

Tiago Miguel Pires dos Santos Calisto

PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA BAIXA DE FARO

FRENTE RIBEIRINHA DE FARO



Universidade do Algarve
Faculdade de Ciências e Tecnologia
2024

Tiago Miguel Pires dos Santos Calisto

PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA BAIXA DE FARO

FRENTE RIBEIRINHA DE FARO

Mestrado em Arquitetura Paisagista

Trabalho efetuado sob a orientação de:
Professora Dr.^a Ana Paula Silva



Universidade do Algarve
Faculdade de Ciências e Tecnologia
2024

PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA BAIXA DE FARO

FRENTE RIBEIRINHA DE FARO

Declaração de Autoria do Trabalho

Declaro ser a autor deste trabalho, que é original e inédito.
Autores e trabalhos consultados estão devidamente citados no texto e
constam da listagem de referências incluída.

Tiago Miguel Pires dos Santos Calisto

Agradecimentos

Este trabalho surge numa circunstância muito particular, na qual o intervalo que separa o momento de pausa de progressão académica e o reinício e conclusão do mestrado foi de 10 anos. Durante esse período, tive a oportunidade de trabalhar em Arquitetura Paisagista, aprendendo e recebendo influências de inúmeros profissionais com os quais tive o prazer de colaborar. Neste sentido, aproveito para agradecer, uma vez mais, todas as oportunidades que me foram dadas e o conhecimento transmitido nos locais onde trabalhei, especialmente na *Proap* e na *Polen Land Design*. Agradeço profundamente à minha família, pelo apoio incondicional especialmente nesta fase final. Ao João Veríssimo por me desafiar e convidar em desenvolver este projeto. Por fim, um especial obrigado à professora Paula Gomes da Silva, minha orientadora, cujo incentivo, apoio e acompanhamento foram fundamentais para a conclusão deste trabalho.

COPYRIGHT © Tiago Miguel Pires dos Santos Calisto

A Universidade do Algarve tem o direito, perpétuo e sem limites geográficos, de arquivar e publicitar este trabalho através de exemplares impressos reproduzidos em papel ou de forma digital, ou por qualquer outro meio conhecido ou que venha a ser inventado, de o divulgar através de repositórios científicos e de admitir a sua cópia e distribuição com objetivos educacionais ou de investigação, não comercial, desde que seja dado crédito à autora e editor.

Resumo

A requalificação de espaços ribeirinhos representa um desafio complexo que une a conservação ambiental, o desenvolvimento urbano sustentável e a melhoria da qualidade de vida das comunidades locais. No contexto de Faro, a revitalização da frente ribeirinha não oferece apenas a oportunidade de renovar uma parte significativa do tecido urbano, mas também de fomentar uma interação harmoniosa entre os habitantes locais e o ambiente natural que os circunda, ou a Ria Formosa. Esta iniciativa surge como uma necessidade premente e uma empolgante oportunidade para transformar este espaço num centro vibrante de vida urbana em simbiose com a natureza.

O projeto proposto concentra-se no eixo central da baixa de Faro, estendendo-se desde o largo da estação ferroviária até a Rua Comandante Francisco Manuel, a rua adjacente às muralhas, abrangendo a Avenida da República, o Jardim Manuel Bivar e a Doca de Faro. Atualmente, existe um Projeto em desenvolvimento especificamente para esta área de Intervenção, que obedece a um orçamento e um Caderno de Encargos definidos pela Câmara Municipal de Faro, desenvolvido por uma equipa que inclui o autor desta tese. A proposta aqui apresentada, assume-se como uma reação crítica ao programa imposto, expandindo-se o projecto àquele que se entende ser o seu total potencial.

Nesta tese de arquitetura paisagista, propõe-se uma abordagem integrada e holística, baseada numa análise do contexto local que considera aspetos ambientais, culturais e sociais. Além disso, são examinados diversos projetos de referência em arquitetura paisagista em frentes ribeirinhas com contextos, escalas e circunstâncias semelhantes, os quais servem de inspiração e referência para as soluções propostas, face aos desafios e oportunidades encontrados neste espaço específico.

Palavras-chave

Arquitetura Paisagista, Projeto, Frente ribeirinha, Faro, Espaço Público

Abstract

The revitalization of riverfront spaces represents a complex challenge that combines environmental conservation, sustainable urban development, and the improvement of the quality of life for local communities. In the context of Faro, the rejuvenation of the riverfront offers not only the opportunity to renew a significant part of the urban fabric but also to foster a harmonious interaction between local inhabitants and the surrounding natural environment, particularly the Ria Formosa. This initiative arises as a pressing need and an exciting opportunity to transform this space into a vibrant hub of urban life in symbiosis with nature.

The proposed project focuses on the central axis of downtown Faro, extending from the square at the railway station to Rua Comandante Francisco Manuel, the street adjacent to the city walls, encompassing Avenida da República, Jardim Manuel Bivar, and Doca de Faro. Currently, there is a project under development specifically for this intervention area, which adheres to a budget and specifications defined by the Faro City Council, developed by a team that includes the author of this thesis. The proposal presented here is a critical response to the imposed program, expanding the project to what is considered to be its full potential.

In this landscape architecture thesis, an integrated and holistic approach is proposed, based on an analysis of the local context that considers environmental, cultural, and social aspects. Furthermore, various reference projects in landscape architecture for riverfronts with similar contexts, scales, and circumstances are examined, serving as inspiration and reference for the proposed solutions in light of the challenges and opportunities encountered in this specific space.

Keywords

Landscape Architecture, Project, Waterfront, Faro, Public Space

Índice Geral

Agradecimentos	VII
Resumo Abstract	VIII
Índice Geral	XI
Índice de Figuras	XII
Capítulo 1. Um Projeto de Frente Ribeirinha	1
1.1 Introdução	2
1.2 Objetivos e Metodologia	4
1.3 Conceitos	6
1.4 Projetos de Referência	13
1.5 Reflexões e Considerações sobre os Projetos seleccionados	24
Capítulo 2. Frente Ribeirinha da Baixa de Faro	27
2.1 Contexto histórico da Cidade	28
2.2 Evolução da Estrutura urbana de Faro	32
2.3 Evolução histórica da Baixa de Faro	36
Capítulo 3. Projeto de Requalificação da Baixa de Faro	43
3.1 Conceito e estratégias de intervenção	44
3.2 Propostas de Intervenção	50
3.2.1 Largo da Estação	50
3.2.2 Avenida da República	56
3.2.3 Doca de Recreio	66
3.2.4 Jardim Manuel Bivar	78
3.2.5 Parque Ribeirinho	84
3.3 Síntese geral das Propostas de Intervenção	
Conclusão	99
Referências Bibliográficas	100
Anexos	101

Índice de Figuras

Capítulo 1. Um Projeto de Frente Ribeirinha

- Figura 1. **Pintura em óleo sobre tela sobre a relação de Faro com a Ria Formosa: “Faro VI”, Maluda, 1990.** Fonte: Maluda [@maludapintora] (2023, 16 de Agosto), retirado de <https://www.instagram.com/p/CwBOvJVMpAu/> (acedido a 4 Abr. 2024). 3
- Figura 2. **Esquícios conceptuais de Lawrence Halprin do projeto Auditorium Forecourt:** a) “Sierra at 11,000”, b) “Auditorium forecourt opening day”. Fonte: Lawrence Halprin, 1970, retirado de <https://lawrencehalprin.com> (acedido a 4 Abr. 2024). 4
- Figura 3. **Fotografia do Templo de Karnak, Luxor, Egípto (1580 a.C).** Fonte: Chao Hui Wu, 2015, retirado de <https://www.flickr.com/photos/131040790@N03/16722808972/> (acedido a 5 Abr. 2024). 7
- Figura 4. **Poster com visualização aérea da proposta “The Inner Harbor”, Baltimor, EUA.** Fonte: [s.n.], retirado de <https://www.baltimoremagazine.com/section/businessdevelopment/harborplace-inner-harbor-history-and-future-can-twin-pavilions-still-thrive/> (acedido a 05.04.224). 9
- Figura 5. **Esquícios conceptuais de João Nunes do projeto Parque do Tejo e do Trancão.** Fonte: João Nunes, 1995-2000, retirado do Arquivo da Proap. 10
- Figura 6. **Ortofotomapa do projeto da Frente Ribeira da Fundação Champalimaud.** Fonte: Google Earth, 20 Abr. 2023, (acedido a 25 Jun. 2024). 14
- Figura 7. **Fotografia da Frente Ribeira da Fundação Champalimaud.** Fonte: Davide Maccioni, 2015, retirado de: <https://www.flickr.com/photos/86313050@N03/with/22889384149> (acedido a 8 Abr. 2024). 15
- Figura 8. **Fotografia da Frente Ribeira da Fundação Champalimaud.** Fonte: Proap, 2010, retirado de : <https://www.proap.pt/pt-pt/projecto/champalimaud-fundation-2/> (acedido a 8 Abr. 2024). 15
- Figura 9. **Ortofotomapa do projeto do Cais de Fredriksdal.** Fonte: Google Earth, 14 Mai. 2023, (acedido a 25 Jun. 2024) 16
- Figura 10. **Fotografia da Praça do Cais de Fredriksdal.** Fonte: Robin Hayes, 2018, retirado de: <https://landezine.com/fredriksdalskajen-by-niva/> (acedido a 8 Abr. 2024). 17
- Figura 11. **Fotografia da Plataforma do Cais de Fredriksdal.** Fonte: Robin Hayes, 2018, retirado de: <https://landezine.com/fredriksdalskajen-by-niva/> (acedido a 8 Abr. 2024). 17
- Figura 12. **Ortofotomapa do projeto “The Sea Organ”.** Fonte: Google Earth, 11 Mai. 2024, (acedido a 25 Jun. 2024). 18
- Figura 13. **Fotografia da bancada do “The Sea Organ”.** Fonte: Landezine, 2005, Retirado de <https://landezine.com/198/> (acedido a 8 Abr. 2024). 19

- Figura 14. **Fotografia do contexto do “The Sea Organ”.** Fonte: Landezine, 2005, retirado de <https://landezine.com/198/> (acedido a 8 Abr. 2024). 19
- Figura 15. **Ortofotomapa do projeto da Ribeira das Naus.** Fonte: Google Earth, 20 Abr. 2023, (acedido a 25 Jun. 2024). 20
- Figura 16. **Fotografia da Praia urbana.** Fonte: Proap, 2014, retirado de <https://www.proap.pt/pt-pt/requalificacao-do-espaco-publico-da-ribeira-das-naus/> (acedido a 8 Abr. 2024). 21
- Figura 17. **Fotografia dos elementos topográficos em relva.** Fonte: Proap, 2014, retirado de <https://www.proap.pt/pt-pt/requalificacao-do-espaco-publico-da-ribeira-das-naus/> (acedido a 8 Abr. 2024). 21
- Figura 18. **Ortofotomapa do projeto “Harbour Bath”.** Fonte: Google Earth, 19 Jul. 2022, (acedido a 25 Jun. 2024). 22
- Figura 19. **Fotografia do equipamento de estadia.** Fonte: [s.n.]2010, retirado de <https://accessdenmark.com/factsheet/havnebadet-islands-brygge-17227>(acedido a 9 Abr. 2024). 23
- Figura 20. **Fotografia das várias Piscinas.** Fonte: Astrid Rasmussen, 2010, retirado de <https://www.visitcopenhagen.com/copenhagen/planning/islands-brygge-harbour-bath-gdk482346> (acedido a 9 Abr.2024). 23
- Figura 21. **Esquícios conceptuais das reflexões sobre os projetos de referência.** a) Fundação Champalimaud; b) Friedriksdal Quay; c) The Sea Organ; d) Frente ribeirinha da Ribeira das Naus; e) Harbour Bath. Fonte: Elaborado pelo Autor. 24

Capítulo 2. Frente Ribeirinha da Baixa de Faro

- Figura 22. **Planta de Localização - Ortofotomapa da Cidade de Faro e envolvente.** Fonte: Google Earth, 12 Mar. 2024, (acedido a 17 Abr. 2024). 28
- Figura 23. **Mosaico do Deus Oceano, séc. I - séc. III d.C., Bairro Ribeirinho, Faro.** Fonte: LOPES et al. - O Mosaico do Oceano: Um tesouro intemporal de Ossónoba [Em Linha], 1ª ed. Faro: Pixartprinting, 2019 [Consult. 23 Abr. 2024]. Disponível em https://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/41962/1/22.%20VIEGAS%2C2019_Mosaico%20Oceano.pdf. ISBN 978-989-99270-6-3. 30
- Figura 24. **Ânforas, séc. I a.C. - séc. III d.C., Vila Adentro e Ria Formosa, Faro.** a) Ânfora Dressel I, séc. I a.C, proveniência Itália. b) Ânfora Dressel 14, séc. I-III d.C., proveniência Lusitânia; c) Ânfora Beltrán 11B, séc. I - III d.C, proveniência Bética. Fonte: LOPES et al. - O Mosaico do Oceano: Um tesouro intemporal de Ossónoba [Em Linha], 1ª ed. Faro: Pixartprinting, 2019 [Consult. 23 Abr. 2024]. Disponível em https://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/41963/1/ALMEIDA%2C2019_%C3%82nforas%2CMosaico%20Oceano.pdf. ISBN 978-989-99270-6-3. 30

Figura 25. Porta Árabe do séc. XI, Arco da Vila, Faro. Fonte: [s.n], n/d. retirado de: https://www.cm-faro.pt/5935/porta-arabe.aspx#prettyPhoto[1]/0/ (acedido a 23.04.2027).	30	Figura 34. Mapa da evolução urbana histórica, séc. XIX - séc. XX (1909). Fonte: Elaborado pelo autor, a partir do Levantamento dos Pontos de Interesse do Núcleo histórico, retirado de: https://www.faro.pt/menu/902/nucleo-historico.aspx (acedido a 22 Abr. 2024); do Plano hidrografico das barras e portos de Faro e Olhão: Costa Sul de Portugal: Oceano Atlântico Norte. Levantados a 1870 - 1873, Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos, retirado de Biblioteca Nacional Digital https://purl.pt/21968 (acedido a 22.04.2024); e da Planta da cidade de Faro, 1909. Anais do Município de Faro. Faro: Câmara Municipal de Faro, 2008, retirado de https://jenikirbyhistory.getarchive.net/media/planta-da-cidade-de-faro-em-1909-076032 (acedido a 22.04.2024).	39
Figura 26. Iluminura das Cantigas de Santa Maria (183), Afonso X, o sábio, 1280. Fonte: códice J.b.2, Biblioteca de El Escorial, retirado de: https://lusophia.wordpress.com/2018/03/01/santa-maria-de-harun-hieratica-e-eclética-por-vitor-manuel-adriao/ (acedido a 18 Abr. 2024)	31	Figura 35. Baixa de Faro, Portugal, 2021. Fonte: InFaro, retirado de Album privado em https://www.facebook.com/infaro/photos/a.438041832999360/2278484272288431/?type=3 (acedido a 22.04.2024).	41
Figura 27. Diagramas da evolução urbana de Faro. Fonte: Adaptado pelo Autor de PAULA, Rui e PAULA, Frederico - Ossoyoba Faro: Evolução Urbana e Património. Câmara Municipal de Faro, 1993. ISBN 972-95931-0-8.	32	Figura 36. Mapa da evolução urbana histórica, séc. XX à atualidade (2024). Fonte: Elaborado pelo autor, a partir do Levantamento dos Pontos de Interesse do Núcleo histórico, retirado de: https://www.faro.pt/menu/902/nucleo-historico.aspx (acedido a 22 Abr. 2024); da Planta da cidade de Faro, 1909. Anais do Município de Faro. Faro: Câmara Municipal de Faro, 2008, retirado de https://jenikirbyhistory.getarchive.net/media/planta-da-cidade-de-faro-em-1909-076032 (acedido a 22.04.2024); e do Anexo 1: Levantamento Topográfico com delimitação da área de intervenção, do Projeto de Requalificação do Eixo Central da Baixa de Faro. Cedido na fase de Estudo prévio do respetivo projeto pela C.M. de Faro, Abril 2020.	41
Figura 28. Ilustração da zona ribeirinha de Faro no séc. XVII. Fonte: João Macphail, 1842, retirado de: Biblioteca Nacional Digital https://purl.pt/22568 (acedido a 3 Abr. 2024)	33	Capítulo 3. Projeto de Requalificação da Baixa de Faro	
Figura 29. Ilustração de Faro nos anos 40. Fonte: Luis F. R. Santos, 1983, retirado de Album publico “Fotos Faro antigo” https://www.facebook.com/Madalenareislores/photos (acedido a 02.04.2024).	33	Figura 37. Planta de zonamento das principais propostas de Intervenção.	45
Figura 30. Área de Intervenção - Ortofotomapa. Fonte: Elabora pelo Autor, adaptado de Google Earth, 12 Mar. 2024, (acedido a 17 Abr. 2024).	35	Figura 38. Área de Intervenção - Situação existente. Fonte: Elaborado pelo Autor, adaptado de Google Earth, 12 Mar. 2024, (acedido a 17 Abr. 2024).	47
Figura 31. Mapa da evolução urbana histórica, séc. VIII - séc. XIX (1870). Fonte: Elaborado pelo autor, a partir do Levantamento dos Pontos de Interesse do Núcleo histórico, retirado de: https://www.faro.pt/menu/902/nucleo-historico.aspx (acedido a 22 Abr. 2024); e do Plano hidrografico das barras e portos de Faro e Olhão: Costa Sul de Portugal: Oceano Atlântico Norte. Levantados a 1870 - 1873, sob a direcção de F. Folque, retirado de: Biblioteca Nacional Digital https://purl.pt/21968 (acedido a 22 Abr. 2024).	37	Figura 39. Área de Intervenção - Proposta.	49
Figura 32. Plano hidrografico das barras e portos de Faro e Olhão: Costa Sul de Portugal: Oceano Atlântico Norte. Levantados a 1870 - 1873. Fonte: Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos, retirado de Biblioteca Nacional Digital https://purl.pt/21968 (acedido a 22.04.2024)	39	Figura 40. Ortofotomapa do Largo da Estação - Situação existente. Fonte: Google Earth, 14 Abr. 2022, (acedido a 17 Jun. 2024).	51
Figura 33. Planta da cidade de Faro, 1909. Fonte: Anais do Município de Faro. Faro: Câmara Municipal de Faro, 2008, retirado de https://jenikirbyhistory.getarchive.net/media/planta-da-cidade-de-faro-em-1909-076032 (acedido a 22.04.2024).	39	Figura 41. Fotografias do Largo da Estação - Situação existente. Fonte: Google Earth - Street View, Out. 2019, (acedido a 17 Jun. 2024).	51
		Figura 42. Esquema de intervenção - Existente e Proposto. a) Situação existente; b) Proposta.	52
		Figura 43. Corte aa'. Esquema de intervenção - Existente e Proposto. a) Situação existente; b) Proposta.	52
		Figura 44. Plano geral da proposta.	54

Figura 45. Fotografia do Largo da Estação - Situação existente. Fonte: Apatada de Google Earth - Street View, Out. 2019, (acedido a 17 Jun. 2024).	55	Figura 61. Ortofotomapa da Doca de Recreio - Situação existente. Fonte: Google Earth, 14 Abr. 2022, (acedido a 17 Jun. 2024).	67
Figura 46. Ilustração da proposta do Largo da Estação.	55	Figura 62. Fotografias da Doca de Recreio - Situação existente. Fonte: Google Earth - Street View, Jun. 2020, (acedido a 17 Jun. 2024).	67
Figura 47. Ortofotomapa da Avenida da República - Situação existente. Fonte: Google Earth, 14 Abr. 2022, (acedido a 17 Jun. 2024).	57	Figura 63. Esquema de intervenção - Existente e Proposto. a) Situação existente; b) Proposta.	68
Figura 48. Fotografias da Avenida da República - Situação existente. Fonte: Google Earth - Street View, Jun. 2020, (acedido a 17 Jun. 2024).	57	Figura 64. Corte dd'. Esquema de intervenção - Existente e Proposto. a) Situação existente; b) Proposta.	68
Figura 49. Esquema de intervenção - Existente e Proposto. a) Situação existente; b) Proposta.	58	Figura 65. Esquema de intervenção - Existente e Proposto. a) Situação existente; b) Proposta.	70
Figura 50. Corte bb'. Esquema de intervenção - Existente e Proposto. a) Situação existente; b) Proposta	58	Figura 66. Corte ee'. Esquema de intervenção - Existente e Proposto. a) Situação existente; b) Proposta.	70
Figura 51. Planta da cidade de Faro, 1909. Fonte: Anais do Município de Faro. Faro: Câmara Municipal de Faro, 2008, retirado de https://jenikirbyhistory.getarchive.net/media/planta-da-cidade-de-faro-em-1909-076032 (acedido a 22.04.2024).	59	Figura 67. Esquema de intervenção - Existente e Proposto. a) Situação existente; b) Proposta.	72
Figura 52. Plano geral da proposta.	60	Figura 68. Corte ff'. Esquema de intervenção - Existente e Proposto. a) Situação existente; b) Proposta.	72
Figura 53. Fotografia da Avenida da República - Situação existente. Fonte: Apatada de Google Earth - Street View, Jun. 2020, (acedido a 17 Jun. 2024).	61	Figura 69. Doca de Recreio, Faro. Postais antigos de Faro, década de 1910. Fonte: Edição Casa Seraphim - Faro, retirada de Album público "Fotos Faro antigo" https://www.facebook.com/Madalenareislores/photos (acedido a 02.04.2024).	73
Figura 54. Ilustração da proposta da Avenida da República.	61	Figura 70. Esquema de intervenção - Existente e Proposto. a) Situação existente; b) Proposta.	74
Figura 55. Esquema de intervenção - Existente e Proposto. a) Situação existente; b) Proposta.	62	Figura 71. Corte gg'. Esquema de intervenção - Existente e Proposto. a) Situação existente; b) Proposta.	75
Figura 56. Corte cc'. Esquema de intervenção - Existente e Proposto. a) Situação existente; b) Proposta.	62	Figura 72. Plano geral da proposta.	76
Figura 57. Avenida da República, Faro. Postal antigo de Faro, década de 1910. Fonte: Edição Casa Seraphim - Faro, retirada de Album público "Fotos Faro antigo" https://www.facebook.com/Madalenareislores/photos (acedido a 02.04.2024).	63	Figura 73. Fotografia aérea da Doca de Recreio - Situação existente Fonte: Frederico Farias, 2014, retirado de https://www.youtube.com/watch?v=ErA6xra6LNQ , (acedido a 17 Jun. 2024).	77
Figura 58. Plano geral da proposta.	64	Figura 74. Ilustração da proposta da Doca de Recreio.	77
Figura 59. Fotografia da Avenida da República e Obelisco - Situação existente. Fonte: Apatada de Google Earth - Street View, Jun. 2020, (acedido a 17 Jun. 2024).	65	Figura 75. Ortofotomapa do Jardim Manuel Bivar - Situação existente. Fonte: Google Earth, 14 Abr. 2022, (acedido a 17 Jun. 2024).	79
Figura 60. Ilustração da proposta da Avenida da República e Obelisco.	65		

Figura 76. Fotografias do Jardim Manuel Bívar - Situação existente. <i>Fonte: Google Earth - Street View, Jun. 2020, (acedido a 18 Jun. 2024).</i>	79
Figura 77. Esquema de intervenção - Existente e Proposto. <i>a) Situação existente; b) Proposta.</i>	80
Figura 78. Corte hh'. Esquema de intervenção - Existente e Proposto. <i>a) Situação existente; b) Proposta.</i>	80
Figura 79. Jardim Manuel Bívar, Faro. Postais antigos de Faro, década de 1910. <i>Fonte: Edição Casa Seraphim - Faro, retirada de Album público "Fotos Faro antigo" https://www.facebook.com/Madalenareislores/photos (acedido a 02.04.2024).</i>	81
Figura 80. Plano geral da proposta.	82
Figura 81. Fotografia da Avenida da República - Situação existente. <i>Fonte: Apatada de Google Earth - Street View, Out. 2019, (acedido a 18 Jun. 2024).</i>	83
Figura 82. Ilustração da proposta do Jardim Manuel Bívar.	83
Figura 83. Ortofotomapa do Parque Ribeirinho - Situação existente. <i>Fonte: Google Earth, 14 Abr. 2022, (acedido a 17 Jun. 2024).</i>	85
Figura 84. Fotografias do Parque Ribeirinho- Situação existente. <i>Fonte: Google Earth - Street View, Jun. 2020, (acedido a 18 Jun. 2024).</i>	85
Figura 85. Esquema de intervenção - Existente e Proposto. <i>a) Situação existente; b) Proposta.</i>	86
Figura 86. Corte ii'. Esquema de intervenção - Existente e Proposto. <i>a) Situação existente; b) Proposta.</i>	86
Figura 87. Plano geral da proposta.	88
Figura 88. Fotografia do Parque Ribeirinho - Situação existente. <i>Fonte: Apatada de Google Earth - Street View, Out. 2019, (acedido a 18 Jun. 2024).</i>	89
Figura 89. Ilustração da proposta do Parque Ribeirinho.	89
Figura 90. Área de Intervenção - Proposta.	91
Figura 91. Diagrama de Síntese - Circulação.	93
Figura 92. Diagrama de Síntese - Pavimentos.	95
Figura 93. Diagrama de Síntese - Vegetação.	97
Figura 94. Ilustração da proposta da Doca de Recreio.	99

Capítulo 1

UM PROJETO DE FRENTE RIBEIRINHA

1.1 Introdução

As frentes ribeirinhas desempenham um papel vital nas cidades ao redor do mundo. Desde os primórdios da civilização, essas áreas ao longo de rios, lagos e oceanos têm sido locais de importância estratégica, tanto para atividades económicas como para interações sociais e culturais. No início, eram exclusivamente pontos de chegada e partida de embarcações, centros de troca comercial. Porém, ao longo da história, testemunharam uma evolução significativa, transformando-se desde simples portos de comércio em centros vibrantes de recreação, turismo, comércio e vida comunitária.

