

Universidade de Évora - Escola de Artes

Mestrado Integrado em Arquitetura

Dissertação

Diálogos entre o território e a ruína - Ensaio Projetual para a intervenção nas Salinas e Moinho de São Francisco em Faro.

José Filipe Rodrigues Palma Pereira

Orientador(es) | Daniel Nicolas Ferrera

Évora 2024



CADERNO DE PROJETO

TOMO II

INDICE

Resumo Abstract	
Objeto e Objetivo Pertinência e Motivação	001
Metodologia Estrutura da Dissertação	003
Estado de arte	005

CORPO TEÓRICO **TOMO I**

01 Teoria da ruína	
A ruína clássica	009
A viagem	027
A ruína e a natureza	055
A ruína violenta	073
A ruína na cidade	087
De ruína a património	117
A memória	137
02 O Canopus e a Villa Adriana	
A <i>Villa</i> romana	151
O Imperador Adriano	153
O lugar da villa	157
Tradição e inovação	163
O mito do <i>Serapeum</i>	165
O <i>Canopus</i>	167
O percurso da água	169
A escultura do Canopo	171
A ruína moderna	173
Entre estudos e viagens	175
03 A imagem do Canopus	
Josepho Rocco Volpio	183
Charles-Louis Clerisseau e Robert Adam	185
Jean-Honoré Fragonard e Hubert Robert	187
Giovanni Batista Piranesi	191
Giocomo Quarenghi, Thomas Hardwick e John Soane	195
William Turner	199
Luigi Rossini	201
Agostino Penna	203
Luigi Canina	207
Louis Marie Henri Sortais	211
Pierre Gusman	217
Le Corbusier	221
Louis Kahn	247
Álvaro Siza Vieira	249
Bibliografia do Tomo I	251
Índice de imagens do Tomo I	255
Índice de citações originais	279

CADERNO DE PROJETO **TOMO II**

04 Do território ao lugar	
O Algarve	293
A Ria Formosa	294
Faro, enquadramento	295
Evolução Urbana de Faro	297
Os Planos e Áreas de Reabilitação Urbana	313
A ARU da Frente Ribeirinha	314
História dos Moinhos de Maré	315
Os Moinhos de Maré da Ria Formosa	317
A Arquitetura dos Moinhos de Maré	319
As salinas. De Faro a Castro Marim	323
A salina de São Francisco	337
As fotografias da Salina em atividade	339
05 A ruína	
A salina São Francisco	343
O Moinho de São Francisco	347
A Casa da Balança	355
O Armazém	357
06 O projeto	
Ponto de partida	367
Caracterização do projeto	369
Planta Geral	370
Planta de Coberturas do Conjunto	371
Sabores da maré	373
Balção de Informações	383
Banhos Salinos	385
Fotomontagens	397
Considerações Finais	409
Bibliografia do Tomo II	411
Índice de imagens do Tomo II	413
Índice de desenhos	415

DO TERRITÓRIO AO LUGAR

O Algarve é uma Região com uma diversidade morfológica e paisagística muito rica, que se traduz, numa grande variedade de formas de ocupação humana. Na génese da sua diversidade, está a divisão geológica do território em três grandes unidades: o Litoral, o Barrocal, e a Serra. (CCDR, 2007a)

A Serra abrange toda a zona Norte da região, de Este a Oeste, onde se encontram os principais maciços rochosos do Algarve, como a Serra de Monchique, a Serra de Espinhaço de Cão e a Serra do Caldeirão. Esta zona montanhosa, assume um papel importante, na proteção dos ventos frios de Norte, e na regulação do clima mediterrânico da região (Ribeiro, 2011). Os solos são maioritariamente de xisto, predominando as culturas de sobreiro, medronhal e esteva. Na Serra de Monchique a precipitação é mais elevada e a composição dos solos também é diferente do resto da Serra, o que criou uma paisagem singular, onde afloram os granitos e há manchas florestais densas e uma biodiversidade mais elevada. No entanto, de forma generalizada, a baixa produtividade do solo e o isolamento desta sub-região, traduzem-se numa ocupação caracterizada por aglomerados pequenos e pouco povoados, e vastas áreas desertificadas (CCDR, 2007a).

O Barrocal, faixa intermédia entre o Litoral e a Serra, é caracterizada pelo povoamento disperso, e por extensos pomares, quer de sequeiro (amendoeiras, alfarrobeiras, figueiras e oliveiras) quer de regadio onde predominam o laranjal. Esta zona maioritariamente de solos calcários, é também marcada pelos afloramentos rochosos de calcário, principalmente à medida que se avança para o interior em direção às cotas mais altas da Rocha da Pena e Salir.

O Litoral, é a zona mais a Sul, engloba as praias, os cordões dunares, as arribas, as zonas húmidas, os terrenos agrícolas, e as principais cidades, sendo a mais rica em recursos naturais, terrestres e marinhos. Considerando a variação da fisionomia da linha de costa, principalmente entre o Sul e o Oeste (provocada pela erosão por ação dos ventos e das correntes marítimas), é geralmente dividida em duas partes: entre Albufeira e Vila Real de Santo António, o Sotavento Algarvio, e entre Albufeira e Lagos, o Barlavento.

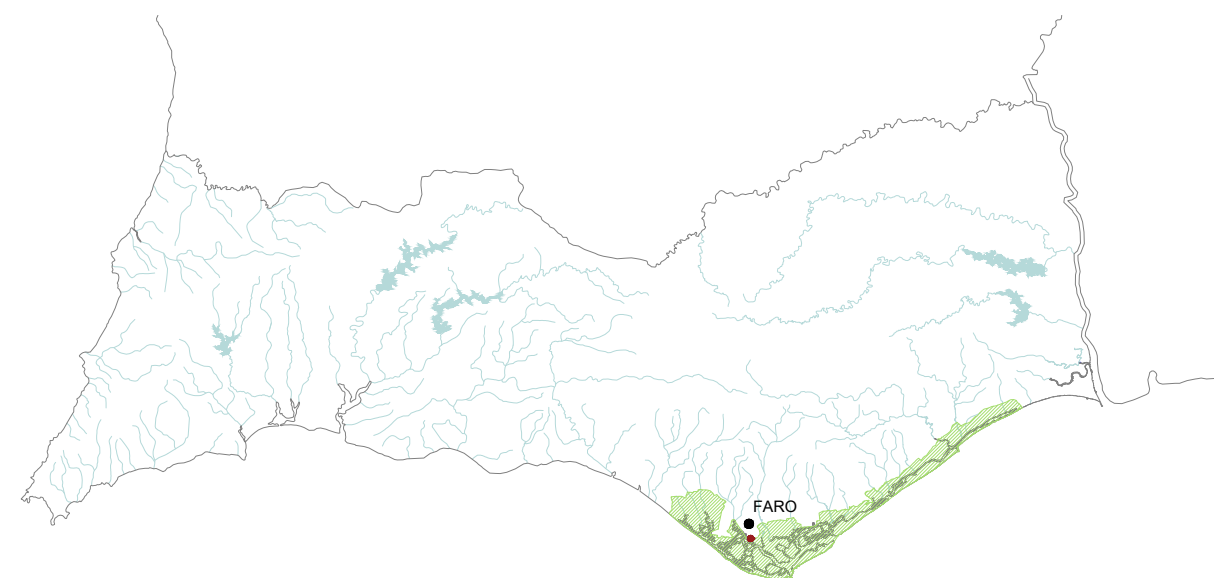
O Barlavento, apresenta uma linha de costa mais recortada, com arribas, pequenas áreas de praias arenosas e estuários, como Alvor e Arade. Entre Vila do Bispo e Aljezur, a zona conhecida como Costa Vicentina, tem uma costa mais escarpada e rochosa do que o resto do Litoral, devido à grande influência do Oceano Atlântico.

O Sotavento Algarvio, onde se inserem as ruínas em estudo, é arenoso, e com extensos cordões dunares, e praias. O seu valor natural é realçado pela Ria Formosa, a zona húmida mais importante a Sul de Portugal. Nesta zona o clima é mais quente e ameno, estando protegida dos ventos (Ministro, 2015).

A excessiva ocupação da linha de costa, principalmente por interesse turístico, trouxe graves consequências para este território, visíveis na paisagem. Entre questões centrais como a impermeabilização dos solos e a poluição das águas subterrâneas, destaca-se sobretudo o problema do crescimento das cidades e do grande número de construções isoladas na frente mar. (CCDR, 2007b)



[Des. 004] A Região do Algarve e as suas divisões geográficas. Desenho elaborado pelo autor com base nas plantas de enquadramento do PROT Algarve



[Des. 005] Enquadramento da Ria Formosa na Região do Algarve, com rede hidrográfica principal. Desenho elaborado pelo autor com base na Planta de Enquadramento Regional e Limites Administrativos na Área do PNRF (Desenho 02) do Plano de Ordenamento do PNRF

A RIA FORMOSA

A Ria Formosa, é a zona húmida mais importante a Sul de Portugal, um elemento estruturante da paisagem que influenciou a formação dos principais aglomerados urbanos do Sotavento Algarvio, e teve um papel muito importante no quotidiano das comunidades, que tirando proveito dos seus recursos, os converteram em atividades económicas, como a pesca, o marisqueio e a salicultura (Pestana et al., 2009).

Segundo Estrabão, que viveu no séc. I. d.C. na Turdetânia "*depressões avançam do mar para o interior, semelhantes a ravinas pouco profundas ou a leitos de rios, e estendem-se por muitos estádios. As subidas do mar durante as enchentes da maré inundam-nas de tal maneira que nelas se navega nada pior do que nos rios, mas até melhor, pois a navegação parece-se com as descidas fluviais, sem qualquer obstáculo, e ainda com o mar a ajudar, devido à enchente da maré, como se fosse o curso de um rio. As subidas do mar são maiores ali do que noutros lugares porque as águas, impelidas do alto mar para a passagem estreita que a Maurúsia forma com a Ibéria, encontram refluxos e precipitam-se para as partes da terra que lhe cedem facilmente. Na verdade, algumas destas depressões esvaziam-se durante as marés baixas; a outras, porém, a água não as abandona por completo; outras ainda confinam ilhas em si mesmas.*" (Deserto & Pereira, 2016, p.45)

As condições de navegabilidade, que favoreciam a armada portuguesa e o comércio marítimo fizeram de Tavira o principal aglomerado do Sotavento, no sec. XV. Esta mesma condição também facilitava o ataque por parte dos espanhóis, passando então Faro, a dominar o comércio marítimo no séc. XVI. Frei João de refere em 1577 que "*Desta barra (Tavira) à de Farão (Faro) acima dela há quatro léguas para a banda do poente e duma à outra corre um braço do mar por direito de terra (...), Há continuamente pescadores neste rio e torna-se nele todo o género de peixe e de marisco*" (Citado por Claudino, 2012, p.14).

Seguiu-se um período de ataques à costa portuguesa, por parte dos espanhóis e dos franceses, fazendo com o medo da pirataria e do corso, cingissem a ocupação da Ria aos limites terrestres, construindo-se nas zonas húmidas, apenas estruturas fortificadas e os primeiros moinhos de maré. A ocupação das ilhas do cordão, por pescadores e mareantes, que é hoje uma preocupação, devido a intervenção do turismo, apenas começou no final do séc. XIX (Claudino, 2012).

O sistema lagunar é protegido pelo cordão litoral, composto de ilhas-barreira entre a Quinta do Lago e Cacela. O Cordão é interrompido, por seis barras que alimentam a laguna. As barras do Ancão, Faro-Olhão, Armona, Fuzeta, Tavira e Cacela. O Cordão litoral é formado pela Ilha de Faro (ou Península do Ancão), Ilha Deserta (ou Ilha da Barreta), Ilha da Culatra, Ilha da Armona, Ilha de Tavira, e pela Península de Cacela (respetivamente de Oeste para Este). A Ria tem também uma rede de canais, sendo os principais e mais estáveis, o de Faro, Olhão e Tavira, devido a dragagens frequentes para assegurar a navegabilidade (cidade/mar) (Ceia, 2009).

A zona de laguna é composta por "*sedimentos arenosos e argilosos de origem marinha*" transportados pela deriva de poente para nascente, que contribuem para a complexidade da paisagem, seja para a fixação da vegetação de sapal, formação dos rasos de maré, ou dos salgados. As Comunidades halófitas têm aqui um papel muito importante, na decantação e deposição de matéria no fundo da Ria (Claudino, 2012).

As alturas máximas das marés são na preia-mar de 3,50 metros e na baixa-mar de 1,65 metros, sendo que na maioria do ano a altura da preia-mar vai entre os 2,5 metros e os 3,50 metros. Na baixa-mar as alturas, na maior parte do ano não descem abaixo de 1 metro. No entanto, a zona de laguna tem uma grande área a uma cota inferior a 2,5 metros (em relação ao zero hidrográfico) estando estas zonas permanentemente submersas

(Sousa et al., 2014).

Em 1987 (Decreto-Lei nº373/87, de 9 de dezembro) foi criado o Parque Natural da Ria Formosa (PNRF), devido à pressão exercida sobre a já então reserva natural (Decreto nº 45/78, de 2 de maio), que tinha os seus limites ameaçados pelo crescimento urbano, e pela pressão do turismo e da indústria, que vinham a aproximar as construções cada vez mais da frente de água. (ICNF, 2005)

A área do Parque tem cerca de 60 km de comprimento, e ocupa uma superfície de cerca de 18 400ha, abrangendo cinco concelhos do Sotavento Algarvio, Faro, Olhão, Tavira e Vila Real de Santo António. Com a passagem a Parque Natural passou a integrar, uma faixa terrestre (a Norte da zona húmida), que funciona como uma "zona tampão" com 3400ha, dos quais 945ha são salinas, 374,5ha áreas de piscicultura e 248,3ha são pinhal.

Os valores naturais deste território e a sua elevada sensibilidade, não só o elevaram a Parque Natural, como também lhe conferiram outros estatutos nacionais e internacionais, nomeadamente de Sítio Ramsar (Convenção sobre as Zonas Húmidas, Decreto nº101/80, de 9 de outubro, ratificada a 24 de novembro), e de Zona de Proteção Especial e de Sítio Interesse Comunitário, integrando a Rede Natura 2000 (rede ecológica para o espaço da União Europeia) (ICNF, 2005).



[Fig. 273] Ria Formosa, vista do Cais Neves Pires. © Barão G. 2021

[Des. 006] Concelhos da Região do Algarve. Desenho elaborado pelo autor com base nas plantas de enquadramento do PROT Algarve, Volume I

[Fig. 274] Orto da Cidade de Faro, enquadrada com o Monte-Negro o acesso à praia de Faro e parte das Gambelas. Elaborado por Eduardo Bote e José Pinguinha (Google Satellite Maps, 2017)

Faro ocupa uma posição central na Região do Algarve, insere-se no Sotavento Algarvio, e o seu domínio administrativo confina a norte com concelho de São Brás de Alportel, a este com concelho de Olhão, a oeste com o concelho de Loulé e a Sul com sistema lagunar da Ria Formosa.

Atualmente, o Concelho abrange uma área de cerca de 210 km², e está dividido em quatro freguesias: A União de Freguesias de Faro (Sé e São Pedro), Montenegro, Santa Bárbara de Nexe e Conceição - Estoi.

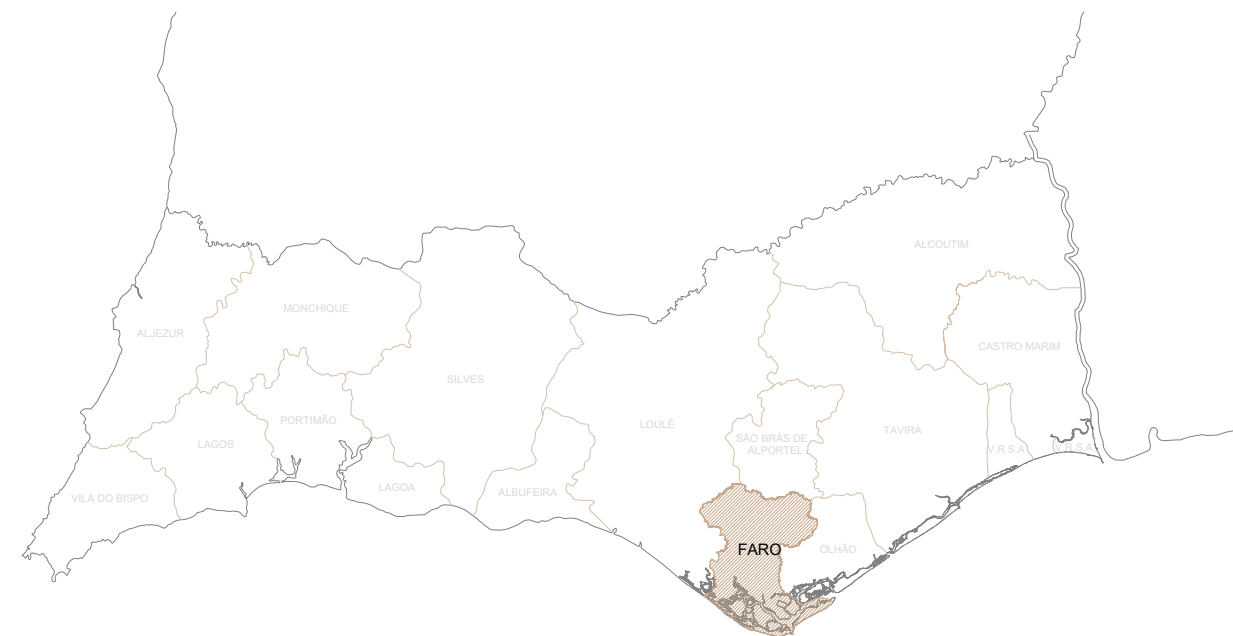
Neste território coincidem as unidades de paisagem mais ricas da Região do Algarve. A norte do concelho, o barrocal, é interior e tem declives mais acentuados. A Sul, o Litoral, é caracterizado por uma paisagem que se pode subdividir em Campina (zona intermédia), de forte prática agrícola, e a Zona Lagunar da Ria Formosa.

A altimetria do concelho varia entre os 0m e os 400 metros, sendo que na zona de Faro e Montenegro, predominam altitudes inferiores a 60 metros, e declives inferiores a 5% (Cardeira, 2017).

Ao longo do tempo a cidade, capital de distrito, foi integrando uma série de serviços e infraestruturas fundamentais no panorama Regional, como a Universidade do Algarve, o Aeroporto Internacional de Faro, o Hospital Distrital de Faro, o Parque das Cidades e o Mercado Abastecedor da Região de Faro. Estes serviços, assim como um sistema de transportes complexo e enraizado com os concelhos vizinhos colaboram para a dinâmica de crescimento e valorização da cidade.

O sistema de transportes é servido pela Via do Infante (A22), pela Estrada Nacional 2 e a Estrada Nacional 125, além da Linha do Algarve, e do Aeroporto Internacional de Faro.

A principal linha de água do concelho, é o Rio Seco, sendo também expressivas a Ribeira do Biogal, a Ribeira do Colmeal, a Ribeira da Goldra, a Ribeira da Meia-Légua e a Ribeira de Bela Mondil (mobilidade e planeamento do território Ida., 2017).





RUÍNAS DAS SALINAS DE S. FRANCISCO

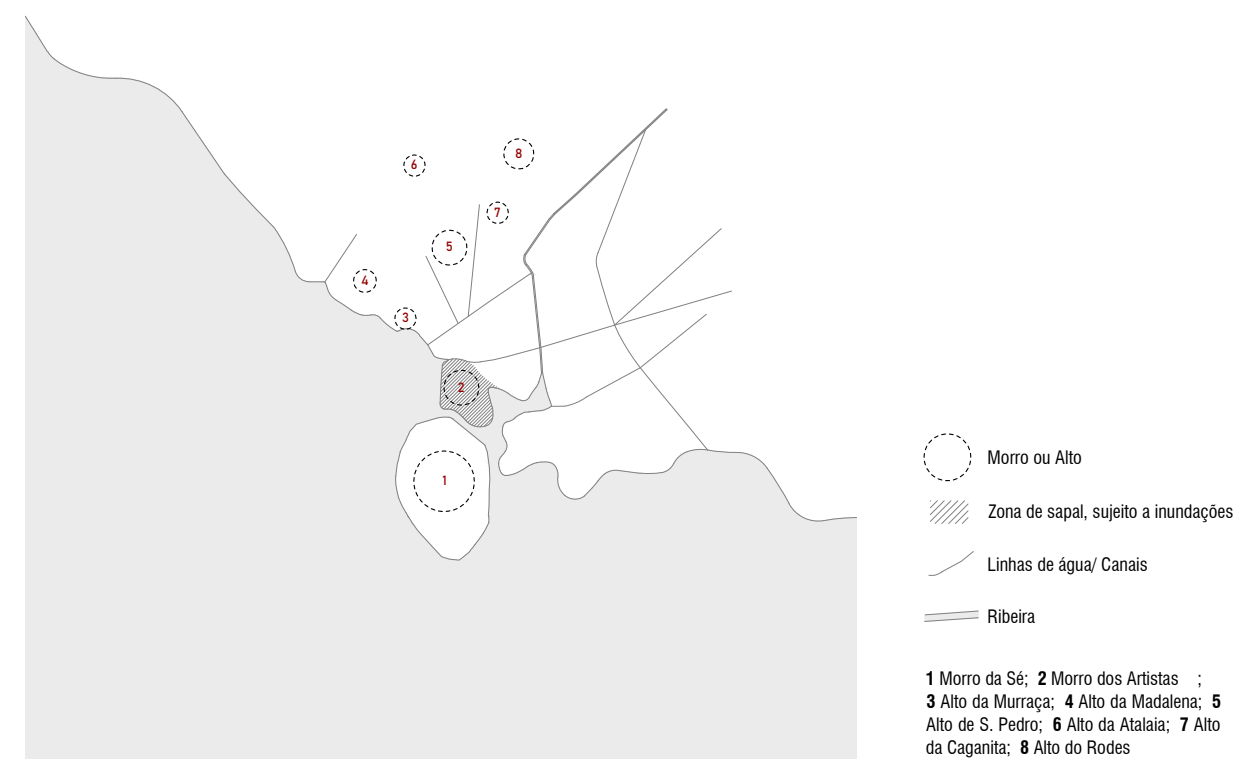
séc. VIII a.C - séc. III a.C

"Porto de mar natural, à entrada do mediterrâneo, com uma localização central relativamente ao Algarve, Faro apresentou desde sempre as condições naturais, particularmente propícias à fixação de população." (Departamento de Infraestruturas e Urbanismo da CMF, 2018, pag.8)

Na antiguidade o sistema de laguna e esteiros, agora chamado Ria Formosa, estendia-se para além dos atuais limites, e circundava o morro da Sé, criando uma pequena península propícia para a fixação de população. É nesta condição que surgem os primeiros assentamentos, na génese do núcleo urbano da cidade, fortemente ligado ao mar, e condicionado pela linha de costa, recortada e inundável.

Os fenícios foram o primeiro povo a estabelecer-se, na denominada Ossónoba, durante a colonização do Mediterrâneo Ocidental, por volta do séc. VIII a.C. Do fenício "Osson Ébá" que significa "*armazém no sapal*", o então assentamento tinha um carácter de entreposto comercial, à semelhança de toda a faixa litoral da Península Ibérica.

A ocupação fenícia baseava-se num "sistema de colinas ou morros". Neste período o "*nível das águas do mar encontrava-se dois a três metros acima do atual*" e uma importante linha de água atravessava o território ao encontro da Laguna, envolvendo "*por ambos os lados*" o Morro da Sé, onde se centrava a atividade do entreposto. Os restantes Altos e Morros acabariam por desenvolver-se para Norte desta linha de água, traduzindo-se num gesto que se manteve até à reconquista cristã. (Paula & Paula, 1993, pag.46)

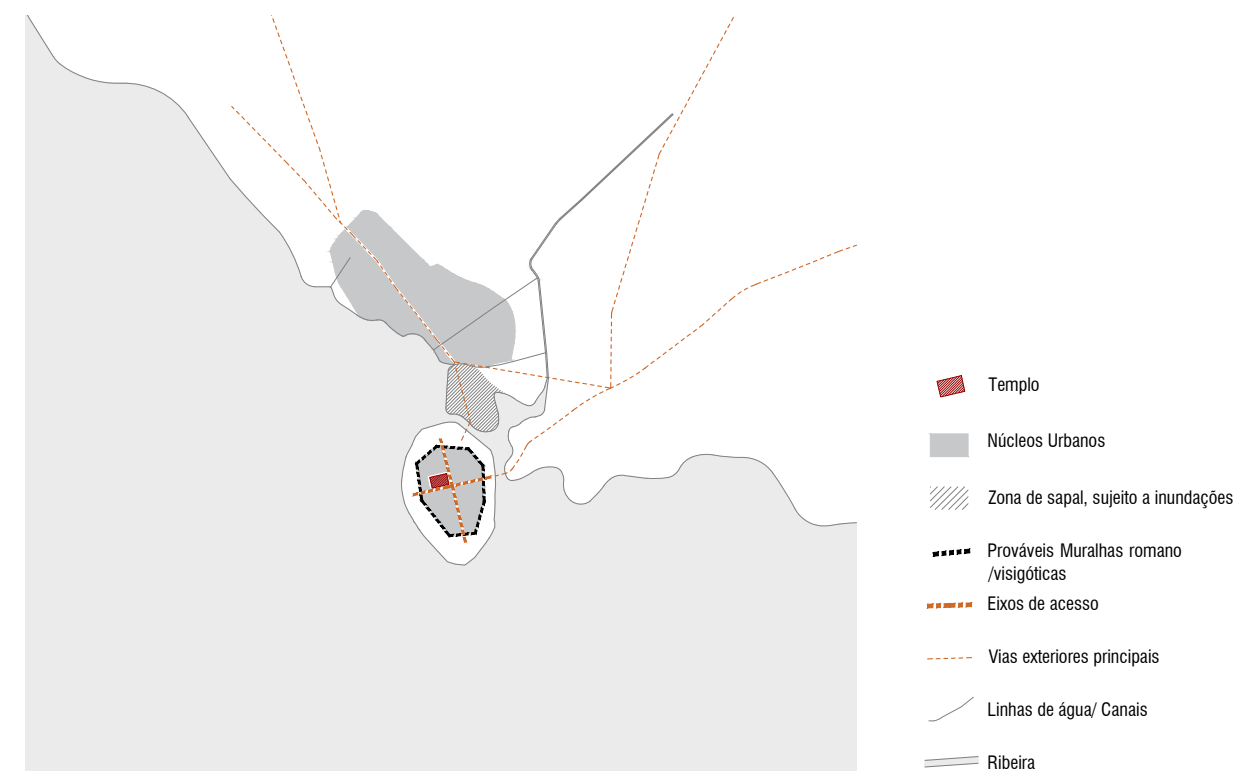


[Des. 007] Esquema de ocupação do período Fenício. Desenho elaborado pelo autor, com base no esquema de Paula & Paula, 1993, p.47

séc. III a.C - séc. VIII d.C

Roma invade a Península Ibérica no séc. III a.C., governando-a até ao séc. V d.C. Durante este período a cidade passa de entreposto comercial a urbe, com um núcleo muralhado, ordenado segundo dois eixos (atuais Ruas do Município e do Repouso) que davam acesso ao *Forum*, numa área central. Este núcleo muralhado desenvolve-se no lugar do antigo Morro da Sé, e os seus limites eram inferiores aos da atual Vila-a-Dentro. Extramuros surgem também os dois primeiros núcleos urbanos, um "*na zona Lethes-Alagoa-Artistas acompanhando o traçado dos canais*", e outro linear onde hoje é a Rua Conselheiro Bivar. (Paula & Paula, 1993, pag.50)

A partir de meados do séc. IV, inicia-se o processo de cristianização, cuja comunidade, se foi apropriando dos templos à medida que o poder imperial de Roma enfraquecia, culminando com a conquista pelos Visigodos, no ano 414. A consolidação da comunidade cristã no final da ocupação romana, fez com que a cidade não sofresse grandes alterações na ocupação visigoda, uma vez que eram um povo cristianizado, respeitando o núcleo já consolidado intramuralhas. (Paula & Paula, 1993)

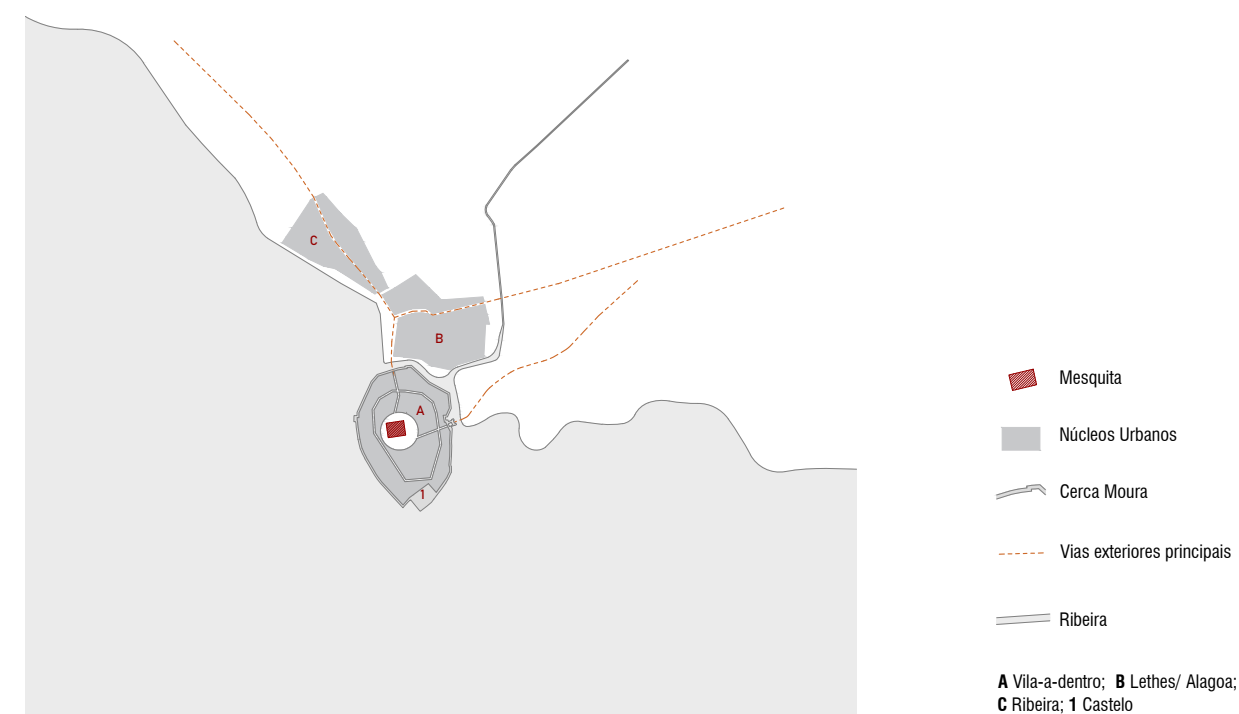


[Des. 008] Esquema de ocupação do período Romano. Desenho elaborado pelo autor, com base no esquema de Paula & Paula, 1993, p.49 e na imagem conjectural de Silva, 2006

séc. VIII - séc. XIII

No séc. VIII e IX, a cidade sofre grandes transformações, fruto da invasão árabe e de várias catástrofes naturais. Neste período dá-se o aumento do perímetro muralhado, é construído um castelo no extremo sul, uma mesquita sobre o lugar do antigo templo, e novas portas nas muralhas (passando a ter quatro portas e um postigo). A alcáçova e a medina vão aparecer unificadas no interior da Vila-a-Dentro, que se vai densificar e adotar um traçado mais sinuoso, mantendo os dois eixos romanos principais a que é acrescentada uma "via circular interior", desenhada pelo limite do antigo núcleo muralhado romano. Extramuros, à também uma densificação dos dois núcleos preexistentes, e uma regressão da construção dispersa nos arrabaldes. (Paula & Paula, 1993)

Após a queda da dinastia Omíada de Córdoba, em 1016, sucedem-se os chamados Reinos das Taifas, e a cidade passa a chamar-se Santa Maria Ibn Harun. Desta época (que culminaria com a reconquista cristã) poucos vestígios restaram, no entanto, durante o segundo Reino das Taifas, Aldrissi, geógrafo árabe, descreve a cidade como "edificada na orla do mar (...) de tamanho mediano", acrescentando que "o mar vem bater nos seus muros" e "pelo seu porto entram e saem navios". (Al-Idrissi, XII, citado por Paula & Paula, 1993, pag.57)



[Des. 009] Esquema de ocupação do período Árabe. Desenho elaborado pelo autor, com base no esquema de Paula & Paula, 1993, p.54

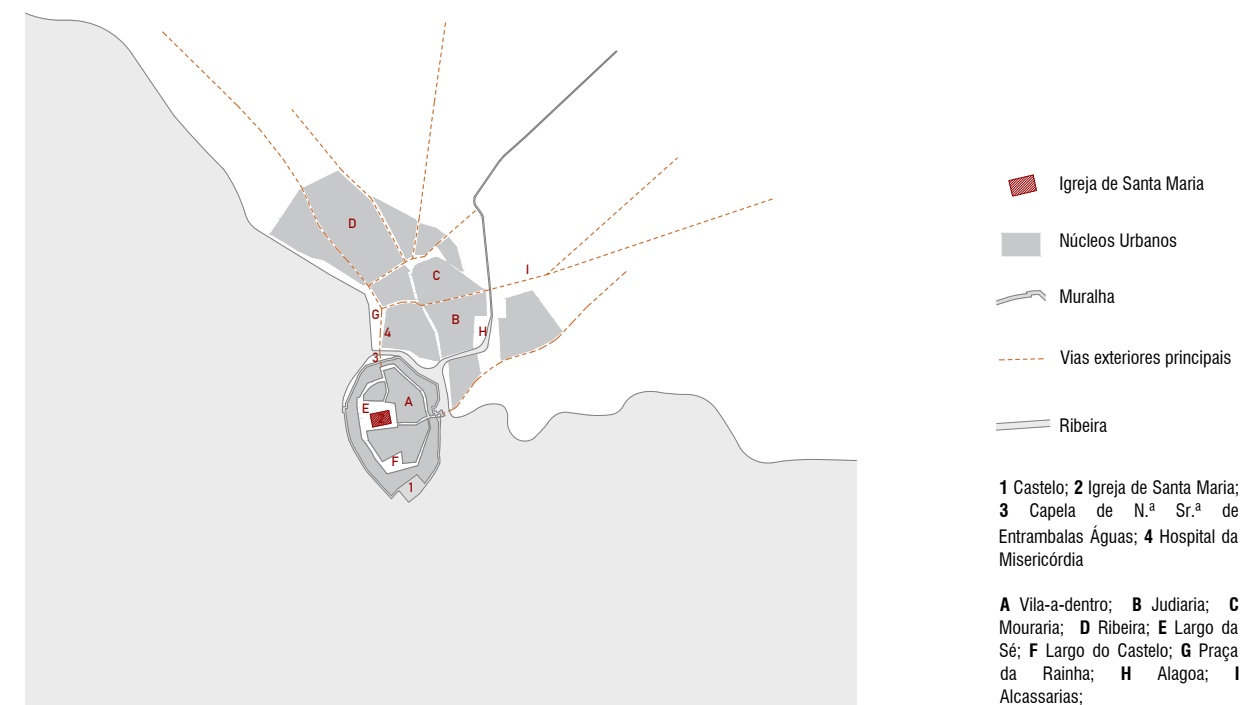
séc. XIII - séc. XV

A cidade é conquistada no ano de 1249, por D. Afonso III, que concede duas cartas de foral, uma em 1266 e outra em 1269 (para os Mouros residentes).

Na Vila-a-Dentro vão estabelecer-se os portugueses, e extramuros, surgem os bairros da Mouraria e da Judiaria. Estes bairros vão desenvolver-se, respetivamente, a norte e a Sul da atual Rua de Santo António. A nascente, o bairro da Ribeira vai crescer ao longo da marginal, em função da pesca e da construção naval. (Paula & Paula, 1993)

No final do bairro da Mouraria, no lugar hoje conhecido como largo da Pontinha funcionava o mercado das Alcaçarias.

A atividade portuária vai desenvolver-se junto às muralhas, onde é hoje a doca da Praça D. Francisco Gomes, tirando proveito do recorte expressivo da linha de costa, que avançava além dos atuais limites da doca. A comunidade de pescadores instalada era tão expressiva que em 1432, fundaram a associação do Compromisso Marítimo de Faro.



[Des. 010] Esquema de Santa Maria de Faaron. Desenho elaborado pelo autor, com base no esquema de Paula & Paula, 1993, p.61

Séc. XVI e XVII

Fruto do crescimento extramuros, em finais do séc. XV, os arrabaldes passam a integrar o tecido urbano e começa a evidenciar-se a estrutura urbana, na articulação do sistema viário, hortas, canais e tecido urbano densificado.

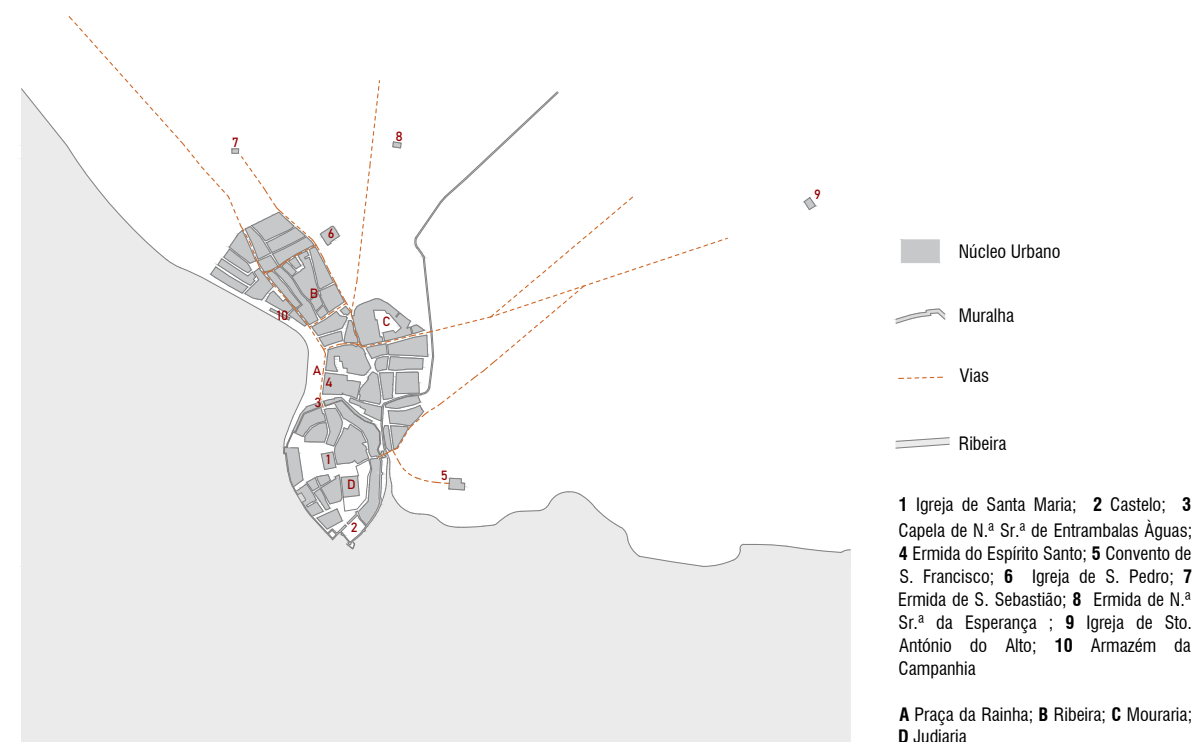
Neste período é reconstruída a mesquita como Igreja de Santa Maria, e é construída a Capela de N.ª Sr.ª De Entrambalas Águas (N.ª Sr.ª do Ó) sobre a Porta da Vila. As Alcassarias (mercado) ficavam onde é hoje a Praça da Liberdade.

