Manuel Vaz - *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: as transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro*. Doutoramento em Arquitetura na Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra.

ALVO, Susana Filipa Soeiro de - *O centro histórico de Faro: a arquitetura e as suas influências*. Mestrado integrado em Arquitetura na Universidade Lusíada de Lisboa.

ARCHDAILY: <http://www.archdaily.com.br>

BAEZA, C. (2011) - *Pensar com as mãos*. Caleidoscópio.

BEXIGA, Nuno José Rodrigues Duarte - *Crescimento da atividade turística em Faro através de experiências criativas* Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em Marketing na Universidade do Algarve.

Carta de Atenas. Atenas, 1931 - <http://www.patrimoniocultural.pt/media/uploads/cc/CartadeAtenas.pdf>

Cartas e Convenções Internacionais sobre Património; <http://www.patrimoniocultural.pt/pt/patrimonio/cartas-e-convencoes-internacionais-sobre-patrimonio/>

CAVACO, Carminda (1976) - *O Algarve Oriental: As Vilas, O Campo e o Mar*. I de 2. Faro: Gabinete de Planeamento da Região do Algarve.

CHOAY, F. (2010) - *Alegoria do Património*. Lisboa: Edições 70.

CHOAY, F. (2011) - *As questões do Património: Antologia para um combate*. Lisboa: Edições 70.

CHUECA GOITIA, Fernando (1996) – *Breve História do Urbanismo*. Lisboa : Presença.

COUCEIRO, João, (coord.) (1998) - *"Urbanidade e Património"*. IGAPHE: URBE, Lisboa.

DOUET, James (2012) - "Industrial Heritage Re-Tooled - The TICCIH Guide To Industrial Heritage Conservation" TICCIH, Lancaster.

ECO, Humberto (1998) - *Como se Faz uma Tese em Ciências Humanas*. Lisboa: Presença. [publicado originalmente em italiano em 1977].

FARIA e Castro (1786) citado em 1755 - Terramoto no Algarve.

FERNANDES, José Manuel (2003) - *"Arquitetura e Indústria em Portugal no século XX"*. SECIL, Lisboa.

LAINS, Pedro - *O Estado e a industrialização em Portugal: 1945-1990*. Análise social. Vol. XXIX 40 N°128, 1994.

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

MARQUES, Maria da Graça Maia (coord.) (1999) - *O Algarve da antiguidade aos Nossos dias*. Lisboa, Edições Colibri.

NEVES, José (1974) - *"A evolução histórico-geográfica da cidade de Faro (ensaio de geografia urbana)"*. Anais do Município de Faro, n.º IV, Faro: Câmara Municipal de Faro.

NUNES, Maria do Carmo Vieira Calado Teixeira (1988) - *Faro: O Passado e o Presente Muçulmano*. Faro: Separata das Anais do Município de Faro. Composição e Impressão Tipografia União – Folha do Domingo, Lda.

PALLASMAA, J. (2011) - *Os olhos da pele: a arquitetura e os sentidos*. Porto Alegre: Bookman Companhia Editora S.A.

PARQUEXPO (2009) - Estudo de Enquadramento Estratégico: Frente Ribeirinha de Faro - Relatório Final. Faro.

PAULA, Rui M. e PAULA, Frederico (1993) - *Faro Evolução Urbana e Património*. Faro: Câmara Municipal de Faro.

PESSANHA, Fernando (2012) - *A Cidade Islâmica de Faro*. Edições Mandil, 2012.

PINTO, Conceição (2010) - Catálogo de Exposição: A Câmara Municipal de Faro Protege o Património. GHRPH, Faro: Câmara Municipal de Faro.

PIRES, Verónica Alexandra Sequeira - *Arquiteturas Expectantes*. Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura de Interiores na Universidade Técnica de Lisboa.

RAMALHO, Miguel M. [et al.] (2003) - Carta Geológica simplificada do Parque Natural da Ria Formosa, Reserva Natural de Castro Marim e Vila Real de Santo António e região envolvente - notícia explicativa. Instituto geológico e mineiro e INETInovação, Instituto da Conservação da Natureza.

RODRIGUES, Tânia Alexandra Cabecinha - *Faro na época Moderna: do urbanismo à arquitetura*. Dissertação para a obtenção do grau de Mestre em História da Arte - especialização em História da Arte Portuguesa na Universidade do Algarve.

ROSSI, A. (2001) - *A arquitetura da cidade*. Lisboa: Cosmos.

SANTOS, Luís (1995) - *Os Acessos a Faro e aos Concelhos Limitrofes na Segunda Metade do Séc. XIX*. Faro: Câmara Municipal.

SILVA, Miguel Ângelo Soares Pinto (2012) - *Património Industrial em Portugal: inclusão do passado em projectos contemporâneos*. Universidade Lusíada de Lisboa.

SIPA (Sistema de Informação para o Património Arquitectónico).

TÁVORA, F. (1999) - *Da Organização do Espaço*. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.

TICCIH, (2003) - Carta de Nizhny Tagil sobre o Património Industrial, Nizhny Tagil.

VIEIRA, João Alves - *Arquiteturas do Trigo*. Mestrado integrado em Arquitectura da Universidade de Évora.