A relação entre Faro e o mar, tal como ilustrada no quadro de Maluda (Figura 1), entre a cidade, a Ria, a ilha e o mar, é profunda e multifacetada, moldando a história, a cultura, a economia e até mesmo a identidade da cidade. A frente ribeirinha, com a área circundante da baixa de Faro, exemplifica essa conexão intrínseca. Inicialmente, a margem servia como uma zona de interseção entre a cidade e o mar, neste caso, a Ria Formosa, funcionando como ponto de chegada para embarcações comerciais e de pesca. Mas, com o tempo, evoluiu, em resposta às necessidades da população local, dando origem a jardins, praças e infraestruturas que redefiniram o seu traçado ao longo dos séculos. Hoje, a baixa de Faro e a Doca de Recreio representam o coração pulsante da cidade, abrigando uma variedade de estabelecimentos comerciais, restaurantes, bares, lojas, hotéis e serviços. Esses espaços tornaram-se não apenas num ponto de encontro central, mas também num importante motor económico e cultural para a comunidade local.

Com o passar do tempo, ocorreram uma série de intervenções sucessivas e cumulativas, cada uma tentando responder, de forma urgente e isolada, às necessidades da população local. Tais intervenções, embora realizadas com boas intenções, resultaram numa falta de harmonia e fluidez na área. Em vez de uma sintonia urbana coesa, a paisagem ribeirinha e a área circundante mostram os vestígios de múltiplas camadas de desenvolvimento, cada uma com a sua própria história e carácter. Essa falta de coerência pode ser observada na desconexão entre diferentes elementos urbanos, na falta de coesão estética e na perda da identidade original da área. Em vez de refletir a rica história e cultura de Faro, essas intervenções descoordenadas, contribuíram para a diluição da identidade única deste sítio.

“Intervir na paisagem não é justapor uma aglomeração de objectos, mas sim, reinventar a base da qual partimos para chegar a um jogo de elementos e proporções.” (Nunes, 2010, p.11).

É neste sentido, que se estabelece a proposta apresentada neste trabalho, numa tentativa de gerar um desenho unificador e coerente para a reestruturação da Frente ribeirinha de Faro, tendo em consideração todo o seu contexto histórico e cultural, não se limitando apenas a considerar as necessidades imediatas da população, resultando num espaço dinâmico e acolhedor, onde o passado e o presente se fundem harmoniosamente.

A presente proposta, apresenta-se também como reflexão e, de certa forma, uma crítica, face ao projecto já em desenvolvimento para esta mesma área. A proposta vencedora do concurso de ideias, lançado a Novembro de 2020, encontra-se em processo de conclusão e responde a um conjunto de requisitos e directrizes pelo dono de obra, as quais não foram consideradas neste projeto, permitindo desenvolver uma proposta sem limitações em busca de aproveitar ao máximo todas as oportunidades que a baixa de Faro possui.



Figura 1. - Pintura em óleo sobre tela sobre a relação de Faro com a Ria Formosa. “Faro VI” de Maluda, 1990
Fonte: Maluda [@maludapintora], 2023, 16 de Agosto (acedido a 4 Abr: 2024)

1.2 Objetivos e Metodologia

Segundo Sasaki (1950), projetar é essencialmente um processo de relacionar todos os fatores operacionais num todo abrangente, incluindo os fatores de custo e de efeito.

Para isso, é fundamental compreender de forma holística e articulada todos os intervenientes, tais como o metabolismo e energias que determinam o funcionamento, características e interações do lugar; a sua própria gênese e contextos de intervenções passadas face ao seu desempenho atual, para que se possa questionar e apresentar uma proposta de intervenção, uma transformação que respeite todas essas dinâmicas.

“Seria impensável desenvolver qualquer tipo de transformação que fosse contra as forças naturais do próprio sistema; já que isso resultaria numa luta de forças completamente insustentável, que se revelaria um enorme e constante desperdício de energia para a sua manutenção. A imagem deve emergir, portanto, de um funcionamento dinâmico, mas sereno.” (Nunes, 2010, p. 9).

Desse modo, o ponto de partida para a elaboração e desenvolvimento da proposta assenta: primeiro, na compreensão das características do lugar e entendimento do tipo de espaço urbano que se trata, que é variável consoante os atributos de cada sítio; segundo, na reflexão e crítica da evolução do lugar considerando os diferentes momentos e fatores que provocaram cada mudança; e terceiro, a elaboração de uma proposta de transformação em resposta ao estudo desenvolvido anteriormente.

“O pensamento crítico aplicado ao desenho envolve: 1. Pesquisa, para entender todos os fatores a serem considerados; 2. Análise, para estabelecer a relação operacional ideal de todos os fatores; e 3. Síntese, para articular o complexo de relações numa organização espacial.” (Sasaki, 1950, p.159)

O processo de pesquisa, compreensão e análise do local, especificamente do tipo de lugar (Frente ribeirinha), envolveu uma variedade de métodos e fontes de dados. Isso incluiu registos *in loco*, o uso de mapas e fotografias históricas, pesquisa detalhada sobre a evolução do território ao longo do tempo e uma exploração de projetos previamente desenvolvidos em contextos semelhantes. Estas duas fases do processo estão intimamente interligadas, ocorrendo simultaneamente, e é comum que a pesquisa conduza à análise dos resultados, enquanto os resultados, por sua vez, podem exigir uma investigação adicional. Com este entendimento identificaram-se os problemas do local, necessidades e potencialidades, que levaram a alcançar uma estratégia de soluções e transformações mais coerentes para o local e, conseqüentemente, a formulação de um desenho.

Como parte do processo de síntese - desenho, recorreu-se ao uso de esquiços, diagramas síntese e outros elementos de representação, bidimensionais ou tridimensionais, que contribuíram para o aperfeiçoamento contínuo do desenho - projeto final, à semelhança dos esquiços de Lawrence Halprin, Figura 2, que revelam o momento de inspiração e definição de um conceito que, posteriormente, foi utilizado para o desenho do projeto. Neste caso, o desenho “Sierra at 11,000 feet”, que retrata a Sierra Nevada, na Califórnia, e o esquiço da proposta para o Auditorium Forecourt, em Portland, EUA.

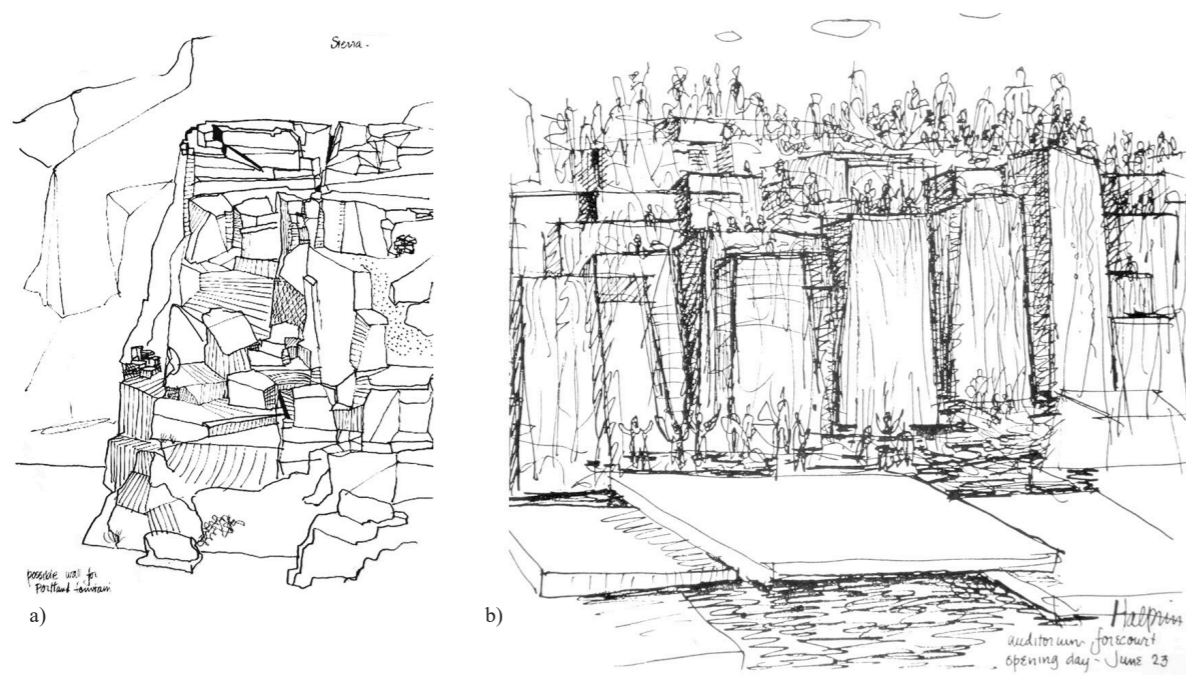


Figura 2. Esquiços conceptuais de Lawrence Halprin do projeto Auditorium Forecourt
a) “Sierra at 11,000”, b) “Auditorium forecourt opening day”.

Fonte: Lawrence Halprin, 1970, retirado de <https://lawrencehalprin.com> (acedido a 4 Abr 2024)

1.3 Conceitos

Os primeiros assentamentos humanos surgiram, frequentemente, ao longo das margens dos rios, tal como muitas das civilizações mais influentes e avançadas no decorrer da história. Estabeleceram-se nas proximidades de rios e estuários, devido à abundância de recursos que essas áreas ofereciam. Segundo Goudie (2013), os rios eram fontes vitais de água, alimentos e transporte para as comunidades primitivas, fornecendo recursos necessários para a subsistência e o desenvolvimento das primeiras sociedades humanas.

Um exemplo dessa circunstância é o rio Nilo, no Egito, que desempenhou um papel fundamental no desenvolvimento da civilização egípcia, fornecendo água para irrigação e depositando sedimentos ricos em nutrientes nas suas margens, criando solos férteis ideais para a agricultura (Squires et al., 2015), favorecendo os estabelecimentos humanos nas suas margens, como o caso da cidade histórica de Luxor (Figura 3) e tantos outros. Da mesma forma, os rios Tigre e Eufrates, na Mesopotâmia, foram fundamentais para as civilizações suméria, acádica e babilônica, proporcionando água e recursos para a irrigação, além de servirem como importantes vias de transporte e comércio.

Naturalmente, as cidades situadas ao longo dessas rotas fluviais prosperaram como centros comerciais e culturais, facilitando o comércio de mercadorias, ideias e tecnologias. Por exemplo, a Rota da Seda era muito mais do que uma simples rota comercial, em parte, marítima, era um importante corredor de intercâmbio cultural, religioso e tecnológico entre civilizações. Segundo Peter Frankopan (2015) em “The Silk Roads: A New History of the World”, a Rota da Seda foi responsável por facilitar o intercâmbio de ideias e culturas entre o Oriente e o Ocidente, contribuindo para o desenvolvimento de diversas civilizações e para o surgimento de novas tecnologias e inovações.

Compreender o contexto histórico da humanidade, desde os primeiros assentamentos até às grandes metrópoles, leva-nos a reconhecer o valor intrínseco dos elementos de água - sejam rios, estuários, lagos, mares ou oceanos - para a vida humana e o papel fundamental que desempenham para a nossa própria existência e sobrevivência. Esta escolha é um reflexo da compreensão da paisagem, da sua entidade, e do entendimento do seu funcionamento e metabolismos.

Figura 3. Fotografia do Templo de Karnak, Luxor, Egito (1580 a.C.)
Chao Hui Wu, 2015. Fonte: <https://www.flickr.com/photos/131040790@N03/16722808972/> (acedido a 5 Abr. 2024)



Durante a Revolução Industrial, as cidades ao longo de rios e estuários experimentaram um rápido crescimento devido à disponibilidade para a produção de energia, transporte fluvial e localização estratégica para indústrias. Os rios forneciam energia para moinhos e fábricas, enquanto o transporte fluvial facilitava o movimento de matérias-primas e produtos.

As cidades continuaram a expandir e desenvolver-se ao longo de rios e estuários, incorporando novas tecnologias de infraestrutura, como sistemas de abastecimento de água, esgotos e transporte. Mais recentemente, as áreas ribeirinhas tornaram-se cada vez mais valorizadas como locais para residências, comércio, lazer e turismo, oferecendo vistas panorâmicas, acesso à natureza e uma atmosfera única, pois são elementos da paisagem com um potencial único para a criação de áreas de lazer e a revitalização de zonas urbanas em expansão. Destruir esses recursos é como “matar a galinha dos ovos de ouro”, um ato irreversível e irreparável (Magalhães, 2001).

Este crescimento, apesar das oportunidades económicas e culturais proporcionadas, teve um grande impacto no desenho, funcionamento e urbanismo em grande escala das cidades, trazendo também, desafios ambientais significativos, como inundações, erosão costeira e poluição. No decorrer “do processo de desindustrialização dos sectores da siderurgia, construção naval e atividades portuárias das grandes cidades e após o fim da II Guerra Mundial, surgiu a necessidade de adotar medidas que preconizassem soluções centradas na revitalização das áreas industriais devolutas.” (Oliveira, 2014, p.7).

Estes espaços, vazios urbanos, abandonados, agora descaracterizados, sem significado, compactados, inertes, estéreis e na maioria, com muitos resíduos acumulados, tornaram-se uma prioridade no processo de revitalização e requalificação das cidades, sendo “territórios privilegiados para a prossecução de projetos urbanos objetivados na criação de condições promotoras da sua revitalização e reapropriação” (Fernandes e Sousa, 2016, p.113). Os espaços nas frentes ribeirinhas que se tornaram obsoletos e abandonados, poderiam ser utilizados, num futuro próximo, para novos usos urbanos não portuários.

É neste contexto que surgem os estudos sobre *waterfronts* (frentes-mar ou frentes ribeirinhas) com interesse, tanto académico como profissional, desde a década de 1960, em que o seu desenvolvimento acabou por gerar a sua própria disciplina (Marshall, 2001). Projetos como o Inner Harbor em Baltimore, Figura 4, tiveram tanto sucesso que geraram um “movimento” que serviu como catalisador para a criação de outros grandes projetos de requalificação urbana em cidades litorais em todo do mundo.

Segundo Marshall (2001), as *waterfronts* passaram a ser associadas a maneiras de recriar a imagem de uma cidade, recapturar investimentos económicos e atrair pessoas de volta aos centros urbanos desertos. Por isso, tornou-se essencial e um tema central na discussão sobre Cidade. Os projetos de requalificação destes lugares falam tanto do nosso futuro quanto do nosso passado. Evocam um passado baseado na produção industrial, numa época de crescimento e expansão, em estruturas sociais e económicas que já não existem, num momento em que a degradação ambiental era uma consequência desconhecida do crescimento e do lucro.



Figura 4 - Poster com visualização aérea da proposta “The Inner Harbor”, Baltimore, EUA
Fonte: [s.n.], retirado de <https://www.baltimoremagazine.com/section/businessdevelopment/harborplace-inner-harbor-history-and-future-can-twin-pavilions-still-thrive/> (acedido a 5 Abr. 2024)

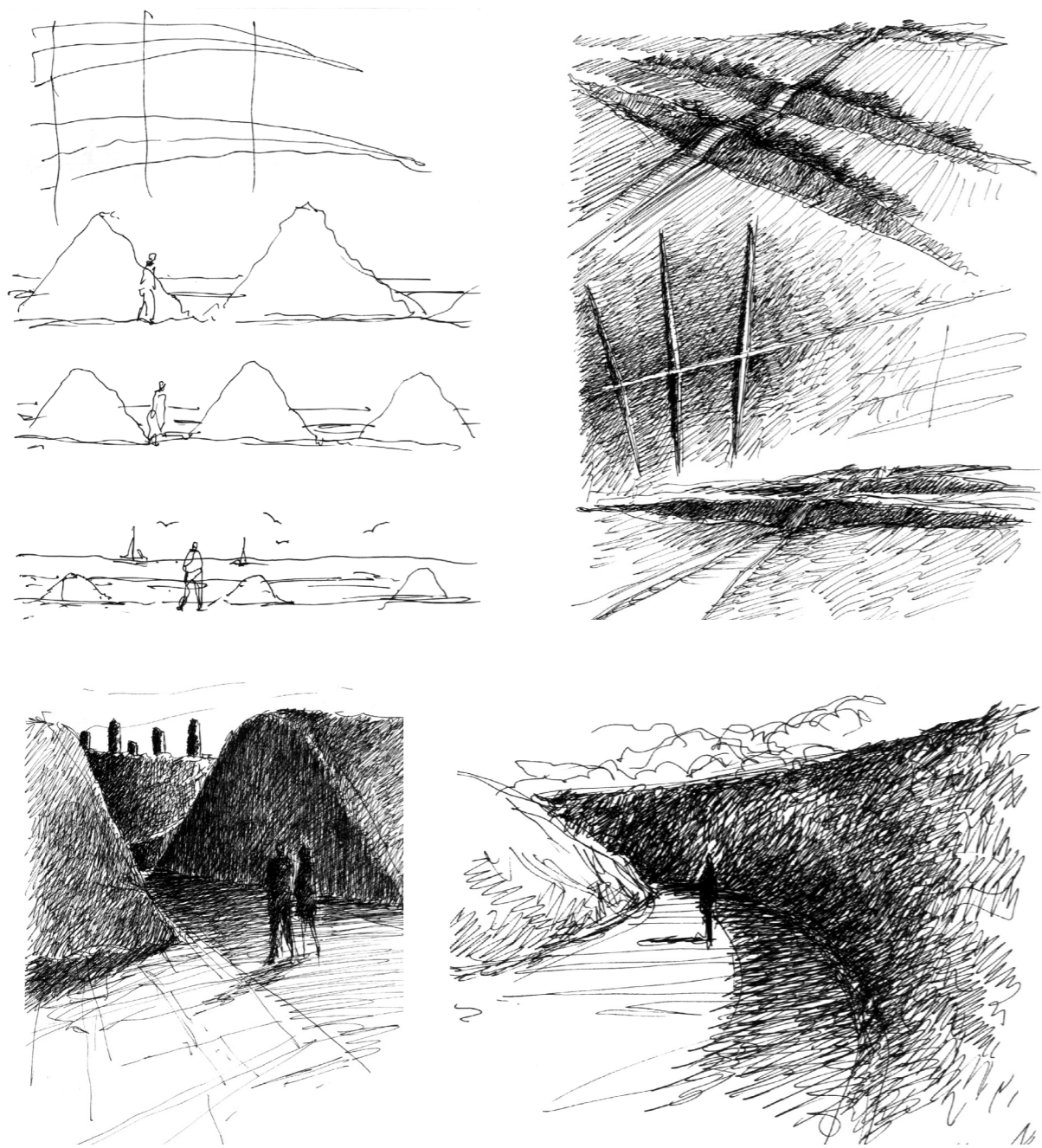


Figura 5. Esquícios conceptuais de João Nunes do projeto Parque do Tejo e do Trancão
 Fonte: João Nunes, 1995-2000, retirado do Arquivo Proap (acedido a 5 Abr. 2024)

Por circunstâncias históricas, as *waterfronts* estão imediatamente adjacentes aos centros mais antigos das cidades e, tipicamente, estão separadas das conexões físicas e culturais da cidade frequentemente por infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias. Apontam para um futuro ao oferecer oportunidades para que as cidades se voltem a conectar com as suas próprias margens.

Uma das disciplinas que tem sobressaído na busca de soluções para esta “problemática”, que é, na verdade, uma oportunidade, é a Arquitetura Paisagista, onde o conjunto de saberes multidisciplinares permite uma abordagem holística e articulada entre todos os intervenientes e componentes da paisagem, considerando, não só o aspeto estético, como também questões funcionais, sociais, culturais, ecológicas e de sustentabilidade.