Para reforçar o sistema defensivo são construídas duas torres de atalaia, uma no alto da atalaia e outra na Rua Santo António do Alto. (Paula & Paula, 1993)

No ano de 1540, D. João III eleva a Vila de Faro a cidade, mais tarde em 1577 D. Sebastião transfere a sede do bispado (até então em Silves) para a cidade de Faro. Inicia-se um período de grande desenvolvimento urbano, motivado pelo aumento da atividade comercial (descobrimientos). São construídos os principais edifícios religiosos, “os conventos das Freiras e de S. Francisco, o Colégio dos Jesuítas, a Igreja e Hospital da Misericórdia e as Igrejas de S. Pedro e de N.ª Sr.ª da Esperança”. Mais tarde “no séc. XVII, o Convento de Santo António dos Capuchos, a Igreja do Pé da Cruz, a Ermida de S. Sebastião e inicia-se a construção do Paço Episcopal.” (Paula & Paula, 1993, pag.74)

É também neste período que começa junto da porta norte da Vila-a-Dentro o assoreamento da ria, formando o terreiro que daria lugar à Praça da Rainha (Jardim Manuel Bivar), praça entorno da qual se reuniam os principais edifícios de carácter comercial, como “o cais de embarque e desembarque, o forno, o açougue, a casa do sal e a casa da alfândega”. (Departamento de Infraestruturas e Urbanismo da CMF, 2018, pag.9)

“Dentro da cidade está ua praça e terreiro, ao longo do rio, que é o principal dela, muito aprazível, e onde vão todos os da cidade passear a pé e a cavalo. E no rio tem ua fonte ao longo deste terreiro, que é de água doce, ornada e cercada com seu edificio e se cobre d'água salgada com a maré chea.” (Guerreiro & Magalhães citando Sarrão H. F., 1983, pag.163)



[Des. 011] Esquema de Faro (Sec. XVI). Desenho elaborado pelo autor, com base na planta de Valla (2007), p. 9

Séc. XVII e XVIII

Com a destruição causada pelas tropas do conde de Essex, durante a ocupação de Portugal por Castela, há necessidade de criar uma nova linha defensiva na cidade, que viria a ser construída em 1660. Tratava-se de uma linha abaluartada em estilo Vauban, “constituída por cinco baluartes e dois meios baluartes, com um fosso circundante”, que definiu a segunda cerca, encerrando o tecido edificado consolidado, inclusive os conventos. Mantiveram-se, no entanto, as hortas urbanas de S. Francisco, Ferragial, Colégio, Mouraria, S. Pedro e Capuchos. (Paula & Paula, 1993, pag.65)

Fruto do declínio económico provocado pelas guerras e epidemias, durante o séc.XVII inicia-se o processo de ruralização do Algarve, com migração de habitantes do litoral para zonas rurais, do barrocal algarvio, nomeadamente para Estoi e São Brás de Alportel. (Carrega et. al.,2019)

A par da alteração demográfica nos finais do séc. XVII, dá-se também o aumento do número de escravos no Algarve, por conseguinte, no início do século XVIII, cerca de 10% da população da cidade era composta por africanos (principalmente de Angola, da Guiné e de Cabo Verde). (Carrega et. al.,2019)

O séc. XVIII é marcado pelo rasto de destruição deixado pelo terramoto de 1755 (e pela ocupação francesa), em que parte da cidade ficou devoluta, levando a que o desenvolvimento da cidade fosse circunscrito à segunda cerca (cerca seiscentista), e assente na reconstrução e densificação da estrutura urbana existente. (Paula & Paula, 1993)

“No terramoto do primeiro de Novembro padeceo esta cidade huma total ruina em todos os seus edificios e cazas: teem-se reedificado a maior parte delles, e se vão continuando em reedificar, e reparar (...)”.(Paula & Paula citando Sousa F. L., 1993, pag.83)

Entre os edificios arruinados destacam-se a Igreja da Se, os conventos de S. Francisco, e da Nossa Senhora da Asunção, a Igreja dos Capuchos, a Igreja de São Pedro, a Igreja da Misericórdia e a Igreja do Carmo. (Carrega et. al.,2019) Por analogia ao património religioso destruído, disperso pela cidade é possível perceber que o terramoto afetou a generalidade do tecido urbano.

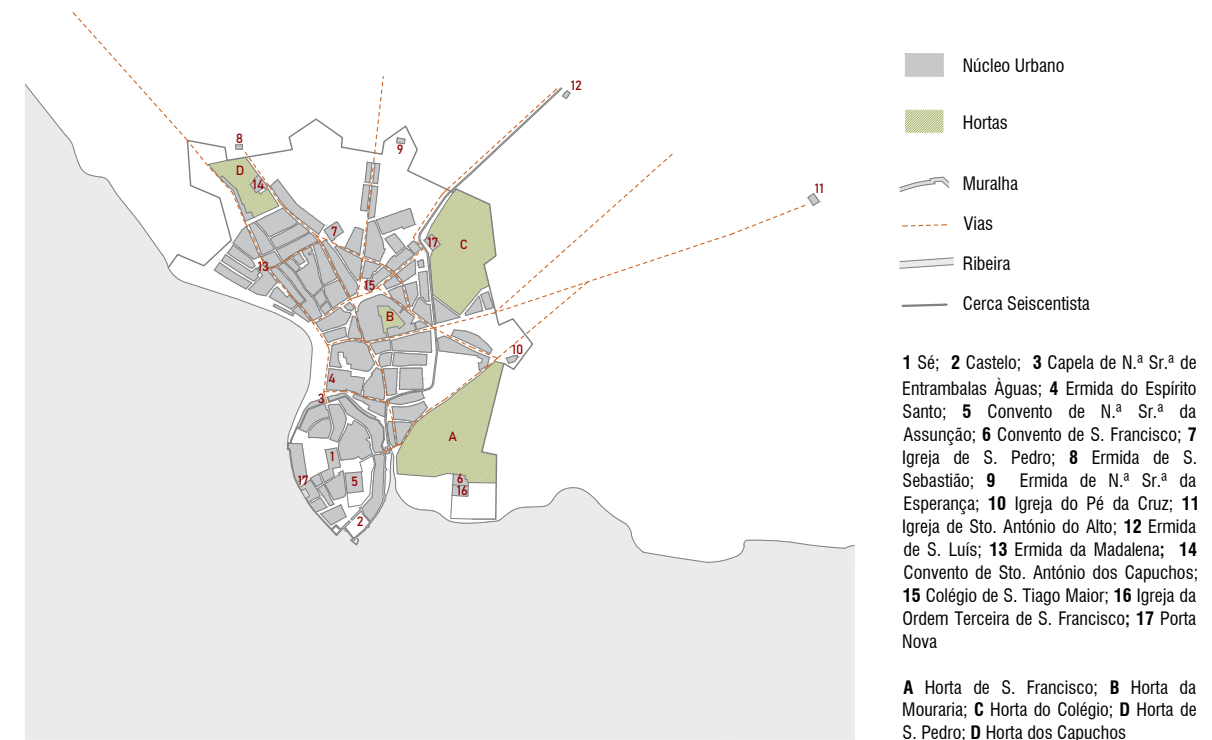
Na reconstrução da cidade o bispo da diocese do Algarve, D. Francisco Gomes de Avelar, seria um dos grandes intervenientes, contratando o arquiteto italiano Francisco Xavier Fabri, autor do Arco da Vila. (d'Alvo, 2013)

Nos finais do séc. XVIII as estruturas defensivas perdem importância, o que levou à construção de casas adossadas às muralhas da Vila-a-Dentro.

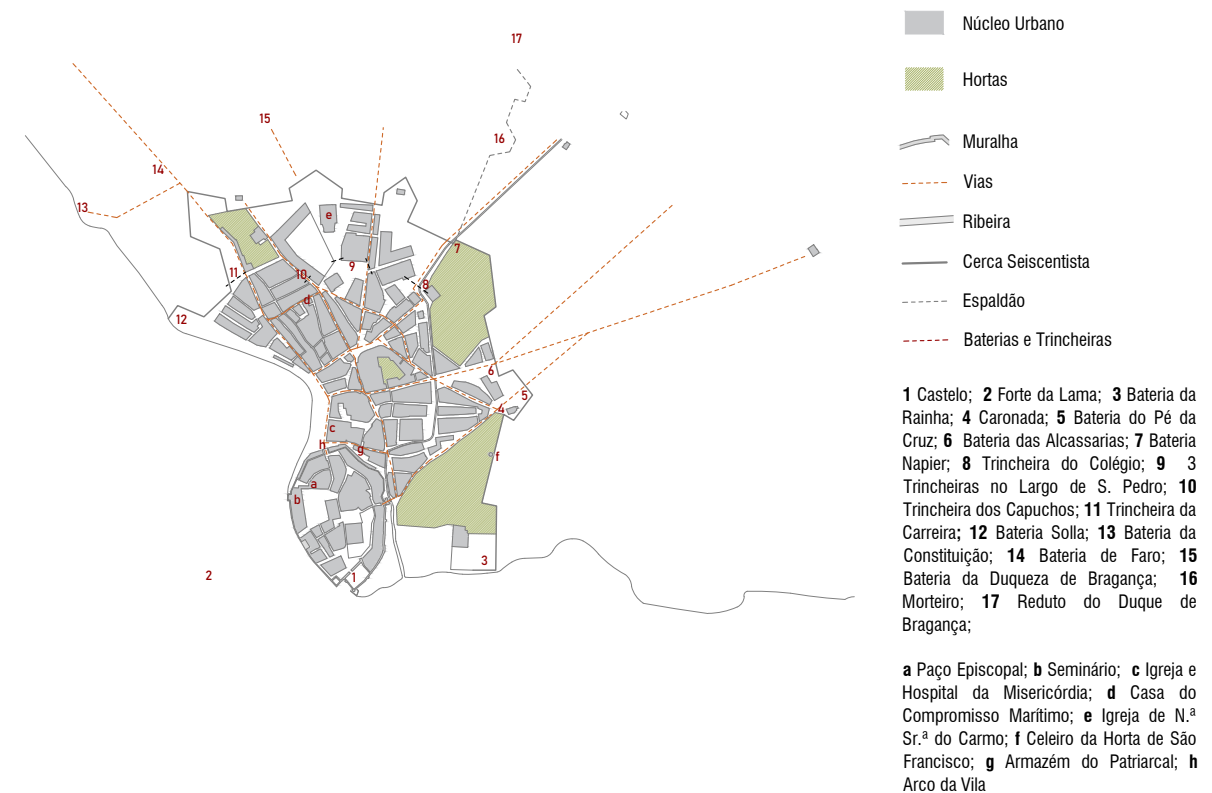
A primeira metade do séc. XIX é marcada pelas invasões francesas (1808) e pela guerra civil (1828-1834) entre liberais e absolutistas.

As tropas francesas entraram no Algarve, a 22 de janeiro de 1808, e ocuparam a cidade de Faro sem grande resistência, por parte das elites (nobres e clérigos). A tomada da cidade aos franceses, aconteceria a 19 de junho de 1808, fruto da revolta popular.

Durante a guerra civil (1828-1834) entre liberais e absolutistas, a cerca seiscentista foi sendo progressivamente destruída, tendo Faro sido ocupada pelos liberais a 27 de junho de 1833, e nos seus “restos de muralha” foi instalada a artilharia.



[Des. 011b] Esquema de Faro (Sec. XVII). Desenho elaborado pelo autor, com base no esquema de Paula & Paula (1993), p.64, e na planta de Valla (2007), p. 9



[Des. 012] Faro no Séc. XVIII e primeira metade do Séc XIX. Desenho elaborado pelo autor, com base no esquema de Paula & Paula (1993), p.80, e na planta de Valla (2007), p. 9

Séc. XIX

A implantação do liberalismo, e extinção das ordens religiosas levou a que os conventos integrassem novos usos, instalando-se o Regimento de Infantaria no convento de S. Francisco, e a Guarda Republicana no convento de Santo António dos Capuchos.

Neste século a frente ribeirinha era desenhada por doze caldeiras de moinhos de maré que se sucediam nos extremos da cidade, afastados da doca e da Vila Adentro. Um dos primeiros moinhos da cidade terá sido o Moinho de São Francisco, que aparece numa gravura de 1813, de George Landman, na obra *Historical, Military and Pittoresque Observations on Portugal* (1818).

A pesca e a produção de sal estabelecem-se como principais atividades económicas do Algarve, estando a produção agrícola resumida ainda aos citrinos e à exportação de frutos secos (amêndoa, figo seco e farinha de alfarroba) (Lage & Carrega, 2019).

O desenvolvimento da indústria pesqueira deveu o seu crescimento sobretudo à pesca de atum, sardinha e corvina. O incremento da pesca vai culminar, no final do séc. XIX, na fixação das comunidades das ilhas da Culatra, Farol e Ilha de Faro, dedicadas às armações de atum e sardinha. Na década de 1870, a valorização do setor primário (pescas e agricultura) vai levar à construção do mercado da fruta hortaliças e carne (onde é hoje o Banco de Portugal), e o mercado do peixe (junto ao cais).

Por sua vez a chegada do caminho-de-ferro (1889), e a localização da Estação de comboios, leva à definição das avenidas Dona Amália (atual Avenida da República) e Hintze Ribeiro (atual 5 de outubro). Em 1891, na continuidade das transformações da frente ribeirinha, surgem as obras de aterro e arborização da Praça D. Francisco Gomes (até então chamado Passeio do bacalhau) (Paula & Paula, 1993).

Embora o crescimento urbano tenha reduzido substancialmente a expressão das ribeiras que atravessavam a cidade, no século XIX, ainda existiam várias valas, com problemas de transbordo (por lhes ter sido reduzido o leito de cheia) e de salubridade (porque eram utilizadas como esgoto a céu aberto pela população). É apenas no final da década de 1860 que se começa a construir o sistema subterrâneo de drenagem de águas pluviais. De referir ainda, que os esgotos da cidade, até 1893, despejavam na frente do Largo de São Francisco, perto do Moinho de São Francisco (Lage & Carrega, 2019).

Na Baixa da Cidade nasce a rua de Santo António, contudo até ao século XX, o comércio concentrava-se principalmente na rua D. Francisco Gomes. A índole comercial da rua de Santo António surge apenas em 1910 com a abertura da filial dos Grandes Armazéns do Chiado (Lage & Carrega, 2019).



[fig. 275] Arraial de Santa Maria, praia de Faro. Hélder de Azevedo



[fig. 276] Mercado do Peixe, junto às Muralhas e Doca de Faro



[Des. 013] Faro no séc. XIX. Desenho elaborado pelo autor, com base na Planta da Cidade de Faro (1872) e no Plano Hidrográfico das Barras e Portos de Faro e Olhão (1885), B.M.F. de Andrade; A.J. Pery e G.A. Pery

- Núcleo Urbano
- Hortas
- Muralha
- Vias

- 1** Moinho de S. Francisco; **2** Moinho Novo; **3** Moinho da Ponte Grande **4** Moinho do Assentista; **5** Moinho Pequeno; **6** Moinho da Torre; **7** Moinho do Constantino; **8** Moinho da Grelha; **9** Moinho da Palmeira; **10** Moinho da Torrinha; **11** Moinho do Sobradinho; **12** Moinho do Nogueira; **13** Moinho da Azenha; **14** Governo Civil; **15** Fábrica de Cortiça; **16** Regimento de Infantaria; **17** Castelo; **18** Teatro Lethes

- A** Horta de S. Francisco; **B** Horta da Mouraria; **C** Horta do Colégio; **D** Horta dos Capuchos; **E** Horta de S. Pedro; **F** Horta do Quartel; **G** Cerca do Conde do Cabo de Santa Maria; **H** Horta da Areia; **I** Cercado da Piedade; **J** Fazenda do Bartolomeu; **K** Fazenda do Francisco Brito;

- a** Praça da Rainha; **b** Campo de S. Francisco; **c** Campo do Ferragial; **d** Campo da Trindade; **e** Campo da Feira; **f** Cemitério; **g** Alameda; **h** Cemitério da Colónia Judaica

Séc. XX

No séc. XX a “cidade irá crescer numa forma racional e planeada”, respondendo ao desenvolvimento industrial, e às novas necessidades de comunicação terrestres e marítimas. (Paula & Paula, 1993, pag.93)

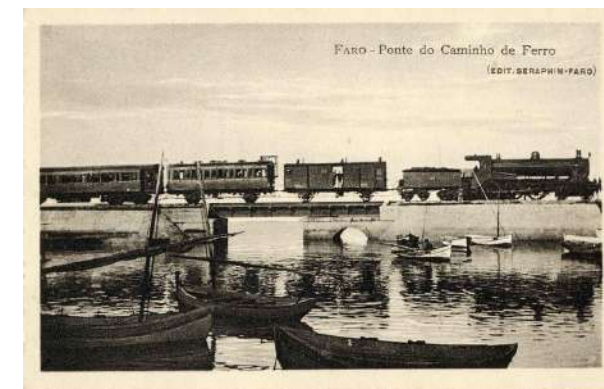
O troço de caminho-de-ferro entre Faro e Olhão (1902-1904) viria a transformar para sempre a frente da cidade, e a sua relação com a Ria. A construção da linha obrigou ao aterro da zona ribeirinha, ao alargamento do cais junto à Alfandega, e fechou doca.

No lugar da Cerca Seiscentista surge a estrada de Circunvalação, considerada fundamental no processo de expansão em coroas. Com o melhoramento dos eixos viários dá-se o adensamento da malha urbana e desaparecimento gradual das hortas urbanas.

Fruto da proximidade à estação é aprovado em 1901 o plano de urbanização da Horta da Carreira, o primeiro bairro planeado, exterior ao perímetro urbano que a cerca seiscentista tinha imposto. Embora este Plano contemplasse edifícios de habitação em banda e de um piso, o cariz industrial do Bairro da Carreira manteve-se, principalmente devido após a construção da Companhia Industrial do Algarve (fundada em 1932) (Departamento de Infraestruturas e Urbanismo da CMF, 2018).

Nas primeira década do séc. XX a arquitetura algarvia caracterizou-se por obras ecléticas, fachadas excessivamente decoradas (romantismo tardio), que inclusive exploravam a integração de diferentes estilos no mesmo edifício. A entrada na I República (1910) trouxe também novos motivos vegetalistas e formas curvas influenciados pela Art Nouveau. Na cidade de Faro vão começar a aparecer edifícios de referência destoantes do tecido urbano antigo e descaracterizado - palacetes e solares - que refletiam o poder económico dos comerciantes, industriais e burgueses. Como é o caso do Palacete Belmarço (1912-1917) e do Palácio Fialho (1915-25), ambos desenhados pelo arquiteto Manuel Joaquim Norte Júnior ao estilo do revivalismo francês. O primeiro encomendado pelo comerciante Manuel de Jesus Belmarço e o segundo pelo industrial João António Júdice Fialho (Fernades&Janeiro, 2005; CMF, 2023). Já do início da década de 1930, pode destacar-se ainda a Vivenda Marília (1930-1932), desenhada pelo engenheiro Jaime Ruiivo, e com influência do empreiteiro Guilherme e do estucador Vieites, uma arquitetura revivalista, com influência islâmica.

No domínio dos equipamentos e serviços pode mencionar-se: o Café Aliança, cujo projeto de reconstrução, em 1930, da autoria de Quintas Júnior é “*um exemplar revivalista com influências neoclássicas*” (CMF, 2023); e o Banco de Portugal (1926), construído no sítio do antigo Mercado das Hortaliças, desenhado pelo arquiteto Adães Bermudes, uma arquitetura revivalista neomanuelina com sugestões islâmicas (Fernades&Janeiro, 2005).



[fig. 277] Ponte de Caminho de Ferro. Edit. Seraphim - Faro



[fig. 278] Palacete Belmarço. Autor desconhecido



[fig. 279] Banco de Portugal anos 40. Autor desconhecido



[Des. 014] Faro em 1909. Desenho elaborado pelo autor, com base na Planta da Cidade de Faro (1909)

- Núcleo Urbano
- Hortas
- Muralha
- - - Vias
- - - Linha de Caminho de Ferro

1 Moinho de S. Francisco; 2 Moinho Novo; 3 Moinho da Ponte Grande 4 Moinho do Assentista; 5 Moinho Pequeno; 6 Moinho da Torre; 7 Moinho do Constantino; 8 Moinho da Grelha; 9 Moinho da Palmeira; 10 Apeadeiro de S. Francisco; 11 Mercado de Peixe; 12 Mercado de Hortaliças; 13 Paços do Concelho; 14 Liceu Central João Deus; 15 Teatro Lethes; 16 Alfandega; 17 Estação; 18 Hospital e Igreja da Misericórdia; 19 Fábrica de Cortiça; 20 Regimento de Infantaria; 21 Matadouro Municipal; 22 Governo Civil;

A Horta de S. Francisco; B Horta da Mouraria; C Horta do Colégio; D Horta dos Capuchos; E Horta de S. Pedro; F Horta do Quartel; G Horta do Ferragial; H Marinhas; I Horta da Areira; J Horta da Augusto Teixeira; K Horta de Frederico C. F. ; L Horta Peres; M Horta do Braz Alves;

a Praça D. Francisco Gomes; b Largo de S. Francisco; c Passeio Vasco da Gama; d Cemitério; e Campo da Feira; f Avenida Rainha D. Amélia g Docca; h Campo da Trindade

Séc. XX (continuação)

O interesse em industrializar a cidade levou também à abertura de uma entrada a Sul da Vila-a-Dentro, para permitir o acesso, a partir do Largo de São Francisco, às indústrias instaladas no interior das muralhas. Esta entrada, além de interromper o perímetro muralhado, destruiu parte do Castelo, por onde atravessou o novo arruamento (Rua do Castelo). (Paula & Paula, 1993) Junto a esta nova entrada foi construída a Fábrica de Cerveja (1930-1940), que não chegou a entrar em produção, sendo o edifício ocupado posteriormente pela empresa de distribuição Cervisol, em 1968.

No final da década de 40 é construída a Fábrica de Cortiça de José Pires Neves, a primeira a estabelecer-se nos terrenos do Bom João.

Embora a cidade tenha adotado o caris industrial, é de referir que até aos anos 40, os limites urbanos eram predominantemente agrícolas, e desenhavam uma manta de retalhos de Hortas e Fazendas, em São Luís e no Bom João. A própria indústria da cidade vai privilegiar a matéria-prima do campo, em detrimento do mar, nomeadamente a cortiça e os cereais (produção de farinhas).

“A nova prática de urbanismo iniciada por Duarte Pacheco vai determinar a partir de 1934 através de legislação a obrigatoriedade das Câmaras Municipais promoverem a elaboração de planos gerais de urbanização para a sede dos seus municípios.” (Departamento de Infraestruturas e Urbanismo da CMF, 2018. Pág.. 11)

O Plano Geral de Urbanização de Faro (1945), ficou a cargo do Arquiteto João António Aguiar, e visava definir a localização dos novos edifícios públicos e equipamentos sociais, o ordenamento do sistema viário, e estabelecer um regulamento para as construções particulares. Este plano, considerava o interesse patrimonial da zona da Vila-Adentro. Um dos principais edifícios públicos construídos fruto deste plano, foi o Liceu de Faro (1945). Ainda durante os anos 40 e 50, vão ser construídos vários edifícios, no estilo “português suave”, projetados pelo arquiteto Jorge Oliveira, nomeadamente o edifício dos Paços do Concelho (1945), o Mercado Municipal de Faro (1953), o Cine-Teatro de Santo António (1953), a Esplanada São Luís-Parque (1950), o edifício do Comando Distrital da PSP (1957), o edifício da Junta da Província do Algarve (1962). O Cine Teatro de Santo António e a Esplanada de São Luís, pertencentes à empresa Cine-Teatro Farense, foram dois equipamentos culturais fundamentais para a cidade.

No final da década de 1940, começa a construção do Bairro de Casas Económicas de Faro, que só viria a ser concluído (1ª fase) em 1953, com um total de 102 casas.



[fig. 280] Vista aérea parcial de Faro da década de 1940. Autor desconhecido



[fig. 281] Mercado Municipal na década de 1950. Foto Tony



[fig. 282] Vista panorâmica do Bairro de Casas Económicas do Bom João, década de 1953. Autor desconhecido



- Tecido Urbano
- ▨ Salinas
- - - - Vias
- - - - Linha de Caminho de Ferro

1 Fábrica José Alexandre da Fonseca; 2 Hospital Central de Faro; 3 Regimento de Infantaria; 4 Fábrica de Pires Neves; 5 Moinho de S. Francisco e Armazém; 6 Banco de Portugal; 7 Fábrica da Cerveja; 8 Paços do Concelho; 9 Palacete Belmarço; 10 Palácio Fialho; 11 Palácio Guerreirinho; 12 Vivenda Marília; 13 Café Aliança; 14 Casa de Saúde; 15 Fábrica da Companhia de Moagem Fareense; 16 Guarda Nacional Republicana; 17 Cine-Teatro Fareense; 18 Moinho do Manuel Lázaro; 19 Moinho do José Grelha; 20 Moinho da Palmeira;

A Horta de S. Pedro; B Horta do Ferragial; C Marinhãs do Neves Pires; D Horta da Areira /C.M.F.; E Extrumeira da C.M.F.; F Horta da Augusto Teixeira; G Horta de Frederico C. F.; H Horta Peres; I Horta do Braz Alves; J Fazenda de António de Souza Ramos; J Fazenda de António de Souza Ramos; K Vinha da Casa Fialho; L Horta do Ourives (com Casa Nobre, Capela e Dependências agrícolas do Sec. XVIII); M Marinhãs dos Dois Irmãos; N Marinhãs da Garganta;

a Largo de S. Francisco; b Alameda João de Deus; c Sítio do Bom João; d Largo do Castelo; e Praça Dom Afonso III; f Praça Cândido dos Reis; g Doca; h Praça D. Francisco Gomes; i Praça Alexandre Herculano; j Largo do Pé da Cruz; k Rua de Santo António; l Avenida 5 d'Outubro; m Avenida da República; n Largo de S. Pedro; o Largo do Carmo; p Campo da Feira; q Cemitério; r Largo de S. Sebastião; s Vale de Carneiro; t Alto de Rodes; t Campo da Senhora da Saúde;

[Des. 015] Faro década de 1940. Desenho elaborado pelo autor, com base no Ante Plano Geral de Urbanização - Estado Actual (1945) Arq. João Aguiar e na Carta Militar de Portugal- 611(1954, com trabalhos de campo 1951)



Séc. XX (continuação)

Até aos finais dos anos 1940, predominava na cidade a arquitetura tradicional/institucional do Estado Novo, no entanto, neste período vão também surgir no Algarve os primeiros pioneiros da arquitetura moderna. Entre eles Manuel Gomes da Costa, que ainda enquanto estudante começou a colaborar com Jorge Oliveira. (Fernandes & Janeiro, 2005) Na década de 1950, Gomes da Costa vai estabelecer-se em Faro (embora fosse natural de V.R.S.A.) e começar a exercer em nome individual. Segundo Faustino (2018) entre a década de 1950 e os anos 2000, o arquiteto desenvolveu 165 projetos na cidade de Faro, dos quais 155 foram construídos. Os seus projetos são maioritariamente edifícios de habitação e comércio, no entanto também desenvolveu alguns equipamentos, como o Complexo desportivo do Sporting Clube Farense junto ao Estádio São Luís e a Ampliação do Colégio de Nossa Senhora do Alto (1964). Relativamente aos projetos de habitação, podemos sublinhar a Residência/ Atelier Gomes da Costa (1966), e pela sua verticalidade e localização privilegiada os edifícios multifamiliares: Edifício Silva-Pinheiro (1965) localizado junto ao Liceu, no final da Avenida 5 de Outubro; Edifício Pires & Brito (1973) na Rua Aboim Ascensão nº95 (estrada de circunvalação); e Edifício Tridente (1979) no Gaveto da Avenida 5 de Outubro com a Rua Dr. Cândido Guerreiro (Faustino, 2018).

Na década de 60, o interesse no sol e nas praias, veio alterar fortemente as atividades económicas do Algarve, esta nova fonte de riqueza (o turismo), leva à construção do Aeroporto de Faro, em 1965. Surgem também bairros de casas geminadas e começa a manifestar-se a construção em altura, agravada pelo investimento desmedido em espaços de acolhimento hoteleiro, fator que alterou drasticamente a identidade da cidade (e regional). Nesta década vão ser construídos o Hotel Faro (1965), e o Hotel Eva (1966), sendo que este último alterou profundamente a Docca de Faro (Departamento de Infraestruturas e Urbanismo da CMF, 2018), cujos limites foram reduzidos, por sucessivos aterros (também provocados pela linha de caminho de Ferro), que definiram a conformação atual, de marina. (Paula & Paula, 1993) Na periferia também vão começar a aparecer construções ao longo das principais vias de comunicação com a Campina e com Olhão, nomeadamente ao longo da Estrada de São Luís, da Estrada da Penha e da Estrada de São Brás de Alportel.

Nesta década também à um grande desenvolvimento da Zona Industrial do Bom João, com a construção da Fábrica Carmo&Braz e dos tanques de armazenamento de produtos petrolíferos para aviação, da empresa petrolífera SACOR (que em 1975 foi nacionalizada, passando a Petrogal, e mais tarde Galp), que se instalou em Faro com a finalidade de abastecer o Aeroporto. (Leite, 2018)

Em 1970 o Arquiteto Cabeça Padrão elabora o Estudo de Prospeção, Preservação e Recuperação Urbana de Faro, "integrando propostas de salvaguarda ao nível da definição de zonamento e da intervenção no espaço urbano e nos edifícios". Nesta década à um grande crescimento demográfico, fruto da dinamização da cidade como Capital de Distrito, o que atraiu também empresas e novos comércios. Em 1979, é construído o Hospital Distrital de Faro e criada a Universidade do Algarve, dois serviços que alteraram substancialmente o quotidiano da cidade, pelo aumento demográfico e fluxo de

transportes. Nesta década surge na Horta da Areia o Bairro de Emergência Horta da Areia, construído para acolher os portugueses "forçados a retornar após a independência das colónias portuguesas em África." (Martins, 2012, p.65) Embora pensado como temporário, viria a prevalecer até a atualidade, ocupado pela comunidade cigana.

A atribuição de competências às autarquias (Lei de 79/77), leva a Câmara de Faro a encomendar o Plano Geral de Urbanização da Cidade de Faro (1981) ao Arq. Tomás Taveira, no entanto, este Plano acabou por não ser aprovado. (Departamento de Infraestruturas e Urbanismo da CMF, 2018)

Durante as décadas de 1980 e 1990 a cidade continua a crescer para Norte em direção à Campina, muito por influência do Campus Universitário da Penha e da relação das vias de comunicação da Campina (Estrada de São Brás de Alportel e Estrada da Penha e Estrada da Sra. da Saúde) com a Avenida Calouste Gulbenkian. Continua a construção ao longo das principais Avenidas da cidade, aparecem os primeiros edifícios (em altura) no Vale da Amoreira e é construída a Escola Básica 2,3 Dr. José Neves Júnior (1987) na Lejana. No Bom João, surgem edifícios de habitação e comércio entre a Rua Dr. José de Matos e a linha de Caminho-de-Ferro. É construído o Bairro de arrendamento social da "Carreira de Tiro", com 122 fogos, e a Urbanização da Avenida Cidade de Hayward com 96 fogos. Este último bairro foi pensado para acolher os moradores do Bairro de emergência da Horta da Areia. Do outro lado da linha também aumenta o número de fábricas e empresas na Zona Industrial do Bom João (como a FAPLASTAL - Fábrica de Plásticos do Algarve, e a Casa Ferreira).

As principais avenidas começam a evidenciar uma cidade vertical e a apresentar uma oferta comercial diversificada. Consequentemente o centro histórico perde habitantes, a cidade "envelhece", e o comércio local começa a ficar descaracterizado.

Na década de 1990, inicia-se a valorização patrimonial dos edifícios da cidade e a incisão de novos equipamentos e serviços de âmbito estratégico. Em 1993, é formado o gabinete técnico local em Faro, fazendo um importante trabalho, na caracterização da Vila-Adentro, Mouraria e Bairro Ribeirinho, e em 1995, é elaborado o Plano Diretor Municipal, pelos Arquitetos Bruno Soares e Ana Lebre. Um ano depois do PDM são definidas as Normas Provisórias do Plano de Salvaguarda dos Núcleos Históricos de Faro e em 1997 é estabelecida a Área Crítica de Reconversão e Recuperação Urbanística da Vila Adentro (ACRRU).

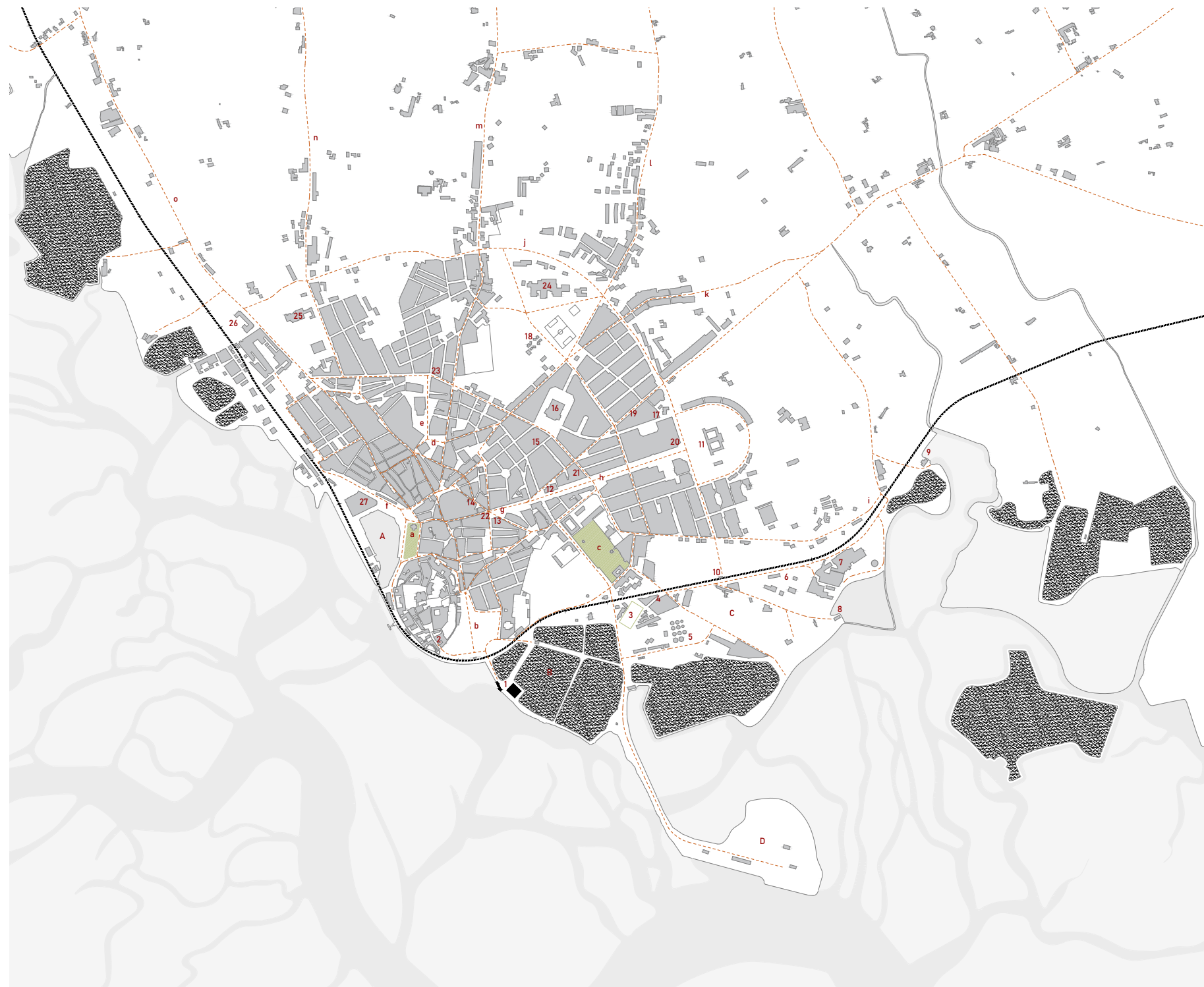
Na viragem para o século XXI são também construídos: as Piscinas Municipais exteriores (1993), o Conservatório Regional do Algarve Maria Campina (1993), a Escola Secundária de Pinheiro e Rosa (1994), a Escola de Hotelaria e Turismo do Algarve (1994-97), o Centro Ciência Viva do Algarve (1997), o Arquivo Distrital de Faro (1997-98), e a Escola E.B. 2, 3 Santo António (1998).



[fig. 283] Postal de Faro da década de 1960



[fig. 284] Faro na década de 1980. Autor desconhecido



- Tecido Urbano
- Salinas
- Vias
- Linha de Caminho de Ferro

- 1** Moinho de S. Francisco e Armazém;
- 2** Cervisul; **3** Bairro de Emergência
- Horta da Areia; **4** Fábrica Carmo&Braz;
- 5** Depósitos SACOR; **6** Fábrica Cavan;
- 7** Fábrica Torres Pinto; **8** Moinho do José Grelha; **9** Moinho da Palmeira;
- 10** Apeadeiro do Bom João; **11** Liceu Nacional de Faro;
- 12** Tribunal de Faro;
- 13** Junta de Província do Algarve;
- 14** Cine-Teatro de Santo António;
- 15** Esplanada de São Luís- Parque;
- 16** Mercado Municipal de Faro;
- 17** Casa do Poeta Dr. Cândido Guerreiro;
- 18** Bairro dos Centenários
- 19** Residência/Atelier Gomes da Costa;
- 20** Edifício Silva-Pinheiro;
- 21** Edifício Tridente;
- 22** Edifício Nogueira;
- 23** Edifício Pires&Neves;
- 24** Hospital Distrital de Faro;
- 25** Escola E. B. 2, 3 Dom Afonso III;
- 26** Estabelecimento Prisional de Faro;
- 27** Hotel Eva;

- a** Praça D. Francisco Gomes; **b** Largo de S. Francisco;
- c** Alameda João de Deus; **d** Largo de S. Pedro;
- e** Largo do Carmo; **f** Avenida da República;
- g** Rua de Santo António; **h** Avenida 5 d'Outubro;
- i** Estrada do Moinho da Palmeira; **j** Avenida Calouste Gulbenkian;
- k** Estrada de S. Luís; **l** Estrada da Penha;
- m** Estrada de São Brás de Alportel; **n** Estrada da Senhora da Saúde;
- o** Estrada de Sagres

- A** Doca; **B** Marinhas do Neves Pires;
- C** Zona Industrial do Bom João; **D** Cais Comercial

[Des. 016] Faro em 1980 . Desenho elaborado pelo autor, com base na Carta Militar de Portugal 611 (1980, trabalhos de campo 1976)



Séc. XXI

A cidade sofreu grandes mudanças no século XXI. Ao abandono do centro histórico, associou-se o aumento da população ao longo da 2ª circular, privilegiando a construção em altura. Começam também a surgir novos equipamentos, serviços e comércio fora da 2ª circular, promovendo “novas centralidades”. Destacam-se o Forum Algarve (2001), Piscinas Municipais cobertas (2000), o Teatro das Figuras (2005), a Escola Básica da Lejana (2014), e o Parque Ribeirinho (2014).

Dentro do tecido urbano consolidado também vão ser construídos: a Biblioteca Municipal António Ramos Rosa (2001), o Centro Distrital de Segurança Social (2003); e requalificados: o Mercado Municipal (2001-2007), a Escola Secundária Tomás Cabreira (2009-2011), e a Escola Secundária João de Deus (2010-2015) (Fernades&Janeiro, 2005).

No âmbito das estratégias de salvaguarda e reabilitação do parque edificado, o Departamento de Urbanismo da Câmara de Faro, apoiado no anterior Regime Jurídico de Reabilitação Urbana (Decreto-Lei nº 307/2009, de 23 de Outubro) definiu cinco Áreas de Reabilitação Urbanas na Cidade:

- ARU e ORU do bairro Ribeirinho (Edital n.º 651/2012, de 17 de Jul. no D.R. n.º 137, 2ª série)
- ARU e ORU da Vila Adentro do centro Histórico de Faro (Aviso n.º 24663/2011, de 26 de Dez. no D.R. n.º 246, 2ª série)
- ARU e ORU da Mouraria (Edital n.º 901/2013, de 13 de Set. no D.R. n.º 177, 2ª série)
- ARU da Envolvente à zona Histórica da Cidade de Faro (Aviso n.º 6909/2016, de 01 de Jun. no D.R. n.º 105, 2ª série.)
- ARU do Alto Rodes (Aviso n.º 12294/2016, de 07 de Out. no D.R. n.º 193, 2ª série)
- ARU da Frente Ribeirinha de Faro (Aviso n.º 9541/2019, de 30 de Maio no D.R. n.º 104, 2ª série)

A definição destas ARU's veio acelerar a reabilitação de edifícios nas áreas mais degradadas, contribuído para a renovação da imagem urbana e valorização da rua e da cidade. No entanto, fomentou a gentrificação, atraindo investidores imobiliários e o setor do Alojamento Local, e empurrando os jovens e as (novas) famílias para os bairros periféricos. Deve também considerar-se o enquadramento dos “bairros sociais” identificados pela autarquia: Bairro da Horta da Areira; Bairros camarários de

arrendamento social (Carreira de Tiro), com 122 fogos e 357 arrendatários; e a Urbanização da Avenida Cidade de Hayward com 96 fogos e onde se estima que vivam mais de 300 moradores (DICAD, 2020).