VILHENA, Mesquita, (2020) - *Breve Ensaio Geoeconómico sobre o Algarve na Primeira Metade do Século XIX*. Revista Stílus, nº 3, julho/dezembro 2000.

ZUMTHOR, P. (2006) - *Pensar a Arquitectura*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

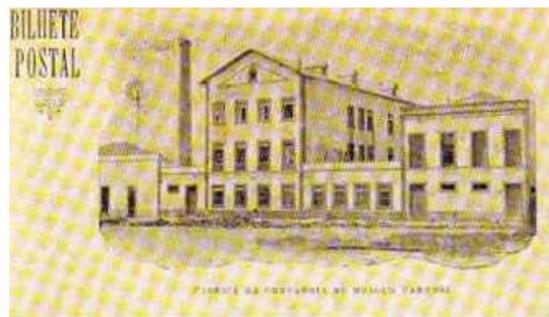
ZUMTHOR, P. (2006) - *Atmosferas*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

Fontes de Informação das Plantas:

Arquivo Distrital de Faro

Arquivo da Câmara Municipal de Faro

Arquivo da Universidade do Algarve



Bilhete Postal da Antiga Fábrica da Companhia da Moagem Farese
<http://adefesafaro.blogspot.com/2007/05/fbrica-da-companhia-de-moagem-farese.html>



Vista Aérea da Cidade
Fonte: Aviação Naval de Lisboa - Serviço de Fotografia



Vista sobre a Cidade nos seus primórdios
Fonte Desconhecida



Fotografia através dos silos para o Complexo Industrial
Foto captada pelo autor



Fotografia da Fábrica Atualmente - Alçado Sul
Foto captada pelo autor



Carta Corográfica do Reino do Algarve - Publicada por: J.B. da Silva Lopes



Vista Área sobre a Cidade de Faro
Gravura de Luís F. R. Santos



Fotografia da Ria Formosa através dos silos
Foto captada pelo autor



Fotografia através dos silos para a Cidade
Foto captada pelo autor



Fotografia da Fábrica Atualmente - Alçado Norte
Foto captada pelo autor



Inauguração da Linha do Comboio do Algarve
Fonte Desconhecida



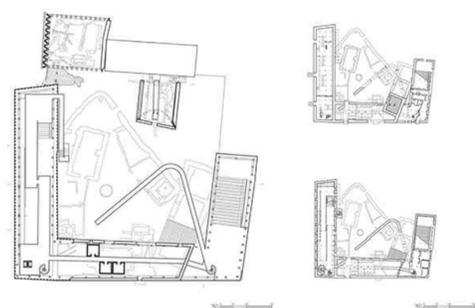
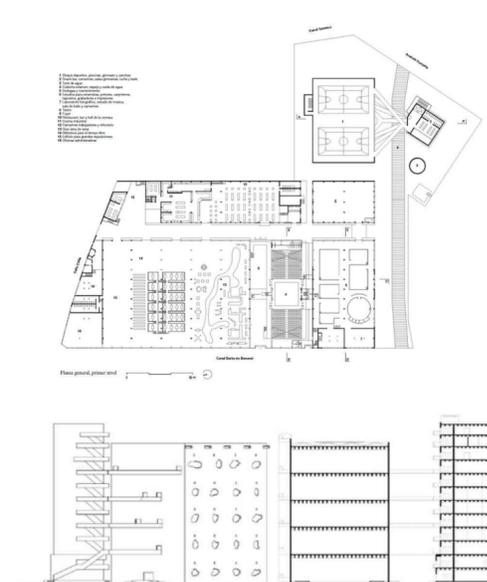
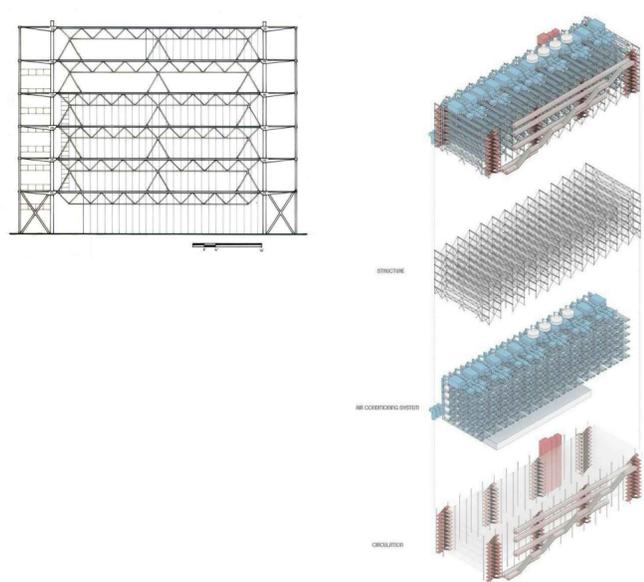
Vista Área da Fábrica
Fonte Desconhecida



Passagem do Comboio - Faro
Editado por Seraphim - Faro



Fotografia da Fábrica Atualmente - Alçado Sul
Foto captada pelo autor



Todas as imagens desta página foram retiradas do Archdaily