Muito mais que apenas articular o meio artificial e o natural, e os problemas intrínsecos dessa relação, o projeto de arquitetura paisagista, tal como refletido nos desenhos do Arq. João Nunes, Figura 5, pretende com esse resultado criar um lugar, um sítio com significado, onde haja pertença e seja vivido pela população, para ser-se apropriado e permitir a criação de memórias e histórias entre as comunidades, tornando-se uma expressão (urbana) do que somos como cultura. A frente ribeirinha proporciona possibilidades para criar partes da cidade, que enriqueçam a vida, ofereçam qualidade e esperança, bem como funcionalidade, e ainda dar algum entendimento dos modos urbanos de vida dessa comunidade.

“Construir paisagem, através do projeto de arquitetura paisagista, é manipular positivamente os factores metabólicos naturais, juntando-lhes um sentido poético, ideológico e artístico e, evidentemente, relacionando-os com um objectivo funcional. É transmitir fertilidade, produtividade e diversidade, com a consciência da importância cultural desse gesto.”

(Nunes, 2010, p.10)

1.4 Projetos de Referência

Para o desenvolvimento do projeto para a baixa de Faro, tornou-se fundamental analisar e estudar diversos projetos de arquitetura paisagista já realizados em áreas de intervenção e situações semelhantes. Tal abordagem pretende obter uma compreensão mais aprofundada sobre como diferentes soluções foram aplicadas nesses contextos, oferecendo reflexões valiosas sobre as melhores práticas, os desafios enfrentados e as estratégias adotadas mais eficazes.

A compreensão individual de cada projeto, assim como a comparação entre eles, seja em termos de abordagens, programas, escalas, desenho ou soluções, enriquece o processo criativo e promove uma visão mais crítica e informada. Nesse sentido, foram identificados e selecionados cinco projetos de frentes ribeirinhas que, em conjunto, proporcionam uma reflexão sobre as possíveis interações entre terra e água, os potenciais programas de atividades e as formas de relação entre o ser humano e o elemento água:

Fundação Champalimaud

Frente Ribeirinha Fundação Champalimaud. Proap. Lisboa, Portugal. 2010

Fredriksdal Quay

Transformação da *Waterfront* de Fredriksdal. Nivå Landskapsarkitektur. Estocolmo, Suécia. 2018

The Sea Organ

Reconstrução da Infraestrutura do porto de Zadar. Nikola Bašić. Zadar, Croácia. 2005

Frente Ribeirinha Ribeira das Naus

Requalificação do espaço público da Ribeira das Naus. Proap, Global. Lisboa, Portugal. 2014

Harbour Bath - Havneparken

Novos banhos públicos no porto do grande canal. PLOT, BIG. Copenhaga, Dinamarca. 2003

Após a descrição sintética dos cinco projetos é feita, num sub-capítulo à parte, uma reflexão final sobre os aspectos mais relevantes presentes nestes projetos e que podem servir como referência para o desenvolvimento da proposta para a Frente Ribeirinha de Faro.

Fundação Champalimaud

Data: 2010 | Localização: Lisboa, Portugal | Autores: Proap



Figura 6. Ortofotomapa do projeto da Frente Ribeira da Fundação Champalimaud
Fonte: Google Earth, 20 Abr. 2023, (acedido a 25 Jun. 2024)

A Frente Ribeirinha da Fundação Champalimaud, Figura 6, foi desenvolvido pelo Atelier de Arquitetura Paisagista Proap, de Lisboa, e construído em 2010.

Trata-se de uma faixa de zona ribeirinha entre o complexo da Fundação Champalimaud e o Rio Tejo, com uma extensão longitudinal de cerca de 400m e uma secção de aproximadamente 20m e, tem como princípio estabelecer uma total continuidade do sistema de circulação ciclo-pedonal ao longo do rio, conectando a Avenida Brasília à Doca de Pedrouços que se desenvolve em direcção a Algés.

O percurso ribeirinho foi projetado para ser acessível e acolhedor, com amplos passeios que convidam à caminhada, ao ciclismo ou simplesmente a um momento de contemplação. Ao longo do trajeto, os visitantes podem desfrutar de vistas panorâmicas do rio e da cidade, com áreas de descanso estrategicamente posicionadas para maximizar o aproveitamento da paisagem e das vistas.

O pavimento de betão é marcado por linhas de pedra escura que marcam um ritmo e uma cadência que estabelece a métrica dos restantes elementos que compõem o espaço. Entre eles equipamentos urbanos modernos, como bancos, papeleiras, postes de iluminação, canteiros com arbustos e árvores, oferecendo sombra e conforto (Figuras 7 e 8). O limite com o rio Tejo é brusco e inacessível, pelo que não é possível o contacto directo com a água.

É um exemplo inspirador de como uma cidade pode revalorizar suas margens fluviais, transformando-as em espaços de convivência, lazer e reflexão.

Figura 7. Fotografia da Frente Ribeira da Fundação Champalimaud

Fonte: Davide Maccioni, 2015, retirado de: <https://www.flickr.com/photos/86313050@N03/with/22889384149> (acedido a 8 Abr. 2024)



Figura 8. Fotografia da Frente Ribeira da Fundação Champalimaud

Fonte: Proap, 2010, retirado de: <https://www.proap.pt/pt-pt/projecto/champalimaud-fundation-2/> (acedido a 8 Abr. 2024)

Fredriksdal Quay

Data: 2018 | Localização: Estocolmo, Suécia | Autor: Nivå Landskapsarkitektur

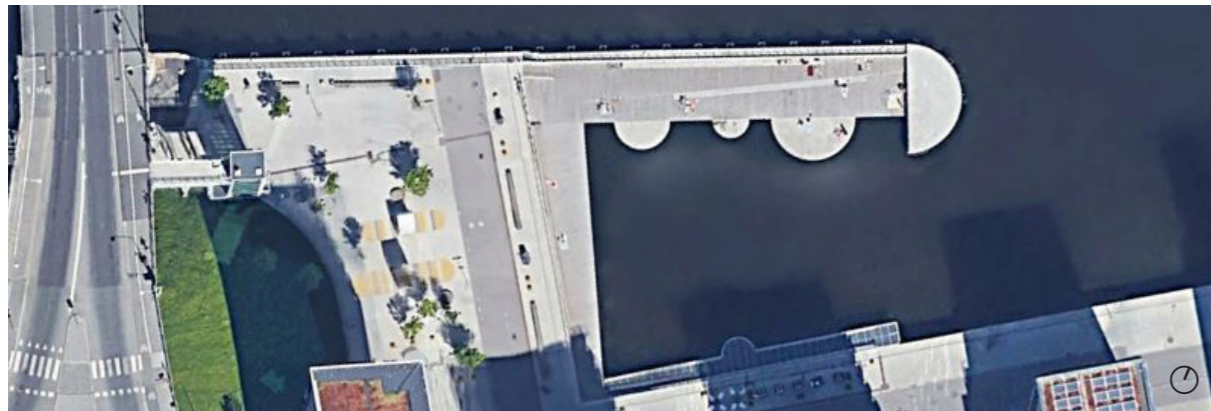


Figura 9. Ortofotomapa do projeto do Cais de Fredriksdal
Fonte: Google Earth, 14 Mai. 2023, (acedido a 25 Jun. 2024)

O Cais de Fredriksdal, *Fredriksdal Quay*, Figura 9, trata-se de um espaço público em Estocolmo, no Lago Hammarby, projetado pelo Atelier de Arquitetura Paisagista Nivå, completado no ano 2018, e insere-se num contexto muito específico, localizado num porto industrial onde algumas atividades portuárias permanecem.

O espaço público projetado é composto por uma praça, com cerca de 1500m² (Figura 10), e um cais com, aproximadamente, 50m de comprimento e 10m de largura (Figura 11), que respondem a um desenho de carácter industrial. Os materiais, equipamentos e mobiliário, são produtos derivados de ambientes portuários e industriais, preservando e evidenciando o espírito do lugar.

O cais de madeira é completado por grandes lajes de betão e bancos longitudinais, e encontra-se voltado a Sul, permitindo a utilização desta área para banhos de sol e piqueniques.

A praça com árvores e dois baloiços de grande dimensão criam um novo ponto de vista no canal e foi concebida de modo a que os peões e os ciclistas possam coexistir, juntamente com os visitantes e com o acesso automóvel. O pavimento em betão é adornado com desenhos e elementos portuários em amarelo e equipado com bancos compridos também da mesma cor. O tema industrial é mantido em toda a área, desde os elementos funcionais aos elementos decorativos.

Apesar de se encontrar num local confinado da malha urbana e muito limitante, este cais proporciona à população local um espaço extraordinário de estadia, passeio e contemplação, preservando e enaltecendo o espírito do lugar.

Figura 10. Fotografia da Praça do Cais de Fredriksdal

Fonte: Robin Hayes, 2018, retirado de: <https://landezine.com/fredriksdalskajen-by-niva/> (acedido a 8 Abr. 2024)



Figura 11. Fotografia da Plataforma do Cais de Fredriksdal

Fonte: Robin Hayes, 2018, retirado de: <https://landezine.com/fredriksdalskajen-by-niva/> (acedido a 8 Abr. 2024)

The Sea Organ

Data: 2005 | Localização: Zadar, Croácia | Autor: Nikola Bašić

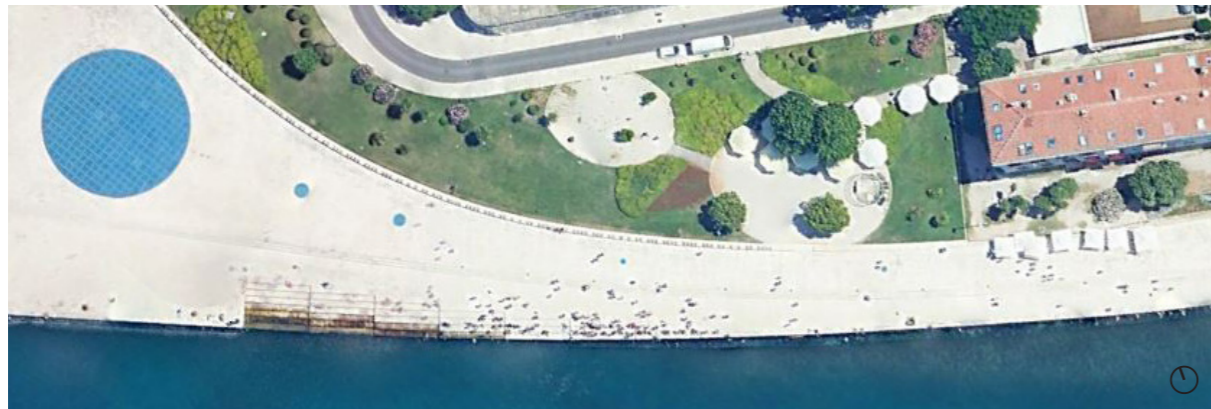


Figura 12. Ortofotomapa do projeto "The Sea Organ"
Fonte: Google Earth, 11 Mai. 2024, (acedido a 25 Jun. 2024)

The Sea Organ em Zadar na Croácia, foi construído em 2005 e projetado pelo Arquiteto Nikola Bašić. O projeto, semelhante a um anfiteatro, desenvolve-se ao longo de cerca de 70m (Figura 12) e encontra-se inserido numa frente ribeirinha com cerca de 1km.

O anfiteatro é desenhado segundo uma métrica que em cada sequência de patamares é acrescentado mais um. Provocando uma sucessão de desníveis tanto transversal como longitudinal, começando, naturalmente, com apenas um degrau e terminando com sete degraus, respeitando o número de notas musicais (Figuras 13 e 14).

Este elemento, ao mesmo tempo que é um objeto arquitetónico (anfiteatro) é também um instrumento musical (órgão) que toca música por meio do vento e das ondas do mar. Incluído na estrutura do anfiteatro, por baixo do pavimento, localizam-se tubos, semelhantes aos dos órgãos tradicionais, cuidadosamente criados para produzir certas notas musicais. As ondas do mar e o vento que atravessam as ranhuras da estrutura, provocam uma melodia possível de ouvir conforme se atravessa o espaço.

Quem visita e passeia ao longo deste espaço, pode ter uma experiência de como os ambientes natural e artificial podem interagir de várias formas. Normalmente, os sentidos mais estimulados nestes tipos de espaços, são, evidentemente, a visão, pela observação dos dois meios, e o tato, na possibilidade de contactar a água. Este sítio destaca-se no sentido em que para além dos anteriores, provoca também experiências auditivas.

Figura 13. Fotografia da bancada do "The Sea Organ"
Fonte: Landezine, 2005, Retirado de <https://landezine.com/198/> (acedido a 8 Abr. 2024).



Figura 14. Fotografia do contexto do "The Sea Organ"
Fonte: Landezine, 2005, retirado de <https://landezine.com/198/> (acedido a 8 Abr. 2024).

Frente Ribeirinha Ribeira das Naus

Data: 2014 | Localização: Lisboa, Portugal | Autores: Proap, Global



Figura 15. Ortofotomapa do projeto da Ribeira das Naus
Fonte: Google Earth, 20 Abr. 2023, (acedido a 25 Jun. 2024)

A Ribeira das Naus (Figura 15), localizada em Lisboa, é um dos espaços mais emblemáticos da cidade, com uma rica história e um papel central na revitalização da zona ribeirinha. Foi construído em 2014, projetado pelo atelier Proap e Global. Desenvolve-se ao longo de 300m na frente ribeirinha do rio Tejo e faz a ligação entre a zona do Cais do Sodré e a Praça do Comércio.

O desenho configura-se a partir de elementos que homenageiam o passado naval, sejam eles mais evidentes, como a doca seca, a doca do Arsenal e os paredões de varadouro, ou mais simbólicos, tais como a praia urbana.

Esta praia urbana (Figura 16) é um dos aspectos mais destacados do projeto, sendo uma escadaria de sucessivos patamares inclinados que desce suavemente até a água, permitindo que os visitantes se aproximem do rio e até molhem os pés nas marés mais altas. Esta interação direta com o Tejo é uma característica única que reforça a conexão da cidade com seu rio.

Outro elemento de destaque a considerar, são as áreas relvadas que se elevam da cota do Parque (Figura 17), com uma superfície relvada inclinada, que funcionam como anfiteatros informais debruçados sobre o rio e orientados a Sul.

Estes dois elementos acima descritos, tanto a praia urbana como os anfiteatros informais, são essenciais na produção do espaço público deste local. Para além da qualidade funcional, têm uma qualidade estética exemplar.

Figura 16. Fotografia da Praia urbana

Fonte: Proap, 2014, retirado de <https://www.proap.pt/requalificacao-do-espaco-publico-da-ribeira-das-naus/> (acedido a 8 Abr. 2024)



Figura 17. Fotografia dos elementos topográficos em relva

Fonte: Proap, 2014, retirado de <https://www.proap.pt/requalificacao-do-espaco-publico-da-ribeira-das-naus/> (acedido a 8 Abr. 2024)

Harbour Bath - Havneparken

Data: 2003 | Localização: Copenhaga, Dinamarca | Autor: PLOT, BIG

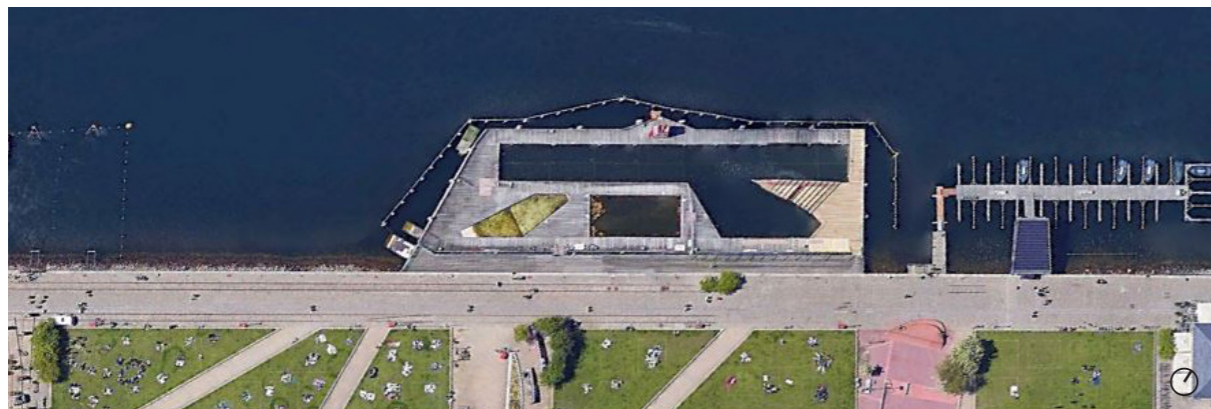


Figura 18. Ortofotomapa do projeto “Harbour Bath”
Fonte: Google Earth, 19 Jul. 2022, (acedido a 25 Jun. 2024)

O Harbour Bath é um espaço distinto dos descritos anteriormente. O projeto construído em 2003 da autoria do atelier BIG e PLOT, está localizado em Copenhaga, na Dinamarca (Figura 18).

Destaca-se pela sua tipologia e uso. Trata-se de uma plataforma localizada no canal que atravessa a cidade e insere-se no parque urbano *Havneparken*.

Esta plataforma, totalmente revestida a madeira, tem cerca de 25m de largura e 90m de comprimento. A superfície é interrompida por quatro grandes aberturas de diferentes formas e tamanhos que definem quatro piscinas. A maior, com 86 metros de comprimento e 8 metros de largura, estendendo-se ao longo da extremidade oeste da plataforma e destina-se à natação estritamente desportiva. As restantes, mais próximas dos relvados têm funções mais relaxantes ou recreativas.

Adjacente a uma das piscinas, emerge um grande bloco de madeira com degraus (Figura 19) que, como a proa de um navio, se eleva quatro metros acima da plataforma e pode ser utilizado para mergulho e ou estadia.

Apesar de um projeto relativamente pequeno e simples em comparação com os restantes, tem o interesse do contacto com a água ser total, demonstrando um ótimo exemplo de como utilizar o meio aquático como espaço público, seja na produção de áreas de estadia, através de bancos e plataformas ou de recreio e desporto através do mergulho e natação (Figura 20).

Figura 19. Fotografia do equipamento de estadia

Fonte: [s.n.] 2010, retirado de <https://accessdenmark.com/factsheet/havnebadet-islands-brygge-17227> (acedido a 9 Abr. 2024)

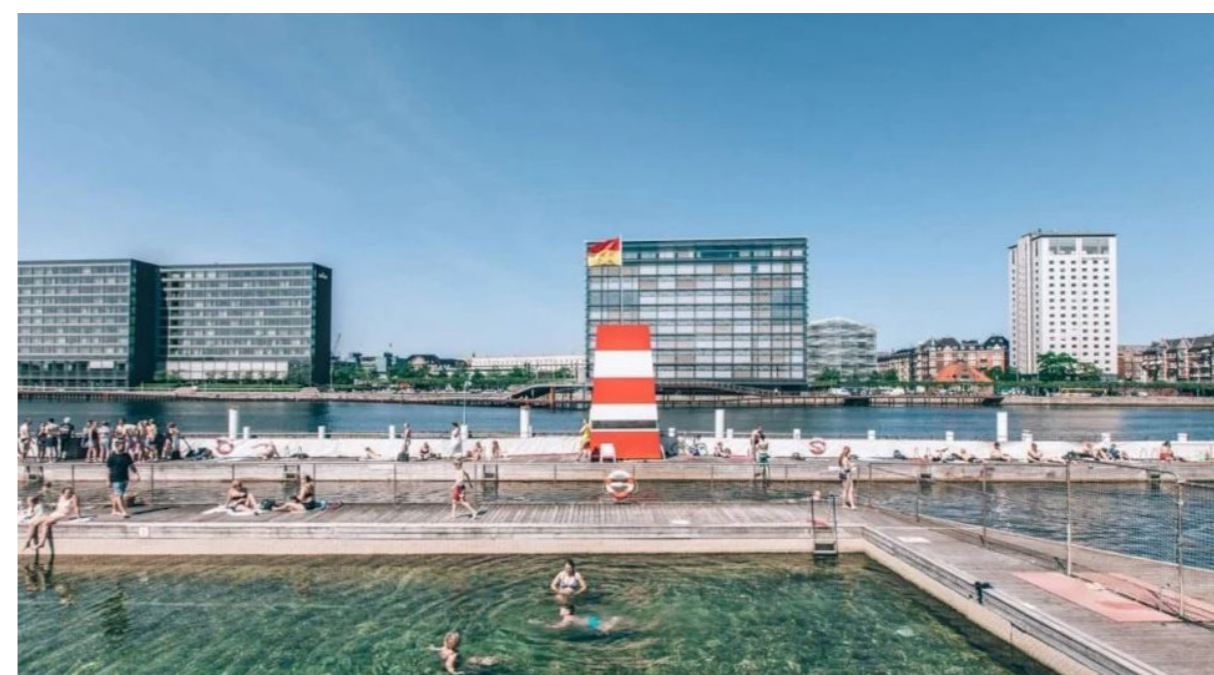


Figura 20. Fotografia das várias Piscinas

Fonte: Astrid Rasmussen, 2010, retirado de www.visitcopenhagen.com/islands-brygge-harbour-bath-gdk482346 (acedido a 9 Abr.2024)

1.5 Reflexões e Considerações sobre os Projetos seleccionados

Os projetos seleccionados têm como objetivo provocar reflexões sobre diversas formas de interação entre o ser humano e a água, relacionadas com questões de composição, forma, texturas, proporção, escala e programa. Servem como inspiração, não apenas na criação da imagem desejada para o local, mas também para ajudar a encontrar soluções atualizadas e bem-sucedidas para os desafios que surgem durante o processo de projeto. Cada um dos exemplos foi escolhido de modo a desvendar a narrativa da aproximação do Homem à água. A figura 16, demonstra essa aproximação, partindo de uma posição de afastamento físico, até uma de apropriação do elemento de água (Figura 21).