Fora da cidade, Montenegro e Gambelas, vão crescer apoiados pelo Aeroporto e pela Universidade das Gambelas.

Em 2006 foi inaugurada a primeira ciclovía da cidade, na Estrada do Moinho da Palmeira (requalificada em 2021), a que se sucederam em 2011 a ciclovía do Aeroporto, em 2013 a ciclovía da Avenida Nelson Mandela, em 2014 a ciclovía do Parque Ribeirinho de Faro e mais recentemente, em 2022, a ciclovía da Avenida 25 de Abril (CMF, 2022). As obras da Estrada do Moinho da Palmeira e da Avenida Anibal C. Guerreiro melhoraram o acesso ao ais Comercial e ao Largo de São Francisco e Baixa de Faro.

Em 2015 foi terminada a variante norte, da Estrada Nacional 125, permitindo redirecionar o tráfego automóvel de não residentes, que antes atravessava a cidade pela Avenida Calouste Gulbenkian.

Em 2022 foi inaugurada a primeira parte do troço da 3ª circular, uma via de duas faixas, com ciclovía, estacionamentos em espinha e arborizada em toda a sua extensão. Este troço começa na nova rotunda da Estrada da Penha, junto ao Campus Universitário da Penha. A 3ª circular integra-se no Plano de Mobilidade e Transportes de Faro, que visa uma ligação à rotunda da entrada Olhão-Faro, (junto à pista de atletismo e Complexo Desportivo) e as Pontes de Marchil, onde será construída outra rotunda de ligação ao Montenegro e à entrada Loulé-Faro. Neste momento está em fase de construção da Avenida Aníbal Sousa Guerreiro, que vai ligar a Avenida Mário Lyster Franco (Lejana) à Avenida 25 de Abril, e ligar a Estrada Nacional 2 e a Estrada da Senhora da Saúde. A 3ª circular vai melhorar a acessibilidade aos polos de ensino (Campus da Penha e a Escola da Lejana), e comércio (Modelo, Lidl, Forum Algarve), e valorizar a nova área habitacional da Lejana (Plano de Pormenor da Lejana), e as futuras áreas habitacionais propostas no Plano de Urbanização da Penha e do Vale da Amoreira.

A frente ribeirinha é marcada por armazéns envelhecidos ou em ruína. O espaço público é inexistente ou pouco estruturado. A Nascente, encontra-se a Salina de S. Francisco e a Zona Industrial do Bom João (Departamento de Infraestruturas e Urbanismo da Câmara Municipal de Faro, 2018).



[fig. 285] Fotografia aérea de Faro (2004-2005). ©Filipe Jorge



- Tecido Urbano
- Lote
- Vias
- 3ª circular - Troços construídos
- 3ª circular - Troços por executar
- Linha de Caminho de Ferro

- 1 Campus Universitário da Penha; 2 Escola E. B. 2,3 Dr. José Neves Júnior; 3 Piscinas Municipais Exteriores; 4 Conservatório Regional do Algarve Maria Campina; 5 Escola Secundária Pinheiro e Rosa; 6 Escola de Hotelaria e Turismo do Algarve; 7 Centro de Ciência Viva do Algarve; 8 Arquivo Distrital de Faro; 9 Escola E.B. 2, 3 Santo António; 10 Piscinas Municipais Cobertas; 11 Forum Algarve; 12 Biblioteca Municipal António Ramos Rosa; 13 Centro Distrital de Segurança Social; 14 Teatro das Figuras; 15 UCSP Faro; 16 Mercado Municipal; 18 Escola Secundária Tomás Cabreira; 19 Escola Secundária João de Deus; 20 Escola Básica da Lejana;

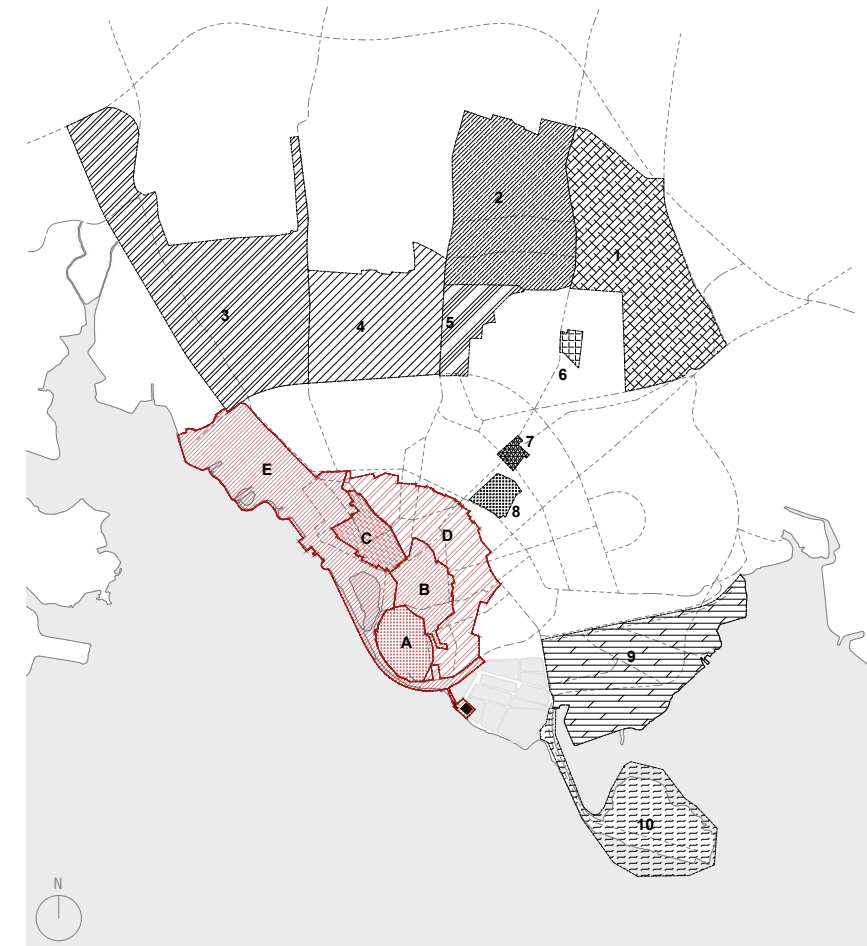
- a Largo de S. Francisco; b Jardim Manuel Bivar; c Jardim da Alameda João de Deus; d Jardim Dr. Amadeu Ferreira de Almeida; e mata do Liceu; f Campo do Complexo Desportivo da Penha; g Pista de Atletismo; h Skate Park; i Largo de S. Pedro; j Largo do Carmo; k Parque de Estacionamento da Pontinha; l Parque Ribeirinho; m Avenida 5 d'Outubro; n Avenida da República; o Avenida Calouste Gulbenkian; p Avenida Cidade de Hayward; q Estrada da Senhora da Saúde; r Estrada de São Brás de Alportel; s Estrada da Penha; t Estrada do Moinho da Palmeira; u Troço do PU da Penha; v Avenida 25 de Abril; w Avenida Mário Lyster Franco; x Troço de Marchil

- A Doca; B Marinhas do Neves Pires; C Zona Industrial do Bom João; D Cais Comercial;



[Des. 017] Faro na atualidade . Desenho elaborado pelo autor, com base na Planta Câmara Municipal de Faro, em trabalhos de campo do autor e em imagens do Google Satellite Maps

OS PLANOS E ÁREAS DE REABILITAÇÃO URBANA



[Des. 018] Esquema dos Planos e Programas em vigor e em elaboração. Desenho elaborado pelo autor, com base nas plantas de zonamento dos P.P. e P.U. da Câmara Municipal de Faro e na planta de identificação das ARU's, do Departamento de Urbanismo da Câmara Municipal de Faro

1_ Plano de Urbanização da Penha; 2_ Plano de Urbanização do Vale da Amoreira; 3_ Plano de Pormenor do Sítio da Mã Vontade e Pontes de Marchil; 4_ Plano de Pormenor da Lejana; 5_ Plano de Pormenor de Vale Carneiros (em elaboração); 6_ Plano de Pormenor da Horta dos Pardais; 7_ Plano de Pormenor de S. Luís; 8_ Plano de Pormenor do Largo Dr. Francisco Sá Carneiro; 9_ Plano de Pormenor de Reabilitação Urbana do Bom João; 10_ Plano de Pormenor do Porto e Cais Comercial

A_ ARU Vila Adentro do Centro Histórico de Faro; B_ ARU Mouraria; C_ ARU Bairro Ribeirinho; D_ ARU da Zona Envolvente ao Centro Histórico; E_ ARU/ORU da Frente Ribeirinha de Faro

A ARU DA FRENTE RIBEIRINHA

A ARU da Frente Ribeirinha tem cerca de 2 quilómetros de extensão e uma área de 48 hectares. Integra uma diversidade de espaços e quarteirões que carecem de uma intervenção profunda e articulada. A definição desta ARU pertence sobre tudo resgatar o espaço público da sua condição marginal, valorizando o enquadramento paisagístico da cidade com a Ria Formosa e incrementando uma política de reabilitação urbana, atrativa a novas atividades e serviços ligados ao passeio ribeirinho, e deste modo regenerar a identidade da Frente Ribeirinha. (Pág. 13- 29)

“O ponto essencial é a vivência coletiva é o resgatar de uma vasta área ribeirinha degradada reaproveitando-a, fazendo resultar uma mancha de espaço público totalmente reabilitada, com áreas verdes, faixas pedonais, cicláveis e viárias, é também repensar o eixo central de faro que liga o Largo da Estação com a Cidade velha, a entrada por excelência da cidade de Faro.” (Pag.29)

A ARU DA Frente Ribeirinha é delimitada a sul e poente pelos limites terrestres da cidade com a Ria Formosa e a Norte e nascente pela linha de caminho-de-ferro e pelos quarteirões que desenham a primeira linha da frente da cidade. (Pág. 15)

A linha de caminho-de-ferro é considerada um dos principais fatores para a falta de proximidade e continuidade entre a cidade e a Ria Formosa, devido ao efeito barreira gerado pelo Domínio Público Ferroviário (quer pelo limite físico da linha que compromete o espaço público, quer pela conservação do património edificado que lhe é inerente). No entanto, a sua localização continua a ser considerada como estratégica e fundamental do ponto de vista da funcional. (Pág. 28)

Em análise às infraestruturas do lugar, o Departamento de Infraestruturas e Urbanismo reconhece que embora a maioria da área disponha das infraestruturas essenciais, o sistema viário e pedonal está fragilizado, e falta estacionamento, iluminação e mobiliário urbano. Esta realidade acentua-se mais a norte da ARU, sendo necessário intervir ao nível dos pavimentos, iluminação e mobiliário urbano para melhorar o espaço público em toda a Av. da República e passeio ribeirinho.

A ARU da Frente Ribeirinha está dividida em quatro unidades de intervenção, definidas com base nas suas características urbanas e funcionais, no sentido de mobilizar os agentes e articular as soluções financeiras para a sua execução de encontro ao interesse público e da dinâmica que se pretende para esta ARU. (Pag.62)

O moinho de marés, armazém de Sal e Cais Neves Pires integram-se na Unidade de Intervenção 1. Esta Unidade de Intervenção compreende a área da linha de caminho-de-ferro a toda a extensão da ORU, o Porto de Recreio, o Hotel Eva e Terminal Rodoviário e a Estação Ferroviária de Faro. (Pag.63) Deve-se realçar ainda que esta UI está dentro da área de Jurisdição Portuária da Docapescas (Anexo ao DL 16/2012, de 3 de Fev.) (Pag.67)

Entre o plano de medidas de intervenção para esta UI, uma das propostas considerada de carácter prioritário, pressupõe a construção de um passeio marítimo, que desenha uma nova frente da cidade em domínio público hídrico, e liga a atual doca de recreio e o largo de São Francisco. Prevê-se três pontos de amarração e ainda dois centros interpretativos complementares ao passadiço para divulgar as atividades tradicionais endógenas (como é o caso da salicultura) e consciencializar os visitantes para a importância da conservação do património natural (Ria Formosa), através de atividades lúdicas e pedagógicas. A ligação do passadiço à cidade implica dois atravessamentos sobre a linha de caminho-de-ferro. (Pag.67 e 68)

“É intenção do município promover contacto com os proprietários de uma edificação, localizada junto ao cais Neves Pires, que se encontra devoluta e degradada de forma a poder ser reabilitada, nos termos previstos no Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa.” (Pag.67)

Para o desenvolvimento de opções estratégicas para a ORU (Operação de Reabilitação Urbana) foi executado um benchmarking, do qual se podem extrair valores comuns:

“a qualidade arquitetónica; adoção de soluções criativas e inovadoras; aposta em soluções ambientalmente sustentáveis; criação de elementos icónicos e diferenciadores, alicerçados nas especificidades territoriais de cada um; aposta clara na revitalização das atividades económicas; implementação de projetos mobilizadores, capazes de criarem sinergias e externalidades positivas na envolvente.” (Pág. 36-37)

HISTÓRIA DO MOINHO DE MARÉ

Na sua gênese os dispositivos de moagem eram movidos por tração animal e trabalho escravo, no entanto, os sistemas evoluíram ao encontro dos agentes naturais, encontrando nos mesmos, a resposta para o aumento da produção de farinhas. A mó movida a braço foi, portanto, reduzida ao uso doméstico, tendo desempenhando também um papel importante na introdução dos cereais na dieta alimentar das comunidades mais pobres e isoladas.

Embora não se possa precisar a sua origem, ou atribuir aos romanos a sua invenção, sabe-se através das fontes escritas que os moinhos hidráulicos são anteriores aos moinhos eólicos, e que os romanos foram os principais difusores do dispositivo de movimento circular completo.

Como menciona Santos (1992): “*Em Roma, os moinhos de rodízio, já eram vulgares no século I. Foram-se expandindo e chegaram, posteriormente, ao extremo ocidental da península Ibérica, encontrando-se umas ruínas de moinhos de rodízio junto da represa romana no lugar de Represas, em Beja.*” (p.14)

Antípatro de Salónica refere-se neste poema do ano 85 a.C, a um moinho hidráulico de rodízio:

“*Sossega as tuas mãos ó mulher que fazes girar a mó! Dorme bem, mesmo que o galo anuncie a aurora, porque as ninfas, por ordem de Deméter, fazem o trabalho que ocupava os teus braços: atiram-se sobre a roda e os seus raios, forçando o eixo que põe em movimento o peso das mós côncavas de Nisyros. Nós provamos novamente a alegria da vida primitiva, aprendendo a banquetearmo-nos com os produtos de Deméter sem trabalho.*” (The Greek Anthology, Vol. III, Epigrama 418, p.233)

Segundo Masludi, os primeiros moinhos eólicos terão surgido apenas no século VII, pelos árabes. No entanto, estes possuíam um eixo vertical acionado por um plano de velas horizontal, um sistema muito distinto dos moinhos de vento mediterrânicos (de cúpula giratória).

Por volta do ano 800, as azenhas, um sistema hidráulico, que dependia da água corrente sobre a parte inferior da roda, para provocar a sua rotação, passou a ser acionado pelo peso da água que era conduzida por uma caleira que despejava a água sobre uns recetáculos na periferia das pás da roda. Este sistema foi precursor dos moinhos de maré, sendo inclusive difícil de comprovar a veracidade de algumas fontes documentais relativas aos moinhos de maré, devido à utilização da terminologia “azinha”.

Os primeiros moinhos de marés (de rodízio), surgem no Norte da Europa, no século XI, nomeadamente no Sul de França. (Santos, 1992)

Embora fosse um sistema limitado a estuários de rios, rias e lagunas, rapidamente se tornou no principal sistema de moagem, superando as azenhas e os moinhos de vento, por permitir o funcionamento mais regular e com um número superior de casais de mós.



[fig. 286] *The Mill* (1645-1648), Rembrandt van Rijn



[fig. 287] *Two watermills* (1650-1652), Jacob Isaacksz van Ruisdael

Em Portugal, durante o período dos descobrimentos, os moinhos foram exclusivos da Coroa, financiando as viagens marítimas. Nos forais de Silves, Faro e Tavira, a coroa reserva para si “*não só os moinhos existentes nas povoações e seus termos, mas também aqueles que pudessem vir a ser construídos*”. (Santos, 1992. p.63)

A partir deste momento, houve uma progressiva desvalorização, que fez com que passassem para a nobreza e para o clero, e após as lutas liberais, para a burguesia; chegando às mãos do moleiro no período da revolução industrial.

As moagens mecânicas, disseminadas em grande escala em Portugal no início do século XX, vieram reduzir drasticamente a afluência aos moinhos, facto agravado com a construção dos “trocós”, armazéns espalhados pelas povoações que recolhiam o trigo e entregavam a farinha, simplificando os hábitos das pessoas, nomeadamente a necessidade de percorrer longas distâncias, carregar e descarregar sacas, bem como o recurso a carroças e animais de tração.

As alterações efetuadas no racionamento das farinhas, concretamente a partir de 1935 com a Guerra Civil espanhola e a Segunda Guerra Mundial, obrigou a um controlo apertado da “*entrada de cereais e saídas de farinhas*”, o que implicava a visita frequente dos fiscais aos moinhos de maré, algo que provocava desconforto aos clientes e moleiros. Principalmente por impossibilitar alguma “*mais valia*” da venda de farinha retirada da maquia, ou da troca por bens, principalmente alimentares com os camponeses e pescadores (peixe, marisco, e produtos hortícolas). Para agravar ainda mais a pressão sobre os moleiros, a C.R.M.R (Comissão Reguladora de Moagens e Ramas) começou a impor regras de controlo de qualidade das farinhas e questionar a salubridade da sala de moagem dos moinhos de maré por comparação com as fábricas de moagem (mecânicas). (Santos, 1992. p.139)

Neste período já as culturas cerealíferas se encontravam em regressão no Algarve, sendo substituídas por outras culturas mais rentáveis. Há medida que se dava esta “revolução agrícola” acontecia também uma “revolução nos transportes”, ambas se unificaram como um grande problema para os moinhos do Algarve, pois o caminho de ferro permitia distribuir com rapidez, e a baixo custo, o trigo produzido em grandes quantidades no Alentejo. Todos estes fatores levaram à extinção da atividade dos moinhos de maré.

Durante este processo evolutivo dos métodos de moagem, as mós manuais, que no Algarve se chamavam “*moses, molinetas ou moidéas*” (Santos, 1992. p.16) estiveram sempre presentes, tendo neste período de controlo e fiscalização das colheitas sido um recurso muito utilizado para a moagem de pequenas quantidades para consumo próprio.

Por fim resta abordar o desenvolvimento da indústria do pão, que veio facilitar a aquisição do produto alimentar já transformado, e eliminar a necessidade de semear, colher, transformar, amassar e cozer, com todas as perdas que este processo implicava.



[fig. 288] *Mó manual geralmente utilizada no algarve*

OS MOINHOS DE MARÉ DA RIA FORMOSA

Na Ria Formosa existiam muitos moinhos de marés, principalmente nas proximidades de Faro, Olhão, Tavira e Fuzeta. De acordo com o Prof. Luís Filipe Santos (1992), no século XX, nos *“arredores da cidade de Faro mantinham-se em funcionamento treze ou catorze moinhos, alguns, como é natural, com novos proprietários e outros nomes (...) todos a funcionar ainda em pleno”*. (p.66) Em Olhão existiam oito moinhos (alguns a meia distância entre Faro e Olhão), em Fuzeta existiam quatro moinhos e em Tavira existiam ainda mais sete moinhos.

A fisionomia dos esteiros da Ria Formosa e o modo como se desenvolveram os aglomerados, conquistando ou cedendo espaço à Laguna dotou esta região das condições propícias à construção e propagação dos moinhos de maré, sendo uma das zonas do país com maior concentração de moinhos de maré, em particular em torno da cidade de Faro. Já em 1506, D. Manuel mandou que *“não fação mias moinhos na barra e fos do rio de Tavira, por cauza dos muitos engenhos de moinhos que de seis ou sette annos a esta parte se ahy fizerão”*. (Alvará régio de 26 de agosto de 1506) Em causa estava a intrusão das caldeiras dos moinhos que ao serem construídos ganhando espaço ao esteiro, dificultavam a passagem dos navios.

No ano de 1758, enquanto apurava os estragos do sismo de 1 de novembro de 1755, o Cónego Reytor Manuel de Almeida Pinto Tavares referiu que *“os moynhos, de que se serve (a cidade de Faro) são de agoa salgada, em número, de doze, todos vezinhos e esta Cidade”*. (Santos, 1992, p.66)

Em Faro tínhamos a nascente, o moinho de S. Francisco, o Moinho Novo, o moinho da Trindade, os moinhos da Ponte Grande e da Pontinha, o moinho do Manuel Rita, o moinho do Manuel Lázaro, o moinho do José Grelha, o moinho do António Grelha, o moinho do Filharoca e o moinho da Palmeira. A poente estavam o moinho dos Penteados, os moinhos da Grelha e do Gordinho, o moinho do Sobradinho e o moinho da Torrinha.

No séc. XIX os moinhos fomentaram também várias rotas e caminhos entre a cidade e a Ria, como é o caso Estrada do Moinho da Palmeira, e do Esteiro dos Moinhos (agora interrompido pelo Porto Comercial).

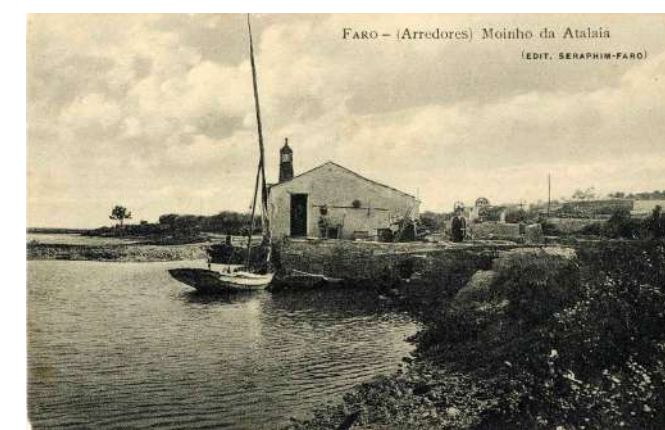
É na zona de Olhão que se encontra a maioria dos moinhos com sistema de rodetes, sete no total, que indiciam a sua construção tardia, uma vez que os moinhos mais antigos utilizavam o sistema de rodízio, e que aquando da introdução dos rodetes na arquitetura dos moinhos de maré, estes já se encontravam em declínio não fazendo sentido a atualização do sistema maremotriz no Algarve. O moinho de João Pedro Grelha, em Bela Mandil, é uma das exceções em que se pode verificar as alterações fruto da adoção do sistema de rodetes, tendo sido fechadas as arcadas para a construção dos poços do novo sistema. (Santos, 1992)



[fig. 289] Moinho do Grelha



[fig. 290] Estrada dos Moinhos, Atalaia



[fig. 291] Moinho da Atalaia



[fig. 292] Extrato do Plano Hidrográfico das Barras e Portos de Faro e Olhão (1885), B.M.F. de Andrade; A.J. Pery

A ARQUITETURA DOS MOINHOS DE MARÉ

“A construção de um moinho de maré obedecia a um conjunto de normas próprias, tendo em conta a sua especificidade e sobretudo os terrenos onde se situava.” (Santos, 1992, p.51)

O moinho de maré tinha geralmente uma planta retangular, uma cobertura de duas águas, e era pensado para acolher a sala de moagem e armazenar os cereais e farinhas aí produzidas. A sua implantação respeitava o prolongamento do açude, e o edifício crescia nesse sentido, consoante o número de casais de mós

As portas, normalmente duas, eram colocadas no sentido dos açudes, uma de uso geral, por onde acediam os clientes e as cargas, e outra no lado oposto, para serventia do moleiro, e acesso à comporta e açude da caldeira. Em alguns casos, poderia existir um caminho de passagem para carroças do lado da caldeira, que implicava que os canais (setias) por onde a água da caldeira alcançava as rodas mare-motrizes fosse mais longo, e que a estrutura da comporta fosse mais robusta.

As paredes do moinho voltadas para o esteiro e para a caldeira tinham aberturas de tamanho reduzido, rasgadas em função do sistema de moagem e da posição de cada casal de mós, para iluminar o engenho. As paredes eram em pedra e estavam rebocadas e caiadas acima do nível das águas (preamar).

O espaço destinado à habitação era “reduzido ou inexistente”, tendo sido introduzido à posteriori quando os moleiros começaram a ser os proprietários, e dotaram os moinhos de espaço de fogo, e de um espaço em mezzanine. Este espaço servia exclusivamente para dormir e consistia num sobrado de madeira a um canto da sala de moagem, acessível por uma escada móvel. O espaço de fogo dos moinhos aparece na tipologia como um corpo anexo, independente da sala de moagem, junto à entrada do moinho, do lado do esteiro. Neste corpo vão surgir também as instalações sanitárias.

Na sala de moagem os casais de mós podiam ter duas disposições consoante o sistema maremotriz. Para além do sistema maremotriz, havia ainda um espaço reservado para a tolda, para o atôche, para o cabeçalho e o tremonhado.

Se os moinhos utilizassem o sistema de rodízio, os casais de mós estavam mais próximos da parede do lado da caldeira e o espaço destinado ao tremonhado ficava do lado do esteiro.

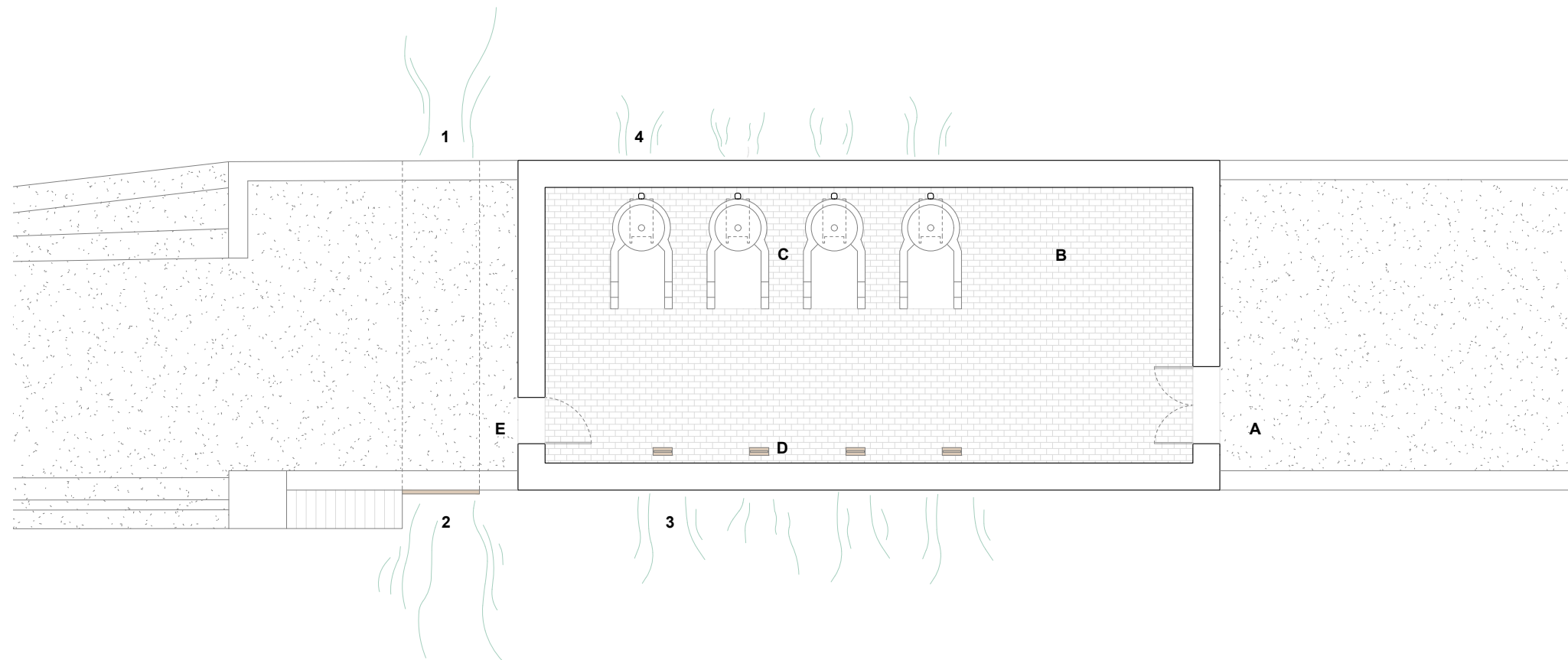
Nos moinhos com sistema de rodete, os casais de mós estavam mais próximos da parede do lado do esteiro, e havia menos distância entre os casais de mós e a parede, apenas o necessário para o prumo que suporta a tolda. O atôche, neste caso, estava na parede oposta (do lado da caldeira), uma vez que “a regulação do fluxo de água aos rodetes era feita à entrada da sétia.” (Santos, 1992, p.52)



[fig. 293] Ilustração do Moinho de Corrios, © Xavier Pita 2013

[fig. 294] Interior do Moinho de Maré do Marim, © Caminhando, 2023

Esteiro/ estuário

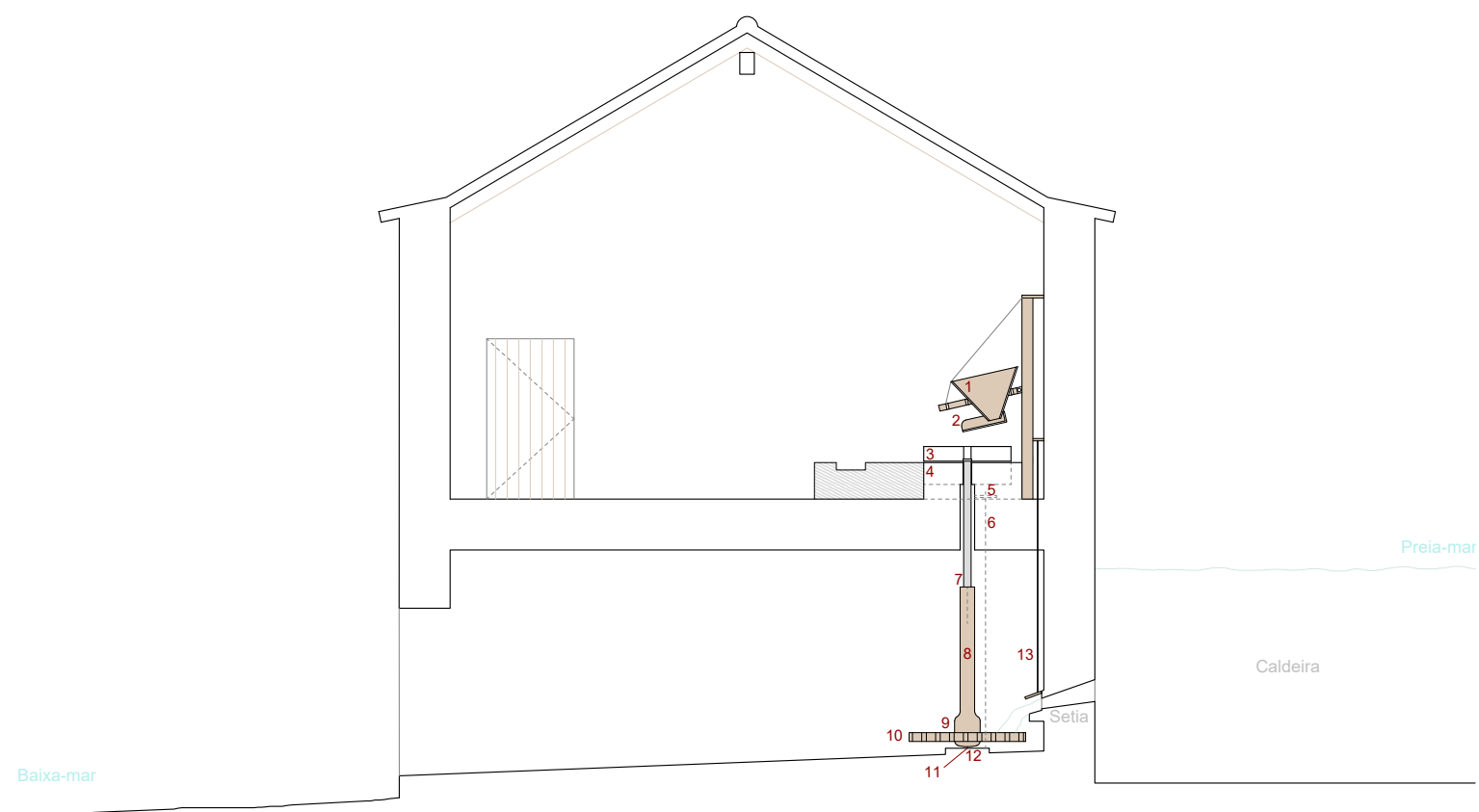


- A Entrada de cereais e saída de farinhas
 - B Armazenamento
 - C Área de moagem
 - D Pejadouro
 - E Acesso à comporta e ao esteiro
-
- 1 Admissão de água
 - 2 Comporta da Caldeira
 - 3 Entrada de água nas sétias
 - 4 Saída da água do sistema



[Des. 019] Planta esquemático de um moinho de maré. Desenho elaborado pelo autor

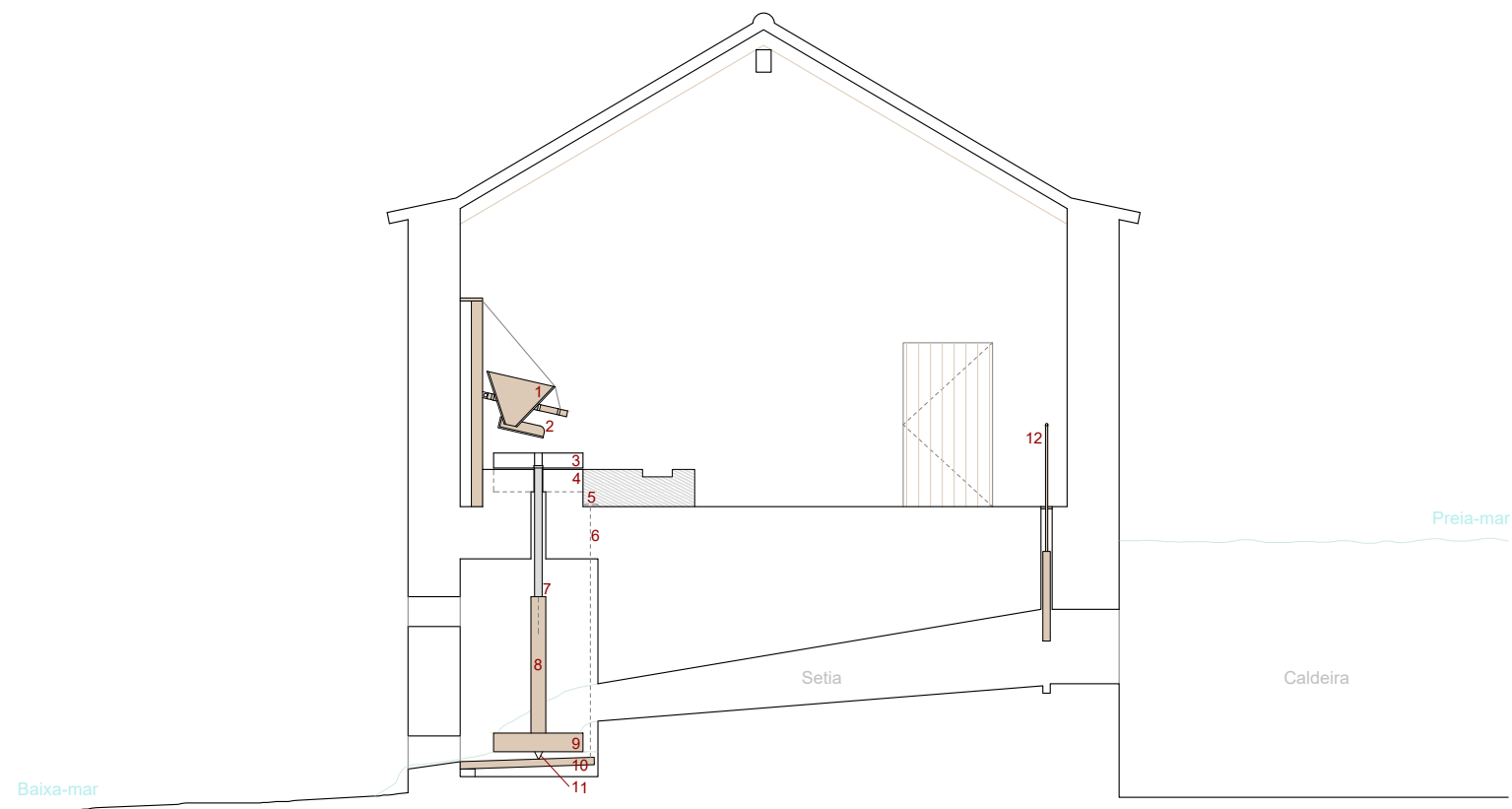
Caldeira



- 1 Tremelho (ou tegão)
- 2 Quelha
- 3 Mó corredora (ou andadeira)
- 4 Poiso (ou dormente)
- 5 Aliviadouro
- 6 Varão
- 7 Veio
- 8 Pela
- 9 Rodízio
- 10 Penas
- 11 Aguilhão
- 12 Sanja (rela ou casa do rei)
- 13 Atôche (ou pejadouro)



[Des. 020] Corte esquemático de um moinho de rodízio. Desenho elaborado pelo autor







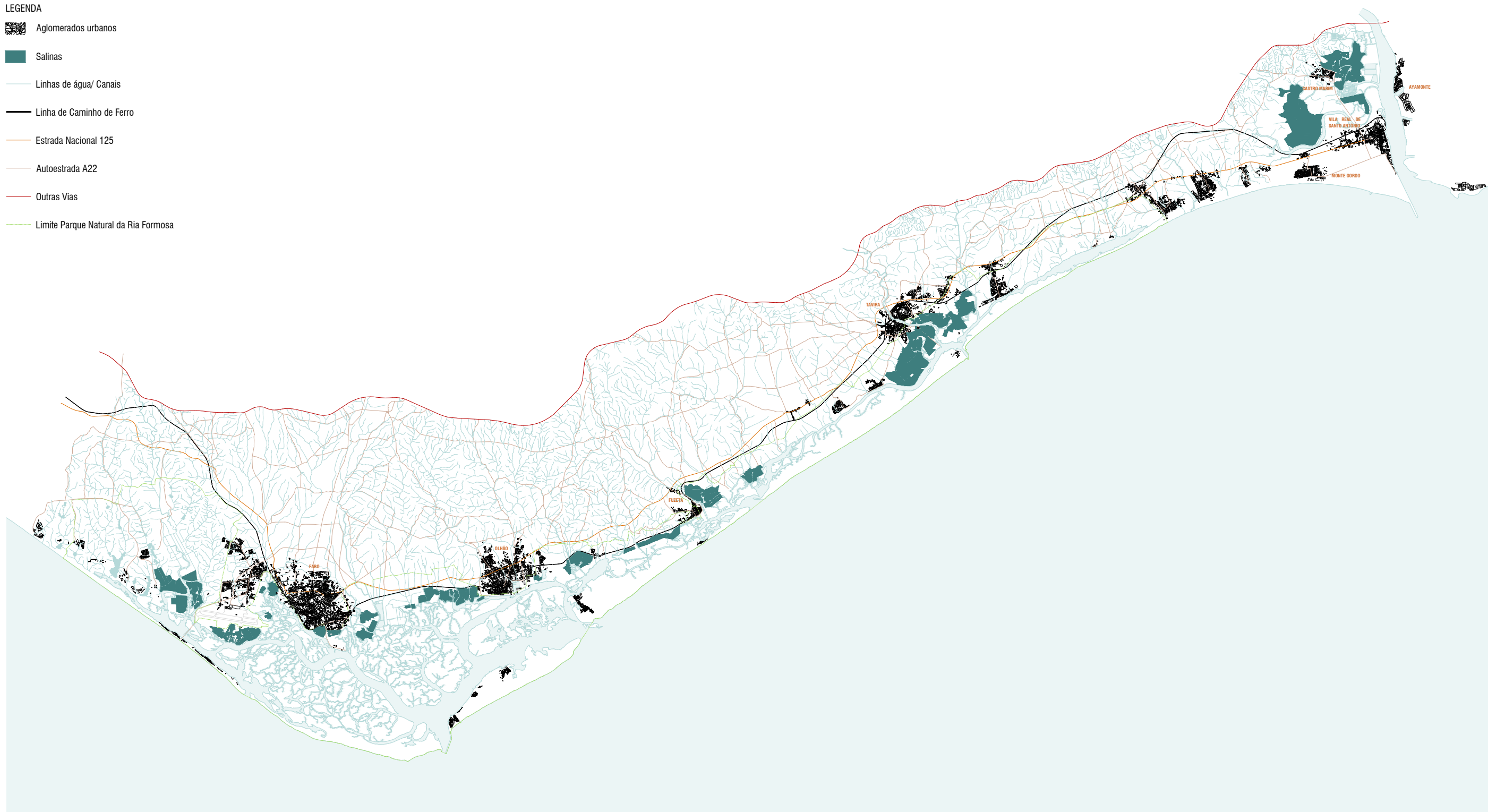
- 1 Tremonho (ou tegão)
- 2 Quelha
- 3 Mó corredora (ou andadeira)
- 4 Poiso (ou dormente)
- 5 Aliviadouro
- 6 Varão
- 7 Veio
- 8 Pela
- 9 Rodete
- 10 Ponte
- 11 Aguilhão
- 12 Atôche (ou pejadouro)



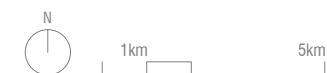
[Des. 021] Corte esquemático de um moinho de rodete. Desenho elaborado pelo autor

LEGENDA

-  Aglomerados urbanos
-  Salinas
-  Linhas de água/ Canais
-  Linha de Caminho de Ferro
-  Estrada Nacional 125
-  Autoestrada A22
-  Outras Vias
-  Limite Parque Natural da Ria Formosa



[Des. 022] Salinas e principais aglomerados urbanos entre Faro e Castro Marim. Esc. 1:170000
Desenho elaborado pelo autor com base na Planta de Enquadramento Regional e Limites Administrativos na Área do PNRF (Desenho 02 do Plano de Ordenamento do PNRF) e nas Cartas Militares de Portugal nº 591, 599, 600, 607, 608,610, 611, 612 (Série M888)



Entre Faro e Castro Marim, as zonas húmidas da Ria Formosa e do estuário do Guadiana ainda hoje são pontuadas por salinas que se destacam na paisagem pelos seus reservatórios e serras de sal.