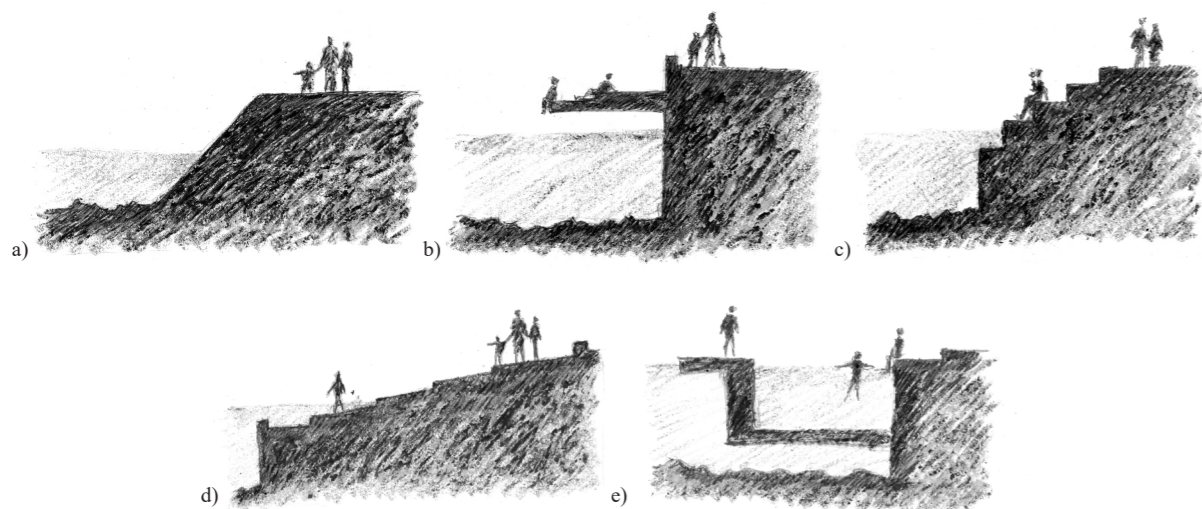


Figura 21. Esquícios conceptuais das reflexões sobre os projetos de referência
a) Fundação Champalimaud; b) Fredriksdal Quay; c) The Sea Organ; d) Frente ribeirinha da Ribeira das Naus; e) Harbour Bath
Fonte: Elaborado pelo Autor

No primeiro exemplo – Fundação Champalimaud - em Lisboa, não existe um contacto directo entre o Homem e a água. O rio é um elemento que apenas pode ser observado no decorrer do passeio ao longo da margem. Neste passeio é possível observar duas materialidades distintas no pavimento: a matriz, numa materialidade contínua de betão e as linhas sobrepostas, em calçada escura, que conferem e atribuem um ritmo, um compasso ao passeio, nas quais surgem bancos, árvores e outros elementos, que equipam e conferem ao sítio o suporte e as condições para ser apropriado (Figura 21, a).

O segundo projeto - Fredriksdal Quay - em Estocolmo, mantém a ideia que o corpo de água é apenas para ser observado. No entanto, já se percebe que o espaço público projetado reage à presença da água, definindo elementos de aproximação, semelhantes a um cais, que permitem uma apropriação desses espaços, com diferentes caracteres e usos.

Enquanto que a zona na margem assume um carácter mais urbano, com maior capacidade de carga e equipado com mobiliário urbano e ligeiras infraestruturas, a zona do cais, numa materialidade diferente, neste caso, madeira, tem um carácter mais suave e cria uma zona de estadia de relação com o canal, mas sem contactar diretamente com o mesmo (Figura 21, b).

O “The Sea Organ”, em Zadar, representa um começo de dissolução do limite entre a água e o ser humano, com uma interação mais próxima entre os dois. Trata-se de uma estrutura semelhante a um anfiteatro que se aproxima do nível do mar e permite o contato com a água, embora seja apenas um toque e ainda não uma experiência plena de interação. Este projeto tem a particularidade da estrutura construída, ter um sistema de tubos musicais que, com o movimento das ondas e do vento, produz sons que envolvem o espaço de uma melodia que encanta qualquer indivíduo que passe por lá (Figura 21, c).

O quarto exemplo – Frente Ribeirinha Ribeira das Naus - em Lisboa, é o primeiro projecto, entre os seleccionados, onde o Homem e a água coexistem no mesmo sítio. Comporta-se de uma forma muito semelhante a uma praia, onde a margem inerte assume o comportamento do areal e o rio, consoante a ondulação e maré, invade, subindo e descendo essa estrutura, e quem usufrui do espaço pode utilizá-lo de forma semelhante a uma praia. A diferença evidente entre este lugar e uma praia, a que vulgarmente conhecemos, é o facto de não ser apropriado mergulhar e nadar, no entanto, não deixa de ser um espaço interessante onde o Homem e a água convivem. (Figura 21, d).

Por último, o “Harbour Bath”, em Copenhaga, conclui esta narrativa e sequência de aproximação à água, onde o contacto entre o ser humano e a água é direto e pleno. Trata-se de um conjunto de estruturas e plataformas em madeira que definem percursos e espaços sobre um canal, que tornam possível a estadia e, naturalmente, o banho, funcionando como piscinas. As dimensões e características diferentes umas das outras, apropriadas para diferentes utilizações, conferem um uso, um programa, distinto de qualquer outro no tecido da cidade (Figura 21, e).

Cada projecto insere-se num contexto específico onde as formas escolhidas e definidas pelo projeto se integram nas características culturais e espaciais do sítio ao qual, agora, pertencem. Cada sítio tem uma história e um enquadramento e cada solução pode ser ideal num sítio e desajustada noutro.

Capítulo 2

FRENTE RIBEIRINHA DA BAIXA DE FARO

2.1 Contexto histórico da Cidade



Figura 22. Planta de Localização - Ortofotomapa da Cidade de Faro e envolvente
Fonte: Google Earth, 12 Mar. 2024, (acedido a 17 Abr. 2024)

Faro é uma cidade localizada no sul de Portugal, na região do Algarve (Figura 22). Está situada na costa e é banhada pelo Oceano Atlântico. Geograficamente, está cercada por uma paisagem diversificada: a sul, a Ria formosa e a norte o Barrocal Algarvio. É a capital do Algarve e uma das cidades mais antigas do território português, com uma herança que abrange desde o Paleolítico até aos dias atuais. Constitui-se como um centro administrativo, cultural e turístico, e a sua localização central, clima ameno, todo o conjunto de serviços, comodidades, infraestruturas e o rico património cultural e natural, permitem que seja um destino ideal, não só para turistas de todo o mundo, especialmente durante os meses de verão, como também para viver e estudar.

Os primeiros vestígios significativos da história de Faro remontam ao século IV a.C., durante a colonização fenícia do Mediterrâneo Ocidental. Nessa época, a cidade era conhecida como Ossonoba e desempenhava um papel crucial como um dos principais centros urbanos da região do Algarve, além de servir como um importante entreposto comercial para a troca de produtos agrícolas, peixes e minérios (Paula e Paula, 1993).

Entre os séculos II a.C. e VIII d.C., Faro esteve sob domínio romano e visigodo, até ser conquistada pelos mouros em 713 d.C. Durante o período de ocupação árabe, o nome Ossonoba permaneceu em uso, sendo substituído apenas no século IX, quando a cidade passou a ser chamada de Santa Maria do Ocidente. No século XI, a sua designação mudou novamente para Santa Maria Ibn Harun. Tornou-se a capital de um principado independente efêmero no século IX e foi fortificada com muralhas defensivas. Após a conquista por D. Afonso III em 1249, os portugueses passaram a chamar a cidade de Santa Maria de Faaron ou Santa Maria de Faaram, originando assim o nome de Faro. Nos séculos seguintes, Faro floresceu como uma cidade próspera, beneficiando da sua localização geográfica estratégica, do seu porto seguro e do comércio de sal e produtos agrícolas do seu interior. Essas atividades comerciais foram ainda mais impulsionadas pelos Descobrimentos Portugueses. Em 1540, D. João III concedeu a Faro o estatuto de cidade. Até finais do séc. XIX, Faro continuou a expandir-se e durante os séculos XX e XXI passou por um período de modernização e desenvolvimento, especialmente com o crescimento do turismo na região do Algarve (Paula e Paula, 1993).



Figura 23. Mosaico do Deus Oceano, séc. I - séc. III d.C., Bairro Ribeirinho, Faro
 Fonte: LOPES et al, 2019



Figura 24. Ânforas, séc. I a.C. - séc. III d.C., Vila Adentro e Ria Formosa, Faro
 a) Ânfora Dressel 1, séc. I a.C, proveniência Itália. b) Ânfora Dressel 14, séc. I-III d.C., proveniência Lusitânia;
 c) Ânfora Beltrán 11B, séc. I - III d.C, proveniência Bética;
 Fonte: LOPES et al, 2019



Figura 25. Porta Árabe do séc. XI, Arco da Vila, Faro
 Fonte: [s.n], n/d. retirado de: [https://www.cm-faro.pt/5935/porta-arabe.aspx#prettyPhoto\[1\]/0/](https://www.cm-faro.pt/5935/porta-arabe.aspx#prettyPhoto[1]/0/) (acedido a 23.04.2027)

Faro ergue-se assim, como o resultado de uma combinação de influências culturais que se foram fundindo e moldando ao longo dos séculos, demonstrando a riqueza que há na troca e permuta dos conhecimentos e saberes de diferentes povos. Os próprios vestígios arqueológicos encontrados em Faro, comprovam a relação íntima que tem com o mar, tanto pelos utensílios ligados ao comércio que se fazia pela via marítima (Ânforas, Figura 24), pelas decorações em mosaicos com a temática marítima (Mosaico do Deus Oceano, Figura 23), como pelas próprias histórias e lendas que moldaram a história da cidade (Cantigas de Santa Maria, Figura 26). Também a fusão dos diferentes povos vindos pelo mar, está presente nos próprios elementos arquitetónicos (Porta Árabe, Figura 25).

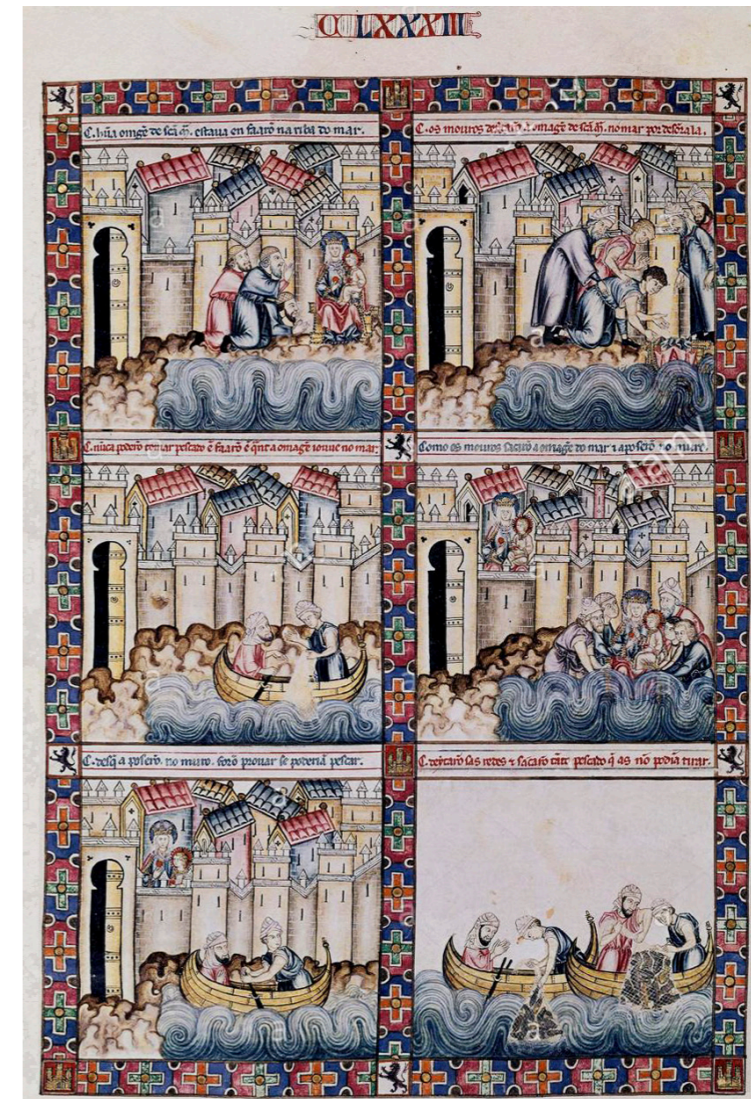


Figura 26. Iluminura das Cantigas de Santa Maria (183), Afonso X, o sábio, 1280
 Fonte: códice J.b.2, Biblioteca de El Escorial, retirado de: <https://lusophia.wordpress.com/2018/03/01/santa-maria-de-harun-hieratica-e-e-cletica-por-vitor-manuel-adriao/> (acedido a 18 Abr. 2024)

2.2 Evolução da estrutura urbana de Faro

A estrutura urbana de Faro segue um padrão de expansão em anéis, que se desdobraram ao longo de quatro momentos distintos (Figura 27) e que moldaram a sua malha urbana ao longo dos séculos.

O primeiro momento (Figura 27, a) foi marcado pela formação da Vila Adentro, com a ocupação dos Fenícios, iniciando a sua estruturação e consolidação (séc. VIII a.C. - séc. III a.C.). A sua primeira ocupação foi o “Morro da Sé”, assumindo-se, na altura, como um entreposto comercial (Paula e Paula, 1993).

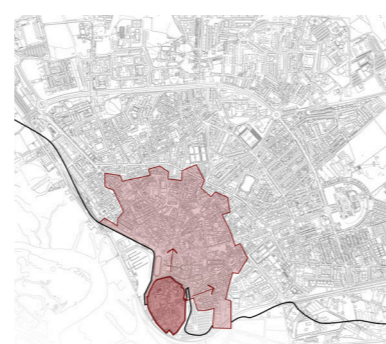
O segundo momento (Figura 27, b) ocorreu com a conquista pelos Romanos, quando Faro se transformou numa *Urbe*. Nesse período, a cidade reforçou as suas muralhas (Figura 28) e expandiu-se para além delas, passando por diferentes fases de consolidação e transformação, desde a invasão árabe no século VIII até à conquista por D. Afonso III. Culminou na construção da cerca Seiscentista no século XVII (Paula e Paula, 1993).

No terceiro momento (Figura 27, c), entre os séculos XVII e XIX, apesar do aumento populacional, passou por uma fase de consolidação urbana, contrariando a expansão observada nos séculos anteriores. Este período de consolidação foi resultado do terramoto de 1755 e das guerras do início do século XIX (Paula e Paula, 1993).

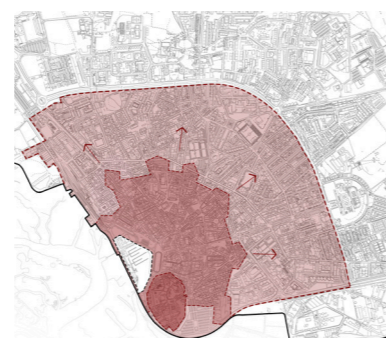
O quarto momento (Figura 27, d), que vai desde o início do século XX até à atualidade, testemunhou grandes transformações em Faro. Algumas delas relacionadas com o surgimento do automóvel e do caminho de ferro (Figura 29), que provocaram a separação entre a cidade e a ria, além dos aterros que separaram as muralhas da água (Paula e Paula, 1993).



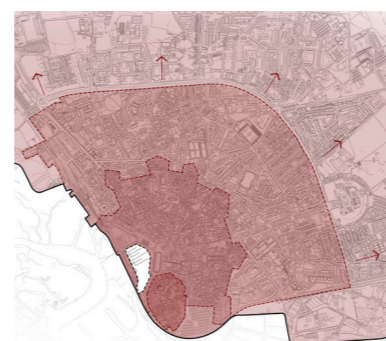
a) séc. VIII a.C. - séc. III a.C.



b) séc. XV - séc. XVII.



c) séc. XVIII - séc. XIX



d) séc. XX - atualidade

Figura 27. Diagramas da evolução urbana de Faro
Fonte: Adaptado pelo Autor de Paula e Paula, 1993.

Figura 28. Ilustração da zona ribeirinha de Faro no séc. XVII
Fonte: João Macphail, 1842, retirado de: Biblioteca Nacional Digital <https://purl.pt/22568> (acedido a 3 Abr. 2024)

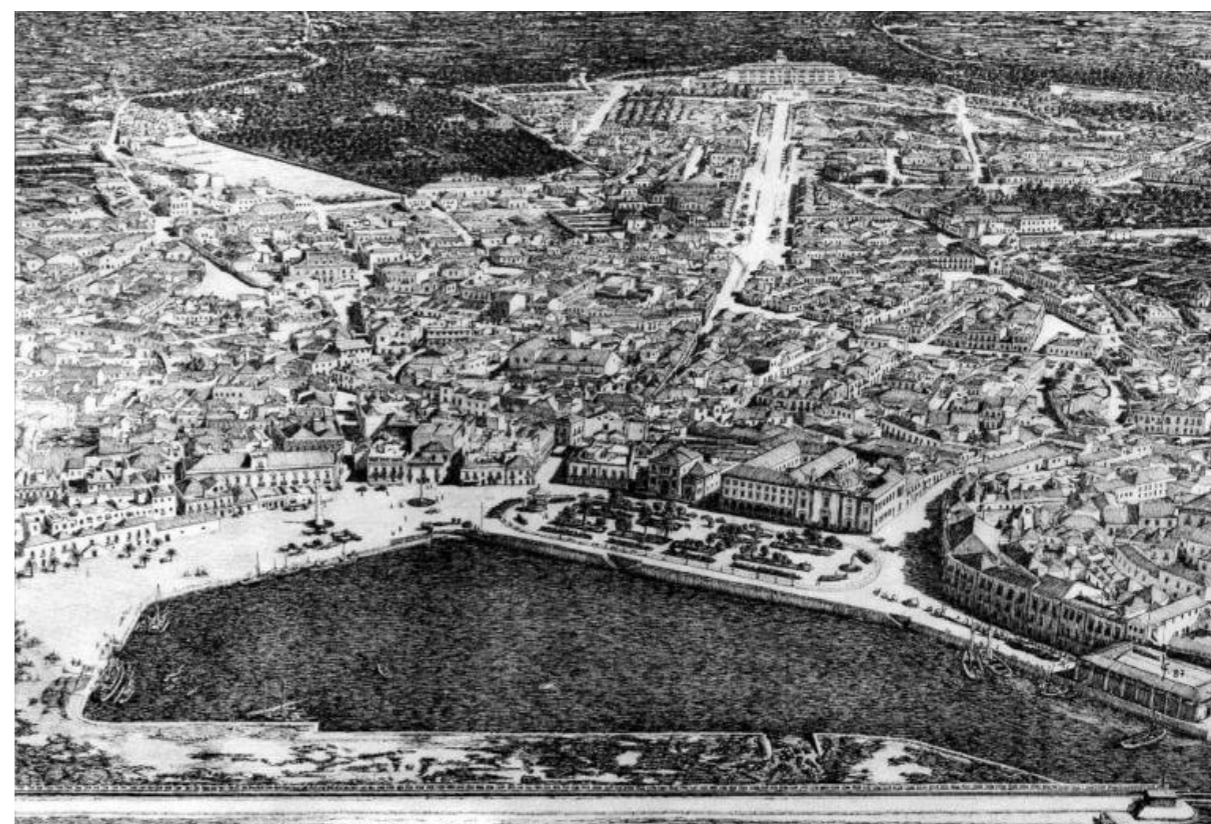
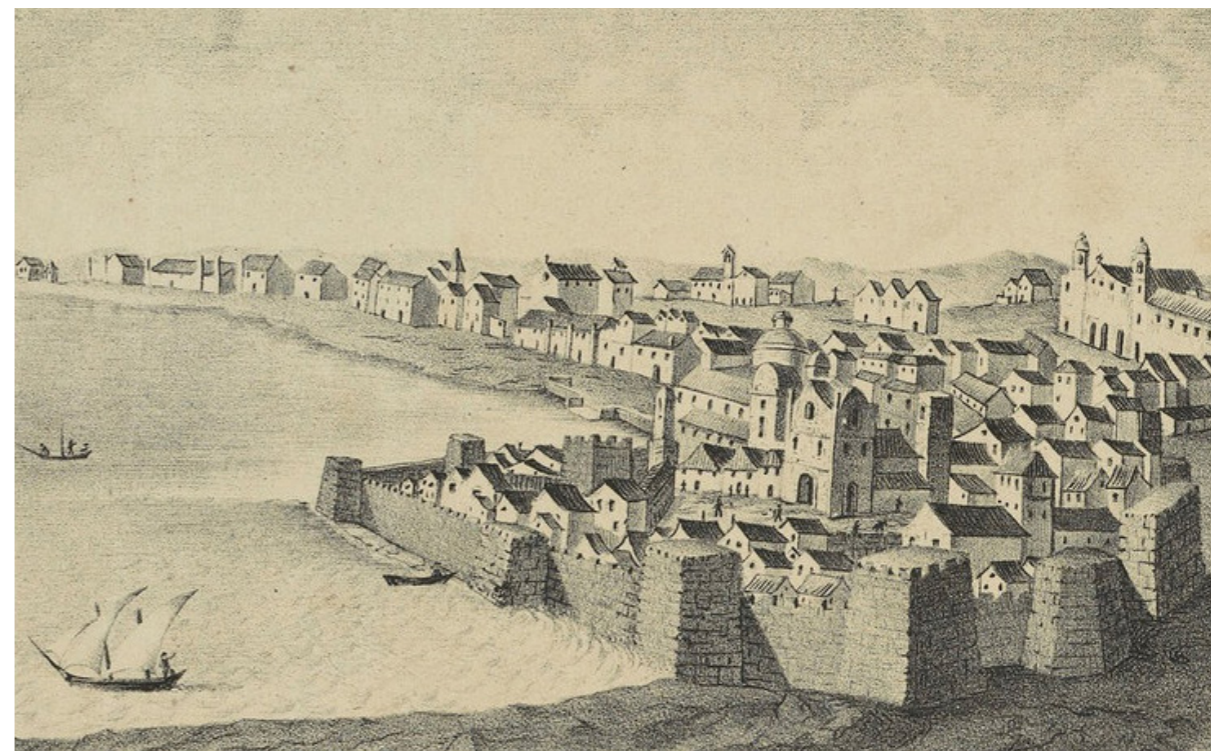


Figura 29. Ilustração de Faro nos anos 40
Fonte: Luis F. R. Santos, 1983, retirado de Album público “Fotos Faro antigo”
<https://www.facebook.com/Madalenareislores/photos> (acedido a 02.04.2024)

Naturalmente, as áreas adjacentes ao núcleo histórico de Faro “Vila Adentro” têm sido protagonistas, entre mudanças e conquistas. Não só pela proximidade ao centro histórico, mas pela relação entre este, a Ria Formosa e a restante cidade, que se foi desenvolvendo.

Como já referido anteriormente, as zonas de contacto entre as cidades e a água são de extrema importância. É graças aos benefícios que a água oferece que foi possível às cidades instalarem-se, transformarem-se e desenvolverem-se, continuamente, em resposta às novas necessidades da população. Neste sentido, o presente projeto propõe intervir no eixo central da baixa de Faro, que compreende a área que se estende desde a estação ferroviária até ao Largo S. Francisco. Incluindo o largo da estação, a Avenida da República, a doca de recreio, a praça da Rainha, o Jardim Manuel Bivar, a Rua Comandante Francisco Manuel e a faixa entre a muralha e a ferrovia até ao Largo de S. Francisco (Figura 30).

Esta área destaca-se pelas suas próprias características e pela complexidade dos seus limites, havendo circunstâncias diferentes ao longo do seu trajecto, tendo a resposta projetual, que se adaptar a essas condições. Enquanto que o largo da estação ferroviária e a Avenida da República

(que inclui o terminal rodoviário) têm que dar uma resposta clara em termos de acessibilidades e fluxos; o conjunto entre o Jardim Manuel Bivar, Praça da Rainha, Praça D. Francisco Gomes e o seu contacto com a Doca de Recreio, debruçam-se sobre a vertente cultural, o contacto com a água e a criação de espaços públicos e equipamentos; por fim, a Rua Comandante Francisco Manuel e a faixa até ao Largo de S. Francisco, relacionam-se com uma vertente mais histórica e ambiental, tratando-se do encontro entre a muralha - Vila Adentro - e a Ria Formosa.

Esta zona é, então, responsável por interligar e articular, não só estes diferentes tipologias de espaços, como também, os mais variados pontos de interesse, tanto culturais, como de lazer e serviços: hotéis, restaurantes, bancos, museus, igrejas, serviços municipais, praças e jardins; a estação ferroviária, o terminal rodoviário, a doca de recreio, a “Rua das Lojas”, as entradas para o centro histórico, o cais fluvial e o parque de estacionamento do Largo de S. Francisco, entre outros, desempenhando um papel fundamental na estruturação de toda a baixa de Faro e da própria cidade.

Este, é o centro urbano e o coração da cidade de Faro.



2.3. Evolução histórica da Baixa de Faro

A área de intervenção fez parte do crescimento da cidade e por essa razão, tornou-se crucial entender como é que esta zona evoluiu ao longo dos séculos, não apenas para compreender o próprio crescimento da cidade, como também as alterações de configuração da linha de separação entre a terra e o mar (Ria Formosa), que foram transformando, aos poucos, este sítio até aos dias de hoje. O seu crescimento teve várias fases e momentos que resultaram numa configuração do tecido urbano da zona histórica segmentado em três zonas diferentes: Vila Adentro, Mouraria e o Bairro Ribeirinho, sendo que, a área de intervenção contacta com as três, confirmando a importância desta área na composição do tecido urbano da Baixa de Faro.

Através do levantamento dos edifícios de interesse municipal nessas três áreas (destacados no mapa, Figura 31), segundo a sua localização e data de construção, podemos observar claramente o crescimento da cidade de Faro, conforme documentado por Paula e Paula (1993), e como previamente demonstrado na Figura 27, p.30 . Começando na organização da Vila

Adentro com as estruturas de origem militar (Muralhas, Portas, Torres, Sé e Castelo), e aos poucos, século após século, a consolidação desse núcleo e a expansão para as áreas adjacentes, com a tendência do desenvolvimento em direção a poente e ao longo da margem da Ria, primeiro Igrejas e Conventos e depois, Palácios, Palacetes, Casas e a Alfândega, surgindo um ou outro Hotel, já no final do séc. XIX. É importante de destacar o impacto que o Terramoto de 1755 teve no desenvolvimento da cidade. A destruição foi significativa não só pelo terramoto como também pelo maremoto, obrigando a uma reconstrução destes núcleos urbanos, reunindo-se os esforços na recuperação em vez da expansão da cidade. Também por essa razão, grande parte dos edifícios registados no mapa até o séc. XVIII (período do terramoto) são essencialmente as estruturas militares, os edifícios dentro das muralhas e aqueles de maior escala e/ou mais localizados no interior da cidade. A partir do século XVIII, predominam as casas, pois as existentes durante o terramoto ficaram em ruínas e foram substituídas por novas construções. Nesta altura, a área equivalente à área de estudo, praticamente não existia, mas já existia um limite construído entre a terra e o mar e uma zona central que já tinha sido nomeada como “Praça da Rainha”. Para além destes, era ainda uma zona de margem com areal.

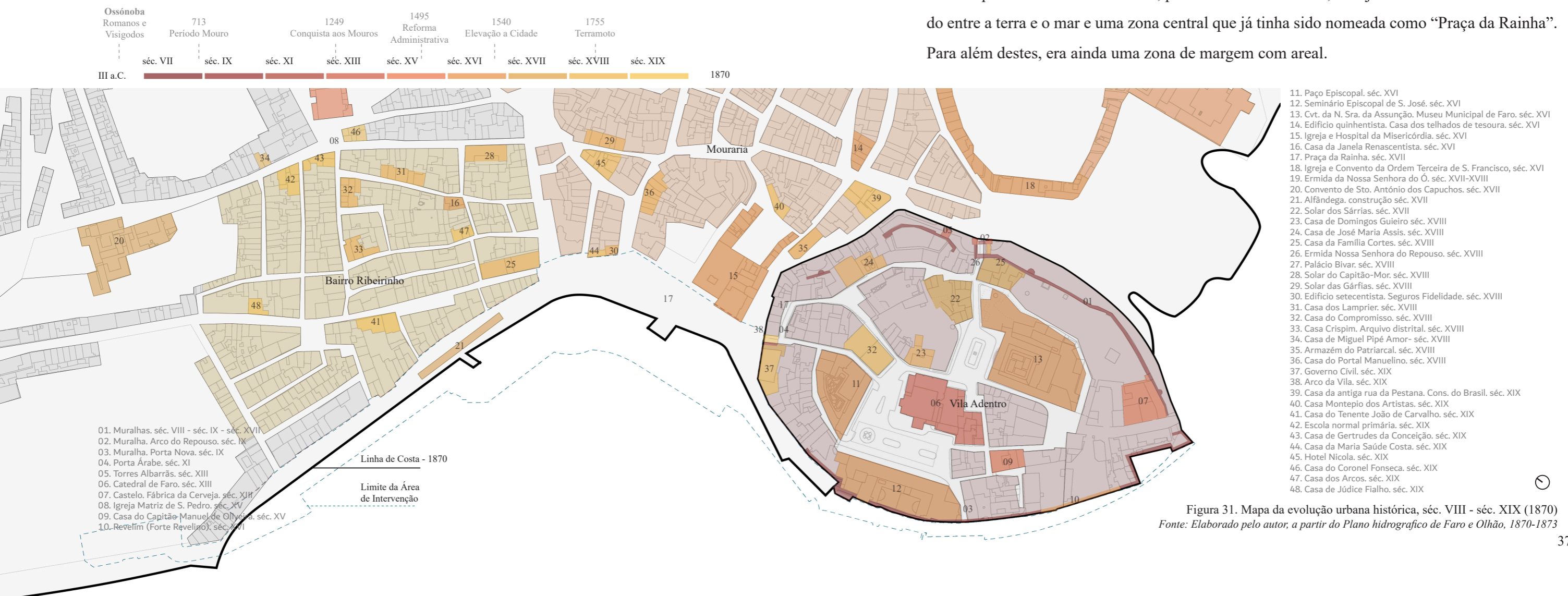


Figura 31. Mapa da evolução urbana histórica, séc. VIII - séc. XIX (1870)
 Fonte: Elaborado pelo autor, a partir do Plano hidrográfico de Faro e Olhão, 1870-1873

Entre 1870 e 1909, tal como é possível observar nos Planos da cidade de 1870-1873 e 1909 (Figuras 32 e 33, respectivamente), dois eventos significativos moldaram o desenho urbano da baixa de Faro, alterando seu funcionamento e caráter de forma marcante, e servindo como ponto de partida para o eixo urbano que conhecemos hoje.

O primeiro desses eventos foi a construção da estação ferroviária de Faro, em 1889, seguida pela extensão da linha férrea até Olhão, em 1904. Esta linha ferroviária foi projetada para atravessar a antiga baía em direção às muralhas da cidade, contornando-as e seguindo ao longo do Convento da Ordem Terceira de São Francisco (Figura 34).

Este redesenho da fronteira entre a terra e o mar trouxe a desvantagem de se tornar um obstáculo entre a cidade e a ria, desconectando por completo os dois ambientes. No entanto, criou um espaço entre esses dois ambientes que anteriormente não existia, transformando uma linha numa área significativa.

A nova área resultante deu origem a espaços vitais para a vida da cidade de Faro, incluindo a Doca de Recreio, a Avenida da República, o Jardim Manuel Bivar, o Passeio Ribeirinho ao redor das muralhas e o Largo de São Francisco. Esses locais tornaram-se elementos essenciais na vida urbana, proporcionando áreas de lazer e recreação que enriqueceram a experiência urbana em Faro.



Figura 32. Plano hidrografico de Faro e Olhão, 1870-1873
Fonte: Biblioteca Nacional Digital, retirado de <https://purl.pt/21968> (acedido a 22.04.2024)



Figura 33. Plano da Cidade de Faro, 1909
Fonte: <https://jenkirbyhistory.getarchive.net/media/planta-da-cidade-de-faro-em-1909-076032> (acedido a 22.04.2024)

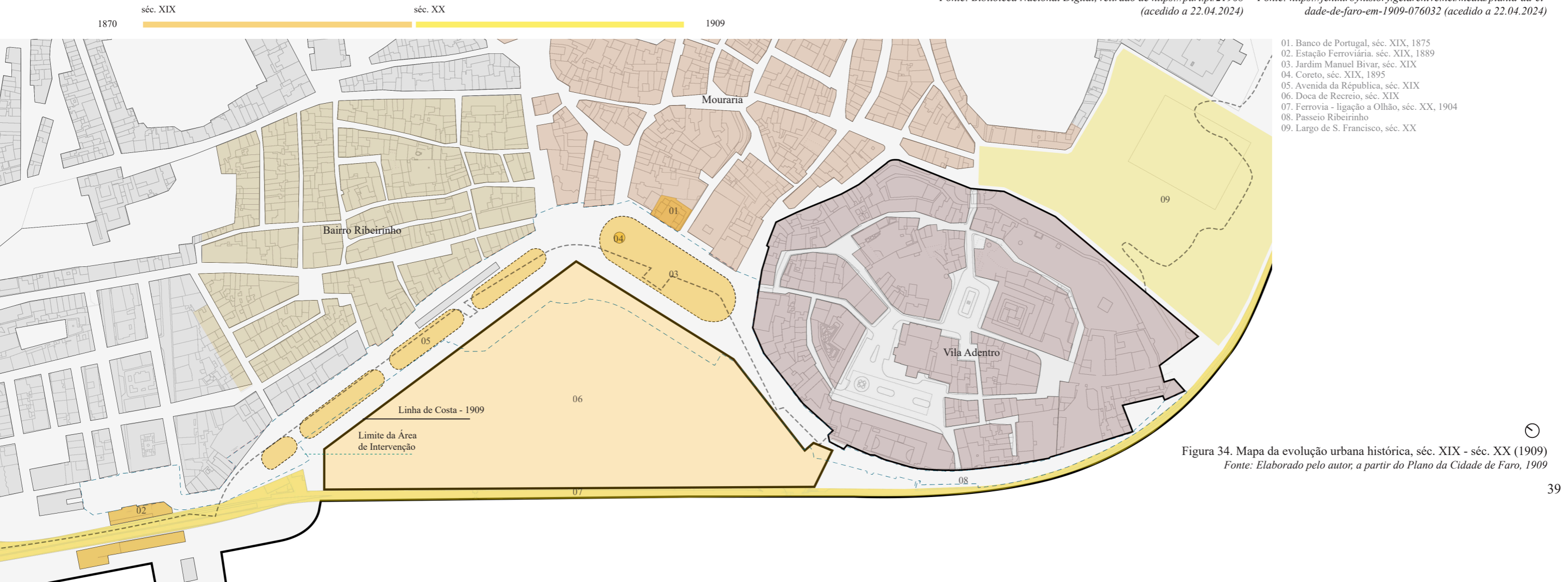


Figura 34. Mapa da evolução urbana histórica, séc. XIX - séc. XX (1909)
Fonte: Elaborado pelo autor, a partir do Plano da Cidade de Faro, 1909

Com o desenvolvimento e crescimento da baixa de Faro ao longo do final do século XIX e início do século XX, surgiram diversas mudanças no traçado de jardins, ruas e até mesmo na própria doca (Figura 36), visando atender às necessidades em constante evolução da população. A construção de novos edifícios destinados ao turismo, serviços e administração, aliada à requalificação de casas antigas transformadas em restaurantes, lojas e museus, gradualmente transformou a baixa de Faro no coração cultural da cidade. Um local onde se pode passear por jardins, desfrutar de um café numa esplanada acolhedora e permitir que as crianças brinquem nos parques infantis (Figura 35).

Desde os primórdios da cidade até os dias atuais, esta zona tem sido alvo de transformações contínuas, com camadas sobrepostas umas às outras, procurando adaptar-se às necessidades de cada época. Algumas dessas mudanças envolveram alterações, transformações ou acrescentos. No entanto, todas, embora realizadas com boas intenções, resultaram numa falta de coesão e harmonia aparentes, revelando vestígios das múltiplas fases de desenvolvimento, cada uma com sua própria narrativa e caráter distinto.

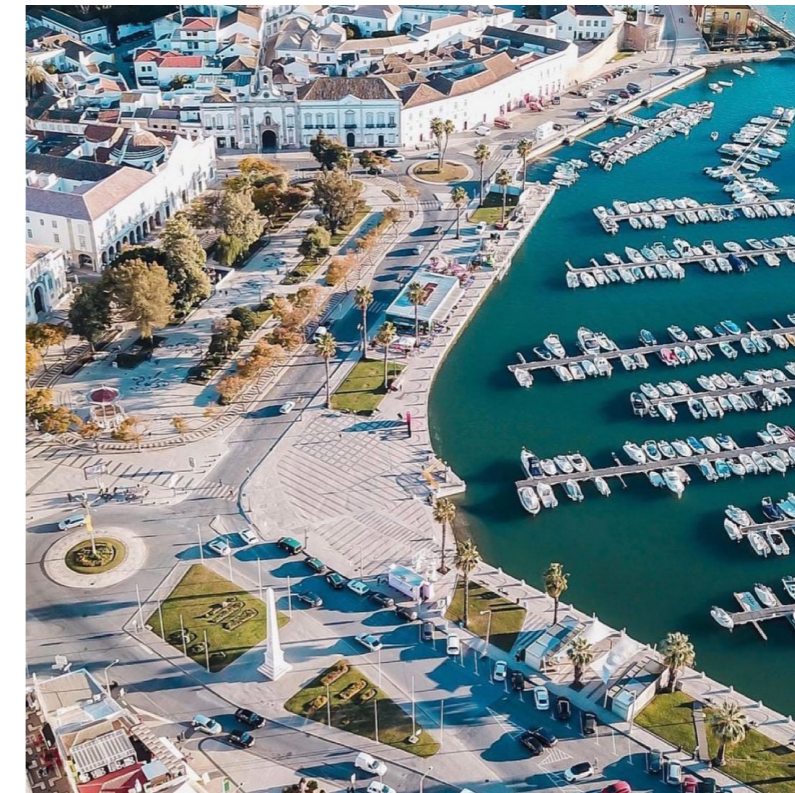


Figura 35. Baixa de Faro, Portugal, 2021
 Fonte: InFaro, retirado de Album privado em <https://www.facebook.com/infaro/photos/a.438041832999360/2278484272288431/?type=3> (acedido a 22.04.2024)

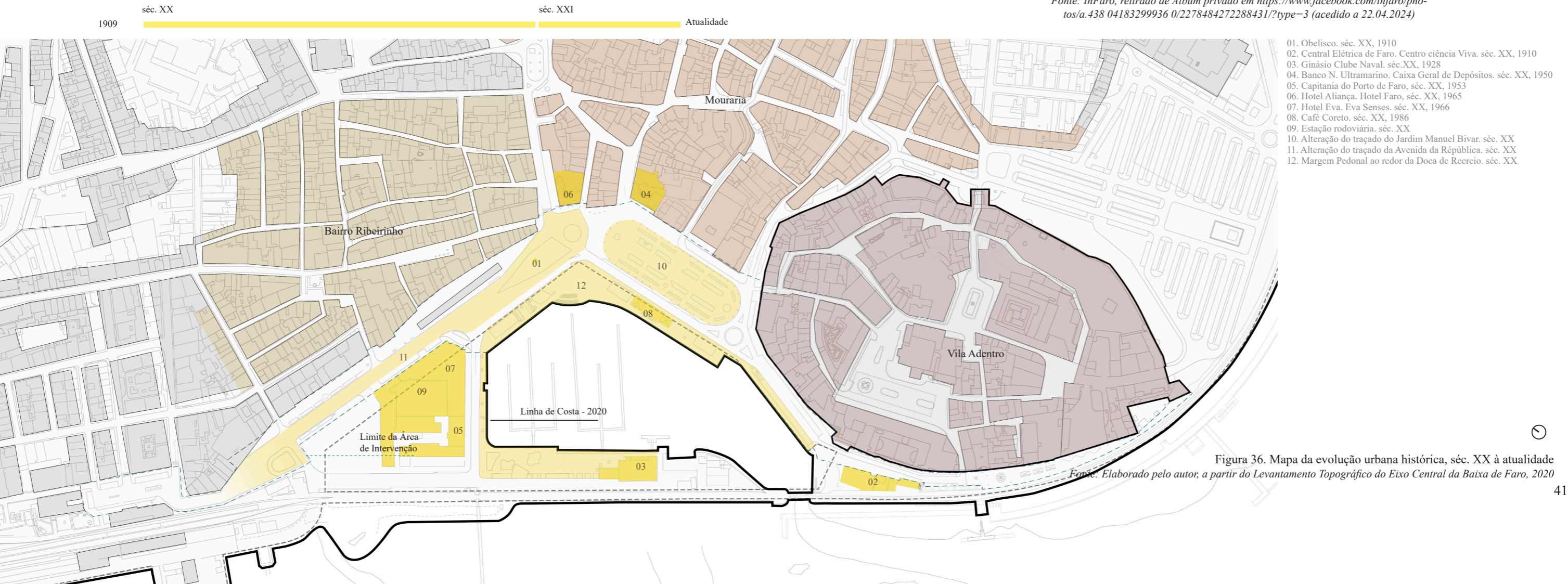


Figura 36. Mapa da evolução urbana histórica, séc. XX à atualidade

Fonte: Elaborado pelo autor, a partir do Levantamento Topográfico do Eixo Central da Baixa de Faro, 2020

Capítulo 3

PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA BAIXA DE FARO

3.1 Conceito e estratégias de intervenção

O eixo central da Baixa de Faro, objeto de intervenção deste trabalho, é composto por um conjunto de ruas, praças e jardins, que estabelecem uma ligação longitudinal entre dois extremos da cidade e inúmeras ligações transversais estruturantes do tecido urbano e da frente ribeirinha. No entanto, como já referido anteriormente, apresenta-se como o resultado da conjugação de sucessivas intervenções, apropriações de espaços, melhorias, adaptações e acréscimos, que durante esse processo, conduziram à perda de identidade e coerência estética e funcional.

Este trabalho está integrado num processo de requalificação urbana que visa alcançar um conjunto de objetivos específicos: o estabelecimento de uma ligação concreta e confortável entre todos os espaços que definem este eixo; a construção de um evento urbano de grande relevância, simultaneamente lúdico e turístico, cultural e didático; a geração de um momento catalisador para a transformação das áreas adjacentes à área de intervenção, com a integração de equipamentos já existentes de grande interesse e riqueza cultural; a definição de um movimento urbano, derivado de uma dinâmica de fluxos longitudinais e transversais, e eventos únicos ao longo desses fluxos; a constituição de um sistema que estabeleça uma relação com as preexistências, oferecendo um novo espaço de lazer e passeio à cidade; a reivindicação e reconfiguração da margem não apenas como infraestrutura, mas como um espaço a ser utilizado e apropriado pela população e a redução ou, quando possível, a eliminação do uso de solo destinado à infraestrutura para veículos automóveis.

Assim sendo, as principais tarefas da proposta incluem: a redução da escala da estrutura viária, bem como sua reorganização e nivelamento de cotas entre percursos pedonais e viários, visando ampliar o espaço público pedonal; a redefinição da materialidade da superfície considerando o carácter e a identidade pretendida para cada área do projecto, compatibilizando e integrando as diferentes soluções, materiais, texturas, padrões e cores; a reorganização do desenho urbano da cidade, incentivando um maior contato com a água, neste caso, com a Ria Formosa; o estabelecimento de uma estratégia unificadora que promova coesão e harmonia neste território; e a consolidação da estrutura verde, considerando a sua articulação e coerência com o espaço público.