A produção de sal nesta região remonta ao séc. XIII, e foi durante muitos séculos uma das atividades mais importantes a par da pesca, provocando grandes alterações à paisagem lagunar e estuarina.

Segundo o Inquérito À Indústria do Sal (1959), na década de 1960, existiam 136 marinhas ativas no Algarve, das quais, 120 localizavam-se entre Faro e Castro Marim.

Os maiores produtores do Salgado do Algarve eram Faro e Tavira, que representavam cerca de 50% da produção. O Sal produzido nesta região tinha como destinos a indústria conserveira local e o Baixo Alentejo.

O Salgado de Faro era constituído por 15 marinhas que se podiam dividir em seis grupos. A nascente estavam as marinhas Meia Léguas, Garganta, Ilhote Comprido, e S. Francisco; e a poente existiam o Grupo de Má Vontade (com 2 marinhas) e o Grupo da Arábia (com 9 marinhas).

Com a desvalorização da salicultura a maior parte das salinas da região acabaram ao abandono, ou foram adquiridas por empresas que as converteram em salinas industriais ou em tanques de aquacultura.

Atualmente entre Tavira e Faro as salinas ativas são maioritariamente industriais, estando as salinas tradicionais reduzidas à zona de Castro Marim, e pontualmente a Olhão. No caso de Faro, território onde se insere a Salina de São Francisco, não existe nenhuma salina tradicional em funcionamento e as únicas salinas ativas, localizam-se no Ludo.

Neste salgado existem já dois espaços para banhos salinos, um em Castro Marim e outro entre Olhão e Faro (Mar Morto), caracterizados por intervenções mínimas que aproveitam pequenas preexistências como edifícios de apoio, a que lhes é adicionado um deck exterior, e rampas de acesso ao reservatório para banhos.

Salinas de Castro Marim
Levantamento fotográfico

- [fig. 295] Salina tradicional e armazém
- [fig. 296] Salinas entre Castro Marim e Vila Real, e autocarros turísticos
- [fig. 297] Paisagem pontuada por sacas de sal
- [fig. 298] Paletes de sacas de sal, na margem da salina
- [fig. 299] Turistas nas salinas
- [fig. 300] Peneiras de Sal
- [fig. 301] Paletes de Sacas de Sal
- [fig. 302] Armazém, visto do salina
- [fig. 303] Entrada para o Spa Salino de Castro Marim
- [fig. 304] Salina para banhos e edifício de apoio
- [fig. 305] Zonas de lazer e rampas de acesso à salina
- [fig. 306] Portão de edifício de apoio e ferramentas de trabalho
- [fig. 307] Sistema de bombagem de água, de salina industrial
- [fig. 308] Serra de Sal, de salina industrial, entre Castro Marim e Vila Real de Santo António
- [fig. 309] Serras de Sal, de salina industrial, e pastagens de Castro Marim
- [fig. 310] Manilhas de grés cerâmico do sistema de circulação de água antigo



[fig. 295]



[fig. 296]



[fig. 297]



[fig. 298]



[fig. 299]



[fig. 300]



[fig. 301]



[fig. 302]



[fig. 303]



[fig. 304]



[fig. 305]



[fig. 306]



[fig. 307]



[fig. 308]



[fig. 309]



[fig. 310]

Salinas de Tavira
Levantamento fotográfico

[fig. 311] Armazém nas salinas do Almagem

[fig. 312] Salines - Ciclovia de Tavira

[fig. 313] Salina Industrial do Almagem

[fig. 314] Serra de sal na salina do Almagem

[fig. 315] Salina Industrial, a Este da cidade, perto dos Armazéns da Câmara Municipal de Tavira

[fig. 316] Casa de sistema de bombagem de água, nas salinas do Forte do Rato

[fig. 317] Casa de sistema de bombagem de água, construída sobre muros de pedra da salina

[fig. 318] Armazém e serra de sal, a Este da cidade, no início da estrada para o Forte do Rato

[fig. 319] Armazém e serra de sal com o Tavira Gran-plaza no plano de fundo

[fig. 320] Serra de sal dentro de complexo industrial, na estrada para o Forte do Rato

[fig. 321] Armazém em ruína e serra de sal

[fig. 322] Salina e alçado Este do Convento das Bernardas (Residence)

[fig. 323] [fig. 247] Talhos de salina tradicional, perto da Salina de Rui Simeão

[fig. 324] Talhos industriais, Serras de sal e ruínas, perto Salina de Rui Simeão

[fig. 325] Armazém e serras de sal. Salina da Sopursal (Sociedade Industrial de Sal do Algarve, S.A)

[fig. 326] Sinalética à entrada da salina da Sopursal



[fig. 311]



[fig. 312]



[fig. 313]



[fig. 314]



[fig. 315]



[fig. 316]



[fig. 317]



[fig. 318]



[fig. 319]



[fig. 320]



[fig. 321]



[fig. 322]



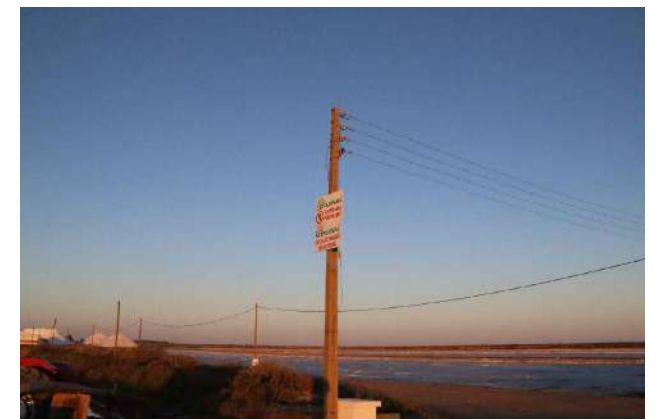
[fig. 323]



[fig. 324]



[fig. 325]



[fig. 326]

Salinas da Fuzeta
Levantamento fotográfico

- [fig. 327] Moradia "Flor de Sal", próxima às salinas da fuzeta, em Arroiteia de Baixo
- [fig. 328] Sinalética de ciclovia
- [fig. 329] Cancela de acesso à salina
- [fig. 330] Salina industrial e em plano de fundo a Fuzeta
- [fig. 331] Salinas (industriais) da Fuzeta
- [fig. 332] Serra de Sal e em plano de fundo o Cerro de São Miguel
- [fig. 333] Trator e sistema de bombagem de água
- [fig. 334] Talho marcado pelo cardado das máquinas
- [fig. 335] Flamingos a sobrevoar a salina
- [fig. 336] Moinho de maré convertido em moradia
- [fig. 337] Armazém para sistema de bombagem de água de Salina em Bias do Sul
- [fig. 338] Salina industrial em Bias do Sul
- [fig. 339] Muro de salina, suportado por estacas de madeira
- [fig. 340] Observador de aves nas Salinas de Bias do Sul
- [fig. 341] Aves nos muros do talho, ao fundo a antiga Estação Salva-vidas da Fuzeta
- [fig. 342] Manilha, no circuito de água da salina



[fig. 327]



[fig. 328]



[fig. 329]



[fig. 340]



[fig. 341]



[fig. 342]



[fig. 343]



[fig. 344]



[fig. 345]



[fig. 346]



[fig. 347]



[fig. 348]



[fig. 349]



[fig. 350]



[fig. 351]



[fig. 352]

Salinas de Bias e do Marim
Levantamento fotográfico

[fig. 343] Percursos pedestres nas salinas desativadas de Bias

[fig. 344] Naves das salinas desativadas

[fig. 345] Área de lazer à entrada da salina desativada (junto à linha de caminho de ferro)

[fig. 346] Apoios de pesca construídos na zona inundável, em plano de fundo o Marim e Olhão

[fig. 347] Passadiço da ecovia da Ria Formosa, e ao fundo a linha de caminho de ferro

[fig. 348] Salina do Peixe Rei, em Marim

[fig. 349] Talhos da Salina do Peixe Rei

[fig. 350] Salina industrial, serras de sal e edifício construído na área do PNRF

[fig. 351] Rebanho de cabras na Praia dos Cavados e ao fundo as serras de sal das salinas do Marim

[fig. 352] Entrada do Centro de Educação Ambiental do Marim

[fig. 353] O Moinho de maré do Marim

[fig. 354] Apanha de bivalves junto ao Moinho de maré.

[fig. 355] Pontão do Centro de Educação Ambiental do Marim

[fig. 356] Pilha de Sal, de salina industrial, entre Castro Marim e Vila Real de Santo António

[fig. 357] Estação Piloto de Piscicultura de Olhão (EPPO)

[fig. 358] Salina convertida em piscicultura pela EPPO



[fig. 343]



[fig. 344]



[fig. 345]



[fig. 346]



[fig. 347]



[fig. 348]



[fig. 349]



[fig. 350]



[fig. 351]



[fig. 352]



[fig. 353]



[fig. 354]



[fig. 355]



[fig. 356]



[fig. 357]



[fig. 358]

Salinas de Olhão **Levantamento fotográfico**

[fig. 359] Salina à entrada de Olhão, junto à linha de caminho de ferro

[fig. 360] Transporte de sal da serra para armazém

[fig. 361] Salina Industrial

[fig. 362] Armazéns da Necton (Companhia Portuguesa de Culturas Marinhas S.A.)

[fig. 363] Sinalética da Salina do Grelha

[fig. 364] Entrada para os banhos salinos "Mar Morto"

[fig. 365] Salina do Grelha e edifícios, entre os quais o antigo Moinho de Maré do Grelha, armazéns e construções de madeira, de apoio aos banhos salinos "Mar Morto"

[fig. 366] Talho reservado à avifauna, com flamingos

[fig. 367] Talho com o sal já embarachado

[fig. 368] Embarachamento do sal

[fig. 369] Marnoto o subindo à serra de sal

[fig. 370] Marnoto tratando a serra de sal

[fig. 371] Pilha de sacas de sal, entre a salina e a linha de caminho de ferro

[fig. 372] Remoção das sacas de sal, com recurso a grua

[fig. 373] Salina tradicional com processo industrial de transporte e acondicionamento do sal

[fig. 374] Salina tradicional, com a cidade de Faro em plano de fundo



[fig. 359]



[fig. 360]



[fig. 361]



[fig. 362]



[fig. 363]



[fig. 364]



[fig. 365]



[fig. 366]



[fig. 367]



[fig. 368]



[fig. 369]



[fig. 370]



[fig. 371]



[fig. 372]



[fig. 373]



[fig. 374]

Salinas de Faro
Levantamento fotográfico

[fig. 375] Avião sobre o Ludo

[fig. 376] Flamingos nas salinas (desativadas) do Ludo

[fig. 377] Sinalética informativa sobre a importância das salinas para a avifauna

[fig. 378] Mobiliário ao longo do percurso do Ludo

[fig. 379] Sinalética no caminho pedestre da salina

[fig. 380] Casa do sistema de bombagem de água

[fig. 381] Paredes dos muros revestidos por estacaria

[fig. 382] Circuito da água por conduta e tejos

[fig. 383] Rampas de acesso aos talhos (Mata de Faro em plano de fundo)

[fig. 384] Comporta

[fig. 385] Relação dos muros da salina com a casa do sistema de bombagem

[fig. 386] Nave tradicional integrada, e ao fundo três serras de sal e uma moradia



[fig. 375]



[fig. 376]



[fig. 377]



[fig. 378]



[fig. 379]



[fig. 380]



[fig. 381]



[fig. 382]



[fig. 383]



[fig. 384]



[fig. 385]



[fig. 386]

A SALINA DE SÃO FRANCISCO

A Salina de S. Francisco, mais conhecida como Salina do Neves Pires, nasce no lugar da caldeira do moinho de S. Francisco, na década de 1940. Além da marinha, António Neves Pires, figura ligada à exportação de produtos (principalmente derivados da alfarroba), vai construir também um cais, um armazém e efetuar obras de alteração ao moinho.

No início de atividade, a salina era confrontada a norte por terrenos de regadio, e a sul, este e oeste por sapal. Era abastecida pela regueira dos Estudantes, podendo tomar água apenas com marés de lua cheia e lua nova.

Nos salgados de Faro, Olhão e Loulé os muros de defesa eram na década de 1950 quase na totalidade de terra, com revestimento vegetal. No entanto, no caso da marinha de S. Francisco, os muros de defesa do lado Nascente e Sul eram de alvenaria e os muros de algumas naves, eram suportados interiormente por estacaria. (Pág. 67)

O fácil acesso por via terrestre e a existência de um cais acostável, onde se podiam carregar barcos de grande tonelagem (300 a 400 toneladas), favoreceram a afirmação da marinha de S. Francisco no contexto da produção de sal algarvio. (Pág. 63)

Segundo o Inquérito à Indústria do Sal (1959), no Salgado Algarvio, apenas nove marinhas dispunham de armazéns, sendo que nas restantes 43, o sal era conservado em eiras sobre os muros. Deve-se referir que o facto de muitas destas marinhas não possuírem armazém não se prende apenas com questões económicas ou da viabilidade da construção, mas sim do volume de sal produzido e perspectiva de venda, pois uma produção de sal reduzida e/ou rapidamente escoada, não justificava o armazenamento.

Considerando os dados percentuais de produção de sal em 1957, 8% foi conservado em armazéns e 92% em eiras. Estes dados comprovam ainda que a salina de S. Francisco era a maior e mais produtiva do salgado do Algarve, com uma produção de 3,536 toneladas, sendo que apenas 15 marinhas deste salgado tinham produções superiores a 1.000 toneladas.

O armazém da marinha de S. Francisco, podia conservar até 2.000 toneladas, no entanto, apenas uma parte estava reservada ao sal. Considerando a atividade comercial de Neves Pires, grande parte do armazém seria dedicada ao armazenamento de alfarroba e produtos derivados, bem como outros produtos dirigidos aos mercados internacionais.

Como se pode verificar nas figuras da página seguinte o sal era arrumado nas eiras sobre a forma de “serra”. Era usual, em algumas salinas (principalmente de outras regiões como o Sado) cobrir as serras com juncos, no entanto no caso da salina de São Francisco tal não acontecia. No entanto, as três eiras, localizadas sobre os muros das naves, eram pavimentadas com calçada.

Nas salinas de S. Francisco, assim como acontecia na maioria das salinas, o trabalho era assegurado por um encarregado e um grupo de trabalhadores (à data do Inquérito 10 homens), sendo o transporte para as eiras feito por mulheres (com alfofas de esparto) em regime jornal. A marinha de S. Francisco dispunha de uma linha *Decauville*, e por isso, o trabalho das mulheres limitava-se ao transporte do talho para a vagoneta.



[fig. 387] Bairro económico do Bom João em 1953, e a Salina de São Francisco em plano de fundo.
© Clichet Carvalho

A marinha era composta por doze naves com um total de 1.468 talhos, e com as seguintes designações:

Escritório - 135 talhos, dos quais 109 mediam 10x4,70 metros. Os restantes eram de forma irregular.

Armazém - 94 talhos, dos quais 72 mediam 10x4,80 metros, sendo os restantes de forma irregular.

Espanhola - 173 talhos, dos quais 150 mediam 9.80x5.30 metros. Os restantes eram de forma irregular.

Nova Norte-Sul - (12x4) = 48 talhos com 9x5 metros.

Larga - 188 talhos, dos quais 167 mediam 9,50x5 metros, sendo os restantes de forma irregular.

Casa - (2x29) + (2x30) = 118 talhos com 10,70x4,60 metros.

Barraca - 214 talhos, de dimensões muito diversas.

Barreira - 114 talhos, dos quais 87 mediam 9,70 x5 metros. Os restantes eram de forma irregular.

Passarinha - 100 peças com 9x5 metros, em média.

Portugal-Brasil de Cima - (11x1+10+9) + (2x7) = 154 peças com 10x4,80 metros.

Portugal-Brasil de Baixo - 73 talhos, de dimensões muito diversas.

Nova Este-Oeste - (13x4+5) = 57 talhos com 9,70x5 metros.

(Inquérito à Indústria do Sal, 1959, p. 469 e 470)

Das doze naves da salina, seis tinham orientação este-oeste, cinco segundo norte-sul, e uma noroeste-sudoeste. Por sua vez, oito naves tinham os talhos orientados a este-oeste, três segundo norte-sul, e um segundo noroeste-sudoeste.



[Des. 23] Esquema da salina. Nomes das naves na década de 1950. Desenho elaborado pelo autor com base na planta da salina em Inquérito à Indústria do Sal (1959), Volume VIII, Salgado do Algarve, pag. 468

O interesse em retratar os usos, costumes, atividades económicas e paisagens características da região, levou os fotógrafos até às salinas. Da Salina de São Francisco surgem-nos registos fotográficos de Artur Pastor, e do farenses Hélder de Azevedo, das décadas de 40 e 50. Estas fotografias testemunham a atividade da salina, e permitem-nos perceber como era o lugar e a envolvente urbana. Integraram também a primeira exposição de Artur Pastor, em 1946, intitulada *Motivos do Sul*, que teve lugar em Faro, nas salas do Círculo Cultural do Algarve.

Em várias fotos estão presentes mulheres a carregar sal à cabeça, em alcofas de esparto, dos muros dos talhos para a vagoneta, e os homens a fazer o trabalho braçal nos talhos. Vê-se também as serras de sal, comprovando que o sal produzido na salina era armazenado desta maneira, e não em armazém (pelo menos a totalidade).

Sobre as características do lugar e envolvente pode-se ver no plano de fundo da [fig.388] (que corresponde à nave escritório), o celeiro de São Francisco, a Igreja do Carmo e o Teatro de Lethes. Na [fig.389], que corresponde à nave Barraca, o plano de fundo é definido pelo Quartel de Infantaria, e vê-se ainda as torres da Sé. Na [fig.392] um grande muro branco, define o limite da nave Barreira (com a cidade), podendo o seu nome derivar da condição topográfica, que obrigou à construção do muro. Nesta mesma figura pode ver-se no plano de fundo o matadouro, plameiras da alameda e os armazéns. Na [fig.397] observa-se o Bairro de casas económicas do Bom João, e a Horta de Areia ainda com pouca indústria.

[fig. 388] Mulheres a carregar sal da Nave Escritório. ©Artur Pastor

[fig. 389] Mulheres a carregar sal da Nave Barraca. ©Hélder de Azevedo

[fig. 390] O erguer das alcofas de sal. ©Hélder de Azevedo

[fig. 391] O transporte de sal em vagoneta. ©Artur Pastor

[fig. 392] O trabalho na Nave Barraca, vista em direção ao Bom João. ©Artur Pastor

[fig. 393] Nave Escritório, vista em direção à Horta da Areia. ©Hélder de Azevedo

[fig. 394] Mulher a transportar sal. ©Hélder de Azevedo

[fig. 395] O erguer das alcofas de sal. ©Artur Pastor

[fig. 396] Nave Casa e comporta da salina. ©Hélder de Azevedo

[fig. 397] Nave Larga, vista em direção à Horta da Areia. ©Hélder de Azevedo

[fig. 398] Artigos alusivos a exposições de Artur Pastor, 1945-1946 nos jornais: Comércio de Portimão e O Algarve. © Câmara Municipal de Lisboa



[fig. 388]



[fig. 389]



[fig. 390]



[fig. 391]



[fig. 392]



[fig. 393]



[fig. 394]



[fig. 395]



[fig. 396]



[fig. 397]



[fig. 398]



A RUÍNA

A SALINA DE SÃO FRANCISCO

[fig. 400] Fotografia aérea de Faro (2004-2005). ©Filipe Jorge

Atualmente a natureza encarregou-se do lugar, a maré abriu canais por entre os muros das naves da salina, destruindo grande parte dos talhos, e a vegetação ocupou os muros da salina e a envolvente dos edifícios (em ruína). Sobre os muros da salina, desenham-se alguns caminhos de pé posto, dos quais os mais amplos e evidentes são o que dá acesso ao Largo de São Francisco e o que atravessa a salina, em direção à Horta da Areia (os principais muros da salina).

O acesso à salina pelo largo de São Francisco, é interrompido por uma vedação que acompanha a linha, entre a estrada do Porto Comercial e a Vila-Adentro. Na vedação foi aberta uma passagem ilegal que permite cruzar o caminho de ferro entre o Largo de São Francisco e a salina. A vedação foi reparada no decorrer deste estudo, no entanto, foi aberta novamente uma passagem, próxima da antiga. Na confrontação com a Estrada do Porto Comercial, não existe vedação, e o caminho que atravessa a salina leva-nos até perto do cruzamento Horta da Areia - Bom João - Cais Comercial, onde termina a ciclovia.

Na envolvente próxima à salina encontram-se a Vila Adentro, o Largo de São Francisco, a Escola de Hotelaria e Turismo do Algarve (Convento e Igreja de São Francisco), a Escola EB 2,3 Doutor Joaquim Rocha Peixoto Magalhães, o Jardim da Alameda João de Deus, a Pousada da Juventude, a Biblioteca Municipal de Faro, um Edifício de habitação multifamiliar com supermercado, uma Estação elevatória de águas residuárias, um parque da C.M.F, a Padaria Pão do João, o armazém da Fagar, a Zona Industrial do Bom João/Horta da Areia, a ruína do Moinho Novo, uma Estação de Radiocomunicações e o Cais Comercial.



LEGENDA

- 1 Moinho de S. Francisco
- 2 Casa da Balança
- 3 Cais Neves Pires
- 4 Armazém
- 5 Vila Adentro
- 6 Largo de São Francisco
- 7 Escola de Hotelaria e Turismo do Algarve
- 8 Escola EB 2,3 Doutor Joaquim Rocha Peixoto Magalhães
- 9 Jardim da Alameda João de Deus
- 10 Pousada da Juventude
- 11 Biblioteta Municipal de Faro
- 12 Edifício de habitação multifamiliar com hipermercado
- 13 Estação elevatória de águas residuárias
- 14 Parque da Fagar
- 15 Armazéns da Fagar
- 16 Padaria Pão do João
- 17 Zona Industrial do Bom João / Horta da Areia
- 18 Moinho Novo
- 19 Estação de Radiocomunicações (NAV)
- 20 Cais Comercial



[Des. 024] Planta da salina no estado atual. Escala 1:3000

Levantamento fotográfico

[fig. 401] Cais Neves Pires, visto do lugar do antigo Apeadeiro de São Francisco

[fig. 402] A frente de água, muro de alvenaria da salina e Moinho em Preia-mar

[fig. 403] Caminho de acesso ao Largo de São Francisco

[fig. 404] Relação entre o caminho as ruínas e o Cais Neves Pires

[fig. 405] O limite definido pelo Cais e o Moinho de São Francisco

[fig. 406] Cais Neves Pires

[fig. 407] Vista Nascente do Conjunto

[fig. 408] A cidade e a salina

[fig. 409] O porto comercial e a salina

[fig. 410] O caminho principal da salina em direção às ruínas

[fig. 411] O Moinho e o armazém, vistos da linha de caminho de ferro

[fig. 412] A salina, o comboio, o avião, e a Vila Adentro

[fig. 413] Caminho da Horta da Areia para a salina, com a Vila Adentro e o Convento de São Francisco em plano de fundo

[fig. 414] Muros de alvenaria no centro da salina

[fig. 415] Nave Barreira e a Horta da Areia

[fig. 416] Passagem na vedação da linha de caminho de ferro, Largo de São Francisco



[fig. 401]



[fig. 402]



[fig. 403]



[fig. 404]



[fig. 405]



[fig. 406]



[fig. 407]



[fig. 408]



[fig. 409]



[fig. 410]



[fig. 411]



[fig. 412]



[fig. 413]



[fig. 414]



[fig. 415]



[fig. 416]

O MOINHO DE SÃO FRANCISCO

A ruína caracteriza-se por dois volumes, com acessos independentes a partir da salina. Atualmente o volume pequeno encontra-se sem cobertura e sem platibanda e o volume principal ainda coberto, apenas tem platibanda na fachada principal.

O volume principal obedece ao Cais Neves Pires, e ao muro da salina, assumindo uma forma bastante peculiar, considerando a simplicidade da tipologia do moinho de maré, cuja sala de moagem, era geralmente retangular. Pode-se supor que a parte concordante com o Cais Neves Pires se trata de uma ampliação, provavelmente dos anos 50, período em que o moinho foi convertido em habitação, e recebeu as coberturas planas, e os vãos com cantarias de pedra. Embora a sala não tenha divisórias interiores, no canto norte existe uma pia de despejo e uma estrutura de madeira, a que correspondia uma mezzanine. Este corpo tem cinco vãos (três janelas e duas portas), com cantarias de pedra, voltados para a salina, que estão fechados em alvenaria de tijolo.

Nos anos 80 ainda era possível ver as portas e janelas originais do edifício, em madeira, na cor castanho. As janelas eram de duas folhas, de abrir, e as portas tinham um painel alto de madeira com uma porta de homem (central), e tinham também uma bandeira. Do lado da Ria, embora não existam vãos, pequenas aberturas resultantes da remoção de blocos de alvenaria de pedra promovem a ventilação e iluminação da sala. Nesta mesma fachada, três dos 6 arcos do moinho foram reabertos por força das marés.

Ao nível dos acabamentos interiores, o edifício estava rebocado e tinha um pavimento em calçada calcária. Em algumas áreas em que ocorreu a queda do reboco é possível distinguir duas camadas de parede, a inferior em alvenaria de pedra calcária e a superior em tijolo maciço. Uma das paredes em que a camada de tijolo maciço é mais significativa é a parede-meia com o volume pequeno, nomeadamente a partir da cota dos três metros, coincidindo com a cêrcea da ruína do volume pequeno. Junto aos vãos também existem tijolos maciços, principalmente na execução dos arcos.

O volume pequeno, embora tenha uma área reduzida, apresenta compartimentos interiores, e seis vãos, dos quais três se relacionam com a Ria, um com a cidade e dois com a salina. Junto à parede da sala de moagem o arranque da chaminé anuncia o espaço de fogo, que seria do lado da ria e tinha um vão.

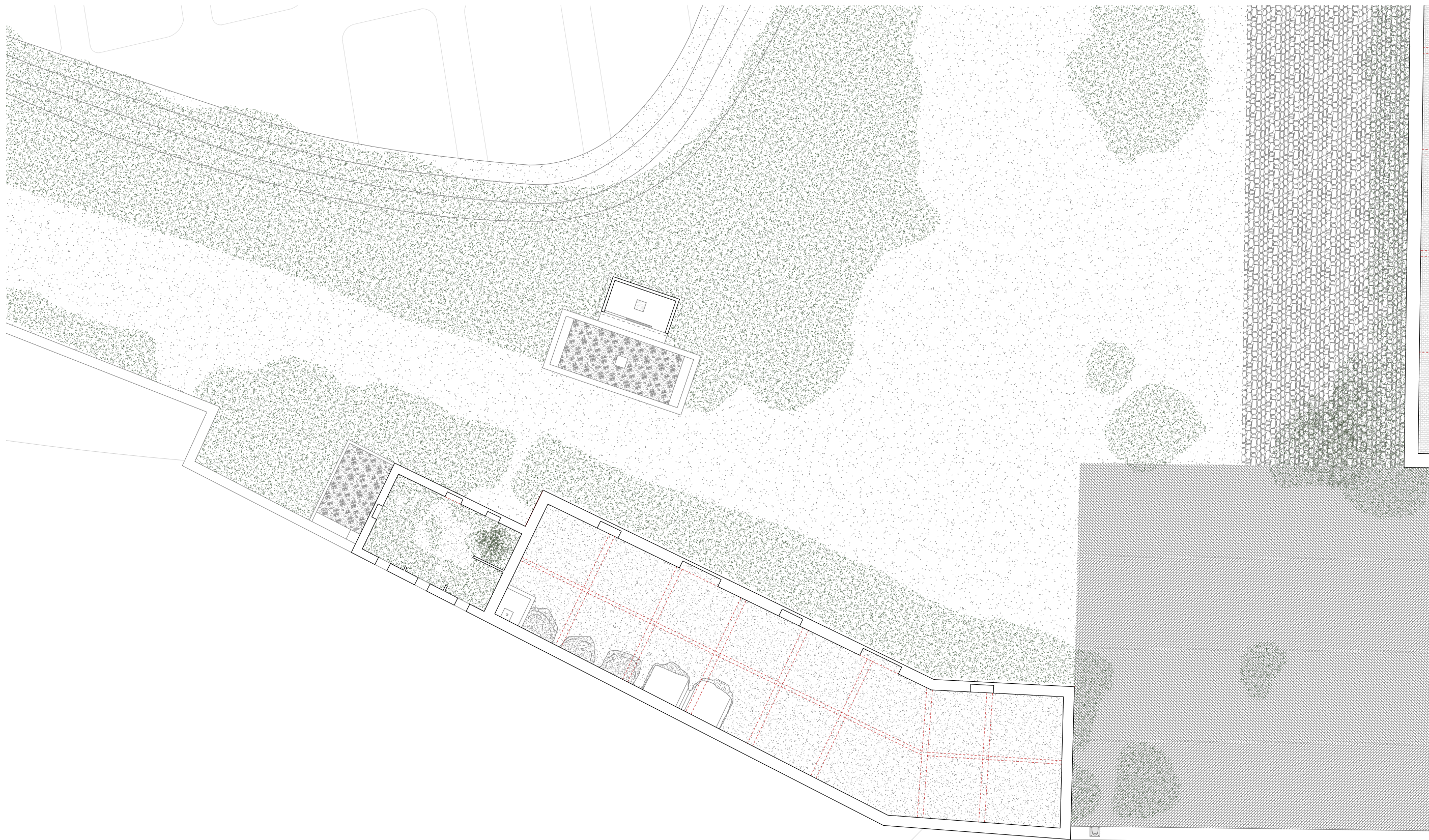
A entrada do volume pequeno era definida por um telheiro, do qual, ainda restava a estrutura de madeira em 2017. Atualmente já não existe qualquer elemento do mesmo, apenas as marcas do seu apoio nas paredes.



[fig. 417] Moinho de S. Francisco nos anos 80 (e ao fundo o apeadeiro de São Francisco)



[fig. 418] O acesso à salina pelo Largo de São Francisco. Moinho com as platibandas e telheiro intactos, anos 80



[Des. 025] Planta do Moinho de São Francisco. Escala 1:200

Levantamento fotográfico

[fig. 419] Moinho de São Francisco, preamar

[fig. 420] Moinho visto do caminho do Largo de São Francisco

[fig. 421] Alçado principal do Moinho de São Francisco

[fig. 422] Moinho de São Francisco, visto do Cais Neves Pires

[fig. 423] Moinho de São Francisco, visto da Ria, em baixamar

[fig. 424] Arcos do Moinho, e peças da platibanda caída

[fig. 425] Arco dos poços de rodizio fechado nas obras de alteração dos anos 50

[fig. 426] Arco dos poços de rodizio, aberto pela força das marés

[fig. 427] Cobertura da Sala de Moagem

[fig. 428] Alçado Nascente do volume pequeno do Moinho

[fig. 429] Vãos abertos para a Ria, interior do volume pequeno do Moinho

[fig. 430] Interior do volume pequeno do Moinho, paredes e chaminé

[fig. 431] Interior da Sala de Moagem, pavimento abatido

[fig. 432] Interior da Sala de Moagem, torção da parede da sala

[fig. 433] Interior da Sala de Moagem, arco em baixamar

[fig. 434] Interior da Sala de Moagem, arco em preamar



[fig. 419]



[fig. 420]



[fig. 421]



[fig. 422]



[fig. 423]



[fig. 424]



[fig. 425]



[fig. 426]



[fig. 427]



[fig. 428]



[fig. 429]



[fig. 430]



[fig. 431]



[fig. 432]

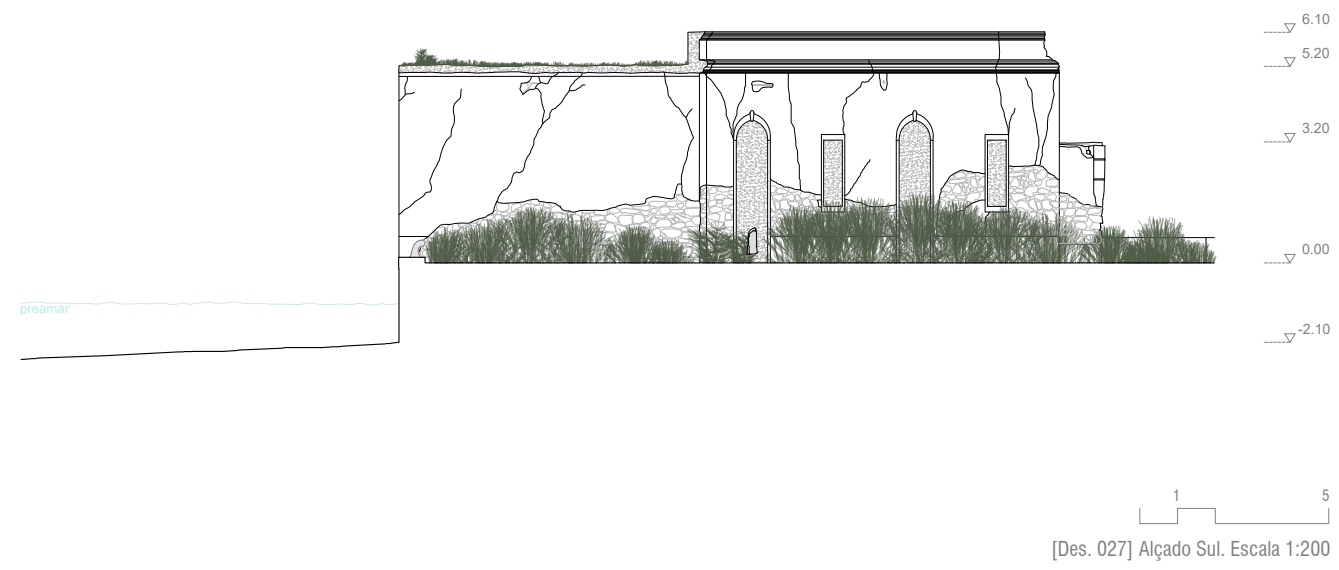
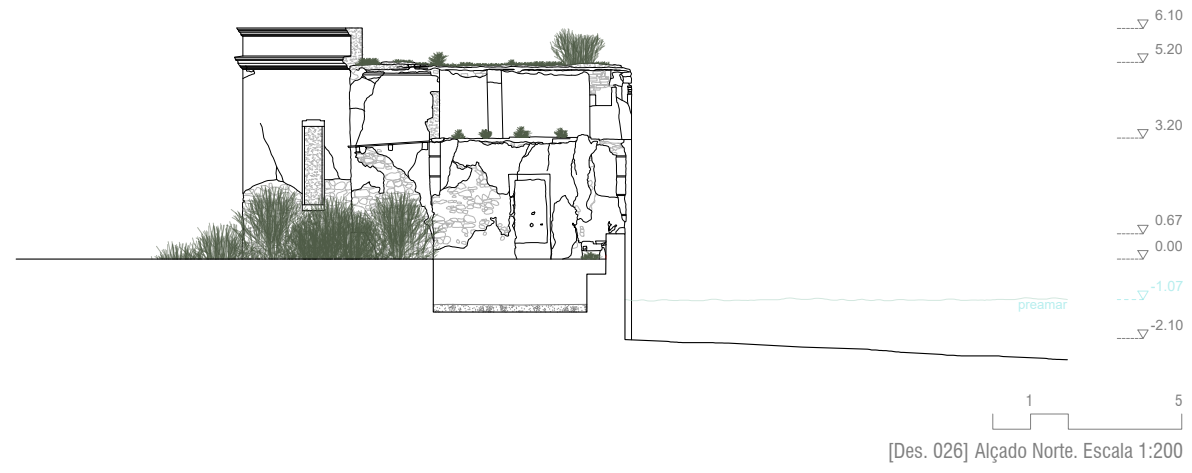


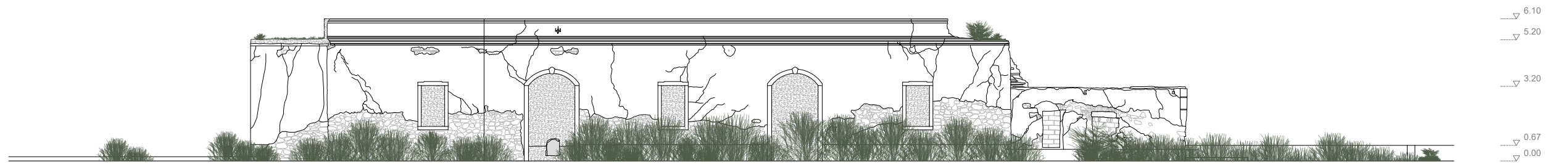
[fig. 433]



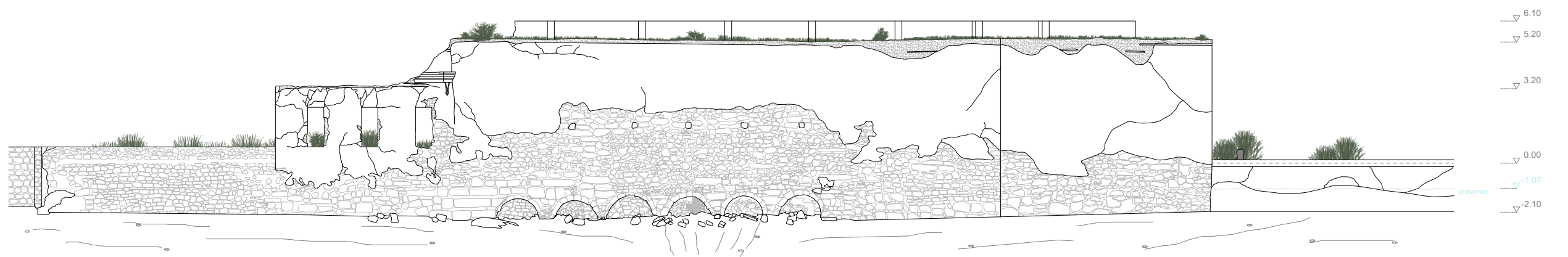
[fig. 434]

O MOINHO DE SÃO FRANCISCO



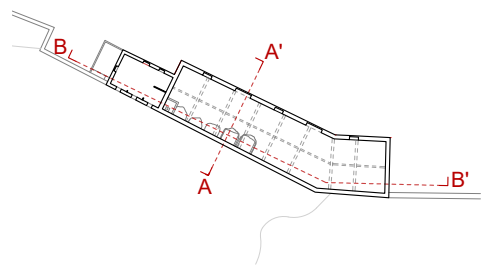


1 5
[Des. 028] Alçado Nascente. Escala 1:200

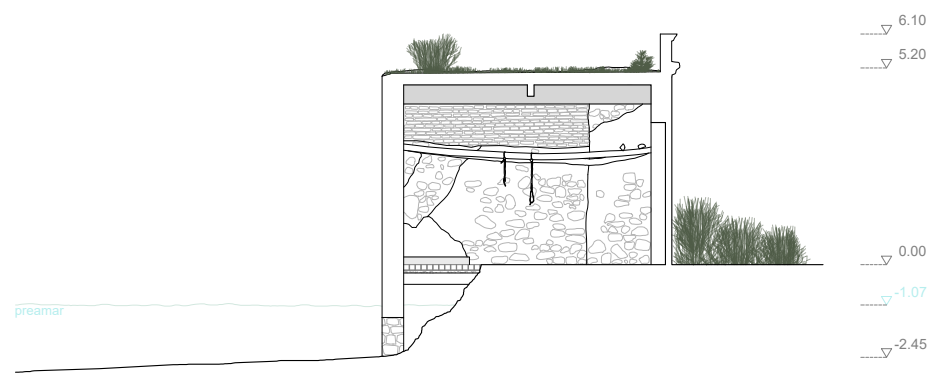


1 5
[Des. 029] Alçado Poente. Escala 1:200

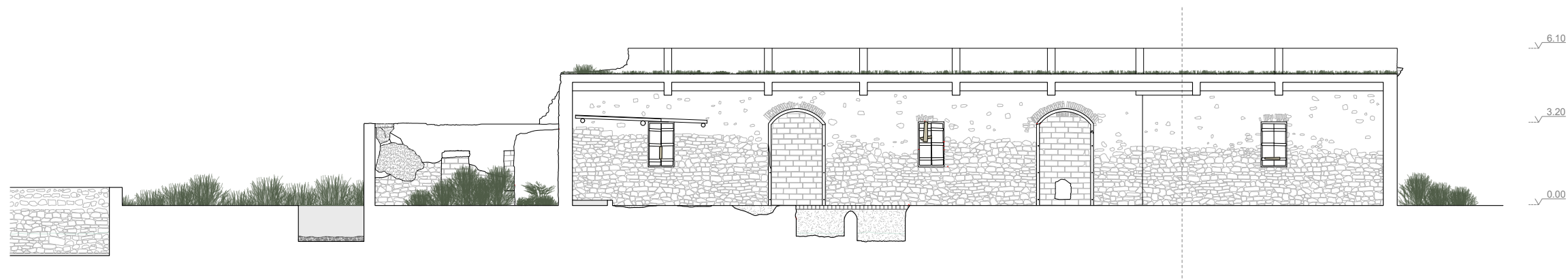
O MOINHO DE SÃO FRANCISCO



[Des. 030] Planta esquemática do Moinho de São Francisco com marcação das linhas de corte.
Escala 1:1000



[Des. 031] Corte transversal AA'. Escala 1:200



[Des. 032] Corte Longitudinal BB'. Escala 1:200



[fig. 435] A Casa da Balança e caminho de acesso ao Cais Neves Pires

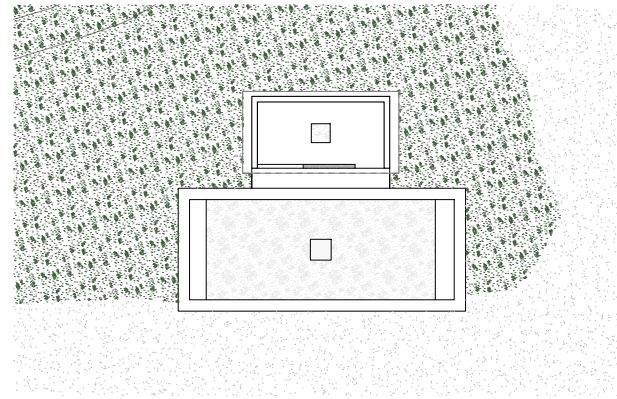


[fig. 436] Alçado Principal da Casa da Balança

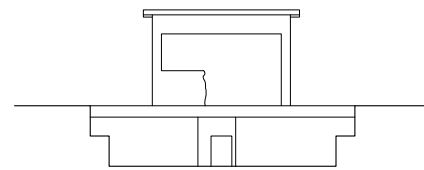
A casa da balança de pesagem, é uma construção de escala reduzida (2,50m de cêrcea e área de 6,95m²) implantada no caminho que dá acesso à salina pelo Largo de São Francisco. Era através deste caminho que ocorriam as principais trocas comerciais com a cidade. Sendo provável que a nome da nave "Escritório", esteja relacionado com a atividade deste edifício, onde se efetuava a escrita da safra do sal e da entrada e saída de outros produtos do armazém.

Originalmente tinha dois vãos contíguos (uma porta e uma janela), virados para o Moinho de São Francisco, para o caminho, e plataforma de pesagem.

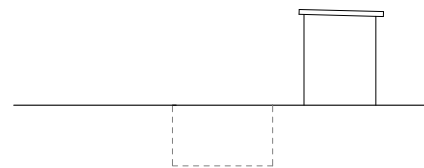
A plataforma tem 2,65 metros de largura por 7 metros de comprimento (medidos pelo interior da bordadura de pedra calcária), e agora em ruína tornou-se uma barreira física ao acesso ao edifício, dando lugar a um fosso com 1,60 metros de profundidade.



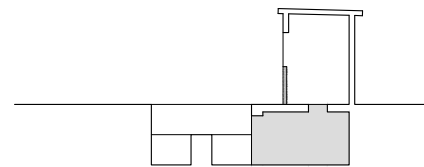
[Des. 033] Planta da Casa de pesagem.
Escala 1:200



[Des. 034] Alçado principal da Casa de pesagem. Escala 1:200



[Des. 035] Alçado lateral da Casa de pesagem. Escala 1:200



[Des. 036] Corte da Casa de pesagem. Escala 1:200

O armazém afirma-se no território, pela sua volumetria. A sua implantação nasce do aterro de parte da salina e contribui para a definição do cais Neves Pires.

Caracterizado por quatro naves, com aproximadamente a mesma dimensão (36,60x10,10m), o armazém volta-se para a Ria Formosa, abrindo os principais vãos para o Cais Neves Pires. Existe ainda um vão mais pequeno (no alçado posterior), que relaciona a primeira nave com a salina.

Uma das principais características do armazém são as paredes em alvenaria de pedra calcária (de aparelho irregular), cuja textura e irregularidade se revelaram na ruína.

Originalmente as paredes exteriores estavam rebocadas e pintadas na cor amarelo, e eram rematadas por uma platibanda vermelha. O alçado Poente foi o único que não recebeu acabamento, provavelmente devido ao interesse em construir uma quinta nave, sugerida pelo prolongamento do alçado principal, pedras de travamento, e pela área de aterro (cuja largura é superior à de uma nave), entre o armazém e a salina.

No interior do armazém as naves têm diferentes acabamentos, o que sugere que num determinado período, estiveram arrendadas individualmente, e serviram para outras funções além do armazenamento de sal. Entre os acabamentos mais diferenciadores estão: a colocação de uma camada de betonilha na terceira e quarta nave; o reboco das paredes interiores da primeira nave; e o acrescento de um rodapé na segunda nave. No entanto, as duas primeiras naves mantêm o pavimento original em blocos de pedra calcária. Nas naves que receberam betonilha o nível do pavimento subiu 10 cm.

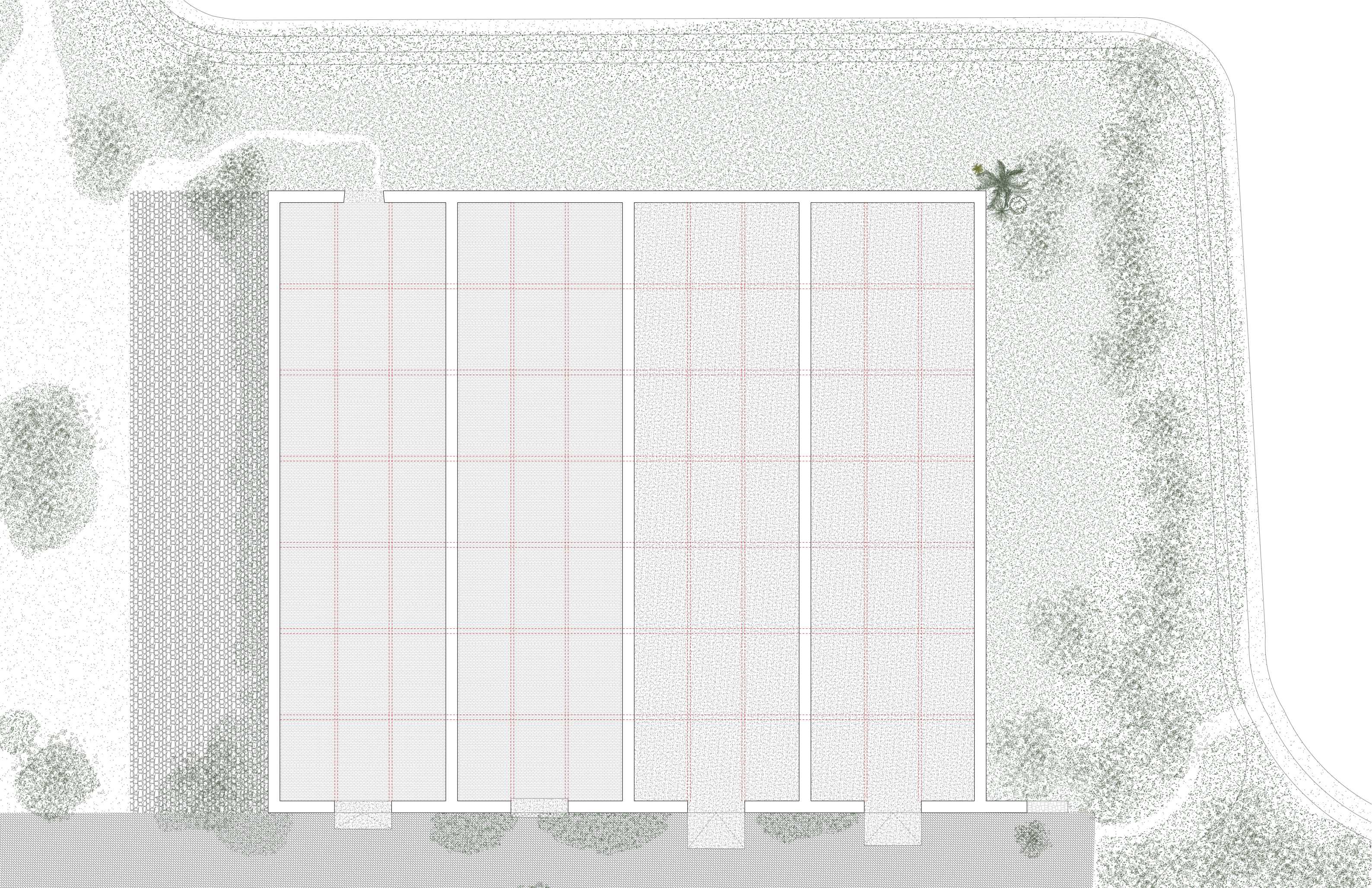
O ambiente predominantemente escuro no interior do armazém, contribui para que as superfícies que recebem luz sejam exaltadas pela sua textura e materialidade, como é o caso das paredes de pedra calcária e das superfícies de betão.

Embora se encontre ao abandono, o seu estado de ruína é moderado, e os principais problemas estruturais são na cobertura. Devido à falta de manutenção/limpeza (dos canais) e por se tratar de uma lamina de betão armado com 15 cm de espessura e pouca pendente. Esta cobertura é suportada por vigas de betão. No sentido longitudinal, medem 59x30cm e no sentido transversal 30x18cm.

Originalmente o armazém tinha portões de correr, em chapa de zinco ondulada, que foram removidos na última década. Além dos portões, os restantes vãos também não têm caixilharias, e no caso da primeira e segunda nave, as janelas foram fechadas com alvenaria de tijolo e/ou reduzidas.



[fig. 437] Armazém ainda com os portões, Janeiro 2013. © Luis Nadkarni



Levantamento fotográfico

[fig. 438] Alçado Poente do Armazém

[fig. 439] Armazém, visto do Moinho de São Francisco

[fig. 440] Alçado Sul, fachada principal para o Cais Neves Pires

[fig. 441] Entradas da primeira e segunda nave, vista do Cais Neves Pires

[fig. 442] Extensão do limite do armazém

[fig. 443] Alçado Nascente e Sul

[fig. 444] Alçado Nascente, visto da nave Espanhola

[fig. 445] Alçado Norte e Poente, vistos do caminho central da salina

[fig. 446] Vista do interior da primeira nave, em direção ao Cais Neves Pires

[fig. 447] Vista para o interior da segunda nave

[fig. 448] Vista do interior da terceira nave, em direção ao Cais Neves Pires

[fig. 449] Vista para o interior da terceira nave

[fig. 450] Vão na primeira nave, que abre para a salina

[fig. 451] Vigas e laje do armazém

[fig. 452] Alvenaria de pedra calcária de aparelho irregular (alçado nascente)

[fig. 453] Parede da segunda nave

[fig. 454] Parede da terceira nave



[fig. 438]



[fig. 439]



[fig. 440]



[fig. 441]



[fig. 442]



[fig. 443]



[fig. 444]



[fig. 445]



[fig. 446]



[fig. 447]



[fig. 448]



[fig. 449]



[fig. 450]



[fig. 451]



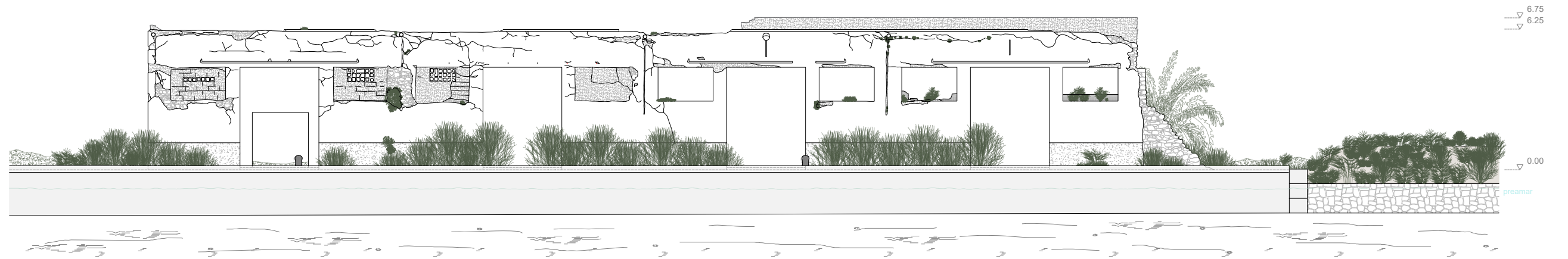
[fig. 452]



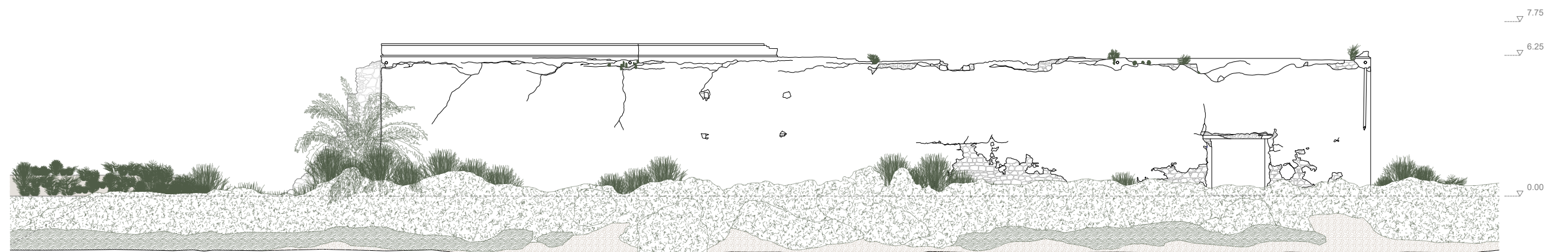
[fig. 453]



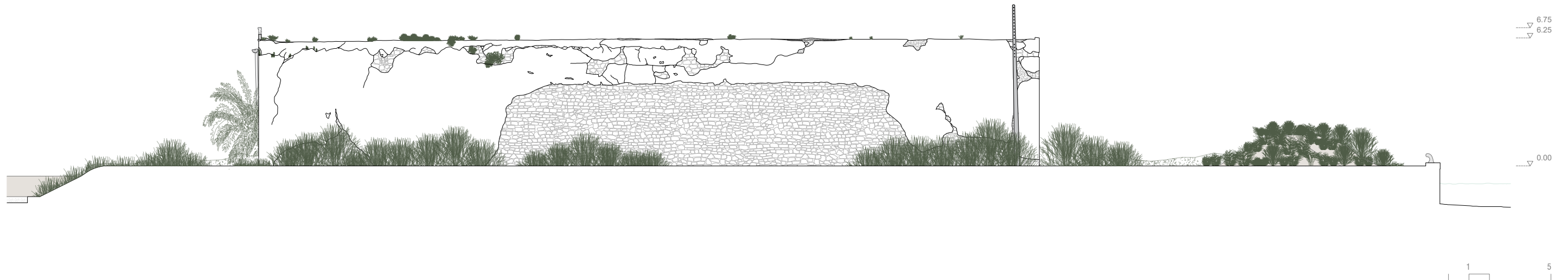
[fig. 454]



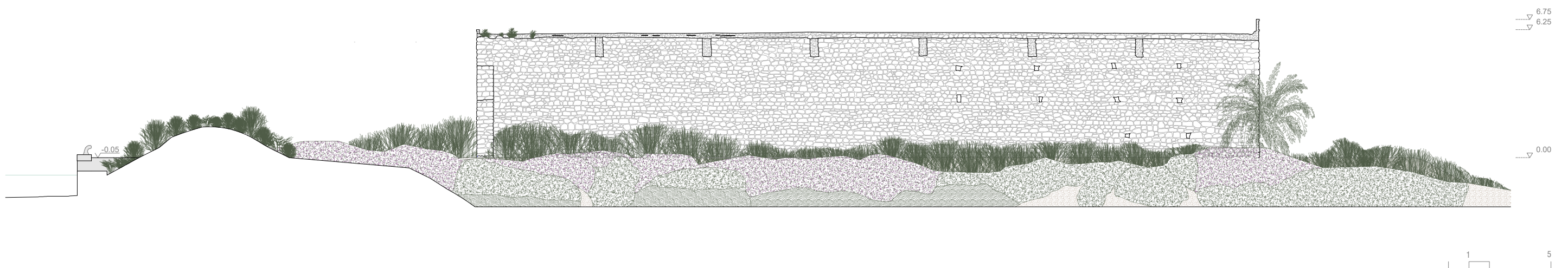
[Des. 038] Alçado Sul do Armazém. Escala 1:200



[Des. 039] Alçado Norte do Armazém. Escala 1:200

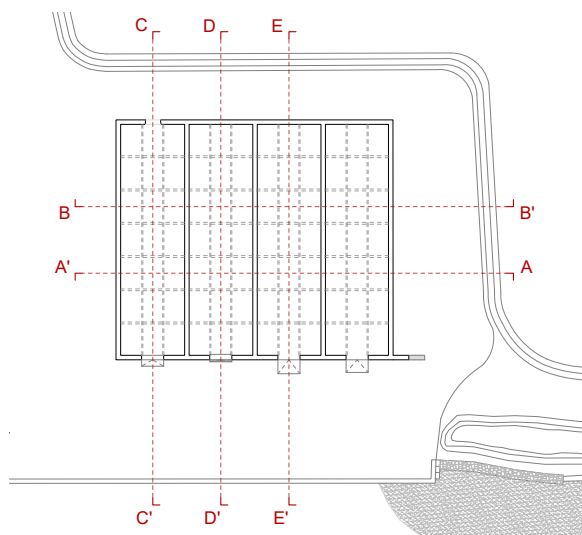


[Des. 040] Alçado Poente do Armazém. Escala 1:200

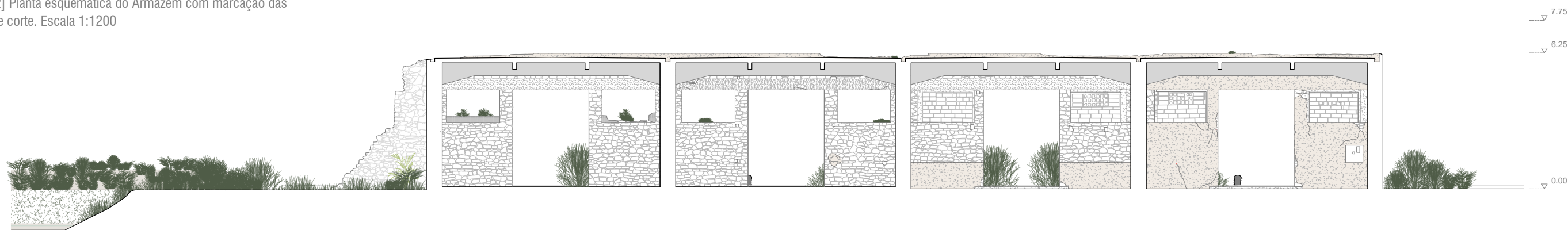


[Des. 041] Alçado Nascente do Armazém. Escala 1:200

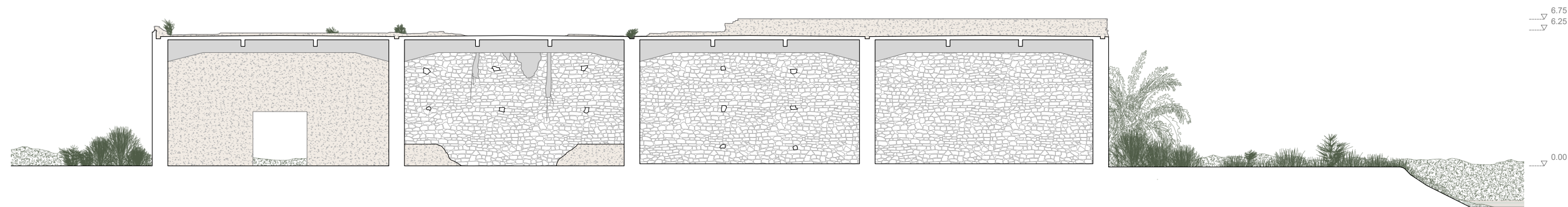
05 A RUÍNA
O ARMAZÉM



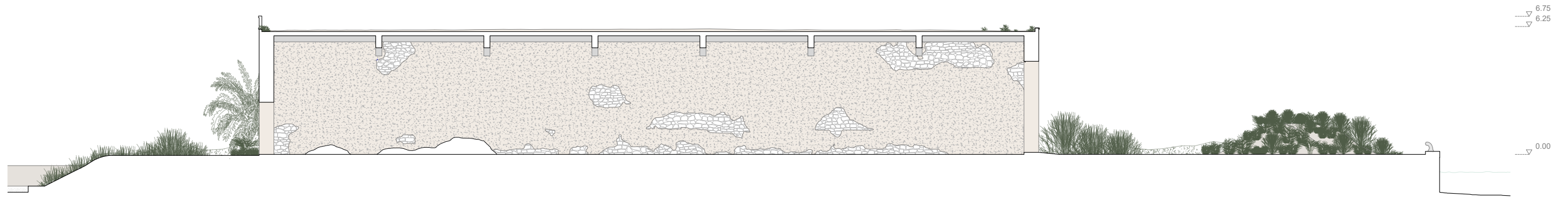
[Des. 42] Planta esquemática do Armazém com marcação das linhas de corte. Escala 1:1200



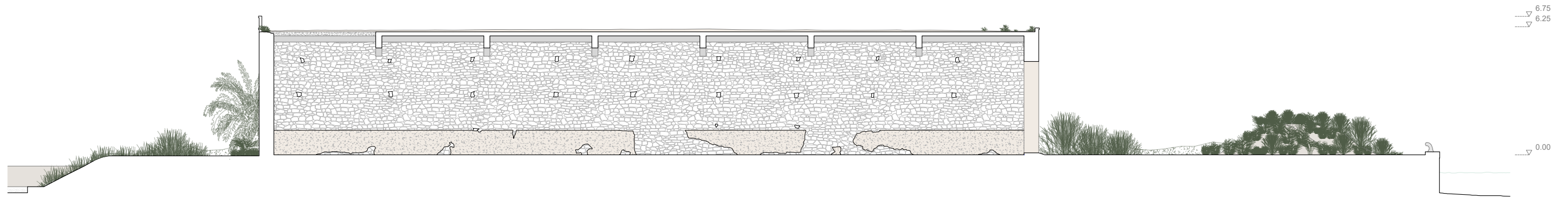
[Des. 043] Corte transversal AA'. Escala 1:200



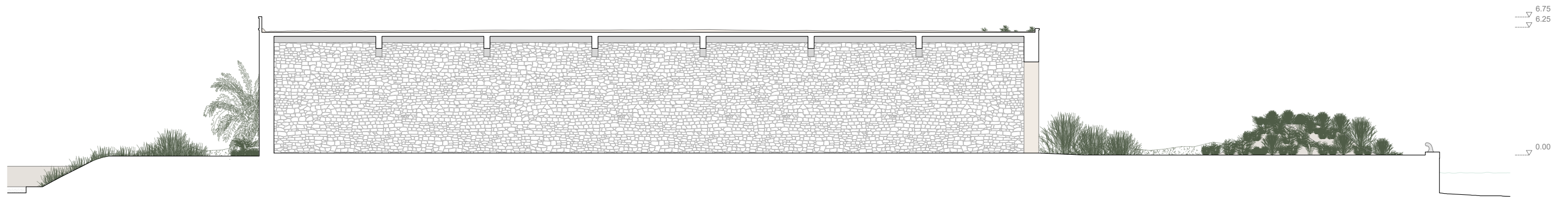
[Des. 044] Corte transversal BB'. Escala 1:200



[Des. 045] Corte Longitudinal CC' (1ªNave). Escala 1:200



[Des. 046] Corte Longitudinal DD' (2ªNave). Escala 1:200



[Des. 047] Corte Longitudinal EE' (3ªNave). Escala 1:200
*a 4ª Nave apresenta as mesmas características

O PROJETO

Este exercício de projeto teve como ponto de partida o enunciado da Unidade Curricular Projeto Avançado II no ano letivo 2016/2017.

O tema "Banhos Salinos", proposto pelo enunciado de Projeto Avançado II, tinha como objetivo inserir um programa balnear nas salinas de S. Francisco, considerando as construções existentes.

Em resposta ao enunciado, a estratégia de intervenção que definimos, consistiu em integrar o novo programa no armazém, valorizando as características internas das naves.

Para definir os diferentes ambientes dos banhos, além de se utilizar a organização preexistente do armazém (quatro naves), eram propostos volumes no interior das naves, ordenados pela grelha das vigas de betão. Estes volumes interrompiam a cobertura para definir e iluminar os espaços.

A ideia para os volumes, surgiu da análise à segunda nave, em que verificamos que uma abertura provocada pela ruína da cobertura, permitia que a luz alcançasse o fundo do armazém. Percebemos também que a área da cobertura que ruíu estava circunscrita à grelha definida pelas vigas de betão. Decidimos deste modo que os volumes de programa deveriam obedecer ao mesmo pressuposto.

A distribuição do programa pelas naves do armazém foi a seguinte: na primeira nave encontrava-se a receção, e os balneários; na segunda os tanques frios; na terceira o banho turco e um tanque quente; e na quarta nave um espaço de massagem e uma sauna. Era proposto também para o exterior, um deck e uma área da salina reservada para banhos.

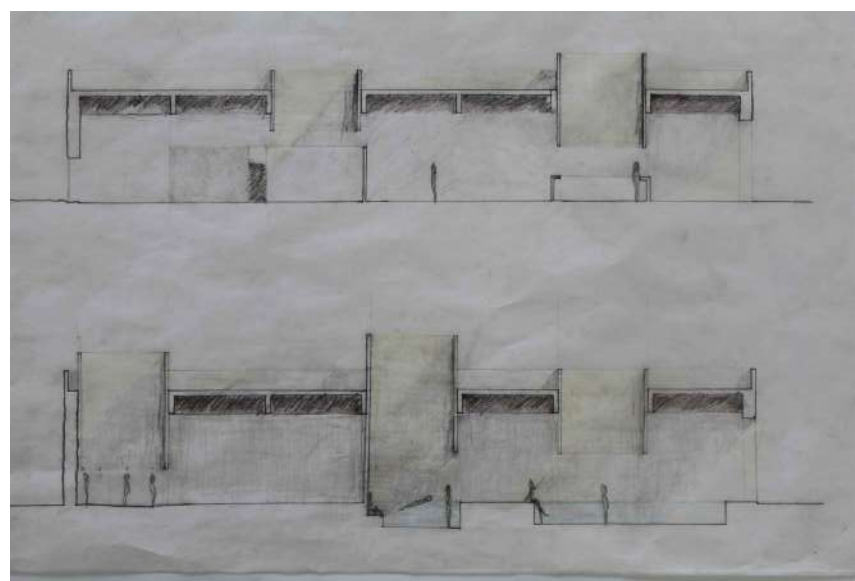
O projeto desenvolvido em 2016/2017 acabou por incidir apenas no armazém, e descuidar o valor conjunto das ruínas e a sua importância na paisagem e na Cidade. Este trabalho assume a reformulação da proposta desenvolvida considerando a ruína como tema central. Para o novo projeto foram consideradas também outras fragilidades do exercício anterior, como o facto dos espaços propostos para banhos (no interior do armazém) serem pequenos e estarem limitados à rigidez dos volumes; não terem sido definidas áreas técnicas e de serviço; e não terem sido apresentadas soluções construtivas.



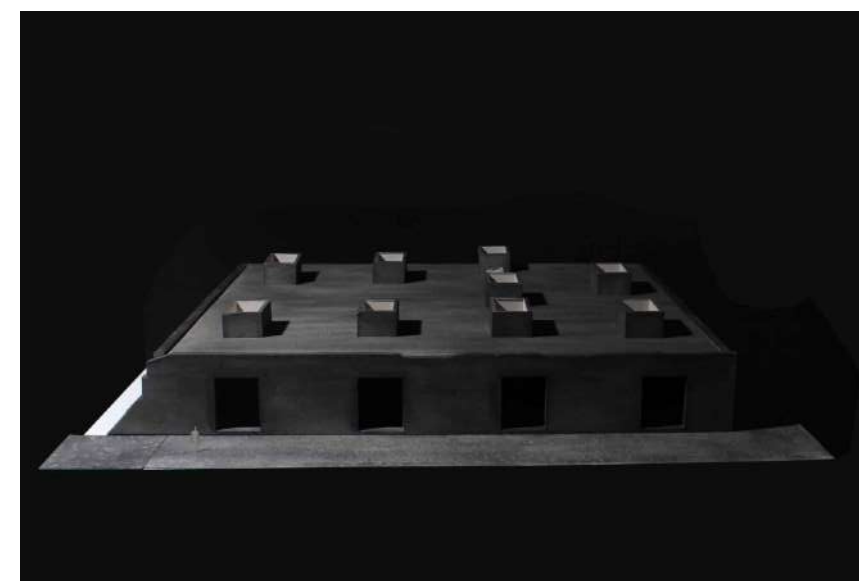
[fig. 455] Entrada de luz. Pereira J.



[fig. 456] Esquízo do projeto para o armazém (2017), Pereira J. & Rodrigues J.



[fig. 457] Cortes da proposta para o armazém (2017), Pereira J. & Rodrigues J.



[fig. 458] Maqueta (2017), Pereira J. & Rodrigues J.

CARACTERIZAÇÃO DO PROJETO

O projeto consiste em reativar a salina e introduzir dois novos programas nas preexistências mantendo a legibilidade da ruína.

Para o Moinho de São Francisco é proposto um espaço de *show cooking* (Sabores da maré) e para o Armazém uns Banhos Salinos interiores. É também proposto um Balcão de Informações para a Casa da Balança de pesagem.

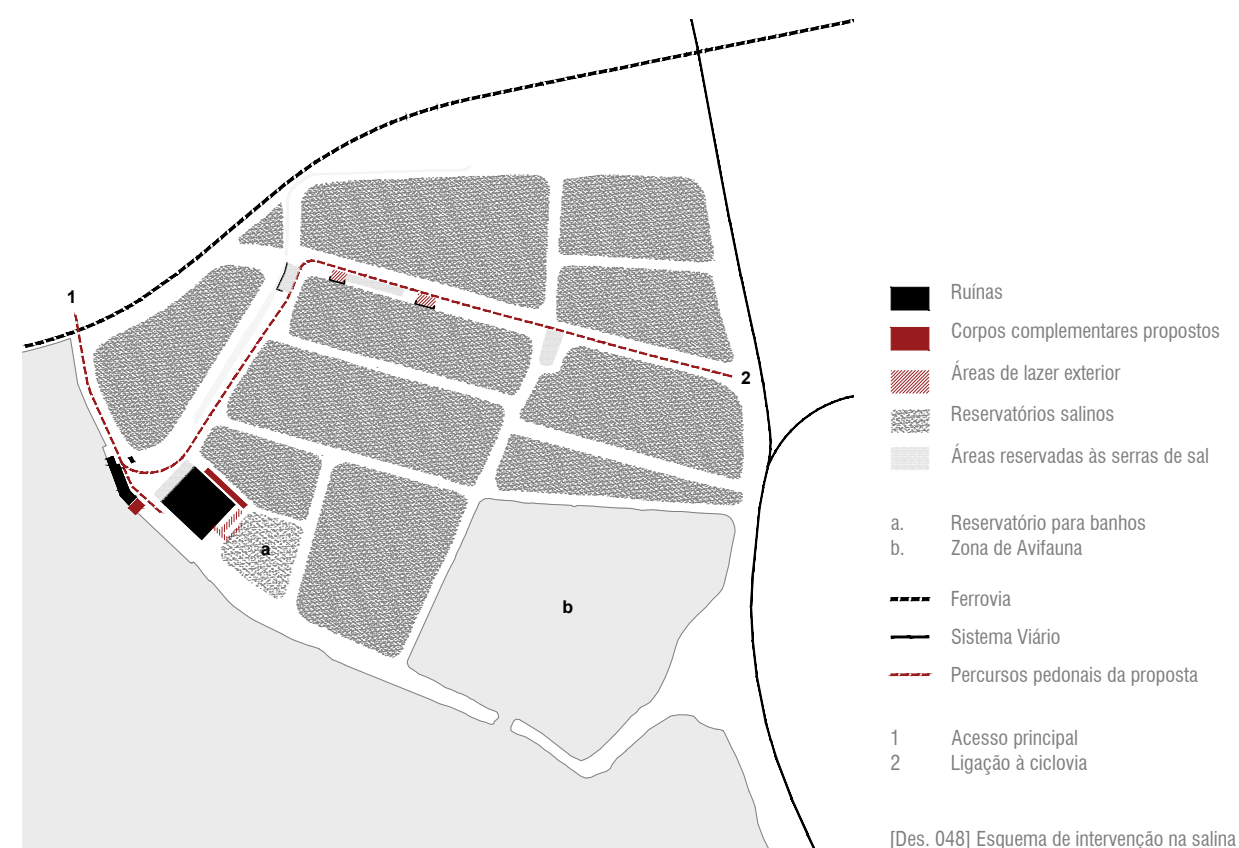
São consideradas intervenções mínimas no exterior das preexistências, e propostos volumes complementares, com um carácter secundário, e diferenciados da ruína e da paisagem salina.

A reativação da salina consiste além da reparação dos muros e talhos da salina, na utilização de uma nave para banhos, e na preservação de um espaço dedicado à conservação da avifauna.

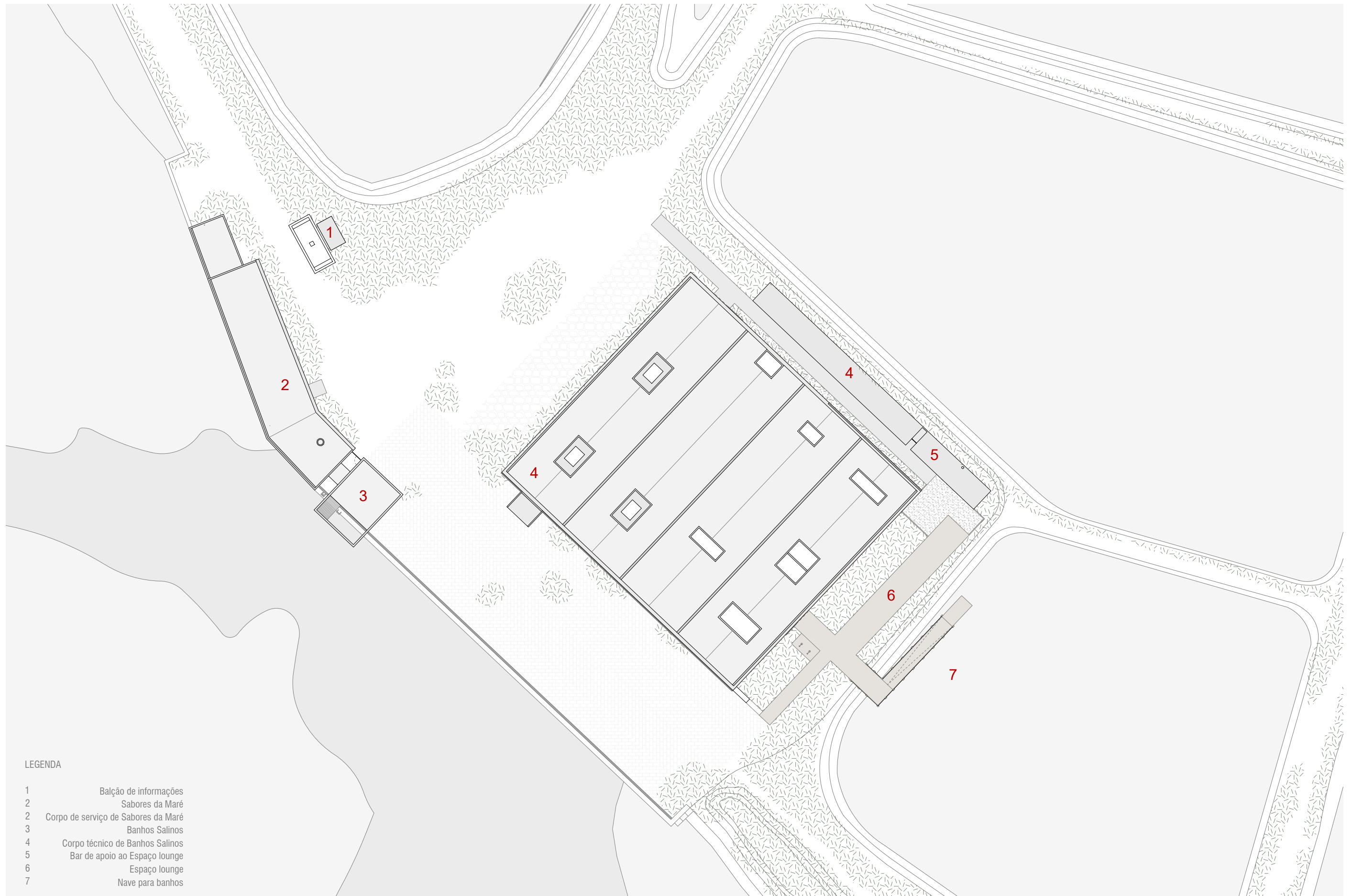
A proposta considera dois acessos: um pelo Largo de São Francisco, que repõe o atravessamento sobre a linha de caminho de ferro, e outro que atravessa a salina em direção à Horta da Areia, e liga a salina à rede de ciclovias da cidade, que atualmente termina na Estrada do Moinho da Palmeira. Neste último caminho, com uma posição central na salina, são considerados dois pontos de estadia, definidos pelos muros de alvenaria existentes, que se assumem na paisagem como miradouros.