De Noroeste para Sueste, da esquerda para a direita (Figura 37), enumeram-se as principais propostas de intervenção:

- 01.** O novo desenho do largo da estação ferroviária, que marca o início e a porta de entrada da baixa, pelo lado Oeste da cidade;
- 02.** A reconfiguração da Avenida da República, tanto em termos de estrutura e secção viária e pedonal, como na articulação dos diferentes fluxos e espaços públicos, incluindo a área em frente à Alfândega e a zona adjacente ao Obelisco;
- 03.** O redesenho das margens da Doca de Recreio, de modo a introduzir novas formas de interação com este elemento e recuperar a natureza da Ria, incluindo a Rua Comandante Francisco Manuel;
- 04.** A transformação da praça em frente ao Hotel Faro, juntamente com a requalificação do Jardim Manuel Bivar, que, alvo de alterações consecutivas, perdeu um pouco do seu estatuto e importância secular;
- 05.** A requalificação e o desenho de um novo Parque Ribeirinho ao longo da faixa entre as Murallas e a ferrovia;

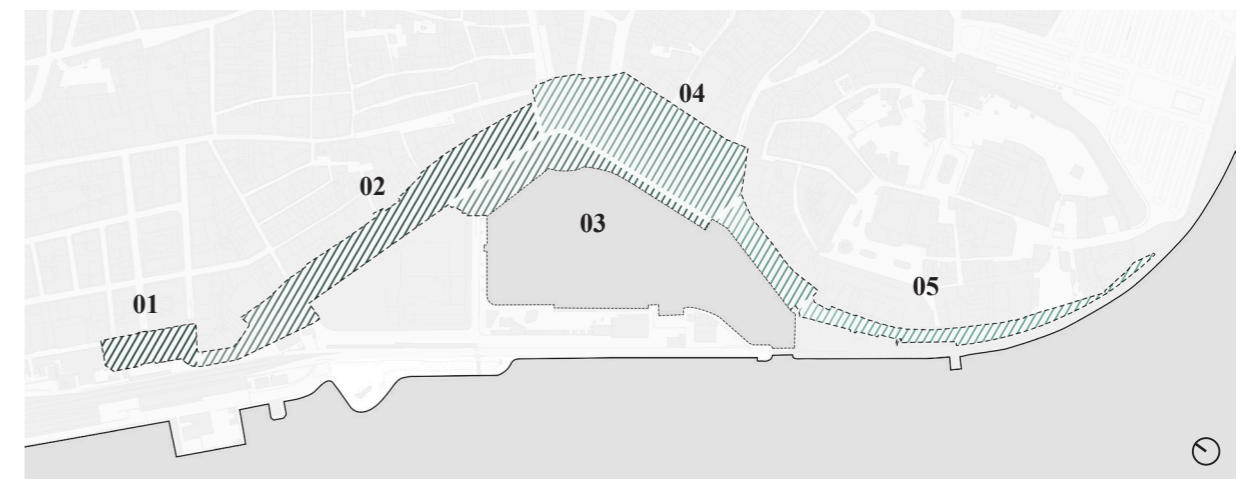


Figura 37. Planta de zonamento das principais propostas de Intervenção



Figura 38. Área de Intervenção - Situação existente

Fonte: Elaborado pelo Autor, adaptado de Google Earth, 12 Mar. 2024, (acedido a 17 Abr. 2024)

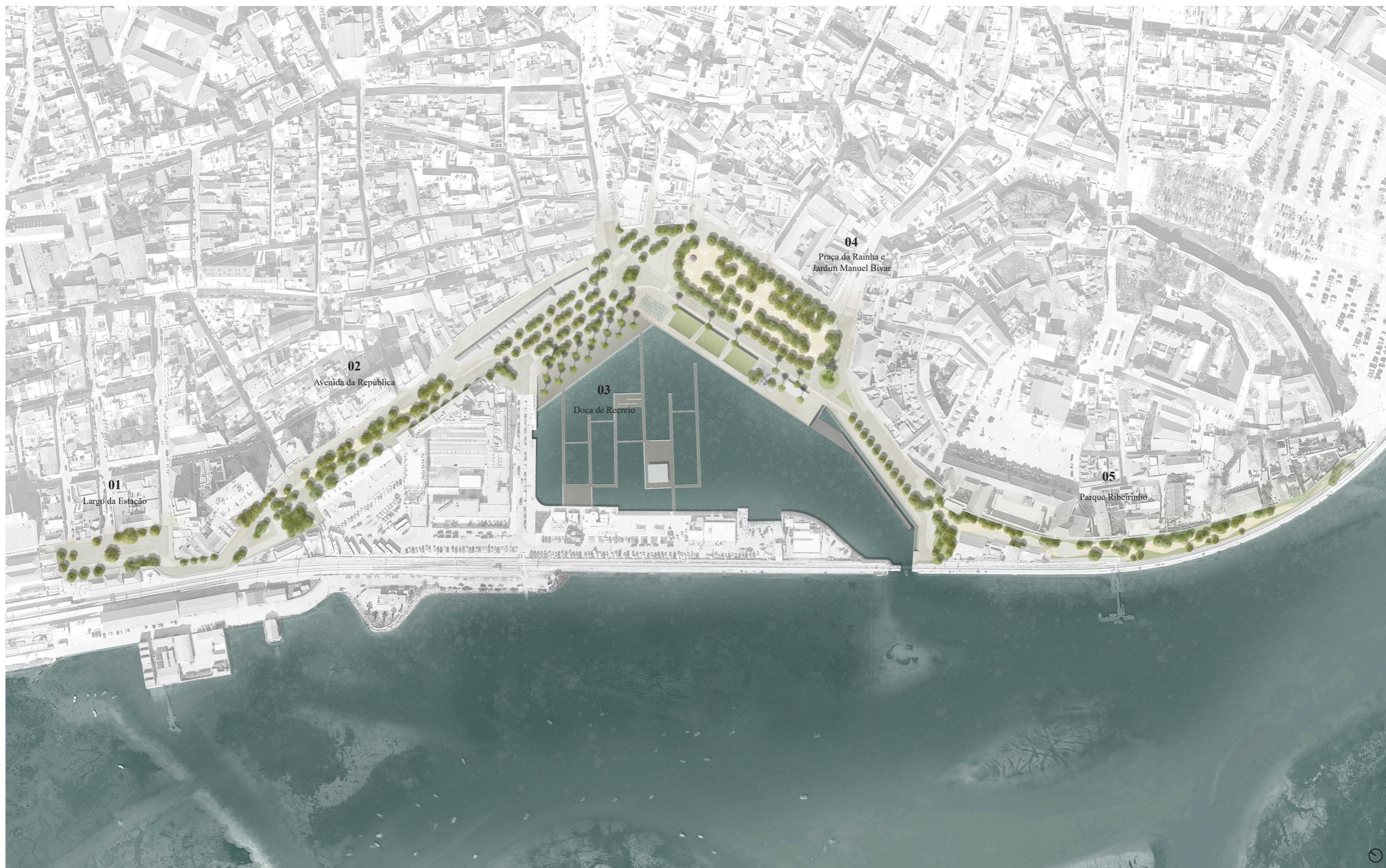


Figura 39. Área de Intervenção - Proposta

3.2 Propostas de intervenção

3.2.1 Largo da Estação

O Largo da Estação Ferroviária de Faro é um local de significativa importância no contexto da cidade, tanto pela sua função como também pela sua localização. Geralmente muito movimentado, especialmente durante os horários de chegada e partida dos comboios, serve de ponto de encontro e de partida para as outras partes da cidade e de articulação e conexão fulcral para a área de intervenção.

Como já referido, este espaço marca o início e a porta de entrada da baixa de Faro pela zona Oeste da cidade. Sente-se a presença de um largo, devido ao espaço relativamente amplo, complementado por cafés, restaurantes e pequenas lojas, mas que não funciona como tal. É um espaço descaracterizado, pouco funcional e extremamente mal aproveitado (Figura 40).

Está atualmente dominado pelo trânsito automóvel com vias sobredimensionadas, lugares de estacionamento e de taxis, carros estacionados em segunda fila para carga e descarga de passageiros e zonas de manobra. O passeio resultante é estreito e ocupado, em grande parte, pelo mobiliário dos cafés e outros equipamentos que dificultam ainda mais a passagem pedonal, que deveria ser a prioridade neste local.

O pavimento da estrada em betuminoso tem uma forte presença no local, também pelo facto de grande parte da área ser estrada, tornando-se um espaço árido e desproporcional quando não está ocupado de automóveis (Figura 41).

Atualmente não tem nenhuma área formalizada de estadia pública, excepto alguns bancos encostados à estação, degradados e desconfortáveis, contrariando a vocação deste espaço, que seria de receção e acolhimento, e os passeios estreitos tornam-se insuficientes para o fluxo e circulação existente, forçando as pessoas a usar parte da estrada para circular.

A vegetação arbórea é pontual e carece de estrutura, surgem apenas como elementos individuais sem qualquer composição ou intenção.

Como já referido, o passeio para além de estreito, está abusivamente ocupado por equipamentos, entre eles: postes de sinalética, RSU's, estacionamento de motas e bicicletas, marco de correio, cabine de telefone público e mobiliário das esplanadas dos cafés, originando um passeio com uma área de passagem útil, extremamente reduzida e deficiente.



Figura 40. Ortofotomapa do Largo da Estação - Situação existente
Fonte: Google Earth, 14 Abr. 2022, (acedido a 17 Jun. 2024)

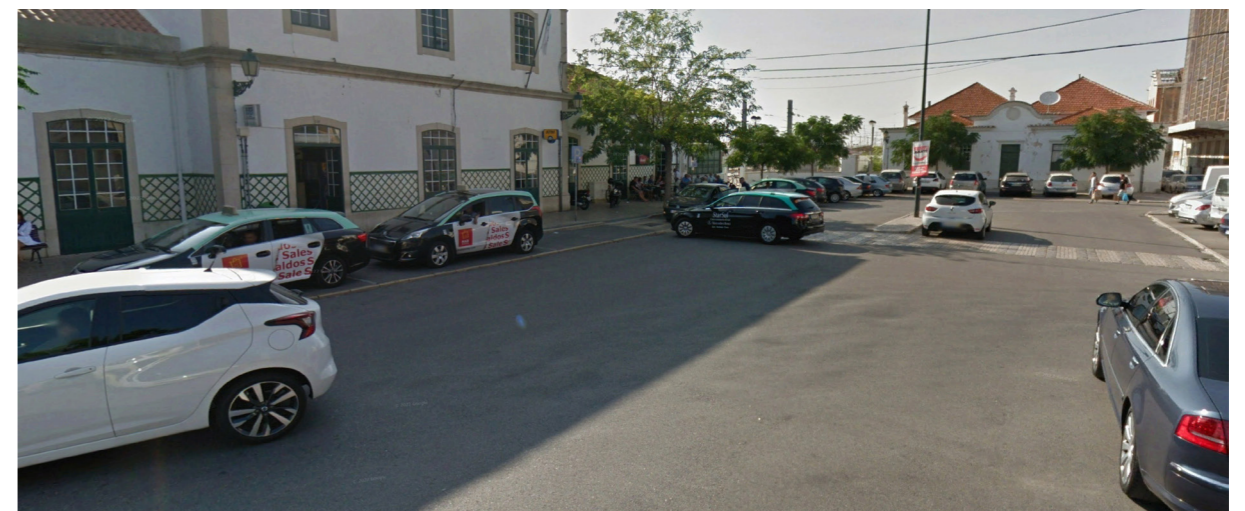
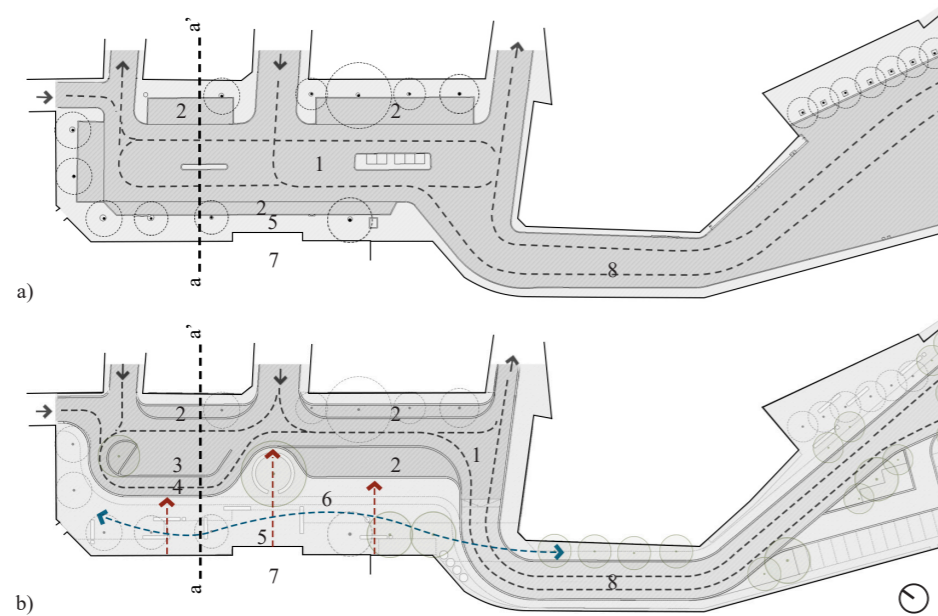


Figura 41. Fotografias do Largo da Estação - Situação existente
Fonte: Google Earth - Street View, Out. 2019, (acedido a 17 Jun. 2024)



- | | |
|-----------------------------|-------------------------|
| 1. Via | 5. Zona de estadia |
| 2. Estacionamento automóvel | 6. Ciclovia |
| 3. Praça de Táxis | 7. Estação Ferroviária |
| 4. "Kiss and Drive" | 8. Avenida da República |

Figura 42. Esquema de intervenção - Existente e Proposto
a) Situação existente; b) Proposta

Deste modo, propõe-se em primeiro lugar reorganizar o trânsito automóvel, mantendo os fluxos e funcionalidades existentes mas de forma mais fluida e eficaz. Este redesenho permite não só diminuir a presença da estrada, reduzindo o carácter predominantemente viário do largo, como também melhorar as condições de circulação suave, tanto pedonal como ciclável e de estadia, atribuindo assim um novo carácter de espaço público e a percepção de uma praça acolhedora onde se possa chegar, parar e sentar (Figura 42).

Atualmente a secção da via é de 22,05m de largura, entre estacionamentos, zona de circulação e áreas de encosto mal definidas e delineadas, que representa praticamente a totalidade da largura disponível entre prédios. Esta situação para além de permitir uma apropriação caótica da estrada pelos automóveis, não permite ter zonas pedonais expressivas. Com o objetivo de reverter a situação, propõe-se a alteração da circulação viária, passando a via de dois sentidos apenas para um, diminuindo assim largura da estrada (Figura 43).

Prevê-se ainda uma zona de estacionamento específica para taxis e outra de "kiss and drive" para a carga e descarga de passageiros. Esta organização permite a utilização do espaço tal como atualmente, mas de forma mais fluida e regrada.

Resultante da alteração do sistema viário, a zona de passeio junto à estação, atualmente apenas com 5,30m de largura, estende-se até uma largura de 11,30m, variando até a uma largura máxima de 20,00m. Este novo espaço resolve os conflitos do passeio atual conseguindo incorporar os vários usos sem conflito entre si.

Equipado com mobiliário urbano devidamente posicionado: bancos, papeleiras, estacionamento de bicicletas, sinalética e iluminação, permite, não apenas a estadia, seja de passageiros, turistas e da população local, como ainda zonas de esplanada, no caso dos cafés. Ainda se destina uma faixa de ciclovia sem perturbar e obstruir a circulação e o uso de cada espaço.

Propõe-se também reforçar a estrutura verde com a plantação de mais exemplares arbóreos, de modo a enquadrar melhor o edifício da Estação e contribuir para a definição da zona de estadia e ensombramento, aumentando o conforto bioclimático desta zona.

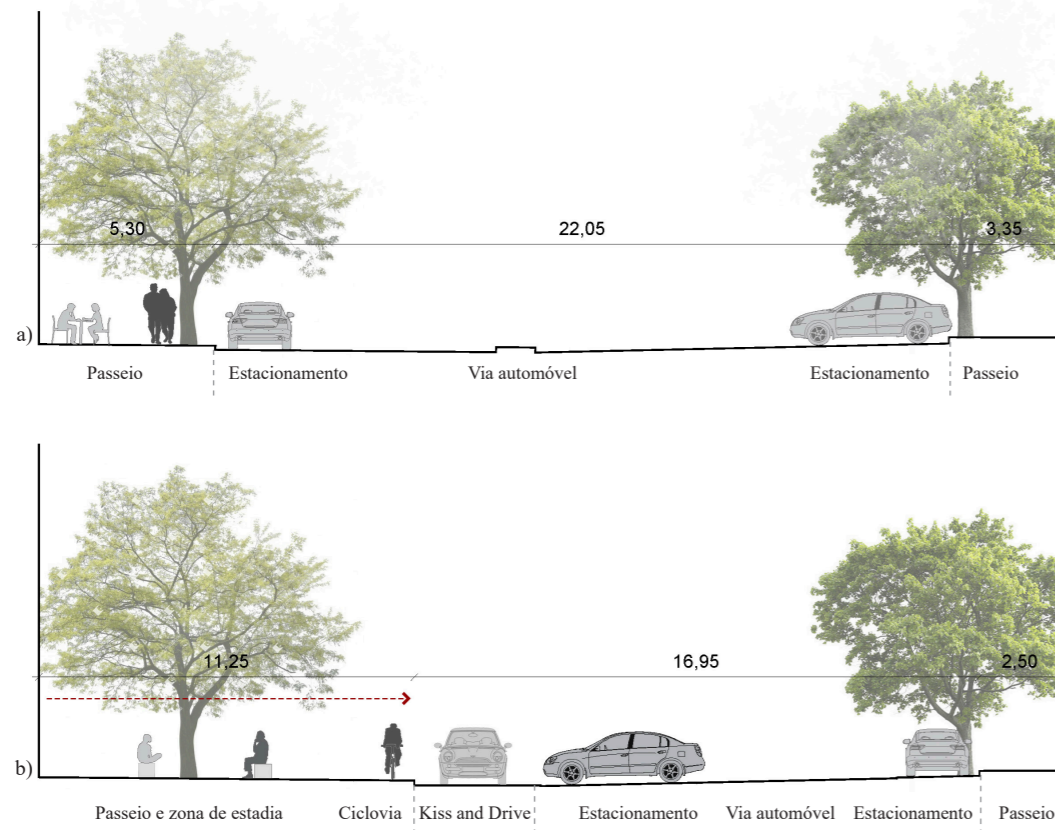


Figura 43. Corte aa'. Esquema de intervenção - Existente e Proposto
a) Situação existente; b) Proposta

Sendo uma zona complexa ao nível da inserção na malha urbana adjacente e de constante circulação viária, propõe-se manter o desnível entre a estrada e o passeio, de modo a manter a continuidade com as ruas intercetantes. No entanto, propõe-se a alteração da materialidade da estrada de betuminoso para calçada graúda. Este material, para além de obrigar à redução da velocidade automóvel devido às suas características dissuasoras, permite criar um ambiente mais suave e menos viário e ainda relacionar esta zona com a Avenida da República que atualmente é pavimentada em calçada de granito, com os passeios em calçada miúda de calcário.

O redesenho e funcionamento viário em consonância com o novo carácter de espaço público de estadia, acompanhados pela implementação de materialidades mais coerentes, mobiliário urbano e zonas de ensombramento natural, poderão trazer uma melhoria na primeira impressão que se terá da cidade, incentivando a curiosidade e alento do visitante (Figuras 44, 45 e 46).

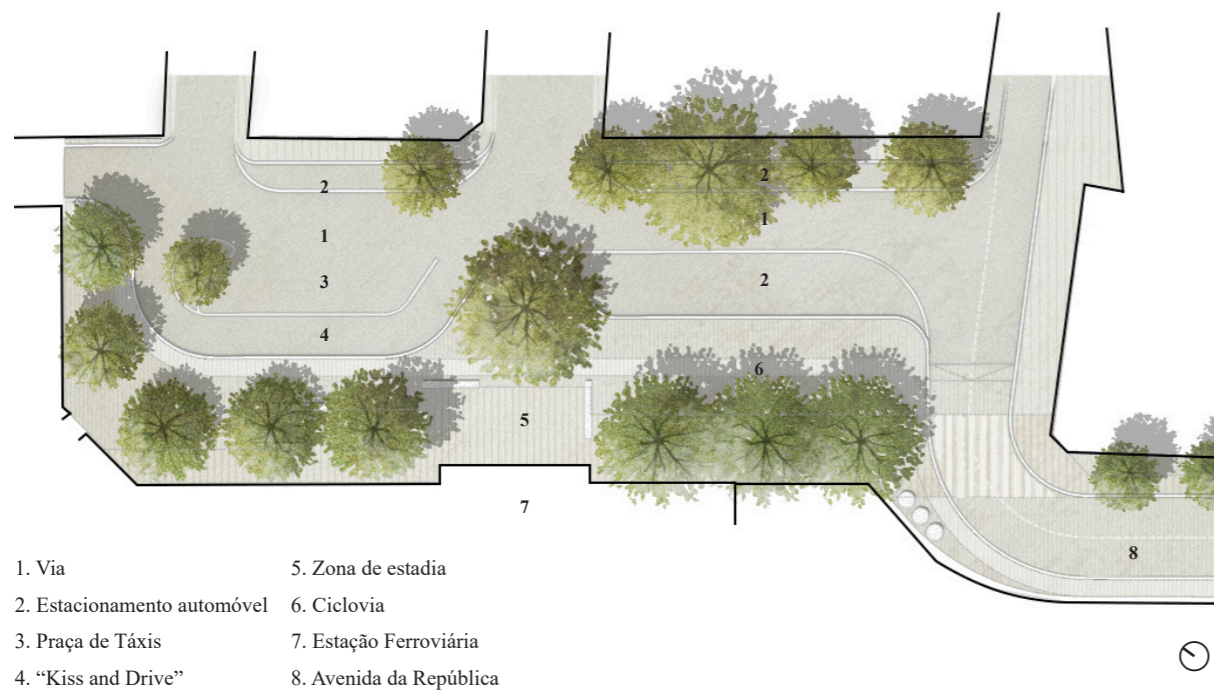


Figura 44. Plano geral da proposta



Figura 45. Fotografia do Largo da Estação - Situação existente
Fonte: Apatada de Google Earth - Street View, Out. 2019, (acedido a 17 Jun. 2024)



Figura 46. Ilustração da proposta do Largo da Estação

3.2.2 Avenida da República

Originalmente, a área onde se situa a Avenida da República era uma zona pantanosa, que foi gradualmente urbanizada ao longo dos séculos XIX e XX. Este processo de urbanização foi impulsionado pelos esforços de modernização e expansão de Faro, transformando a avenida rapidamente num eixo central tanto para o tráfego rodoviário como para o comércio (Figura 47). Este desenvolvimento visava integrar a cidade com as novas exigências económicas e sociais, facilitando a circulação e promovendo o crescimento urbano.

A Avenida da República é uma parte essencial do tecido urbano de Faro, desempenhando um papel crucial na vida quotidiana e na estrutura da cidade. Estende-se ao longo da zona ribeirinha de Faro, conectando o Largo da Estação Ferroviária com o centro histórico da cidade. Entre os pontos de interesse ao longo da avenida encontram-se a “Rua das Lojas”, o Jardim Manuel Bivar, um dos espaços verdes mais emblemáticos de Faro, e a Doca de Recreio, que é um ponto de partida para explorar a Ria Formosa.

Ao longo do século XX, a Avenida da República sofreu várias alterações na sua configuração, adaptando-se às necessidades da população. Esta transformação resultou numa rua destinada principalmente ao trânsito automóvel, com uma via de dois sentidos e estacionamento de ambos os lados. Apesar da ampla dimensão, a avenida enfrenta desafios em termos de funcionalidade e estética (Figura 48).

Os arruamentos, embora amplos, são em grande parte ocupados por canteiros longitudinais que funcionam como filtros entre o passeio e a estrada. No entanto, a sua composição, que inclui relva e alguns arbustos talhados, revela-se pouco interessante tanto a nível funcional como ornamental. Esses canteiros, em vez de trazerem um contributo estético à avenida, acabam por ser obstáculos para a circulação pedonal e representam uma perda de área que poderia ser utilizada de forma mais eficaz. O passeio do lado norte é, em alguns pontos, ocupado por esplanadas de cafés, mas na sua maioria permanece vazio, tornando-se desproporcional ao movimento que recebe. Esse subaproveitamento do espaço evidencia o potencial desperdiçado da avenida.

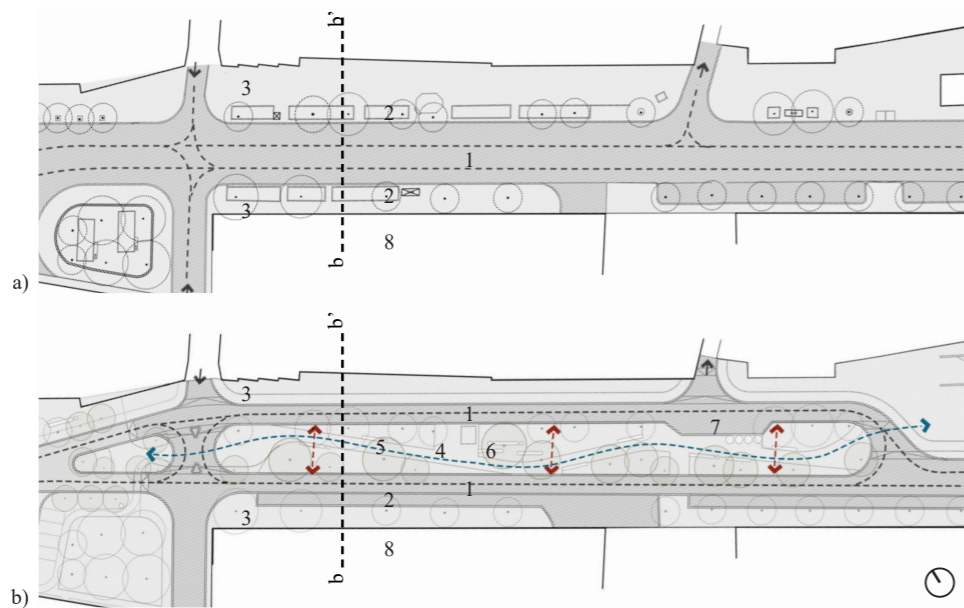
De uma forma geral, a Avenida da República, como se encontra atualmente, responde de maneira básica às necessidades da população. No entanto, é perceptível o desperdício de potencial da área.