Considerando a fragilidade deste ecossistema, o projeto serve-se do parque de estacionamento do Largo de São Francisco, evitando assim ações de aterro, escavação e impermeabilização da zona húmida.

Sobre o atravessamento da linha, defende-se que o troço de ferrovia entre a entrada de Faro (perto do Complexo Desportivo) e o Montenegro devia ser substituído por um metro superfície, com uma paragem no lugar do antigo Apeadeiro de São Francisco.







LEGENDA

- 1 Balção de informações
- 2 Sabores da Maré
- 2 Corpo de serviço de Sabores da Maré
- 3 Banhos Salinos
- 4 Corpo técnico de Banhos Salinos
- 5 Bar de apoio ao Espaço lounge
- 6 Espaço lounge
- 7 Nave para banhos



Sabores da Maré é um espaço de *show cooking*, que pretende resgatar a ligação da preexistência com a Ria Formosa, através da gastronomia.

Este programa permite que o edifício estabeleça dinâmicas singulares com a cidade e com a Ria, independentes da atividade da salina. Além disso, a proximidade à Escola de Hotelaria e Turismo do Algarve, localizada no antigo Convento de São Francisco, facilita a utilização deste espaço para atividades envolvendo a comunidade.

Considerando as características da preexistência, a proposta organiza-se em três áreas funcionais: sala principal, instalações sanitárias e corpo de serviço.

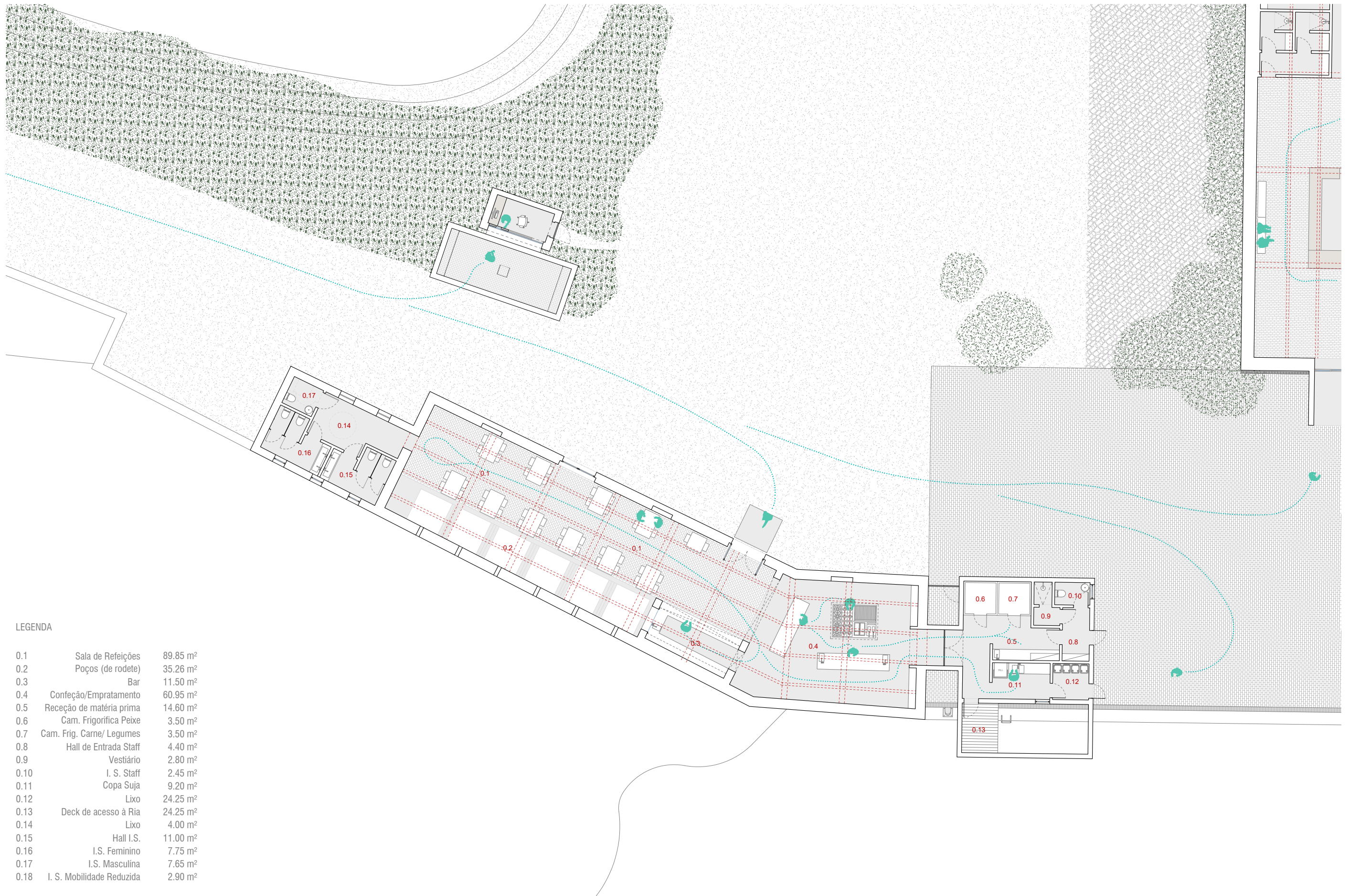
A sala principal corresponde à antiga sala de moagem, e encontra-se dividida em três partes; sala de refeições, área de confeção/empratamento e bar. Esta divisão é assinalada por um arco, na torção da sala, que define um grande vão, e exalta o espaço de confeção. Entre o Arco e os poços do moinho, surge o volume do bar, que se abre para a entrada principal com outro arco, e se relaciona com os poços e a sala de refeições através de um óculo.

Os poços de rodízio, foram abertos, deixando que a água e a luz entrem na sala de refeições, e restabeleça a ligação do edifício com as marés e com a Ria Formosa.

Não são propostos novos vãos, para preservar o ambiente interno e favorecer a imersão na experiência gastronómica, mas mantiveram-se as pequenas aberturas de luz sobre os poços do rodízio.

Na parede norte da sala de refeições um vão comunica com o hall das instalações sanitárias. A organização espacial das instalações sanitárias, respondeu a disposição dos vãos preexistentes, procurando assim uma intervenção mínima na ruína.

Pretendendo-se que o espaço no interior da antiga sala de moagem continuasse o mais amplo possível, e considerando as necessidades logísticas de uma cozinha industrial, a solução foi implantar um volume de serviço no exterior da preexistência, pousado sobre o Cais Neves Pires. Este volume responde a três acessos fundamentais, um para entrada de matéria-prima e staff, um para saída de lixos, e um outro de acesso à área de confeção, nascendo a organização interior do volume, da relação entre estes acessos. Este volume tem ainda um espaço exterior, suspenso sobre a Ria, através do qual o staff pode aceder a matéria-prima.

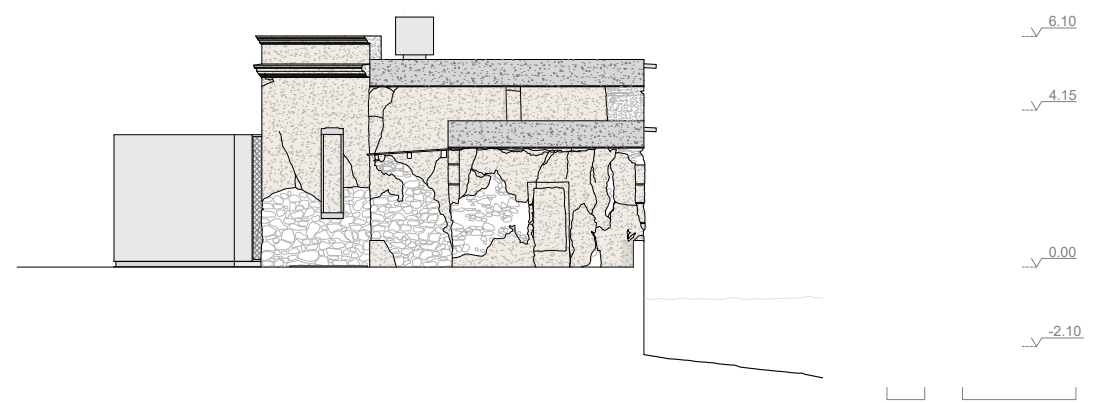


LEGENDA

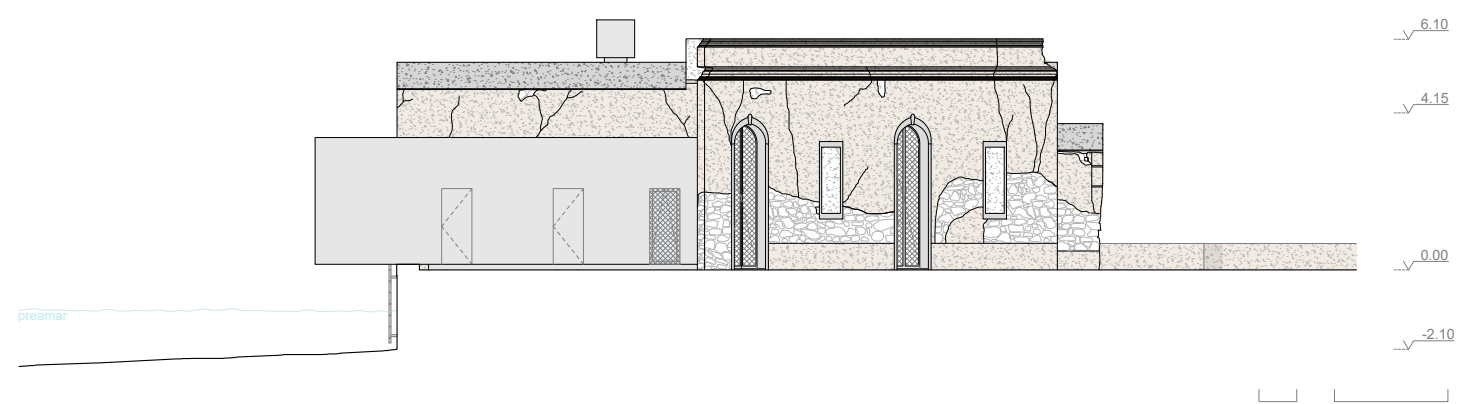
0.1	Sala de Refeições	89.85 m ²
0.2	Poços (de rodete)	35.26 m ²
0.3	Bar	11.50 m ²
0.4	Confeção/Empratamento	60.95 m ²
0.5	Receção de matéria prima	14.60 m ²
0.6	Cam. Frigorífica Peixe	3.50 m ²
0.7	Cam. Frig. Carne/ Legumes	3.50 m ²
0.8	Hall de Entrada Staff	4.40 m ²
0.9	Vestiário	2.80 m ²
0.10	I. S. Staff	2.45 m ²
0.11	Copa Suja	9.20 m ²
0.12	Lixo	24.25 m ²
0.13	Deck de acesso à Ria	24.25 m ²
0.14	Lixo	4.00 m ²
0.15	Hall I.S.	11.00 m ²
0.16	I.S. Feminino	7.75 m ²
0.17	I.S. Masculina	7.65 m ²
0.18	I. S. Mobilidade Reduzida	2.90 m ²



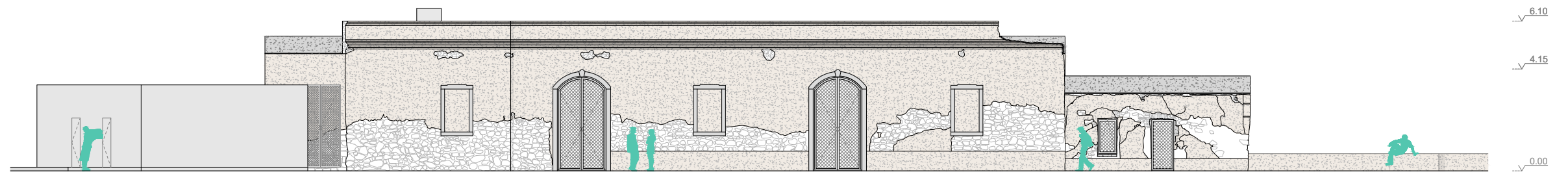
[Des. 051] Planta do Sabores da Maré. Escala 1:200



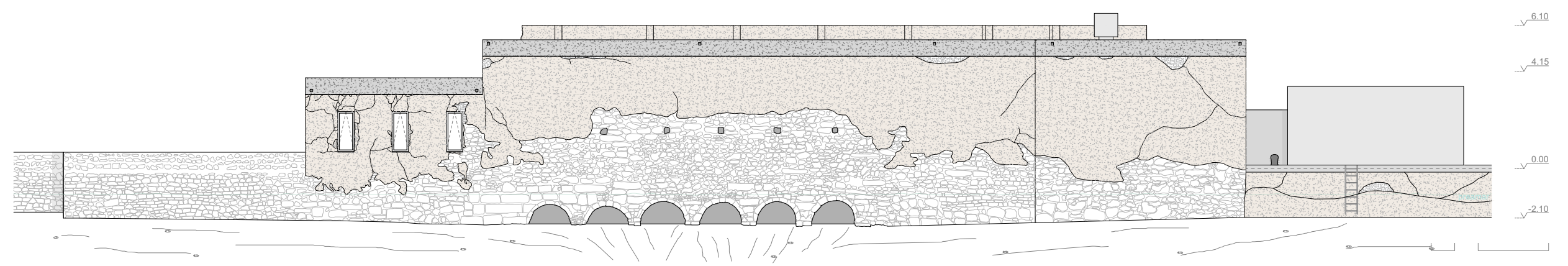
[Des. 052] Alçado Norte. Escala 1:200



[Des. 053] Alçado Sul. Escala 1:200

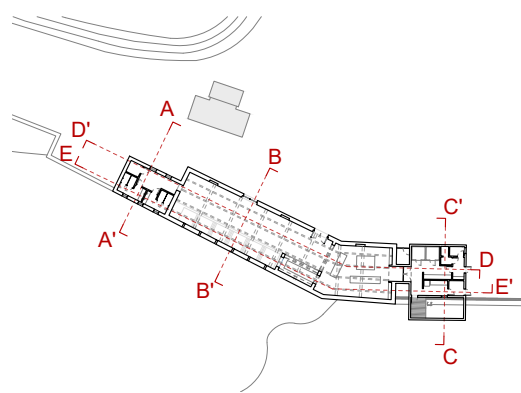



 [Des. 054] Alçado Nascente. Escala 1:200

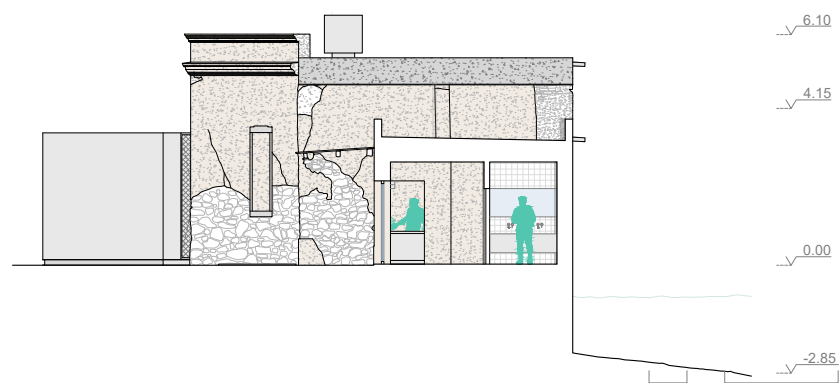



 [Des. 055] Alçado Poente. Escala 1:200

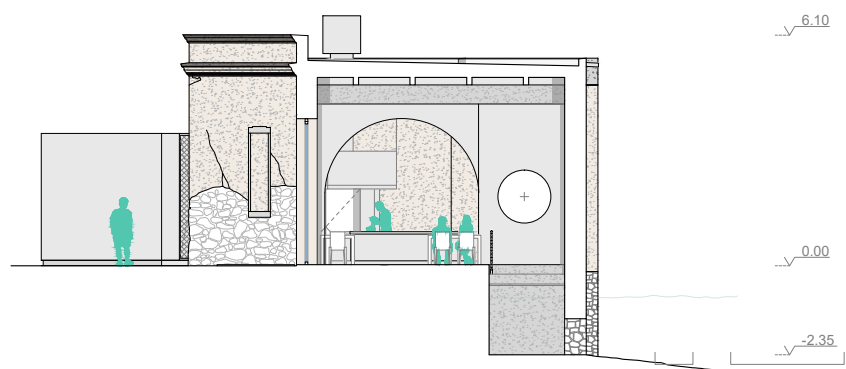
06 O PROJETO
SABORES DA MARÉ



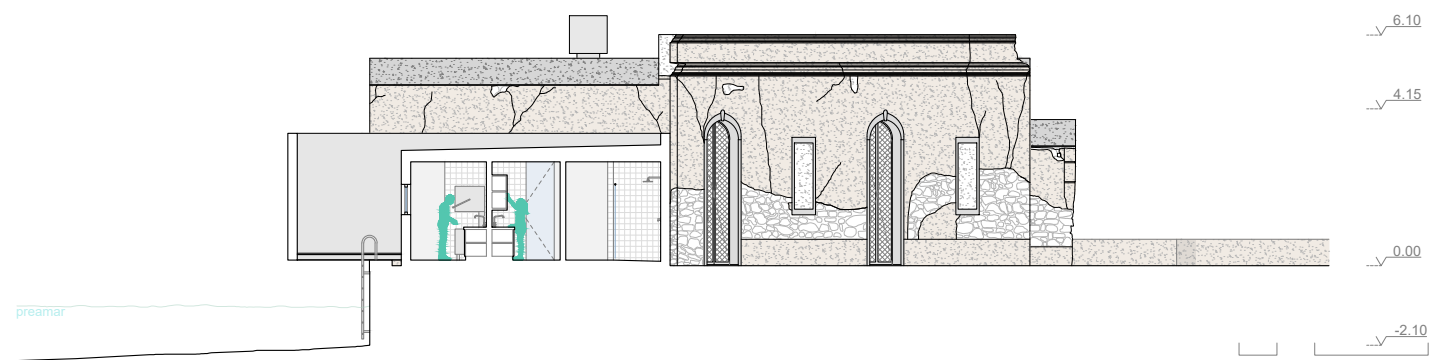
[Des. 056] Planta esquemática com marcação das linhas de corte
Escala 1:1000



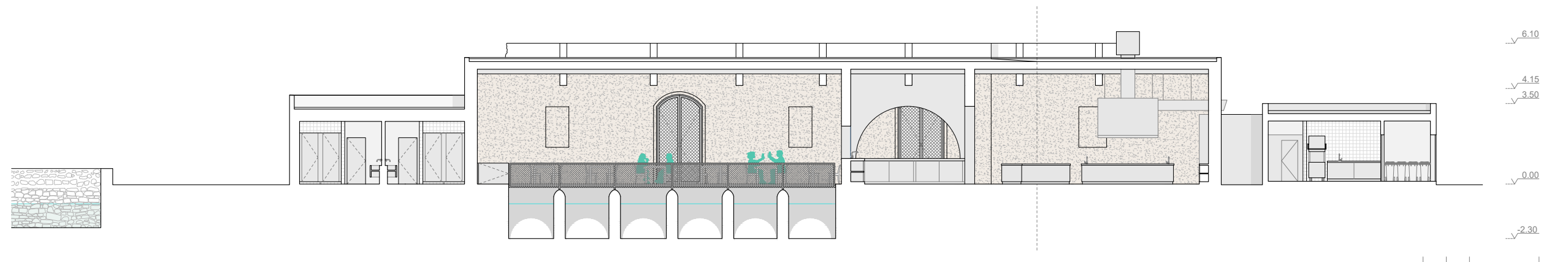
[Des. 057] Corte AA'. Escala 1:200



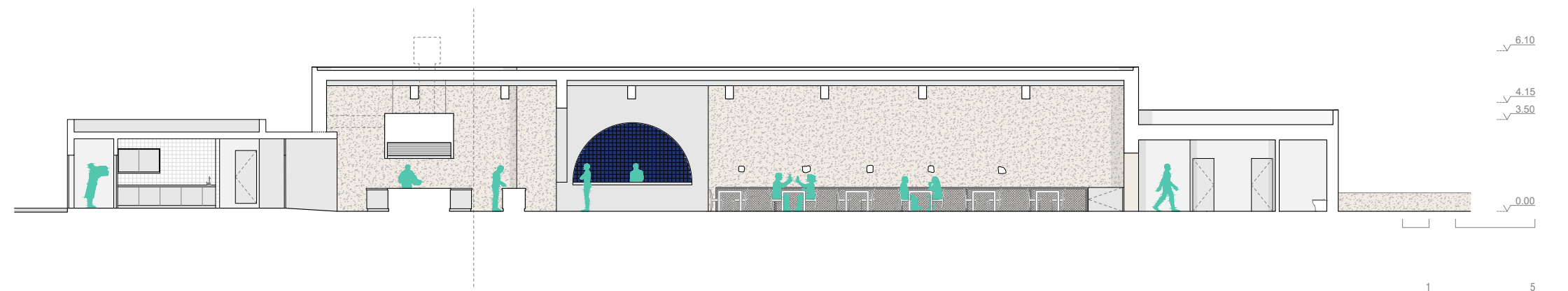
[Des. 058] Corte BB'. Escala 1:200



[Des. 059] Corte CC'. Escala 1:200

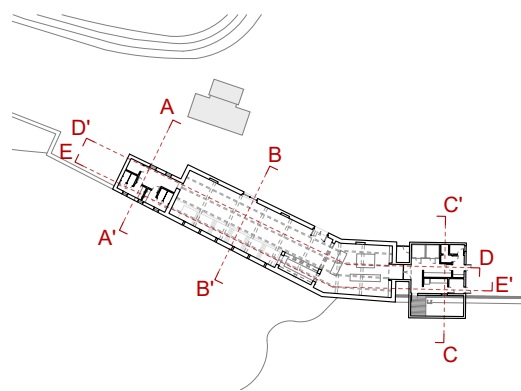


[Des. 060] Corte DD'. Escala 1:200



[Des. 061] Corte EE'. Escala 1:200

06 O PROJETO
SABORES DA MARÉ



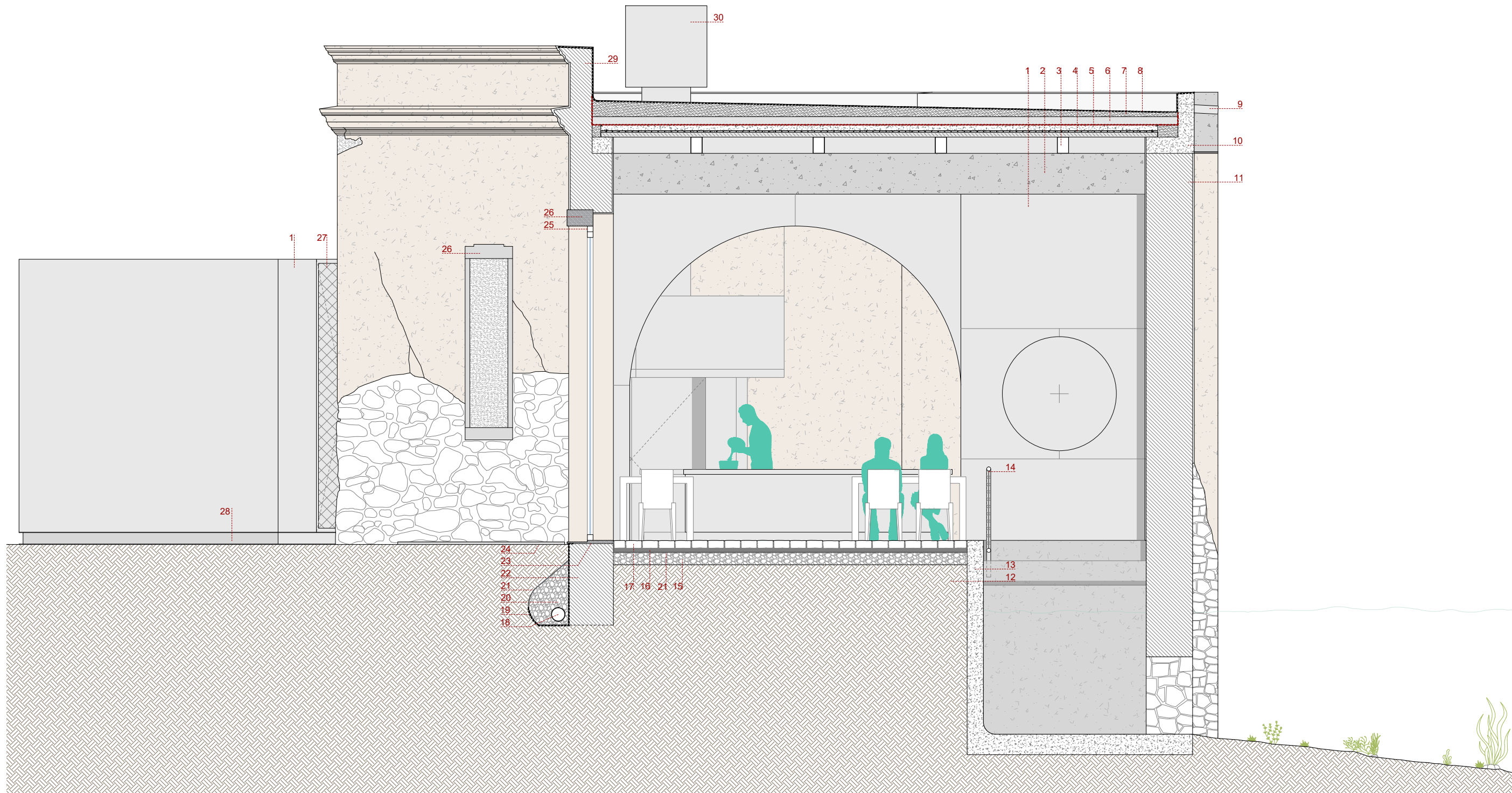
[Des. 062] Planta esquemática com marcação das linhas de corte
 Escala 1:1000

LEGENDA

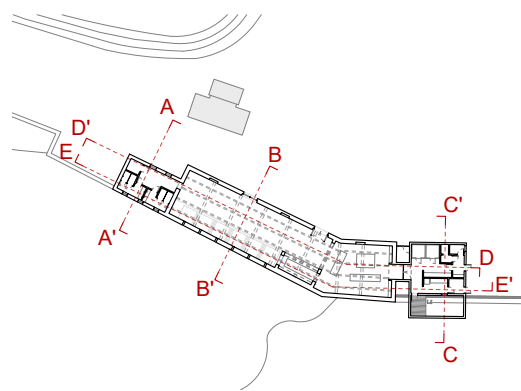
- 01 Chapa de Aço galvanizado 3mm
- 02 Viga de Betão (existente)
- 03 Perfil metálico tubular, 200x140mm
- 04 Laje colaborante
- 05 Barreira pára-vapor
- 06 Isolamento térmico (EPS 80mm)
- 07 Camada de forma (formação de pendente)
- 08 Tela líquida, cinza claro
- 09 Gárgula angular, em TPO (poliolefina termoplástica)
- 10 Cinta perimetral (e platibanda) em betão armado
- 11 Parede de alvenaria de pedra calcária (existente)
- 12 Terreno natural compacto
- 13 Betão Armado com aditivo impermeabilizante Penetron Admix
- 14 Guarda em perfil tubular redondo galvanizado (50mm), com fixação por encaixe, e rede X-TEND
- 15 Enrocamento
- 16 Areia
- 17 Calçada calcária
- 18 Dreno
- 19 Impermeabilização
- 20 Enrocamento
- 21 Manta geotêxtil
- 22 Fundação em alvenaria de pedra (existente)
- 23 Soleira em pedra calcária ataija azul, flamejada
- 24 Lajeta de betão pré-fabricada
- 25 Porta com caixilharia de alumínio e vidro duplo, duas folhas, sistema de abrir, na cor cinza mate
- 26 Cantaria de Pedra Calcária (existente)
- 27 Porta com aro em perfil cantoneira 50x50mm, e rede eletrosoldada, a cor natural, sistema de abrir
- 28 Perfil metálico U 150
- 29 Platibanda em alvenaria de tijolo (existente)
- 30 Chaminé envolvida por manga de aço galvanizado



[Des. 063] Corte Construtivo(BB') da Sala de Refeições. Escala 1:50



06 O PROJETO
SABORES DA MARÉ



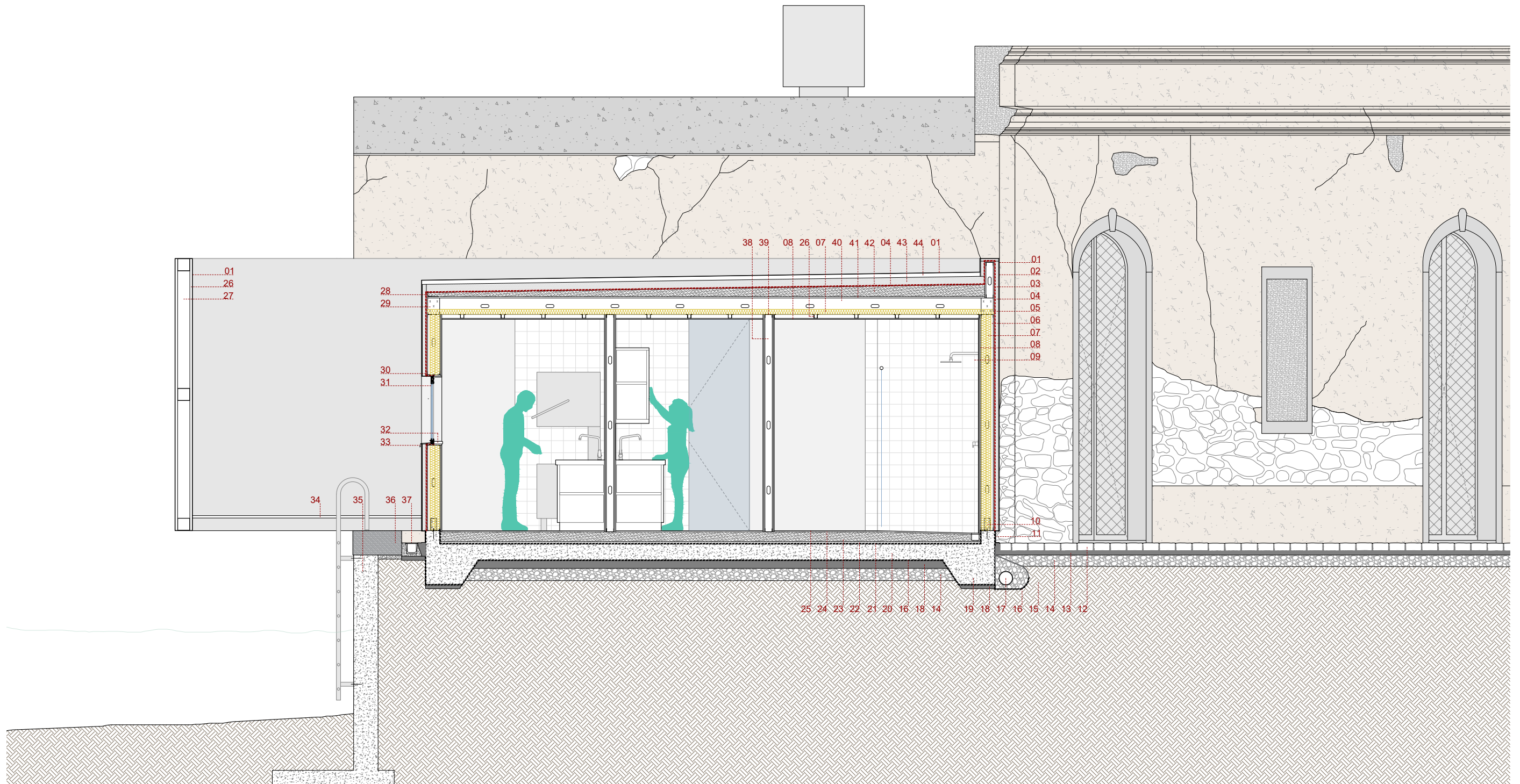
[Des. 062] Planta esquemática com marcação das linhas de corte
 Escala 1:1000

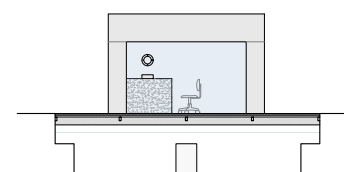
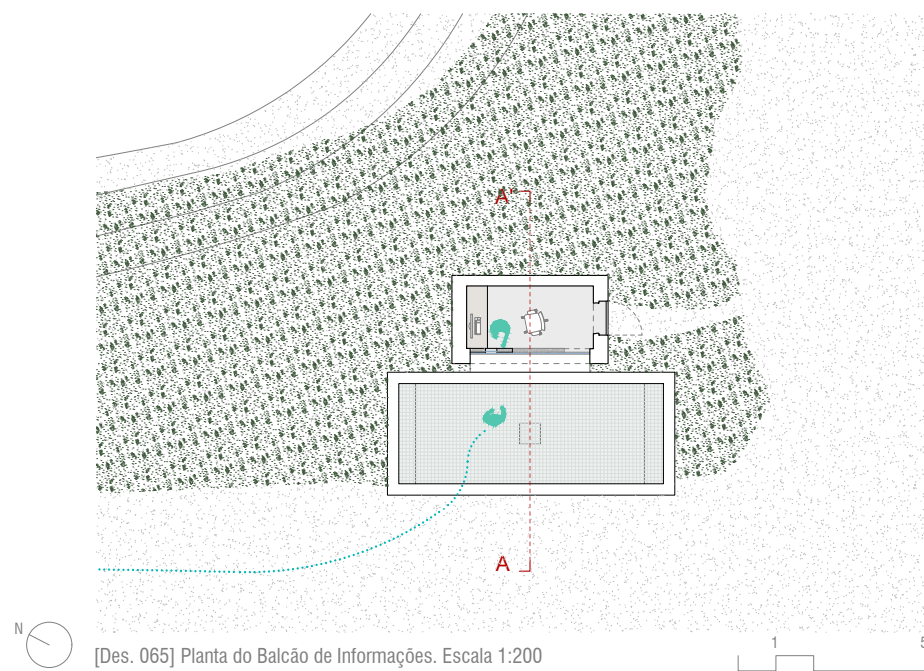
LEGENDA

- 01 Chapa de Aço galvanizado 3mm
- 02 Perfil omega 50mm
- 03 Isolamento térmico (EPS 40mm)
- 04 Barreira pára-vapor
- 05 OSB 15mm
- 06 Montante C150
- 07 Lã de rocha 60mm (x2)
- 08 Pladur 12,5mm (x2)
- 09 Azulejo cerâmico branco, com brilho, 150x150mm
- 10 Ancoragem química com barra roscada
- 11 Perfil metálico U 150
- 12 Calçada calcária (existente)
- 13 Areia
- 14 Enrocamento
- 15 Terreno natural compacto
- 16 Manta geotêxtil
- 17 Dreno
- 18 Betão de Limpeza
- 19 Sapata de Betão
- 20 Laje de betão
- 21 Impermeabilização
- 22 Isolamento térmico (EPS 30mm)
- 23 Betonilha de enchimento
- 24 Argamassa de assentamento
- 25 Azulejo cerâmico Linea Tool, Light Grey
- 26 Perfil omega 30mm
- 27 Perfil metálico tubular, quadrado, 150x150mm
- 28 Perfil cantoneira 50x50mm
- 29 Enrijecedor de alma
- 30 Perfil guia U150
- 31 Janela com caixilharia de alumínio e vidro duplo, sistema basculante, na cor cinza mate
- 32 Peitoril em pedra mármore branco
- 33 Parapeito em alumínio, na cor cinza mate
- 34 Ripado de madeira de pinho tratada, 2000x150x30mm
- 35 Muro de contenção em betão armado (existente)
- 36 Pedra calcária (existente)
- 37 Caleira de drenagem
- 38 Montante C90
- 39 Perfil guia U90
- 40 Viga de cobertura (perfil C200)
- 41 OSB 18mm
- 42 Camada de forma, armada (formação de pendente)
- 43 Isolamento térmico (EPS 80mm)
- 44 Perfil omega 150mm

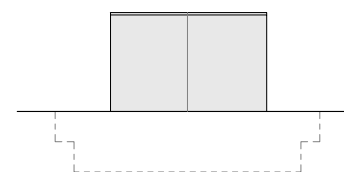


[Des. 064] Corte Construtivo (CC') do volume de serviço do Sabores da Maré. Escala 1:50

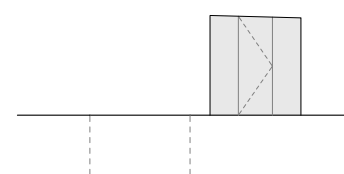




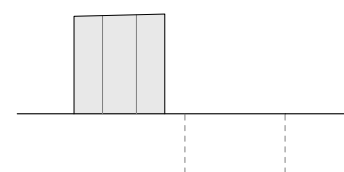
[Des. 066] Alçado principal
Balcão de Informações



[Des. 067] Alçado posterior
Balcão de Informações



[Des.068] Alçado Sul
Balcão de Informações



[Des.069] Alçado Norte
Balcão de Informações

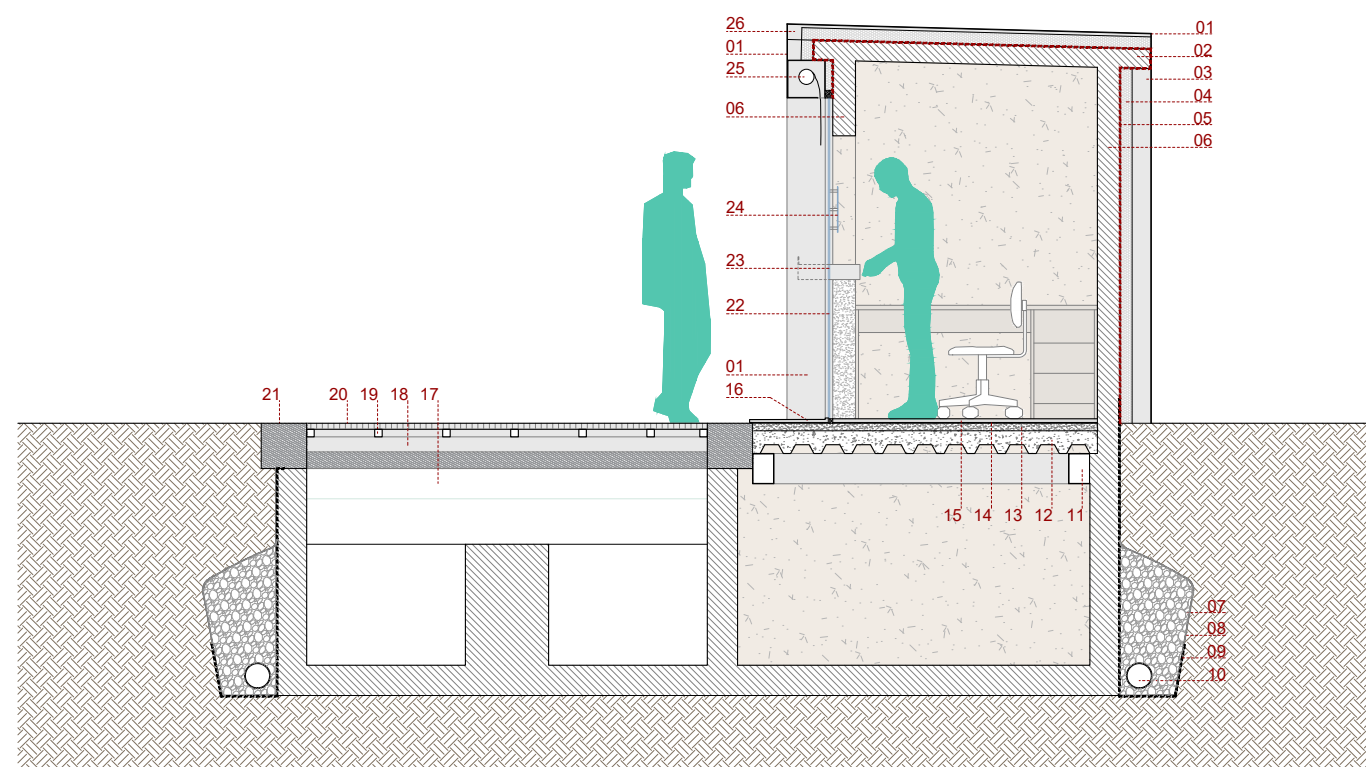


Os desenhos da página correspondem à escala 1:200

A intervenção consiste em envolver a ruína numa pele de aço galvanizado, conferindo-lhe a mesma linguagem dos volumes exteriores propostos e melhorando a sua condição térmica para funcionar como Balcão de Informações.

Mantém-se o espaço interior, e utiliza-se a abertura existente para comunicação entre visitante e guia, instalando-se apenas uma placa de policarbonato compacto, com um óculo e uma gaveta. Cria-se também uma entrada no edifício que serve unicamente o guia turístico.

O grande fosso, na frente da ruína, é coberto por um deck de painéis quadriculados de barras de aço galvanizado, e o fundo impermeabilizado e cheio de água, caminhando-se sobre este deck para aceder ao balcão de informações.



LEGENDA

- 01 Chapa de Aço galvanizado 3mm
- 02 Laje de Betão (existente)
- 03 Perfil omega 200mm
- 04 Isolamento térmico (EPS 80mm)
- 05 Parede de alvenaria de tijolo maciço (existente)
- 06 Barreira pára-vapor
- 07 Manta geotêxtil
- 08 Enrocamento
- 09 Impermeabilização
- 10 Dreno
- 11 Perfil metálico tubular, 200x140mm
- 12 Laje colaborante
- 13 Camada de forma
- 14 Argamassa de assentamento
- 15 Pedra calcária ataija azul
- 16 Soleiroa de pedra calcária ataija azul
- 17 Fosso existente com impermeabilização Sika Top Seal 107
- 18 Perfil metálico tubular, 100x50mm
- 19 Perfil metálico tubular, 50x50mm
- 20 Painel quadriculado (de barras) de aço galvanizado
- 21 Bordadura de Pedra Calcária (existente)
- 22 Placa de policarbonato (cristal) compacto de 10mm
- 23 Gaveta de aço galvanizado
- 24 Óculo de policarbonato (cristal) compacto de 5mm
- 25 Grade metálica
- 26 Perfil omega 120mm



[Des. 070] Corte Construtivo (AA') do Balção de Informações. Escala 1:50

Os Banhos Salinos propõem um percurso balnear interior, que conecta as quatro naves do armazém, e termina na salina.

Para criar os diferentes ambientes, são propostos volumes que habitam e iluminam as naves. Estes volumes podem ter duas expressões: definir espaços fechados, estendendo-se e adotando a forma que melhor responde ao programa que recebe, ou funcionar como "chaminés de luz" para iluminar elementos ao longo do percurso. Em ambos os casos pretende-se continuar a experiência da ruína de caminhar num espaço aparentemente vazio e escuro (interior do armazém), com apontamentos de luz que nos conduzem em direção ao Cais ou ao fundo das naves.

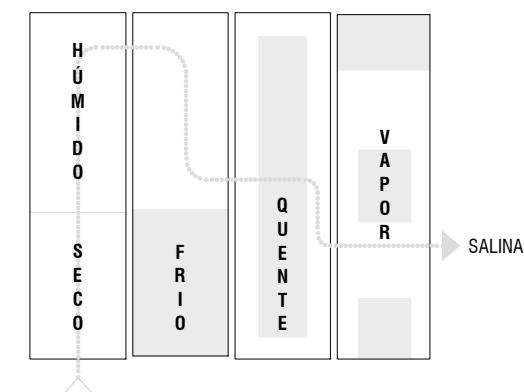
Na primeira nave encontra-se a entrada principal, assinalada por uma volumetria em aço galvanizado, saliente em direção ao Cais Neves Pires. No interior um grande espaço de receção, acolhe o visitante. Este espaço tem um balcão de atendimento e loja na zona central, e é iluminado por um volume suspenso. Contornando o balcão em direção ao interior, um outro volume interrompe a continuidade da nave, e assinala o início da zona húmida, levando os utilizadores aos balneários. Este volume integra ainda as áreas de apoio ao staff (vestiários, I.S. e arrumos), próximas à receção. No final da primeira nave existe ainda uma sala de repouso que se relaciona com a paisagem da salina, e dá acesso à segunda nave, onde se inicia o percurso balnear.

Na segunda nave preserva-se a condição de vazio da ruína, a água e a luz são introduzidos nos seus extremos, e mantêm-se uma zona seca intermédia, e sem obstáculos, que valoriza o percurso em profundidade, em direção aos duches ou à piscina de água doce. A piscina ocupa cerca de metade da nave, e tem uma plataforma seca, iluminada por um volume suspenso, que se enquadra com o grande vão para a Ria Formosa.

A terceira nave é introduzida por um pedilúvio que separa o tanque tépido salino e os tanques quentes salinos. Nesta nave o programa concentra-se na faixa central, sendo o pedilúvio o único momento que interrompe o percurso pelo contorno dos tanques. O pedilúvio assinala também a diferença de ambientes dos tanques. O tanque tépido é aberto à nave, mas a sua bordadura eleva-se para definir um banco que envolve a lamina de água e valoriza a promenade até à escadaria de acesso, no extremo da nave. Os tanques quentes, são interiores e resguardados por volumes de aço galvanizado. São definidas duas entradas zenitais, uma que ilumina a escadaria do tanque salino tépido, e outra que ilumina o acesso ao tanque de flutuação e a parede interna do tanque salino quente.

Na quarta nave encontram-se os ambientes de vapores, que se dividem em três volumes, dois aos extremos da nave e um central. O volume central tem a forma de uma serra de sal. Uma "chaminé de luz" ilumina este corpo, introduzindo luz indireta na sala principal do Banho Turco, destacando também as arestas e superfícies porosas exteriores. O interior do Banho Turco, é caracterizado por uma sala abobada com uma fonte central, e duas salas laterais com bancos de mármore corridos. Ao fundo da nave, encontra-se um volume de aço galvanizado que integra as Salas de Haloterapia e de Massagens. Ambas recebem luz de uma entrada zenital, sobre a parede curva que serve o espelho de água da sala de massagens e o movimento circular da sala de Haloterapia. O corpo avançado das salas de massagens define duas áreas de espera exteriores que acedem à sala de Haloterapia. À entrada da nave encontra-se a Sauna, um volume que se afasta das paredes laterais para definir duas áreas de vestíbulo que a servem, com duches e espaço para repouso periódico exterior. O interior da Sauna manifesta-se como um anfiteatro para a Ria, e tem uma área superior, que é iluminada por uma entrada zenital e se relaciona com o interior do armazém através das frestas entre o ripado de madeira. No volume da Sauna foram também integradas Instalações Sanitárias, que servem o espaço lounge e banhos exteriores na salina.

No exterior é proposto um corpo técnico, paralelo ao armazém, que ocupa quase toda a extensão do alçado posterior. Este corpo obedece a dois gestos que definem a sua implantação, por um lado recua para respeitar a relação visual entre a sala de repouso e a salina, por outro, prolonga-se para nascente para definir um bar de apoio que serve o espaço lounge da salina.

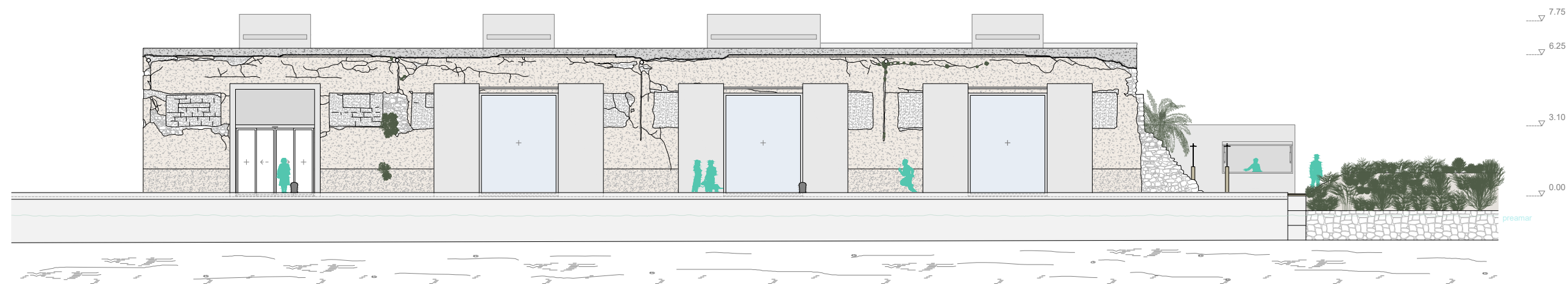


[Des. 071] Esquema de ambientes propostos

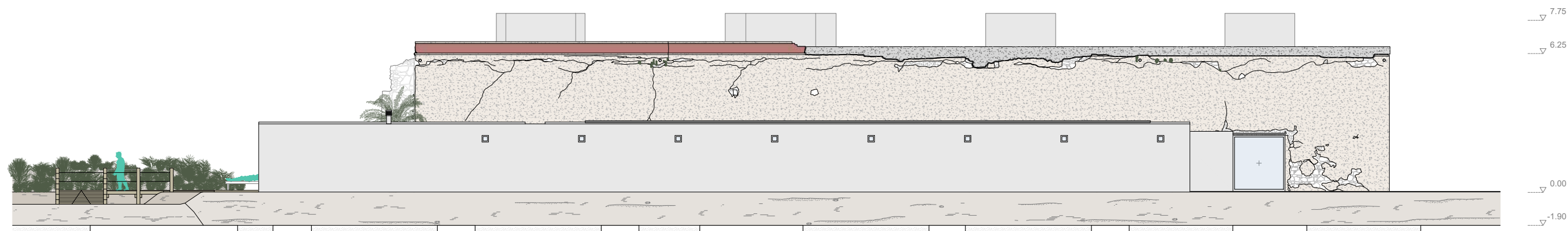
LEGENDA

	0.1	Receção/Loja	157.75 m ²
	0.2	Balneário do staff	12.40 m ²
	0.3	Corredor	10.85 m ²
1ª Nave	0.4	Arrumos	6.40 m ²
	0.5	I.S. do staff	6.35 m ²
	0.6	Balneário feminino	51.00 m ²
	0.7	Balneário masculino	50.15 m ²
	0.8	Sala de repouso	55.55 m ²
2ª Nave	0.9	Duches	19.50 m ²
	0.10	Piscina (água doce 25°C)	159.85 m ²
3ª Nave	0.11	Tanque salino tépido (25°C)	48.20 m ²
	0.12	Pedilúvio (30°C)	22.50 m ²
	0.13	Tanque salino quente (30°C)	19.70 m ²
	0.14	Tanque de flutuação (35°C)	42.55 m ²
4ª Nave	0.15	Sala de Haloterapia	45.25 m ²
	0.16	Sala de massagens	30.20 m ²
	0.17	Duches	8.40 m ²
	0.18	Banho Turco	32.50 m ²
	0.19	Tanque de imersão (água doce 25°C)	17.30 m ²
	0.20	Instalações Sanitárias	6.90 m ²
	0.21	Duches/ Hall de Sauna	24.35 m ²
	0.22	Sauna	43.35 m ²
Exterior	0.23	Duches	7.05 m ²
	0.24	Espaço lounge da salina	91.50 m ²
	0.25	Reservatório da Salina para banhos	2894.00 m ²
Corpo Técnico	0.26	Quadro elétrico	5.45 m ²
	0.27	Sala de depuração	34.20 m ²
	0.28	Caldeira	12.80 m ²
	0.29	Sala de Climatização	13.76 m ²
	0.30	Gerador de emergência	8.00 m ²
	0.31	Sala de depósitos (gasóleo)	5.44 m ²
	0.32	Arrumos de mobiliário exterior	9.60 m ²
	0.33	Lixo	3.80 m ²
Bar	0.34	Hall	6.35 m ²
	0.35	Instalação Sanitária	2.55 m ²
	0.36	Cozinha	11.20 m ²
	0.37	Despensa	3.40 m ²
	0.38	Bar	9.60 m ²

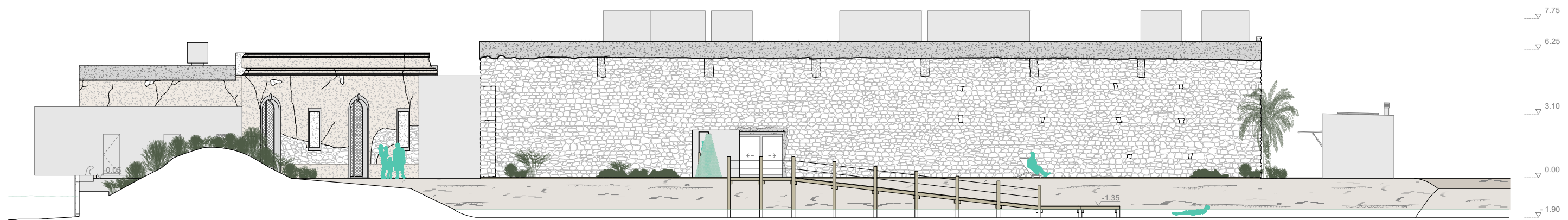




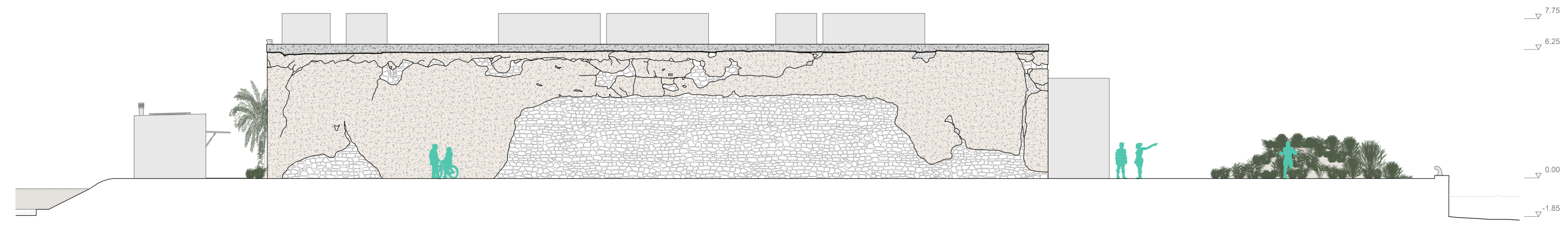
[Des. 073] Alçado Sul. Escala 1:200



[Des. 074] Alçado Norte. Escala 1:200

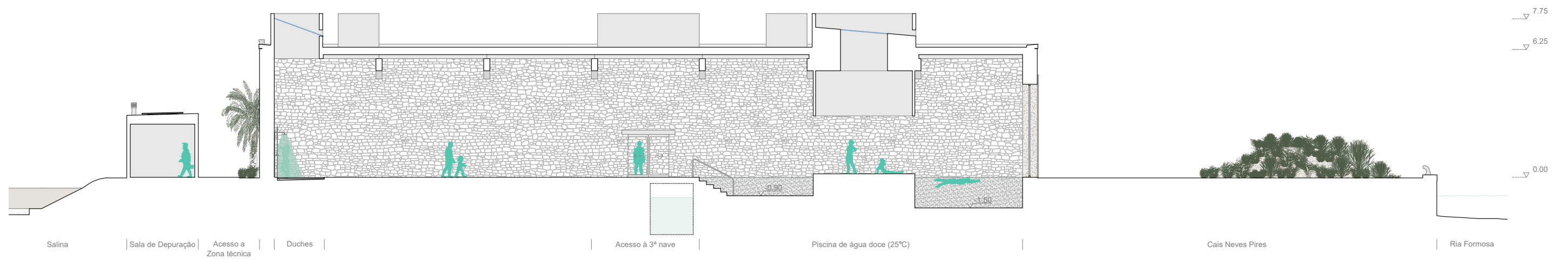
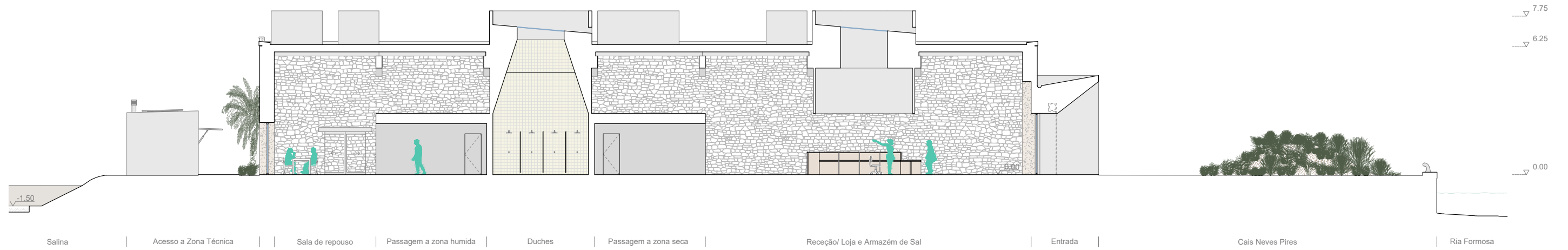


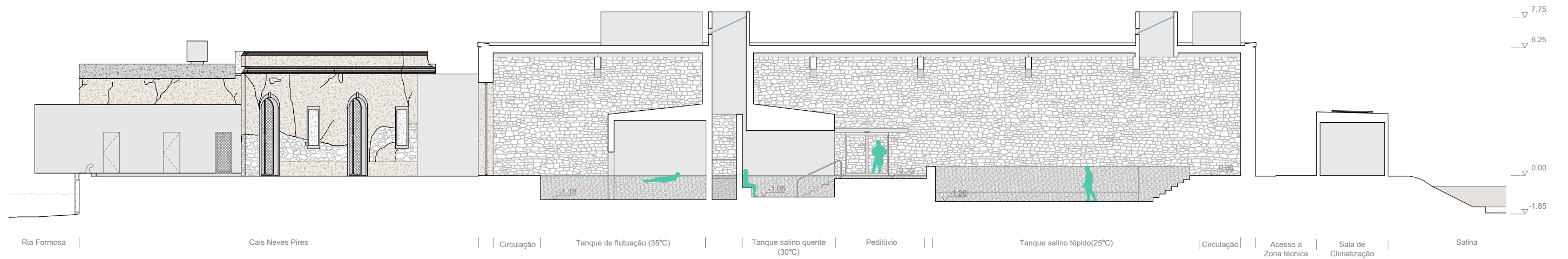
[Des. 075] Alçado Nascente. Escala 1:200



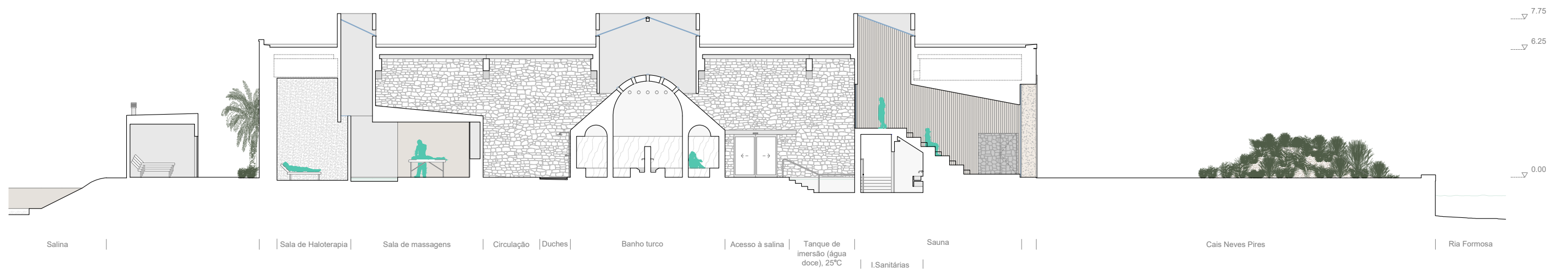
[Des. 076] Alçado Poente. Escala 1:200

06 O PROJETO
BANHOS SALINOS

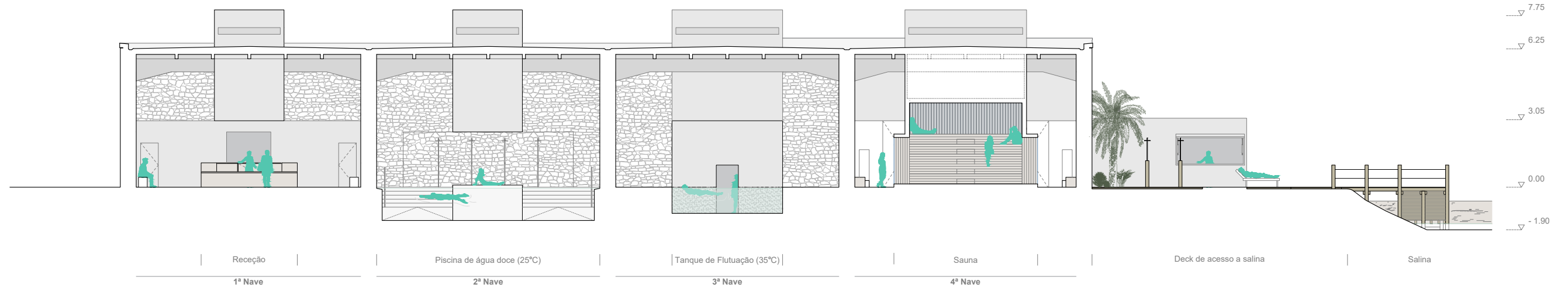




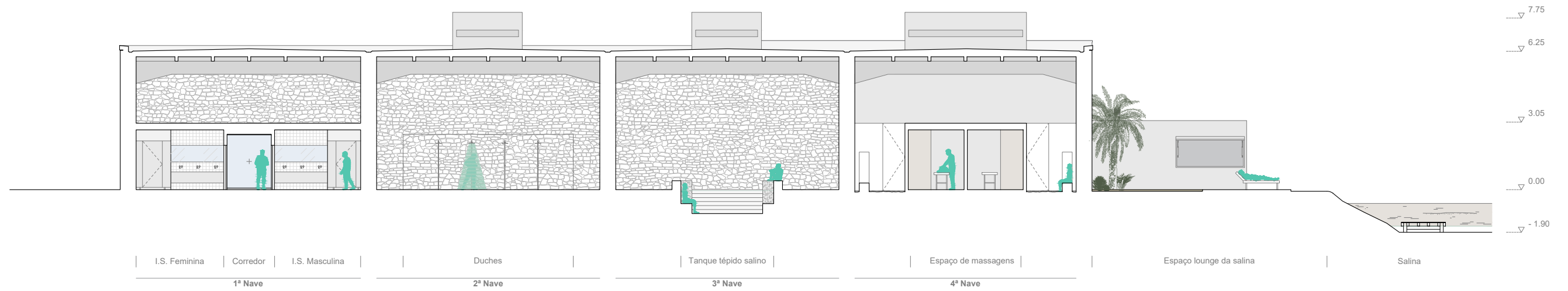
1 5
[Des. 079] Corte CC'. Escala 1:200



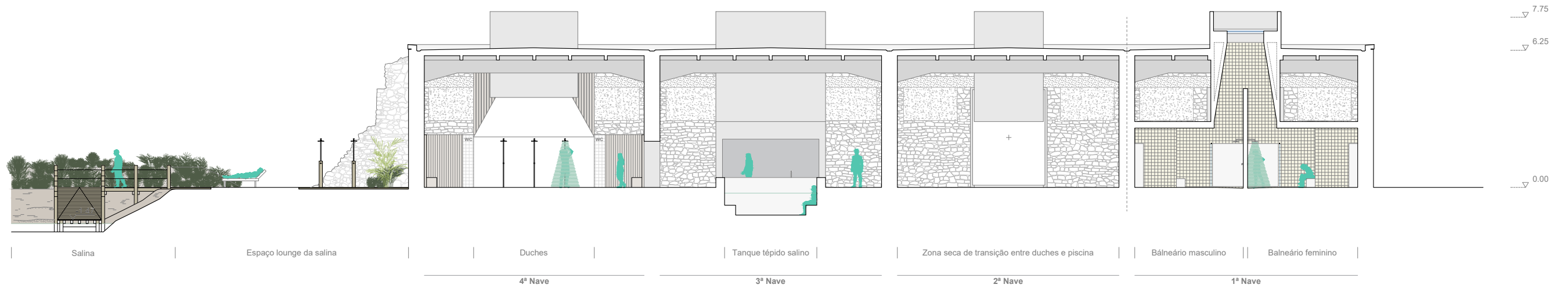
1 5
[Des. 080] Corte DD'. Escala 1:200



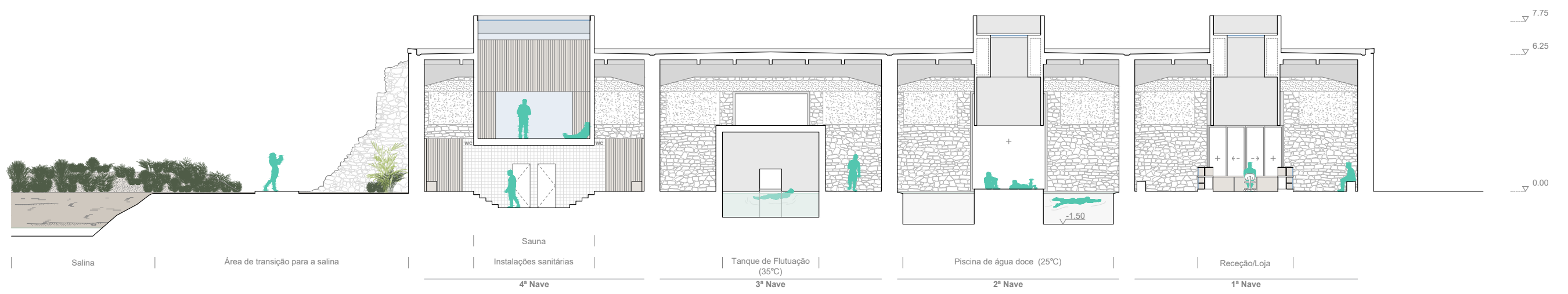
1 5
 [Des. 081] Corte EE. Escala 1:200



1 5
 [Des. 082] Corte FF. Escala 1:200



1 5
[Des. 083] Corte GG. Escala 1:200



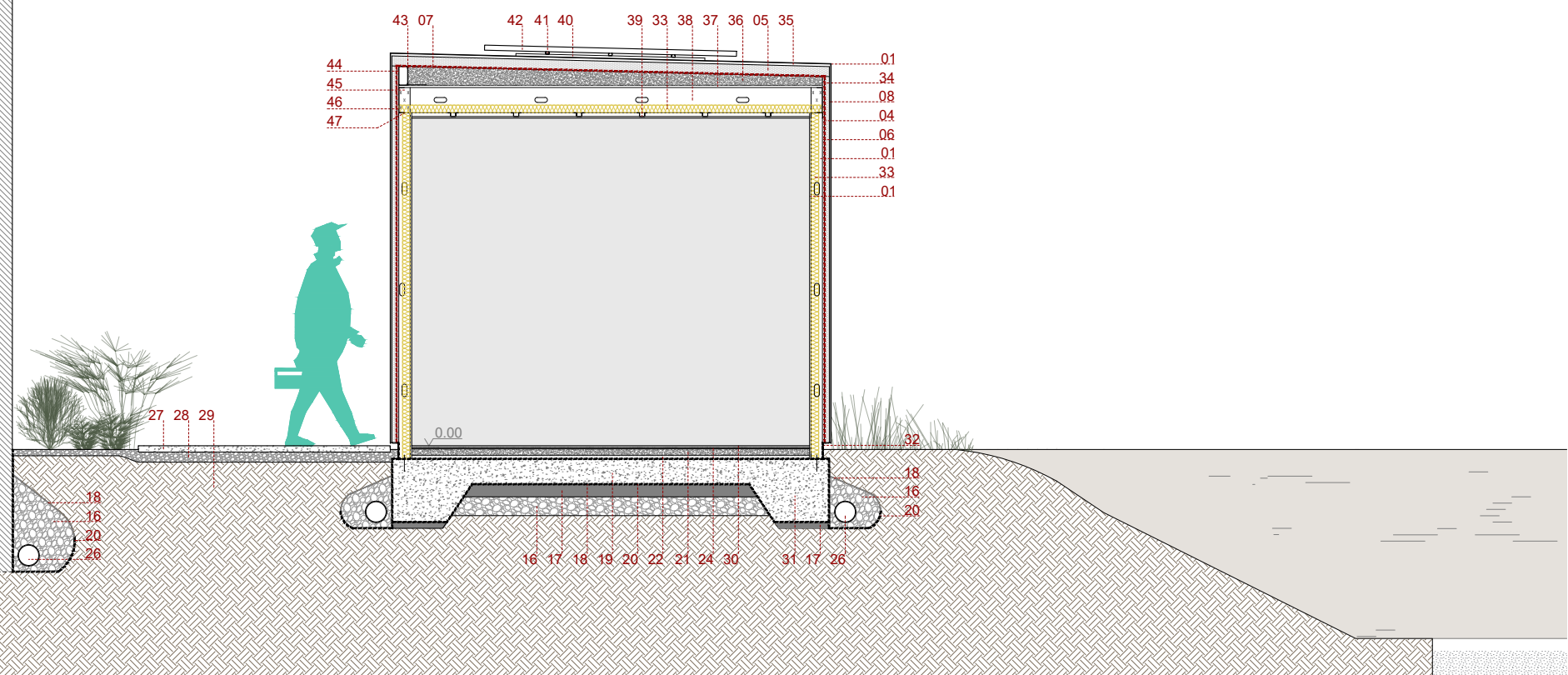
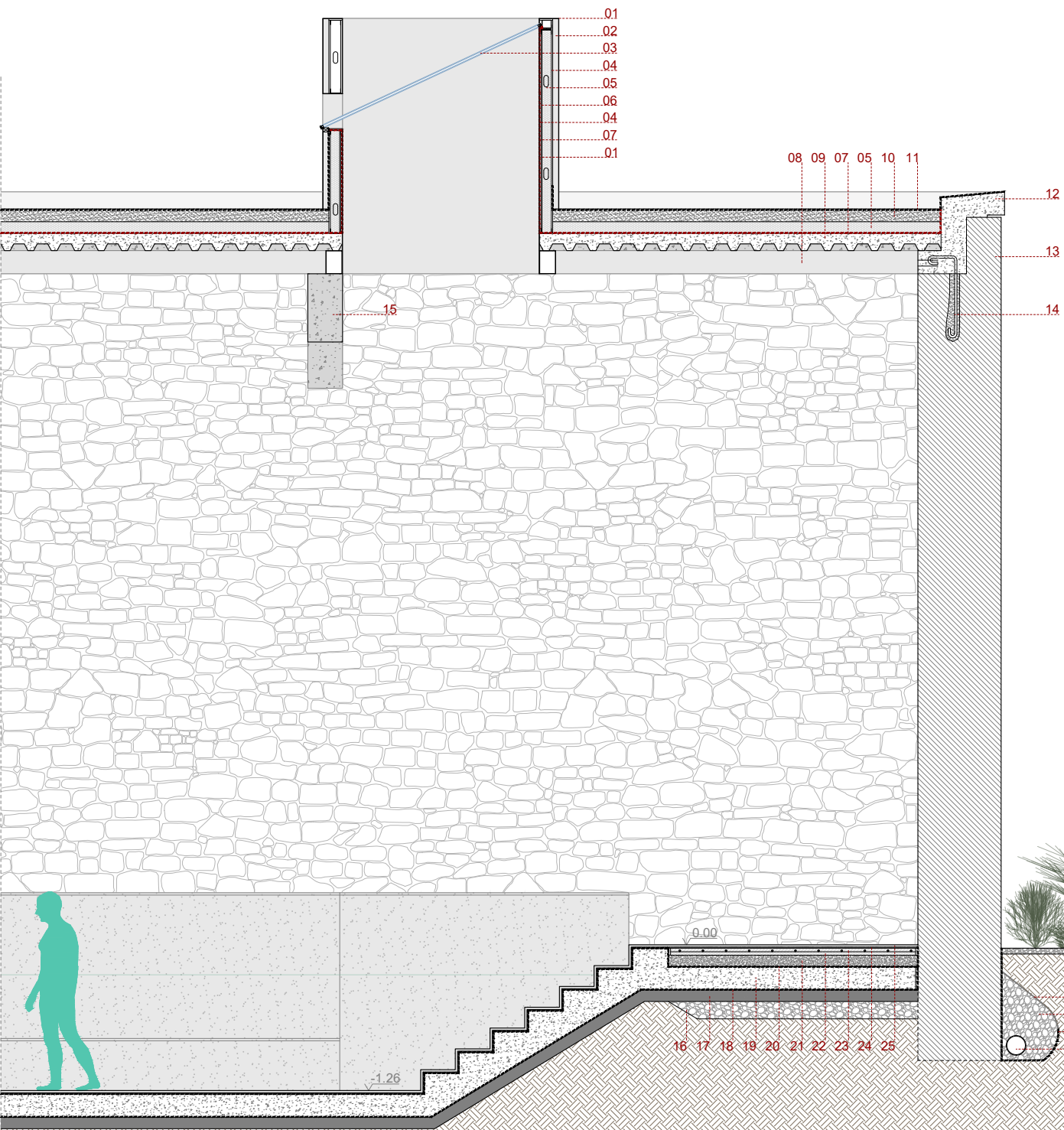
1 5
[Des. 084] Corte HH. Escala 1:200

LEGENDA

01	Chapa de Aço galvanizado 3mm
02	Perfil omega 50mm
03	Claraboia
04	Pladur 12,5mm
05	Isolamento térmico (EPS 80mm)
06	Montante C90
07	Barreira pára-vapor
08	Perfil metálico tubular, 200x140mm
09	Laje colaborante
10	Camada de forma (formação de pendente)
11	Tela líquida, cinza claro
12	Cinta perimetral (e platibanda) em betão armado
13	Parede de alvenaria de pedra calcária (existente)
14	Gancho de ancoragem
15	Viga de Betão (existente)
16	Enrocamento
17	Betão de limpeza
18	Manta geotêxtil
19	Laje em betão armado
20	Impermeabilização
21	Betonilha de enchimento
22	Isolamento térmico (EPS 30mm)
23	Aquecimento radiante
24	Argamassa de assentamento
25	Pedra calcária atajia azul
26	Dreno
27	Lajeta de betão pré-fabricada
28	Gravilha fina
29	Terreno natural compacto
30	Pavimento cerâmico, na cor cinzento
31	Sapada de betão armado
32	Perfil metálico U 120
33	Lã de rocha 60mm
34	EPS 30mm
35	Perfil omega 50mm
36	Formação de pendente (armada)
37	Painel OSB 18mm
38	Viga de cobertura (Perfil C200)
39	Perfil omega 30mm
40	Perfil para telha trapezoidal 30m
41	Suporte do módulo 45mm
42	Módulo solar (2000x100x40mm)
43	Perfil cantoneira (forma lateral)
44	Perfil C150
45	Enrijecedor de alma
46	Perfil Guia 200mm
47	Perfil Guia 90mm



[Des. 085] Corte Construtivo do Tanque tépido salino(25°C)
e Corpo técnico exterior. Escala 1:50

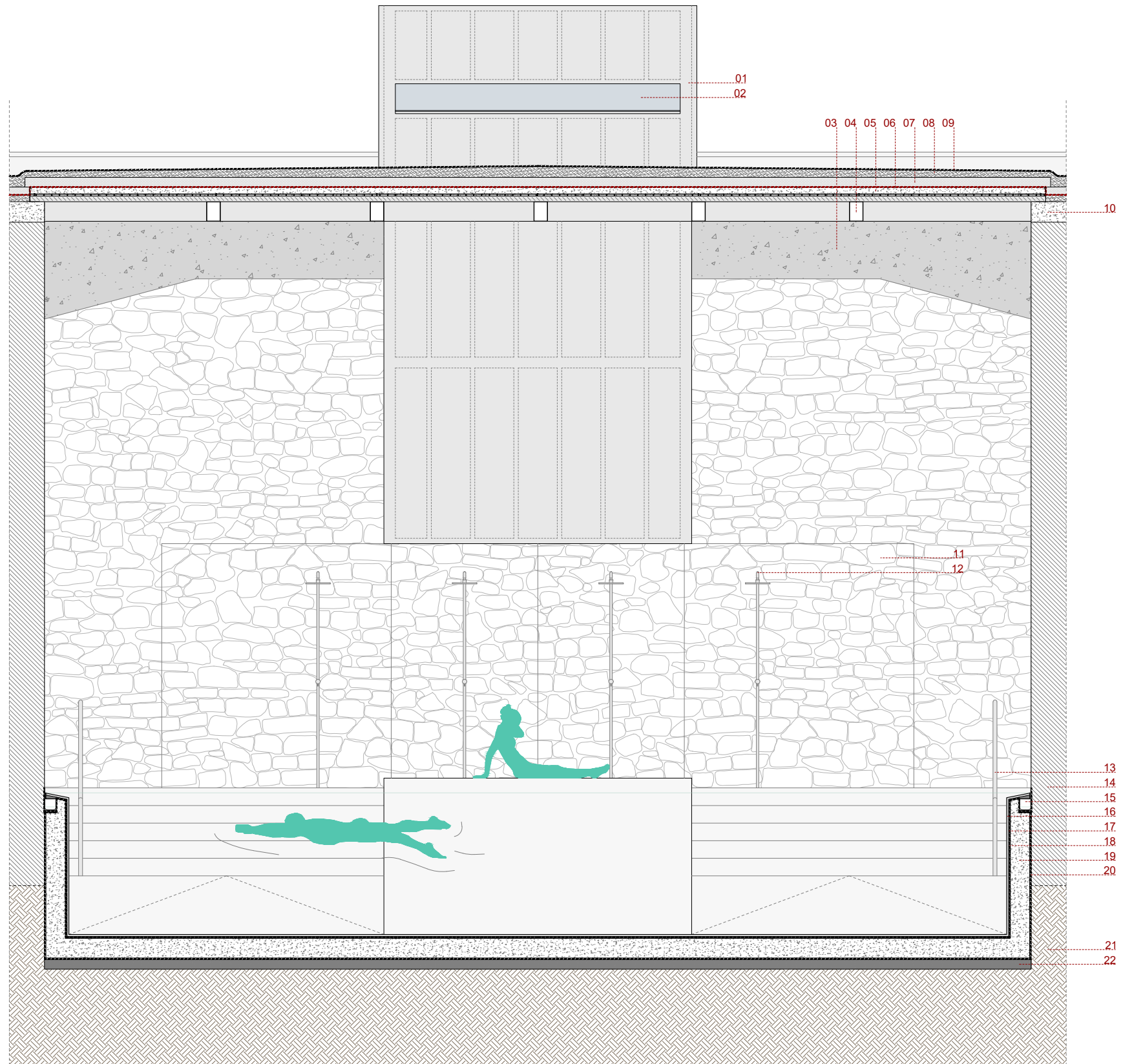


LEGENDA

01	Chapa de Aço galvanizado 3mm
02	Claraboia no interior do volume
03	Viga de Betão (existente)
04	Perfil metálico tubular, quadrado, 200x150mm
05	Laje colaborante
06	Barreira pára-vapor
07	Isolamento térmico (EPS 80mm)
08	Camada de forma (formação de pendente)
09	Tela líquida, cinza claro
10	Cinta perimetral em betão armado
11	Vidro
12	Chuveiro com tubagem de aço inox
13	Guarda em aço inox, de perfil tubular redondo
14	Parede de alvenaria de pedra calcária (existente)
15	Caleira de aço inox
16	Pedra calcária ataija azul
17	Argamassa de regularização
18	Impermeabilização
19	Betão armado
20	Membrana drenante (PEAD)
21	Terreno natural compacto
22	Betão de limpeza



[Des. 086] Corte Construtivo da Piscina (de água doce
25°C), Escala 1:50





[fig. 459] Entrada na Salina a partir do Largo de São Francisco



[fig. 460] Sabores da Maré



[fig. 461] Acesso através da salina, pelo caminho para a Horta da Areia



[fig. 462] Relação entre o Armazém, o Volume Técnico e a Salina



[fig. 463] Cais Neves Pires



[fig. 464] Acesso à nave para banhos, espaço Lounge e Bar de apoio



[fig. 465] Interior da 1ª Nave, recepção e volume dos banheiros e arrumos



[fig. 466] Duches do balneário feminino



[fig. 467] Piscina de água doce, interior da 2ª Nave



[fig. 468] Piscina de água doce, interior da 2ª Nave



[fig. 469] 4ª Nave. Tanque de imersão e volume da Sauna



[fig. 470] 4ª Nave. Duches, Banho Turco e Sauna



[fig. 471] 4ª Nave. Banho Turco

CONSIDERAÇÕES FINAIS SOBRE O TOMO II

A presente investigação sobre as ruínas teve como base o enunciado da Unidade Curricular Projeto Avançado II no ano letivo 2016/2017, com o tema “Banhos Salinos”, que incidiu nas ruínas da Salina de S. Francisco.