Figura 47. Ortofotomapa da Avenida da República - Situação existente
Fonte: Google Earth, 14 Abr. 2022, (acedido a 17 Jun. 2024)



Figura 48. Fotografias da Avenida da República - Situação existente
Fonte: Google Earth - Street View, Jun. 2020, (acedido a 17 Jun. 2024)



1. Via
2. Estacionamento automóvel
3. Passeio
4. Alameda central
5. Percurso ciliopedonal
6. Zona de estadia
7. Paragem BUS
8. Terminal rodoviário

Figura 49. Esquema de intervenção - Existente e Proposto
a) Situação existente; b) Proposta



Figura 50. Corte bb'. Esquema de intervenção - Existente e Proposto
a) Situação existente; b) Proposta

O objetivo do projeto proposto para esta área de intervenção, é de despertar a virtude deste espaço e atribuir-lhe a nobreza de outrora, transformando o atual arruamento num local mais agradável e dinâmico, tanto para os residentes como para os visitantes, que promova uma maior interação social e um ambiente urbano mais convidativo (Figura 49).

A rua larga, de 30,30m, tem uma via que ocupa 12,10m entre faixas de circulação e estacionamento. O passeio, como já referido, apesar de largo é ocupado por faixas verdes que nem funcionam como filtros que não criam uma zona verde de usufruto. Assim sendo, propõe-se eliminar os atuais canteiros e redesenhar a estrutura viária da Avenida, garantido na mesma todas as ligações às rua laterais, usos e a possibilidade de inversão de marcha nos extremos da Avenida. Propõe-se a separação das faixas da via automóvel e consequente aproximação dos limites da rua, assegurando as dimensões ideais de passeio e mantendo as acessibilidades atuais nas laterais. Esta acção permite diminuir o impacto das vias automóveis e ainda criar uma bolsa entre ambas, dando origem a um eixo central, uma Alameda central, de apropriação e uso do espaço público (Figura 50).

Este espaço central, para além de relembrar o desenho da Avenida no início do séc. XX (Figura 51), irá também revitalizar o uso deste arruamento, criando uma atmosfera nova.



Figura 51. Plano da Cidade de Faro, 1909

Fonte: <https://jenikirbyhistory.getarchive.net/media/planta-da-cidade-de-faro-em-1909-076032> (acedido a 22.04.2024)

através da densificação e diversificação da vegetação arbórea existente, com novos exemplares, e a plantação de maciços herbáceo-arbustivos, com plantas de diferentes tamanhos, portes, texturas, cores e floração, que, articulada com equipamento e mobiliário urbano, tal como quiosques, esplanada, bancos corridos, papelarias, bebedouros, estacionamento de bicicletas, iluminação, e ainda paragem de autocarro, dará origem a este jardim (linear) que irá permitir estar, passear e utilizar este espaço público.

A Alameda central assume um papel protagonista no projeto não só por estabelecer a ligação de mobilidade doce entre a Estação Ferroviária, o Terminal Rodoviário e a zona da Doca, mas também por ser o elemento que atribui e define um novo tom à área de intervenção, onde o peão assume o destaque e o carro se torna secundário.

De modo a manter a continuidade material, propõe-se que a estrada e o passeio sejam em calçada, da mesma forma que no Largo da Estação. No entanto, para a Alameda Central, propõe-se utilizar um pavimento semipermeável em saibro com ligante, de forma a diferenciar este espaço da envolvente e torná-lo mais confortável enquanto jardim e percurso ciclo-pedonal (Figuras 52, 53 e 54).

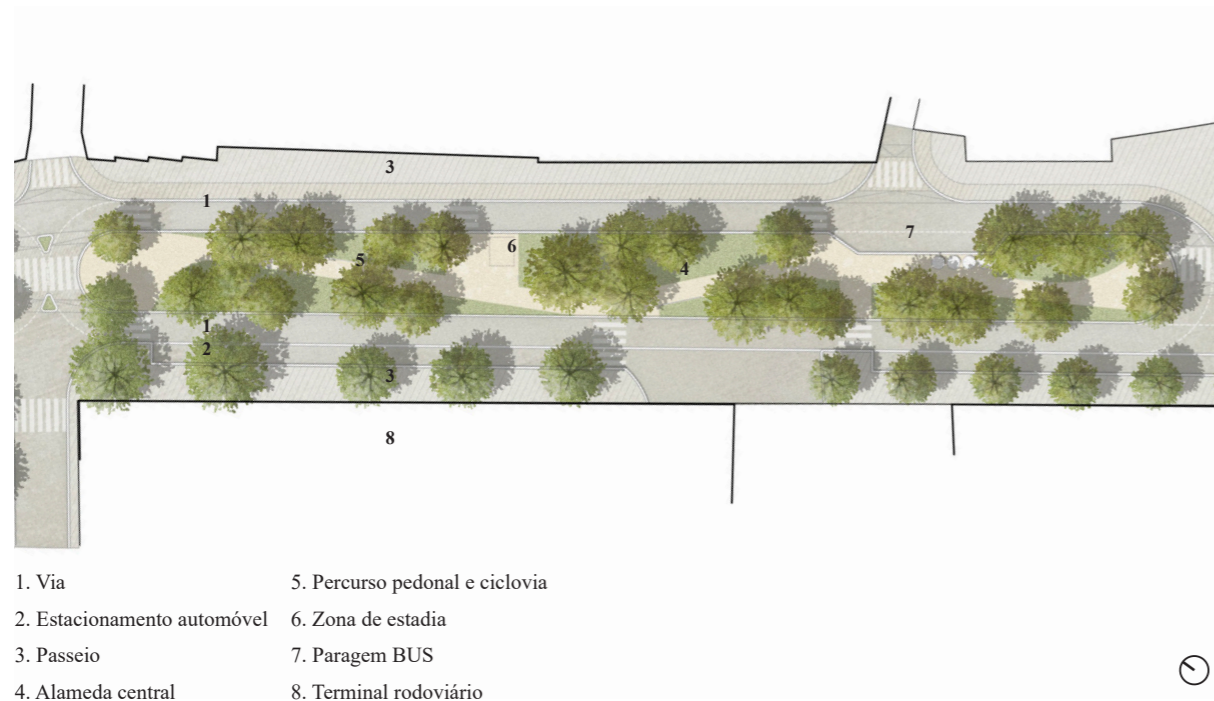


Figura 52. Plano geral da proposta



Figura 53. Fotografia da Avenida da República - Situação existente
Fonte: Apatada de Google Earth - Street View, Jun. 2020, (acedido a 17 Jun. 2024)



Figura 54. Ilustração da proposta da Avenida da República

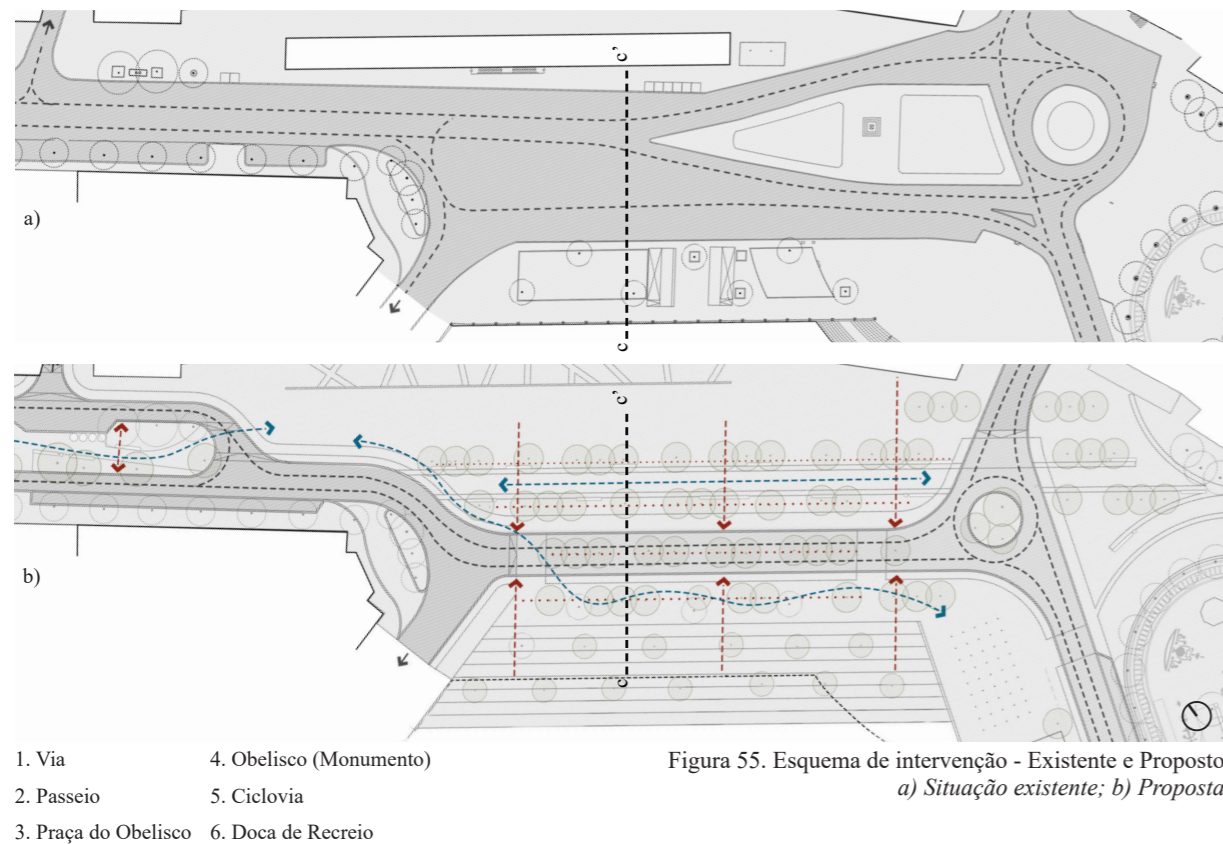


Figura 55. Esquema de intervenção - Existente e Proposta
a) Situação existente; b) Proposta

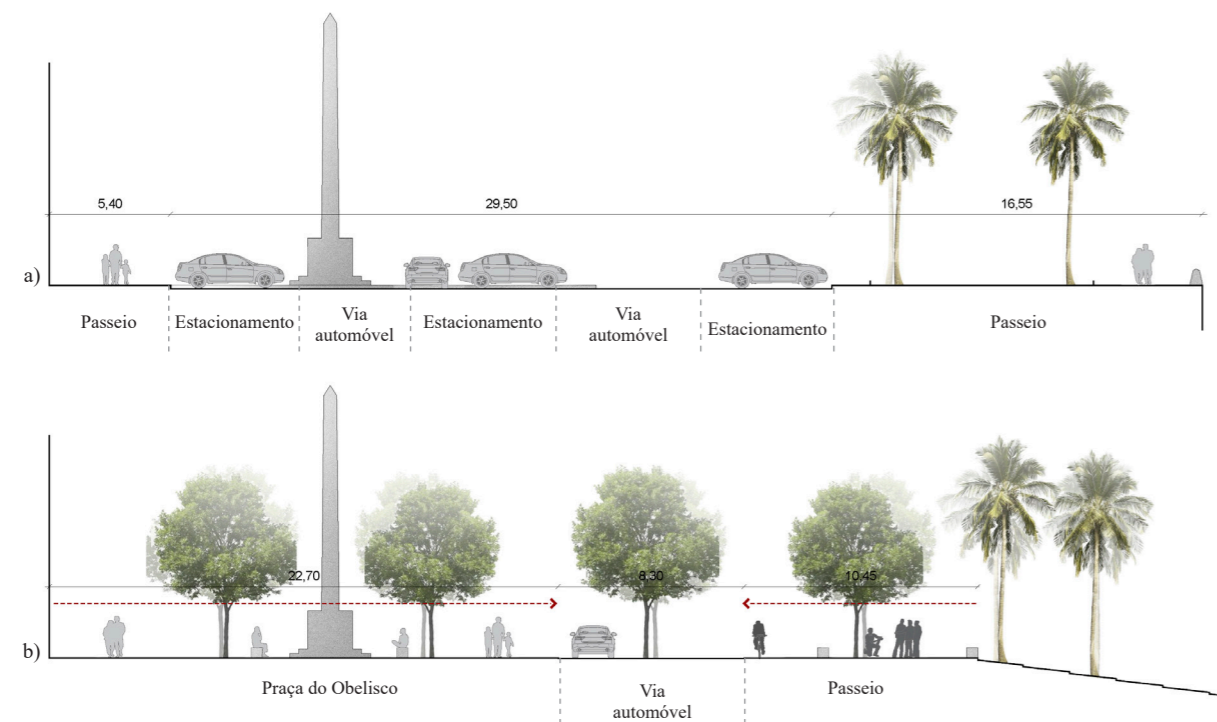


Figura 56. Corte cc'. Esquema de intervenção - Existente e Proposta
a) Situação existente; b) Proposta

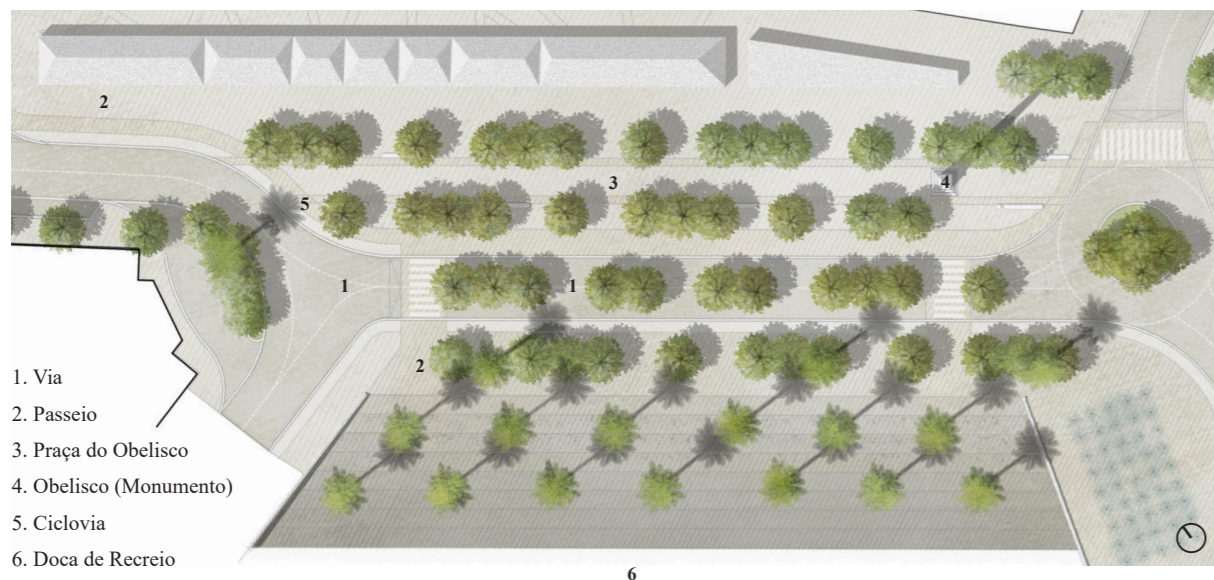
O limite da Avenida da República é marcado pelo contacto com a Doca e pela presença da Alfândega e do Obelisco, monumento emblemático que outrora foi o elemento de término e alinhamento central da Avenida (Figura 57), função que foi-lhe retirada pelas exigências do trânsito que o isolou, transformando-se num elemento indiferente e descontextualizado.

Desta forma, redesenha-se todo este espaço considerando o Obelisco, atribuindo-lhe novamente a sua definição de ponto focal como ponto central e a relação deste espaço com a Doca. A redefinição passa por afastar a circulação viária da Alfândega, limitando-a apenas a uma faixa de duas vias, a eliminação de todo o estacionamento existente, e a criação de uma praça marcada com alinhamentos de árvores e bancos longitudinais, equidistantes entre si, que se alinham com o obelisco e o eixo viário. Através desta métrica, o espaço une-se, não só longitudinalmente mas também, e mais importante ainda, transversalmente (Figuras 55 e 56).

Esta continuidade transversal é ainda motivada pelo alinhamento da cota da via com o passeio, perdendo o seu estatuto de estrada, originando um só espaço, uma só praça, com o Obelisco enquanto elemento central, desde a Alfândega ao limite da Doca, no qual, o peão e o carro dividem uma zona de passagem (Figuras 58, 59 e 60).



Figura 57. Avenida da República, Faro. Postal antigo de Faro, década de 1910.
Fonte: Edição Casa Seraphim - Faro, retirada de Album público "Fotos Faro antigo" <https://www.facebook.com/Madalenareislores/photos> (acedido a 02.04.2024)



- 1. Via
- 2. Passeio
- 3. Praça do Obelisco
- 4. Obelisco (Monumento)
- 5. Ciclovia
- 6. Doca de Recreio

6

Figura 58. Plano geral da proposta



Figura 59. Fotografia da Avenida da República e Obelisco - Situação existente
 Fonte: Apatada de Google Earth - Street View, Jun. 2020, (acedido a 17 Jun. 2024)



Figura 60. Ilustração da proposta da Avenida da República e Obelisco

3.2.3 Doca de Recreio

A Doca de Recreio tem sido um elemento central no desenvolvimento da cidade de Faro. Ao longo dos séculos, serviu como ponto crucial para as atividades comerciais e marítimas da cidade e é uma das áreas da baixa ribeirinha que passou por maiores transformações ao longo do tempo. Como observado anteriormente, era aqui que acontecia o contacto entre a cidade e a Ria formosa, de forma espontânea e franca. Este limite foi sendo alterado e cada vez mais construído, até que, em 1904, com a construção da ferrovia, ficou definida a área da Doca. A linha do comboio, desde então, privou a população do contacto direto com a Ria, perdendo por completo a relação e conexão que tinham outrora. As margens da doca foram progressivamente edificadas ao longo dos anos, resultando na situação atual: uma doca excessivamente ocupada por embarcações privadas a motor, com um limite intransponível e inacessível, que, apesar de ter algum valor estético, está muito aquém das suas qualidades enquanto espaço público, não só a Doca em si, como o espaço limite envolvente (Figura 61).

A doca, e a área envolvente, é uma das zonas mais extraordinárias da cidade e um ponto central na baixa de Faro, com grande interesse económico, cultural e turístico. Merecendo, portanto, toda a valorização possível. A área ao redor da doca tem sido alvo de projetos de requalificação, que, até agora, focaram-se mais no embelezamento superficial, mantendo sua configuração, uso e funções originais (Figura 62).

A presente proposta incide na faixa ao longo do limite a Norte da Doca, uma faixa de mais ou menos 17,00m de largura, pedonal, ocupada áreas pavimentadas com calçada e zonas de relva com palmeiras e com alguns equipamentos pontuais, como stands de compra de Bilhetes para viagens na Ria formosa e um Restaurante-Café, “O Coreto”. As áreas em relva, apesar de em bom estado, são pouco utilizadas pelas características do local, acrescentando pouco valor ao espaço.

A proposta para esta área assenta na premissa da desativação da Doca enquanto Porto de embarcações. Há atualmente projetos em desenvolvimento que propõem a expansão da Doca para lá da linha de comboio, e outros na zona do Cais Comercial de Faro. Desse modo, a ocupação e ou expansão do limite construído para a área da Doca não é uma limitação.