Para desenvolver a proposta de intervenção estudaram-se as diferentes visões da ruína, e os princípios e conceitos inerentes ao seu valor. Esta investigação teórica suportada por uma vasta iconografia, demonstrou que a ruína influenciou profundamente a arquitetura ocidental. Foi um tema comum entre os arquitetos, pintores e aristocratas, do século XVII e foi progressivamente inserida na sociedade através de publicações, souvenirs, obras de arte, memórias, desenhos e cadernos de viagem. No século XVIII, o interesse pela antiguidade clássica, traduziu-se numa maior afluência de pensionistas e aristocratas a Itália, e em particular a Roma. Enquanto modelo, a ruína influenciou o Classicismo, o Maneirismo, o Barroco, o Palladianismo e o Neoclássico. A descoberta das cidades Pompeia e Herculano também promoveu o interesse arqueológico das ruínas, e abrem-se horizontes ao Egípto e à Grécia. No final do século XVIII, havia duas visões contraditórias da ruína: o neoclassicismo que defendia a ordem e a clareza das formas das ruínas; e o romantismo que valorizava a emoção, o sublime e a genuinidade da ruína. O pitoresco acolheu a desordem, assimetria e imperfeição das ruínas, e valorizava a ação da Natureza. Estes ideais foram transpostos para o paisagismo inglês, apoiados pela pintura e poesia.

Associado ao valor histórico dos edifícios, durante o século XIX e XX, surgiram numerosas teorias do restauro, que influenciaram a interpretação da ruína, e as metodologias de intervenção e conservação, comprometendo a identidade da ruína com os termos património e monumento. O séc. XIX foi sobretudo marcado, pelos ideais antagónicos de John Ruskin (anti restauro) e Viollet-Le-Duc (restauro estilístico). As seguintes teorias do restauro, vão ser suportadas pelo avanço científico e metodológico, e pelas novas técnicas e materiais de construção, surgindo o restauro científico de Camilo Boito para afirmar a autenticidade histórica; que Gustavo Giovannoni amplia à escala urbana. Após a Segunda Guerra Mundial, vai ser ressalvado o valor artístico da obra, surgindo o restauro crítico por Robert Pane e Cesari Brandi, que propunha uma análise crítica à ruína para considerar a sua unidade potencial. A ruína urbana tornou-se o tema central, sobretudo devido à ameaça dos ideais modernistas aos centros históricos, à rápida reconstrução das cidades bombardeadas, e ao elevado número de monumentos afetados.

As ruínas das cidades industriais e modernas também romperam com a visão romântica. Nestes casos, a ruína foi entendida como uma consequência dos ciclos de produção (arquitetónico e económico), e dos processos de desenvolvimento da cidade.

Na segunda metade do século XX, a experiência de viver simultaneamente as duas realidades, uma em construção e uma ruína, vai levar os artistas a explorarem o estímulo estético, rápido e efémero das ruínas, através da fotografia e de instalações efémeras.

A ruína urbana como símbolo de segregação social, económica e funcional, também fez emergir o gosto pela ruína - o *urbex* e a *ruinofilia*.

No entanto, independentemente do seu valor estético e memorial, continuou a ser um exercício experimental, excecional e transitório no contexto urbano, sobretudo possível devido ao enquadramento marginal - frentes ribeirinhas, zonas industriais ou ruínas isoladas da periferia.

Com base no estudo da Villa Adriana, percebeu-se que as ruínas tiveram um importante papel na apresentação da arquitetura clássica aos arquitetos do Renascimento e dos séculos seguintes. São testemunho disso, os diversos desenhos do Canopo reunidos e analisados neste trabalho. Esses desenhos demonstram que a representação de ruínas começou por servir os modelos teóricos já conhecidos, passando depois a considerar a composição da vista, a cenografia e a perspetiva, levando à manipulação dos fragmentos. A relevância do enquadramento das ruínas promoveu o interesse na pintura da paisagem e exaltou o papel da Natureza no processo de transformação da arquitetura. Ao mesmo tempo que se desenvolve a visão romântica da ruína na pintura, os pensionistas vão procurar o rigor académico, científico e arqueológico.

Em Le Corbusier a influência da ruína é mais evidente uma vez que recorre aos desenhos executados na visita à Villa Adriana, para ilustrar os princípios teóricos do capítulo *Leçon de Rome de Vers Un Architecture*, e servir de referência aos projetos da Basílica de Sainte-Baume e da Capela Ronchamp. Embora o projeto da Basílica não avance, é no desenvolvimento desta proposta que recorre aos desenhos do Canopo. Executou um desenho síntese com base nos desenhos do Canopo, para mostrar a Edouard Trouin, que a ideia da luz natural que atravessa a rocha para iluminar um espaço sagrado já existia no período romano. No caso do Capela de Ronchamp, Le Corbusier vai basear-se na cabeceira do Serapeu para desenhar as três capelas laterais. As capelas assumem uma parede concava, que recebe luz indireta filtrada pelos lanternins das torres.

Através da investigação sobre as visões da ruína e da análise dos desenhos do Canopo, percebeu-se que a ruína não informa completamente o arquiteto sobre o passado. Suscita um exercício de descodificação e reinterpretação, que acontece sobretudo através da observação e desenho, e que permite que a ruína encerre múltiplos significados, fruto das experiências individuais, e da base teórica do observador.

A ruína apela à compreensão da volumetria, da espacialidade, dos sistemas construtivos, da luz natural, da materialidade, e da relação da arquitetura com a Natureza. Também nos sensibiliza para o facto da arquitetura não se reduzir ao estado completo da obra, algo que Joseph Gandy já demonstrava ao desenhar os projetos de John Soane tanto em ruína, como em fase de construção (estaleiro), antevendo as ruínas do futuro, e o valor estético e espacial da obra incompleta e em transformação.

O desenvolvimento do projeto implicou o estudo do território, contextualizando-se as ruínas na salina, na Ria Formosa e na cidade de Faro. No âmbito do enquadramento na Ria Formosa, efetuou-se um levantamento fotográfico das salinas entre Faro e Castro Marim, e percebeu-se que as salinas continuam a ter uma presença expressiva neste território, e

uma forte relação com os aglomerados urbanos, e com os sistemas de mobilidade que servem a Ria Formosa e as frentes ribeirinhas. Através do Inquérito à Indústria do Sal (1959), constatou-se que na década de 1960 existiam 136 marinhas ativas no Algarve, das quais, 120 localizavam-se entre Faro e Castro Marim. Nas proximidades de Faro estavam 15 salinas tradicionais, que segundo se pode constatar nas visitas de campo estão atualmente desativadas, limitando-se a produção de sal em Faro às salinas industriais do Ludo.

Na investigação sobre a salicultura neste território foi possível concluir que na última década o interesse nas salinas tradicionais tem crescido na região, apostando-se na produção de sal e Flor de Sal para os mercados gourmet. O município de Castro Marim também desenvolveu um importante trabalho na dinamização da salicultura enquanto atividade tradicional, e de valor cultural e turístico. Neste salgado há dois banhos salinos (naturais): um em Castro Marim; e outro entre Faro e Olhão (Salina do Grelha- Mar Morto).

Sobre a Salina de S. Francisco, o estudo da evolução urbana de Faro, permitiu constatar que a salina e os edifícios são posteriores à construção da linha de caminho-de-ferro, mas anteriores a construção da Zona Industrial do Bom João. Considerando a importância do comércio por via marítima e a proximidade à linha de caminho-de-ferro, a indústria vai privilegiar a ocupação da frente ribeirinha. Foi a relevância do comércio marítimo que levou à construção do Cais Neves Pires, que por sua vez influenciou a construção e implantação do armazém, voltado para o Cais e para a Ria Formosa.

Segundo o Inquérito à Indústria do Sal (1959), a Salina de São Francisco era a mais produtiva do Salgado do Algarve, e a maioria do sal era armazenado nas eiras, em serras, tal como comprovam as fotografias de Artur Pastor e Hélder de Azevedo das décadas de 1950 e 1960. Apenas uma parte do armazém era reservada à atividade da salina, servindo as restantes naves para armazenar produtos derivados da alfarroba, com destino aos mercados internacionais.

O estudo das tipologias dos edifícios revelou que a atividade dos moinhos de maré antecedeu o apogeu da Indústria do sal no Algarve, e que, com o fim da atividade dos moinhos de maré, as salinas ocuparam as suas caldeiras, e os edifícios foram convertidos em moradias e armazéns, como foi o caso do Moinho de São Francisco.

O moinho de maré tinha originalmente uma planta simples que respondia ao sistema de moagem. As áreas habitáveis foram introduzidas posteriormente, quando os moinhos já não eram tão produtivos, devido ao aparecimento das moagens industriais, e foram adquiridos pelos próprios moleiros.

O fim da atividade da Salina de São Francisco levou ao abandono e deterioração lenta dos edifícios, provocada sobretudo por agentes naturais. Os talhos e muros da salina foram destruídos pelas marés e ocupados por vegetação espontânea.

Os materiais e técnicas construtivas dos edifícios, contribuíram para a integração das ruínas no ambiente natural, sobretudo devido à queda de rebocos e revelação da alvenaria de pedra calcária.

O enquadramento da salina, entre a cidade e a Ria Formosa, fez emergir o valor das ruínas,

e tornou esta paisagem mais sugestiva ao *urbex* e à *ruinofilia*. A proximidade da Zona Industrial do Bom João, e a rutura com o tecido urbano sugerida pela linha de caminho-de-ferro também contribuiu para o carácter marginal da salina.

A intervenção em preexistências exige sempre uma investigação complexa sobre: as características formais e espaciais; a materialidade e a integridade estrutural; a adaptabilidade programática; e os valores histórico, simbólico e mnemónico. Tratando-se de ruínas acresce considerar características não planeadas como a estética imposta pelo arruinamento, e o seu contributo para o projeto de arquitetura.

A investigação teórica sobre as ruínas também demonstrou a forte relação simbólica e romântica entre as ruínas e o elemento água. Presente nas obras de Hubert Robert, Claude Lorrain, Nicolas Poussin, William Turner, William Gilpin, Lourencia Stephen Lowry e também nos filmes de Andrei Tarkovsky. A água exalta o valor da ruína, seja através de lagos, rios e paisagens costeiras, ou de fontes e tanques que a ruína faz transbordar e invadir as galerias e jardins abandonados. Grande parte dos desenhos do Canopo, perseguem também este desejo de devolver a água ao edifício e perceber a sua influência espacial e simbólica. Algo que acabaria por acontecer nos anos 50, com as escavações e obras de restauro do *Euripus*.

O projeto surge do reconhecimento da importância das ruínas no território, e da intenção de preservar a sua legibilidade e significado. Tanto os Banhos Salinos como o Sabores da Maré, são programas que se adaptam às preexistências, e permitem preservar as suas paredes e volumetrias, adicionando-lhes elementos e corpos externos e internos, em aço galvanizado e betão armado, cuja intenção não é apenas o contraste entre o novo e o antigo, mas a adequação construtiva, funcional e técnica aos novos programas.

No interior dos edifícios a intervenção anula a ruína, e os volumes e elementos propostos são pensados em função do programa e do ritual, pois o valor arquitetónico e espacial das naves do Armazém e da sala de moagem do Moinho de São Francisco, não está dependente da ruína.

No caso dos Banhos Salinos, a ideia de introduzir volumes de aço galvanizado que interrompem a cobertura, para iluminar as naves e os diferentes espaços de banhos, surge de uma abertura provocada pela ruína da laje de cobertura do armazém, através da qual a luz natural alcançava a parede de fundo da segunda nave.

Da ruína ao ensaio de projetual, pode fazer-se um paralelismo com o Canopo da Villa Adriana e com o projeto da Capela Ronchamp, percebendo-se o papel da ruína na descoberta de novas relações espaciais e formais com a luz natural.

BIBLIOGRAFIA DO TOMO II

Livros

Comissão Reguladora dos Produtos Químicos e Farmacêuticos (1959). *Inquérito à Indústria do Sal*, VIII Volume, Salgado do Algarve. Lisboa: Comissão Reguladora dos Produtos Químicos e Farmacêuticos

Fernandes, J. M & Janeiro A. (2005) *Arquitetura no Algarve, dos primórdios à actualidade, uma leitura de síntese*. Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve. Porto: Edições Afrontamento/Rainho & Neves Lda.

Guerreiro M. V. & Magalhães, J. R. (1983). *Duas Descrições do Algarve do século XVII*. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora

Ministro J. (2015). *guia de observação de aves no algarve*. Região do Turismo do Algarve. Faro

Paula, R., & Paula, F. (1993). *Faro, Evolução Urbana e Património*. Câmara Municipal de Faro. Vila Real de Santo António: Empresa Litográfica do Sul, S.A.

Ribeiro, O. (2011). *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico, Estudo Geográfico*. Livraria Letra Livre. Lisboa.

Santos, L. F. (1992). *Os Moinhos de Maré da Ria Formosa*. Faro: Edição do Parque Natural da Ria Formosa

Dissertações / Artigos Científicos

Rodrigues, T. A. (2010). *Faro na época Moderna: do urbanismo à arquitectura*. Dissertação de Mestrado em História da Arte - especialização em História da Arte Portuguesa. Universidade do Algarve.

Disponível em: <http://hdl.handle.net/10400.1/1744>

Cardeira, S. C. R. (2015). *Análise e acompanhamento do processo de revisão do Plano Diretor Municipal de Faro (Fase 1): contributos para um estudo de paisagem*. Relatório de Estágio, Mestrado em Arquitetura Paisagista, Universidade de Évora

Disponível em: <http://hdl.handle.net/10174/17695>

Claudino, M. de F. P. (2012). *Forte de São Lourenço (Olhão): Arqueologia e História de uma Fortificação Moderna*. Dissertação de mestrado em Arqueologia, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa

Disponível em: <http://hdl.handle.net/10362/10128>

d'Alvo, S. F. (2013). *O centro histórico de Faro: a arquitectura e as suas influências*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura. Universidade Lusíada de Lisboa

Disponível em: <http://hdl.handle.net/11067/746>

Faustino, V. H. J (2018). *Manuel Gomes da Costa e a Arquitectura Moderna em Faro*. Dissertação de Mestrado em Arquitectura. Universidade de Évora

Disponível em: <http://hdl.handle.net/10174/29780>

Documentos eletrónicos

Carrega J., Lage B., Barreto E., & Dias L. (2019). *Breve História Socioeconómica de Faro*. Faro: UFF - União de Freguesias de Faro. Consultado em 1 de agosto de 2023. Disponível em: <https://sapiencia.ualg.pt/bitstream/10400.1/13389/1/BREVE-HIST%C3%93RIA-SOCIOECON%C3%93MICA-FARO-E-BOOK..pdf>

Ceia, F. C. (2009). Vulnerabilidade das Ilhas-Barreira e Dinâmica da Ria Formosa na Óptica da Gestão. *Revista da Gestão Costeira Integrada* 9(1):57-77. *Gestão Costeira Integrada*, Associação Portuguesa de Recursos Hídricos.

Disponível em: https://www.aprh.pt/rgci/pdf/rgci-159_Ceia.pdf

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve (2007a). *Plano Regional de Ordenamento do Território. Volume II, Caracterização e Diagnóstico*.

Disponível em: https://prot.ccdr-alg.pt/Storage/pdfs/Volume_II.pdf

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve (2007b). *Plano Regional de Ordenamento do Território. Volume II, Caracterização e Diagnóstico - Anexo S, Problemática da desertificação*.

Disponível em: https://prot.ccdr-alg.pt/Storage/pdfs/Volume_II_ANEXO_S.pdf

Deserto, J., & Pereira, S. da H. M. (2016). *Estrabão, Geografia. Livro III. Introdução, tradução do grego e notas*. Imprensa da Universidade de Coimbra

Disponível em: <https://hdl.handle.net/10316/44662>

Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (2005). *Revisão do Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa. Vol. 1 - Caracterização Geral; 4. Enquadramento territorial e legal*. Olhão

Disponível em: <https://www.icnf.pt/api/file/doc/24568448a919da52>

Leite J. A. (2011). *Sacor*. Disponível em: <https://restosdecoleccion.blogspot.com/2011/01/refinaria-de-cabo-ruivo-e-sacor.html>

mobilidade e planeamento do território, Ida. (2017). *Plano de Mobilidade e Transportes, Município de Faro*. Fase III Versão Final do Plano, Volume I.

Disponível em: <http://pmtfaro.mobilidadept.com>

Pestana, C., Pinto-Leite, J., & Marques N. (2009) *Intervenções integradas no litoral Português / O caso do Polis Litoral Ria Formosa*. 1º Congresso de Desenvolvimento Regional de Cabo Verde/ 15º Congresso da APDR. 3º Congresso de Gestão e Conservação da Natureza. Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional Disponível em: <http://www.apdr.pt/congresso/2009/pdf/Sess%C3%A3o%202/291A.pdf>

DIDAC (2020). *Plano Operacional de Respostas Integradas, Relatório de Atualização do Diagnóstico de Território - Faro*.

Disponível em: https://www.sicad.pt/BK/Concursos_v2/Documents/2021/Diag_Atualizado%20_Faro.pdf

Sousa, C., Boski, T., Gomes, A., Pereira, L., Lampreia, J., & Oliveira, S.(2014). *Reconstrução holocénica do sistema lagunar da Ria Formosa (Sul de Portugal) com base num modelo digital de paleosuperfície pré-Holocénica*. *Comunicações Geológicas* 101, Especial II, 635-639. LNEG- Laboratório Nacional de Geologia e Energia IP

Disponível em: <http://www.lneg.pt/iedt/unidades/16/paginas/26/30/185>

Documentos de Administração Pública - Planos municipais e Legislação

Departamento de Infraestruturas e Urbanismo da Câmara Municipal de Faro. (2018). *Programa Estratégico de Reabilitação Urbana da Frente Ribeirinha de Faro (ARU E ORU)*. Consultado em 9 de dezembro de 2020.

Disponível em: <https://am-faro.pt/wp-content/uploads/2019/05/01-239-Anexo-frente-ribeirinha.pdf>

Divisão de Regeneração Urbana do Departamento de Urbanismo da Câmara municipal de Faro (2011). *Conversão da Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística em Área de Reabilitação Urbana – Vila Adentro do Centro Histórico de Faro*. Consultado em 9 de dezembro de 2020.

Disponível em: https://www.cm-faro.pt/upload_files/client_id_1/website_id_1/Urbanismo/Regeneracao_Urbana/Atual/ARU%20Vila%20Adentro.pdf

Divisão de Regeneração Urbana do Departamento de Urbanismo da Câmara municipal de Faro (2011b). *Área de Reabilitação Urbana – Mouraria*. Consultado em 9 de dezembro de 2020. Disponível em: https://www.cm-faro.pt/upload_files/client_id_1/website_id_1/Urbanismo/Regeneracao_Urbana/Atual/ARU%20Mouraria.pdf

Divisão de Regeneração Urbana do Departamento de Urbanismo da Câmara municipal de Faro (2011c). *Área de Reabilitação Urbana – Bairro Ribeirinho*. Consultado em 9 de dezembro de 2020.

Disponível em: https://www.cm-faro.pt/upload_files/client_id_1/website_id_1/Urbanismo/Regeneracao_Urbana/Reabilitacao%20Urbana/ARU_Bairro-ribeirinho.pdf

Divisão de Regeneração Urbana do Departamento de Urbanismo da Câmara municipal de Faro (2011d). *Área de Reabilitação Urbana da Zona Envolvente ao Centro Histórico de Faro*. Consultado em 9 de dezembro de 2020.

Disponível em: https://www.cm-faro.pt/upload_files/client_id_1/website_id_1/Urbanismo/Regeneracao_Urbana/Atual/20200117_ARU_ZECHF.pdf

ÍNDICE DE FIGURAS DO TOMO II

- p.294** [fig. 273] Ria Formosa, vista do Cais Neves Pires.
Fonte: © Barão G. 2021
- p.296** [fig. 274] Orto da Cidade de Faro, enquadrada com o Monte-Negro o acesso à praia de Faro e parte das Gambelas.
Fonte: Eduardo Bote e José Pinguinha (Google Satellite Maps, 2017)
Disponível em: <https://www.google.com/maps/@37.0225373,-7.9397824,5448m/data=!3m1!1e3?entry=ttu> (Consultado: 11/04/2017)
- p.303** [fig. 275] Arraial de Santa Maria, praia de Faro. Hélder de Azevedo
Fonte: Museu Municipal de Faro, CMF
- p.303** [fig. 276] Mercado do Peixe, junto às Muralhas e Doca de Faro
Fonte: Museu Municipal de Faro, CMF
- p.305** [fig. 277] Ponte de Caminho de Ferro. Edit. Seraphim - Faro
Fonte: Museu Municipal de Faro, CMF
- p.305** [fig. 278] Palacete Belmarço. Autor desconhecido
Fonte: <https://restosdecoleccion.blogspot.com/2016/08/>
- p.305** [fig. 279] Banco de Portugal anos 40. Autor desconhecido
Fonte: <https://restosdecoleccion.blogspot.com/2016/08/>
- p.307** [fig. 280] Vista aérea parcial de Faro da década de 1950. Autor desconhecido
Fonte: Arquivo Fotográfico da Força Aérea Portuguesa (FAP)
Disponível em: p. 144. Jorge. F (2005). Algarve visto do Céu/ The Algarve from the Sky. Lisboa: Argumentum, Edições
- p.307** [fig. 281] Mercado Municipal na década de 1950. Foto Tony
Fonte: <https://www.facebook.com/Madalenareislores/posts/1333309070153811/>
- p.307** [fig. 282] Vista panorâmica do Bairro de Casas Económicas do Bom João, década de 1953. Autor desconhecido
- p.309** [fig. 283] Postal de Faro da década de 1960
Fonte: © C.S.S.L. Portimagem
Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/portimagem/8436295062/> (Consultado: 10/06/2023)
- p.309** [fig. 284] Faro na década de 1980. Autor desconhecido
Fonte: <https://adefesadefaro.blogspot.com/2009/02/enquadramentos.html>
- p.311** [fig. 285] Fotografia aérea de Faro (2004-2005). ©Filipe Jorge
Fonte: Jorge. F (2005). Algarve visto do Céu/ The Algarve from the Sky. Lisboa: Argumentum, Edições
- p.315** [fig. 286] *The Mill* (1645-1648), Rembrandt van Rijn
Fonte: © 2023 National Gallery of Art
Disponível em: <https://www.nga.gov/collection/art-object-page.1201.html> (Consultado: 21/08/2023)
- p.315** [fig. 287] *Two watermills* (1650-1652), Jacob Isaacksz van Ruisdael
Fonte: © 2023 National Gallery
Disponível em: <https://www.nationalgalleryimages.co.uk/asset/1997/> (Consultado: 21/08/2023)
- p.316** [fig. 288] *Mó manual geralmente utilizada no algave*
Fonte: Santos, L. F. (1992), p.16. *Os Moinhos de Maré da Ria Formosa*. Faro: Edição do Parque Natural da Ria Formosa
- p.317** [fig. 289] Moinho do Grelha
Fonte: Museu Municipal de Faro, CMF
- p.317** [fig. 290] Estrada dos Moinhos, Atalaia
Fonte: Museu Municipal de Faro, CMF
- p.317** [fig. 291] Moinho da Atalaia
Fonte: Museu Municipal de Faro, CMF
- p.318** [fig. 292] Extrato do Plano Hidrográfico das Barras e Portos de Faro e Olhão (1885), B.M.F. de Andrade; A.J. Pery
Fonte: © Biblioteca Nacional de Portugal
Disponível em: <https://permalinkbnd.bnportugal.gov.pt/idurl/1/14051> (Consultado: 13/09/2022)
- p.319** [fig. 293] Ilustração do Moinho de Corrios
Fonte: ©Xavier Pita 2013
Disponível em: <https://www.casadasciencias.org/imagem/7598> (Consultado: 10/07/2023)
- p.319** [fig. 294] Interior do Moinho de Maré do Marim
Fonte: © Caminhando, 2023
Disponível em: [https://caminhando.pt/eventos/caminhando-na-ria-formosa/#lightbox\[imaged_carousel_1\]/1](https://caminhando.pt/eventos/caminhando-na-ria-formosa/#lightbox[imaged_carousel_1]/1) (Consultado: 06/09/2023)
- p.326** [fig. 295] a [fig. 310] Salinas de Castro Marim
Fonte: Fotografias do Autor (07/10/2021)
- p.328** [fig. 311] a [fig. 326] Salinas de Tavira
Fonte: Fotografias do Autor (07/10/2021)
- p.330** [fig. 327] a [fig. 342] Salinas da Fuzeta
Fonte: Fotografias do Autor (08/10/2021)
- p.332** [fig. 343] a [fig. 358] Salinas de Bias e do Marim
Fonte: Fotografias do Autor (08/10/2021 e 11/10/2021)
- p.334** [fig. 359] a [fig. 374] Salinas de Olhão
Fonte: Fotografias do Autor (08/10/2021 e 11/2021)
- p.336** [fig. 375] a [fig. 386] Salinas de Faro
Fonte: Fotografias do Autor (10/10/2021)
- p.337** [fig. 387] Bairro económico do Bom João em 1953, e a Salina de São Francisco em plano de fundo. Clichet Carvalho
Fonte: Museu Municipal de Faro, CMF
- p.340** [fig. 388] a [fig. 397] As Fotografias da salina em atividade
Fonte: Museu Municipal de Faro, CMF
- p.340** [fig. 398] Artigos alusivos a exposições de Artur Pastor, 1945-1946 nos jornais: Comércio de Portimão e O Algarve.
Fonte: © Câmara Municipal de Lisboa

- Disponível em: <https://arquivomunicipal.lisboa.pt/sobre-nos/noticias/detalhe/centenario-do-nascimento-de-artur-pastor> (Consultado: 01/09/2023)
- p.341** [fig. 399] Ortofotomapa da Salina de S. Francisco
Fonte: Elaborado por Eduardo Bote (Google Satellite Maps, 2017)
Disponível em: <https://www.google.com/maps/@37.0225373,-7.9397824,5448m/data=!3m1!1e3?entry=ttu> (Consultado: 11/04/2017)
- p.343** [fig. 400] Fotografia aérea de Faro (2004-2005). ©Filipe Jorge
Fonte: Jorge. F (2005). Algarve visto do Céu/ The Algarve from the Sky. Lisboa: Argumentum, Edições
- p.346** [fig. 401] a [fig. 416] Levantamento fotográfico - Salinas de São Francisco
Fonte: Fotografias do Autor (28/02/2017, 15/06/2021, 11/10/2021 e 27/04/2022)
- p.347** [fig. 417] Moinho de S. Francisco nos anos 80 (e ao fundo o apeadeiro de São Francisco)
Fonte: © Portimagem
Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/portimagem/6141858936> (Consultado: 10/07/2023)
- p.347** [fig. 418] O acesso à salina pelo Largo de São Francisco. Moinho com as platibandas e telheiro intactos, anos 80
Fonte: © Portimagem
Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/portimagem/5019407991/> (Consultado: 10/07/2023)
- p.350** [fig. 419] a [fig. 434] Levantamento fotográfico - O Moinho de São Francisco
Fonte: Fotografias do Autor (28/02/2017, 12/04/2017, 15/06/2021; 08/10/2021 e 11/10/2021, 27/04/2022, 22/04/2023)
- p.355** [fig. 435] e [fig. 436] A Casa da Balança
Fonte: Fotografias do Autor (15/06/2021 e 27/04/2022)
- p.357** [fig. 437] Armazém ainda com os portões, Janeiro 2013. © Luis Nadkarni
Fonte: © Luis Nadkarni
Disponível em: <http://adefesadefaro.blogspot.com/2013/01/o-cais-neves-pires-em-faro.html> (Consultado: 24/07/2023)
- p.360** [fig. 438] a [fig. 454] Levantamento fotográfico - O Armazém
Fonte: Fotografias do Autor (28/02/2017, 12/04/2017, 15/06/2021; 08/10/2021, 26/10/2021, 27/04/2022 e 22/04/2023)
- p.367** [fig. 455] Entrada de Luz
Fonte: Fotografia do Autor (12/04/2017)
- p.368** [fig. 456] Esquiço do projeto para o armazém (2017), Pereira J. & Rodrigues J.
Fonte: Fotografia do Autor (09/06/2017)
- p.368** [fig. 457] Cortes da proposta para o armazém (2017), Pereira J. & Rodrigues J.
Fonte: Fotografia do Autor (09/06/2017)
- p.368** [fig. 458] Maqueta (2017), Pereira J. & Rodrigues J.
Fonte: Fotografia do Autor (09/06/2017)
- p.397** [fig. 459] Entrada na Salina a partir do Largo de São Francisco
Fonte: Fotomontagem do Autor (2023)
- p.398** [fig. 460] Sabores da Maré
Fonte: Fotomontagem do Autor (2023)
- p.399** [fig. 461] Acesso aos edifícios pelo caminho da Horta da Areia
Fonte: Fotomontagem do Autor (2023)
- p.400** [fig. 462] Relação entre o Armazém, o Volume Técnico e a Salina
Fonte: Fotomontagem do Autor (2023)
- p.401** [fig. 463] Cais Neves Pires
Fonte: Fotomontagem do Autor (2023)
- p.402** [fig. 464] Acesso à nave para banhos, espaço Lounge e Bar de apoio
Fonte: Fotomontagem do Autor (2023)
- p.403** [fig. 465] Interior da 1ª Nave, receção e volume dos balneários e arrumos
Fonte: Render do Autor (2023)
- p.404** [fig. 466] Duches do balneário feminino
Fonte: Render do Autor (2023)
- p.405** [fig. 467] Vista da entrada da 2ª Nave para a Piscina de água doce.
Fonte: Render do Autor (2023)
- p.406** [fig. 468] Interior da 2ª Nave
Fonte: Render do Autor (2023)
- p.407** [fig. 469] 4ª Nave. Duches, Banho Turco e Sauna
Fonte: Render do Autor (2023)
- p.408** [fig. 470] 4ª Nave. Banho Turco
Fonte: Render do Autor (2023)
- p.409** [fig. 471] 4ª Nave. Tanque de imersão e volume da Sauna
Fonte: Render do Autor (2023)

ÍNDICE DE DESENHOS

- p.160** [Des. 001] TOMO I - Planta da Villa Adriana_ Esc. 1:3500 - TOMO I
Desenho elaborado pelo autor com base na planta de Aurigemma, S. (1964)
- p.162** [Des. 002] TOMO I - Fases de construção da Villa
Desenho elaborado pelo autor com base na descrição de Macdonand & Pinto (1995)
- p.168** [Des. 003] TOMO I - Planta do Canopo_ Esc. 1:400
Desenho elaborado pelo autor com base na planta de Disponível em:
<http://vwhl.soic.indiana.edu/villa/serapeum.php> (Consultado: 13/09/2023)
- p.293** [Des. 004] A Região do Algarve e as suas divisões geográficas. Desenho elaborado pelo autor com base nas plantas de enquadramento do PROT Algarve
- p.293** [Des. 005] Enquadramento da Ria Formosa na Região do Algarve, com rede hidrográfica principal. Desenho elaborado pelo autor com base na Planta de Enquadramento Regional e Limites Administrativos na Área do PNRF (Desenho 02) do Plano de Ordenamento do PNRF
- p.295** [Des. 006] Concelhos da Região do Algarve. Desenho elaborado pelo autor com base nas plantas de enquadramento do PROT Algarve, Volume I
- p.297** [Des. 007] Esquema de ocupação do período Fenício. Desenho elaborado pelo autor, com base no esquema de Paula & Paula, 1993, p.47
- p.298** [Des. 008] Esquema de ocupação do período Romano. Desenho elaborado pelo autor, com base no esquema de Paula & Paula, 1993, p.49 e na imagem conjetural de Silva, 2006
- p.299** [Des. 009] Esquema de ocupação do período Árabe. Desenho elaborado pelo autor, com base no esquema de Paula & Paula, 1993, p.54
- p.300** [Des. 010] Esquema de Santa Maria de Faaron. Desenho elaborado pelo autor, com base no esquema de Paula & Paula, 1993, p.61
- p.301** [Des. 011] Esquema de Farão (Sec. XVI). Desenho elaborado pelo autor, com base na planta de Valla (2007), p. 9
- p.302** [Des. 011b] Esquema de Farão (Sec. XVII). Desenho elaborado pelo autor, com base no esquema de Paula & Paula (1993), p.64, e na planta de Valla (2007), p. 9
- p.302** [Des. 012] Faro no Séc. XVIII e primeira metade do Séc XIX. Desenho elaborado pelo autor, com base no esquema de Paula & Paula (1993), p.80, e planta de Valla (2007), p. 9
- p.304** [Des. 013] Faro no séc. XIX. Desenho elaborado pelo autor, com base na Planta da Cidade de Faro (1872) e no Plano Hidrográfico das Barras e Portos de Faro e Olhão (1885), B.M.F. de Andrade; A.J. Pery e G.A. Pery
- p.306** [Des. 014] Faro em 1909. Desenho elaborado pelo autor, com base na Planta da Cidade de Faro (1909)
- p.308** [Des. 015] Faro década de 1940. Desenho elaborado pelo autor, com base no Ante Plano Geral de Urbanização - Estado Actual (1945) Arq. João Aguiar e na Carta Militar de Portugal- 611(1954, com trabalhos de campo 1951)
- p.310** [Des. 016] Faro em 1980 . Desenho elaborado pelo autor, com base na Carta Militar de Portugal 611 (1980, trabalhos de campo 1976)
- p.312** [Des. 017] Faro na atualidade . Desenho elaborado pelo autor, com base na Planta Câmara Municipal de Faro, em trabalhos de campo do autor e em imagens do Google Satellite Maps
- p.313** [Des. 018] Esquema dos Planos e Programas em vigor e em elaboração. Desenho elaborado pelo autor, com base nas plantas de zonamento dos P.P. e P.U. da Câmara Municipal de Faro e na planta de identificação das ARU's, do Departamento de Urbanismo da Câmara Municipal de Faro
- p.320** [Des. 019] Planta esquemático de um moinho de maré. Desenho elaborado pelo autor
- p.321** [Des. 020] Corte esquemático de um moinho de rodízio. Desenho elaborado pelo autor
- p.322** [Des. 021] Corte esquemático de um moinho de rodete. Desenho elaborado pelo autor
- p.324** [Des. 022] Salinas e principais aglomerados urbanos entre Faro e Castro Marim. Esc. 1:170000
Desenho elaborado pelo autor com base na Planta de Enquadramento Regional e Limites Administrativos na Área do PNRF (Desenho 02 do Plano de Ordenamento do PNRF) e nas Cartas Militares de Portugal nº 591, 599, 600, 607, 608,610, 611, 612 (Série M888)
- p.338** [Des. 23] Esquema da salina. Nomes das naves na década de 1950. Desenho elaborado pelo autor com base na planta da salina em Inquérito à Indústria do Sal (1959), Volume VIII, Salgado do Algarve, pag. 468
- p.344** [Des. 024] Planta da salina no estado atual. Escala 1:3000
Desenho elaborado pelo autor, com base na Planta Câmara Municipal de Faro, em trabalhos de campo do autor e em imagens do Google Satellite Maps
- Desenhos elaborados pelo autor com base em levantamentos do próprio**
- p.348** [Des. 025] Planta do Moinho de São Francisco. Escala 1:200
- p.351** Des. 026] Alçado Norte
- p.351** [Des. 027] Alçado Sul
- p.352** [Des. 028] Alçado Nascente
- p.352** [Des. 029] Alçado Poente
- p.353** [Des. 030] Planta esquemática do Moinho de São Francisco com marcação das linhas de corte. Escala 1:1000
- p.353** [Des. 031] Corte transversal AA'
- p.354** [Des. 032] Corte Longitudinal BB'
- p.356** [Des. 033] Planta da Casa de pesagem
- p.356** [Des. 034] Alçado principal da Casa de pesagem
- p.356** [Des. 035] Alçado lateral da Casa de pesagem
- p.356** [Des. 036] Corte da Casa de pesagem
- p.358** [Des. 037] Planta do Armazém. Escala 1:200
- p.361** [Des. 038] Alçado Sul do Armazém
- p.361** [Des. 039] Alçado Norte do Armazém
- p.362** [Des. 040] Alçado Poente do Armazém

- p.362 [Des. 041] Alçado Nascente do Armazém
- p.363 [Des. 42] Planta esquemática do Armazém com marcação das linhas de corte. Escala 1:1200
- p.363 [Des. 043] Corte transversal AA'
- p.363 [Des. 044] Corte transversal BB'
- p.364 [Des. 045] Corte Longitudinal CC' (1ªNave)
- p.364 [Des. 046] Corte Longitudinal DD' (2ªNave)
- p.364 [Des. 047] Corte Longitudinal EE' (3ªNave)
- p.369 [Des. 048] Esquema de intervenção na salina
- p.370 [Des. 049] Planta Geral da Proposta. Escala 1:3000
- p.372 [Des. 050] Planta de Coberturas do Conjunto. Escala 1:500
- p.374 [Des. 051] Planta do Sabores da Maré. Escala 1:200
- p.375 [Des. 052] Alçado Norte
- p.375 [Des. 053] Alçado Sul
- p.376 Des. 054] Alçado Nascente
- p.376 [Des. 055] Alçado Poente
- p.377 [Des. 056] Planta esquemática com marcação das linhas de corte. Escala 1:1000
- p.377 [Des. 057] Corte AA'
- p.377 [Des. 058] Corte BB'
- p.377 [Des. 059] Corte CC'
- p.378 [Des. 060] Corte DD'
- p.378 [Des. 061] Corte EE'
- p.379 [Des. 062] Planta esquemática com marcação das linhas de corte. Escala 1:1000
- p.380 [Des. 063] Corte Construtivo(BB') da Sala de Refeições. Escala 1:50
- p.382 [Des. 064] Corte Construtivo (CC') do volume de serviço do Sabores da Maré. Escala 1:50
- p.383 [Des. 065] Planta do Balcão de Informações
- p.383 [Des. 066] Alçado principal do Balcão de Informações
- p.383 [Des. 067] Alçado posterior do Balcão de Informações
- p.383 [Des. 068] Alçado Sul do Balcão de Informações
- p.383 [Des. 069] Alçado Norte do Balcão de Informações
- p.384 [Des. 070] Corte Construtivo (AA') do Balcão de Informações. Escala 1:50
- p.385 [Des. 071] Esquema de ambientes propostos
- p.386 [Des. 072] Planta dos Banhos Salinos. Escala 1:200
- p.387 [Des. 073] Alçado Sul
- p.387 [Des. 074] Alçado Norte
- p.388 [Des. 075] Alçado Nascente
- p.388 [Des. 076] Alçado Poente
- p.389 [Des. 077] Corte AA'
- p.389 [Des. 078] Corte BB'
- p.390 [Des. 079] Corte CC'
- p.390 [Des. 080] Corte DD'
- p.391 [Des. 081] Corte EE'
- p.391 [Des. 082] Corte FF'
- p.392 [Des. 083] Corte GG'
- p.392 [Des. 084] Corte HH'
- p.394 [Des. 085] Corte Construtivo do Tanque tépido salino(25°C) Escala 1:50
- p.396 [Des. 086] Corte Construtivo da Piscina (de água doce 25°C). Escala 1:50