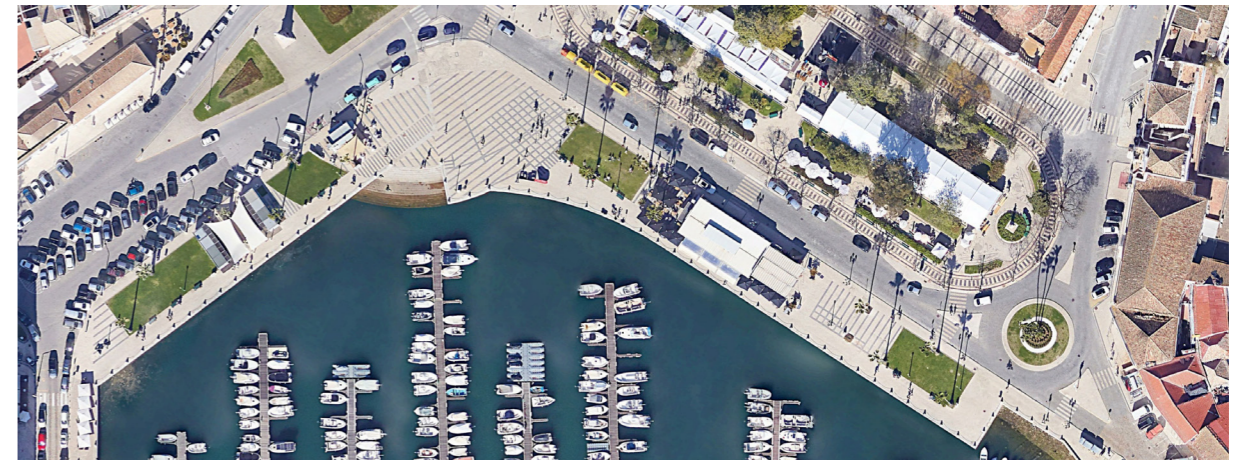


Figura 61. Ortofotomapa da Doca de Recreio - Situação existente
Fonte: Google Earth, 14 Abr. 2022, (acedido a 17 Jun. 2024)



Figura 62. Fotografias da Doca de Recreio - Situação existente
Fonte: Google Earth - Street View, Jun. 2020, (acedido a 17 Jun. 2024)

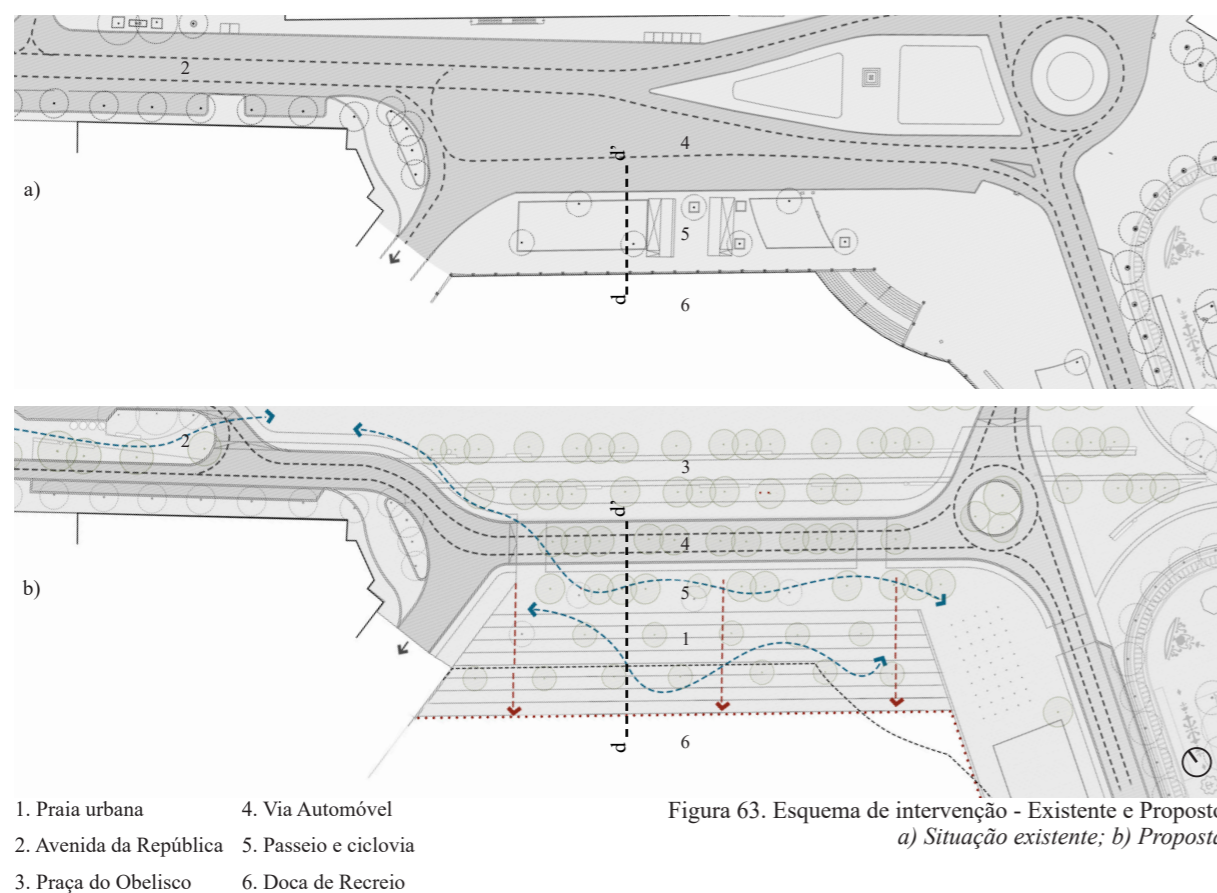


Figura 63. Esquema de intervenção - Existente e Proposto
 a) Situação existente; b) Proposta

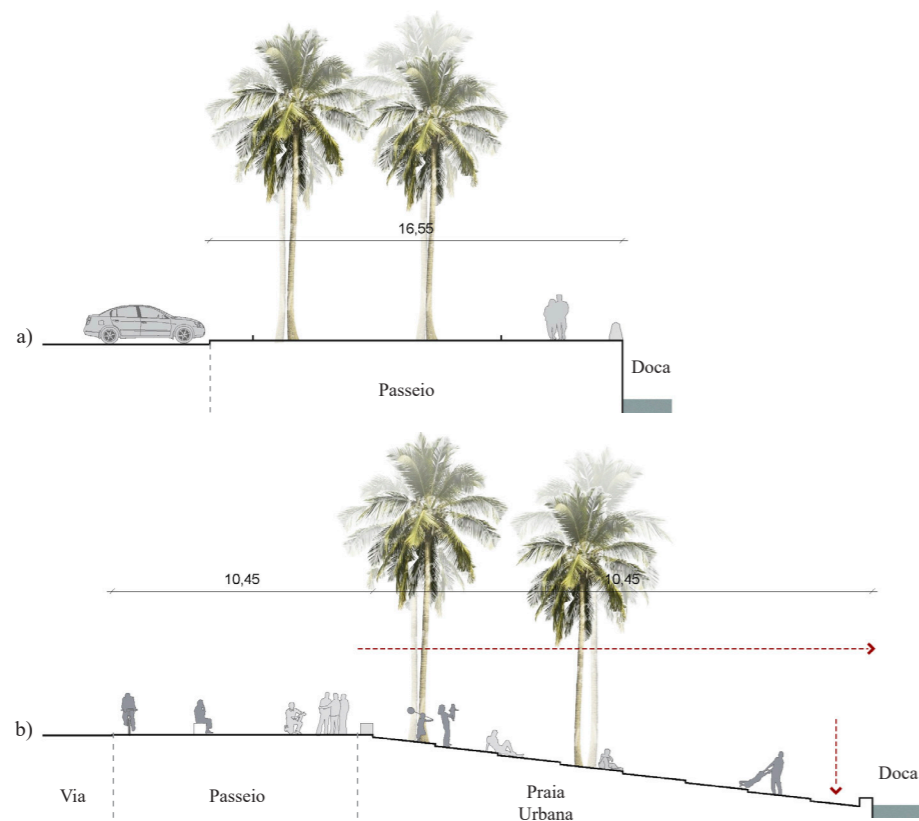


Figura 64. Corte dd'. Esquema de intervenção - Existente e Proposto
 a) Situação existente; b) Proposta

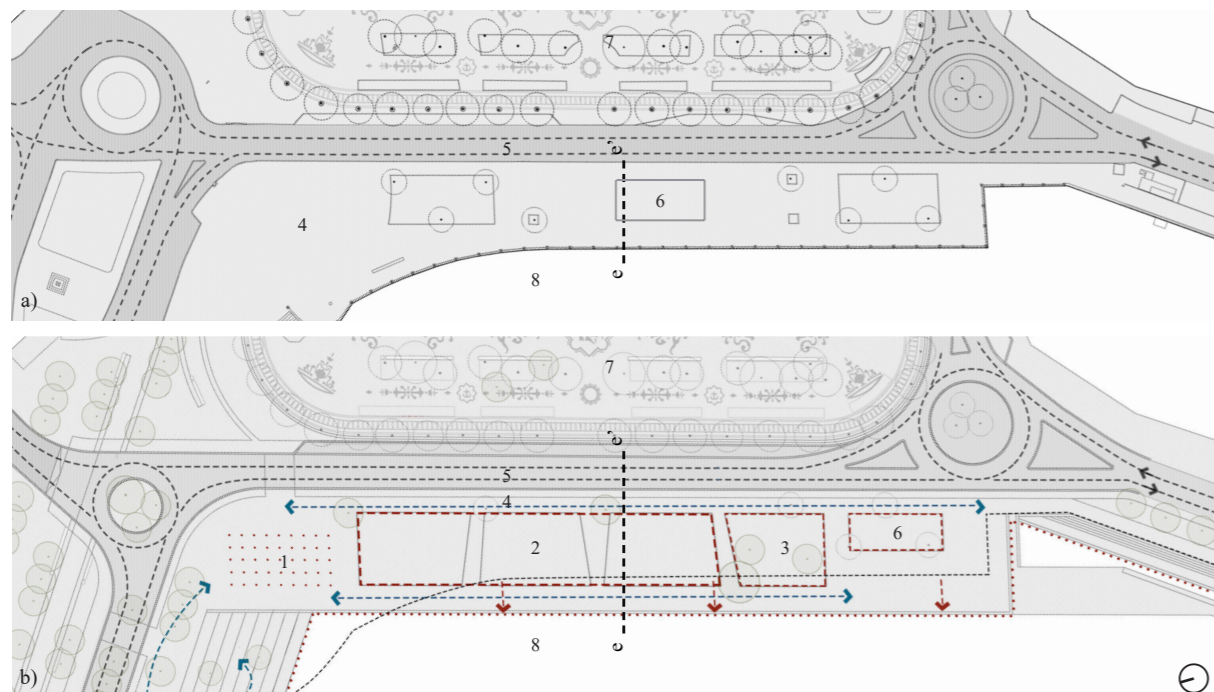
De certo modo, e generalizando, este é o ponto fulcral da proposta deste projeto. Ao longo de toda a intervenção, é certamente essencial e inevitável resolver e dar resposta às questões de trânsito e melhorar a condição pedonal da baixa de Faro, no entanto, um dos principais objetivos é, sem dúvida, reaproximar a cidade à Ria Formosa. Para isso, propõe-se a transformação do limite e áreas adjacentes da Doca.

A transformação que se propõe procura proporcionar momentos de interação com a água, desde a forma mais material à mais simbólica, com a paisagem natural da Ria Formosa e ainda com a temática cultural original da Doca, os barcos de pesca. No entanto, esta área apresenta diferentes características e diferentes oportunidades. Nesse sentido, subdivide-se a proposta em quatro intervenções, com intenções distintas, mas que se completam entre si nesta narrativa de relação entre o Homem e a Água.

A primeira, é onde se propõe o contacto franco e direto com a água. Uma “praia urbana” através de sucessivos patamares acessíveis à água, que possibilitam o passeio e a estadia junto do elemento aquático. Estes patamares, revestidos a betão contínuo ou pedra, suavemente inclinados e com um salto de cota entre si de apenas 10cm, proporcionam uma sensação de praia em plena cidade, ideal para relaxar, passear, estar, apanhar sol e apreciar o contacto com a água (Figura 63).

Surge na continuidade da Praça do Obelisco, descrita anteriormente, mantendo a métrica com os alinhamentos arbóreos da praça, mas substituindo as espécies folhosas por palmeiras, transportando para a memória do sítio e para um reconhecimento evidente de um ambiente e uma atmosfera diferente. Não se trata de um arruamento, ou praça, mas sim um espaço de margem entre a cidade e a água, uma “praia” (Figura 64).

Conforme a maré, alta e baixa, a água invade este espaço criando dinâmicas muito interessantes entre zona seca e zona molhada, que permitem aos utilizadores aproximarem-se do elemento de água e usufruírem do mesmo. Esta peça é rematada com um murete final, que mantém a separação e segurança necessária com a restante Doca, e permite a inundação constante do último patamar para que seja sempre possível contactar com a água, mesmo na maré mais baixa.



- 1. Espelho d'água - Fonte seca
- 2. Anfiteatros informais
- 3. Parque Infantil
- 4. Passeio
- 5. Via automóvel
- 6. Restaurante-Café
- 7. Jardim Manuel Bivar
- 8. Doca de Recreio

Figura 65. Esquema de intervenção - Existente e Proposto
a) Situação existente; b) Proposta

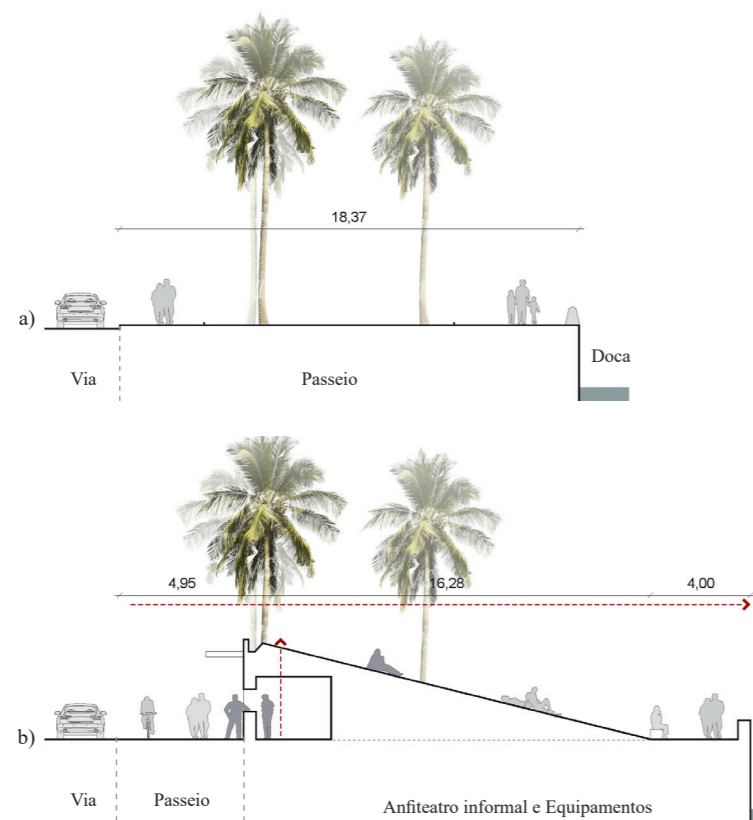


Figura 66. Corte ee'. Esquema de intervenção - Existente e Proposto
a) Situação existente; b) Proposta

A segunda intervenção, incide no limite nascente da Doca. Esta zona, ao contrário da anterior, convive de forma muito diferente com a restante área de intervenção, porque enquanto que a zona onde se propõe a praia urbana relaciona-se e articula-se com uma praça, numa continuidade espacial que acaba com o contacto da água, esta relaciona-se com o Jardim Manuel Bivar, que pelas suas características, é um espaço mais voltado para si, com uma permeabilidade transversal muito menor. Nesse sentido, este espaço “vira as costas” para o Jardim, e tenta tirar proveito da sua circunstância espacial que, para além de estar orientada para Poente, tem uma vista desafogada em direcção à Ria (Figura 65).

Tendo em consideração estas características, a prioridade desta proposta é em estabelecer uma ligação com a Paisagem natural, enriquecendo e transportando para a baixa de Faro a presença da Ria que ficou tão distante após a construção da linha do comboio. Nesse sentido, propõe-se em avançar o limite cerca de 8,00m em direcção à Doca e utilizar este espaço para a criação de quatro elementos verdes, de natureza topográfica, inclinados em direcção à Ria. Estes irão permitir uma atmosfera e uma relação com o espaço distinta dos anteriores, comportando-se como anfiteatros informais, num talude suave de 1:4 em relva, com uma altura máxima de 4,00m, que se debruçam para a Ria Formosa. Este diferencial de cota, permite observar a Ria por cima da margem construída pela linha de ferro e até mesmo assistir ao pôr-do-sol na mesma (Figura 66).

Atualmente existem, ao longo da margem da Doca, estruturas, equipamentos e quiosques, mal articulados e esteticamente pouco interessantes, mas que funcionalmente são importantes para o funcionamento da economia e turismo local. A solução que se propõe, é em aproveitar estes elementos topográficos e incluir uma arquitetura integrada nos mesmos que permite alocar estes usos. Ficando discretamente por baixo das topografias e permitindo o uso dos mesmos numa relação com o Jardim Manuel Bivar.

Nesta área, ainda se propõe a realocação do Restaurante-Café para um dos extremos, relacionando-se com a vista da entrada da Doca, e no extremo oposto, um espelho d'água - fonte seca, equipada com nebulizadores e repuxos com jatos de água, proporcionando um contacto mais simbólico com a água, configurando-se como um sítio de estadia e passeio mais fresco, ao mesmo tempo, lúdico e contemplativo.

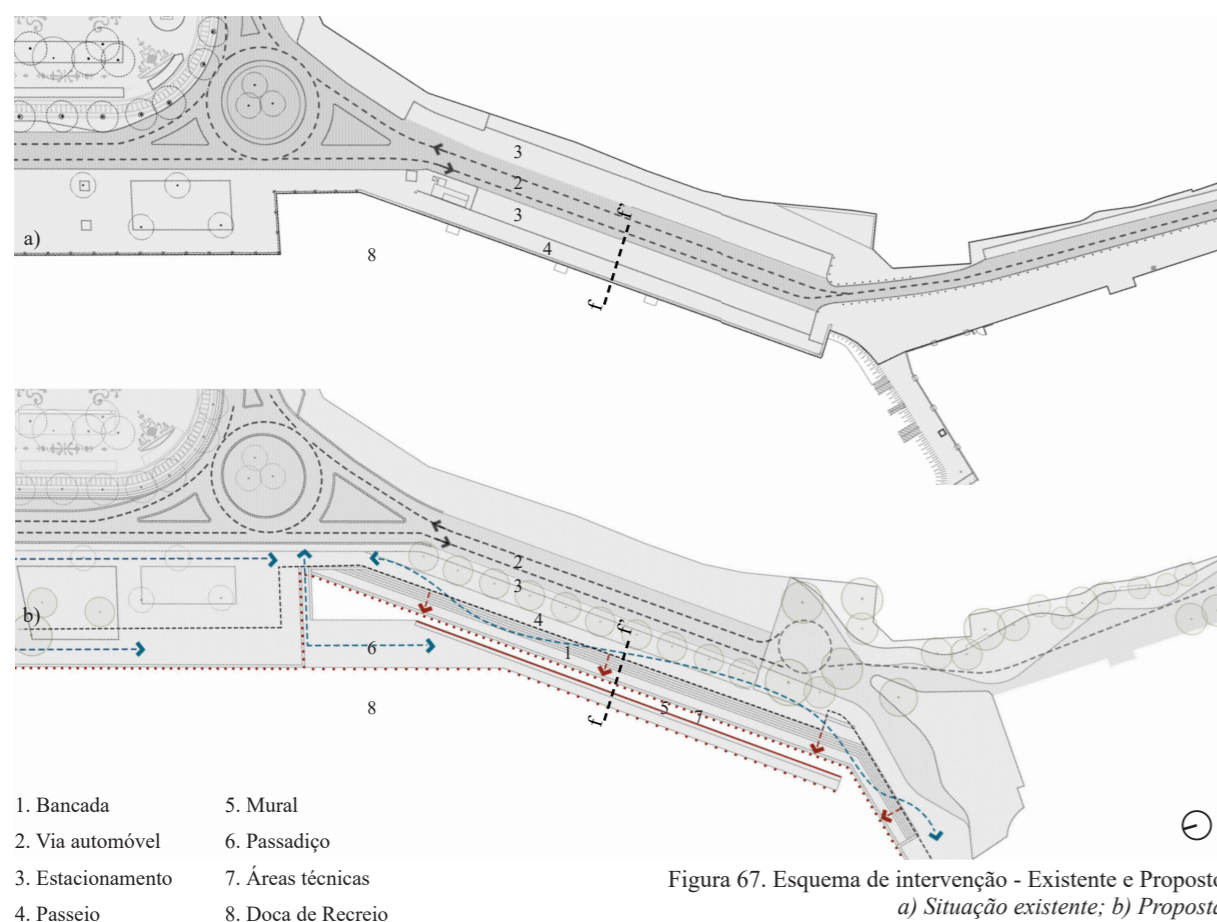


Figura 67. Esquema de intervenção - Existente e Proposto
a) Situação existente; b) Proposta

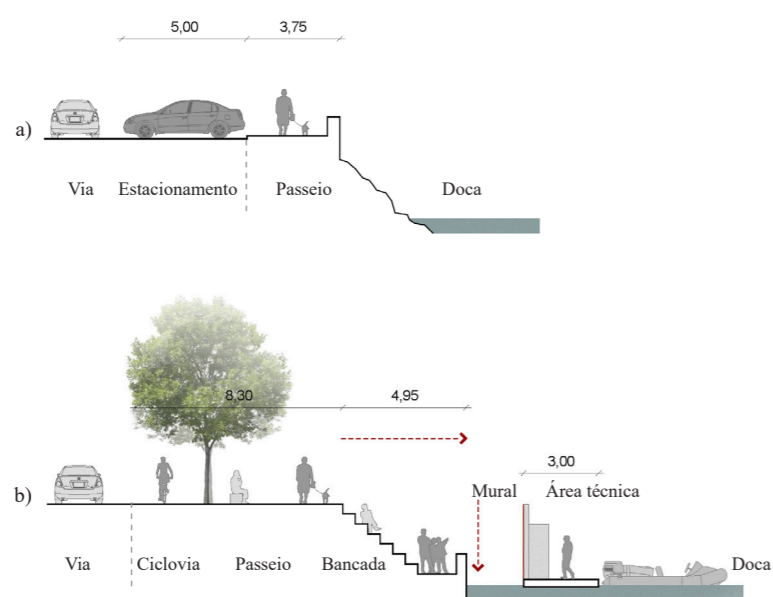


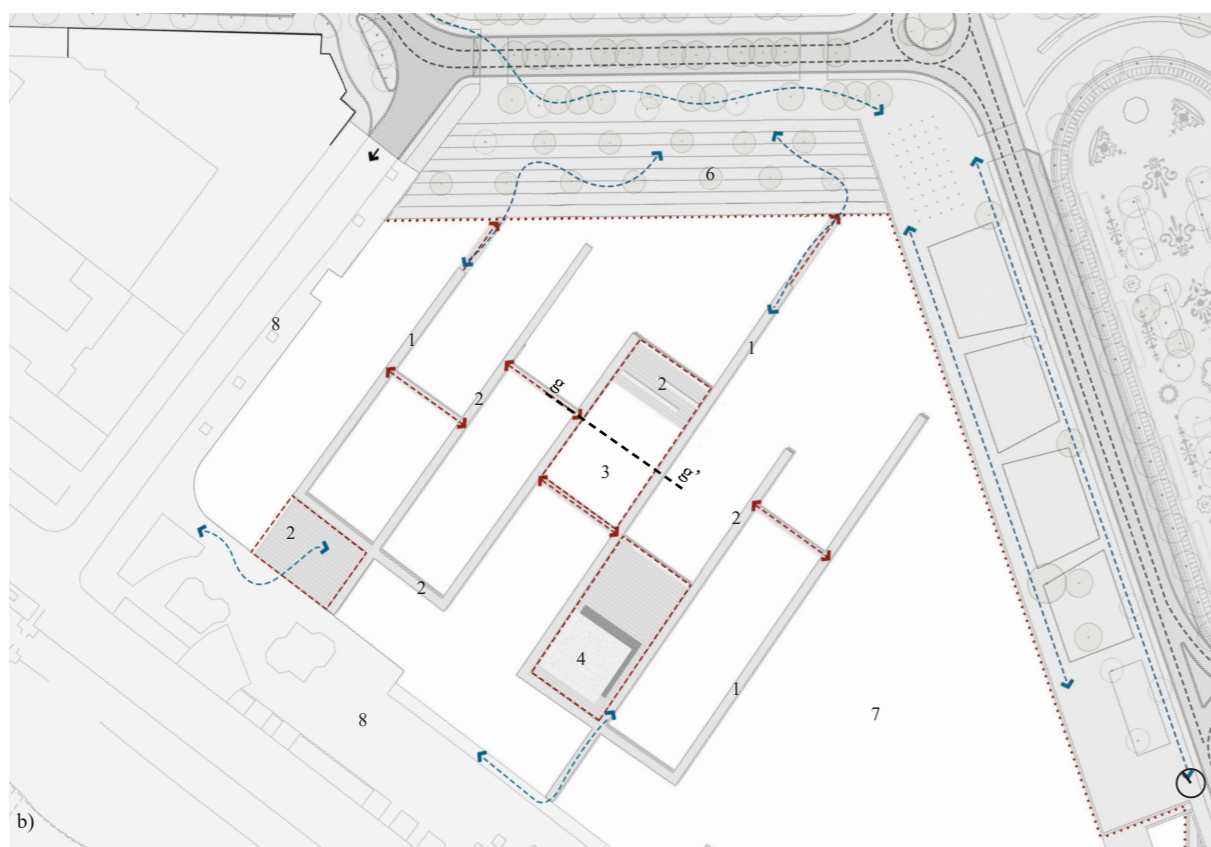
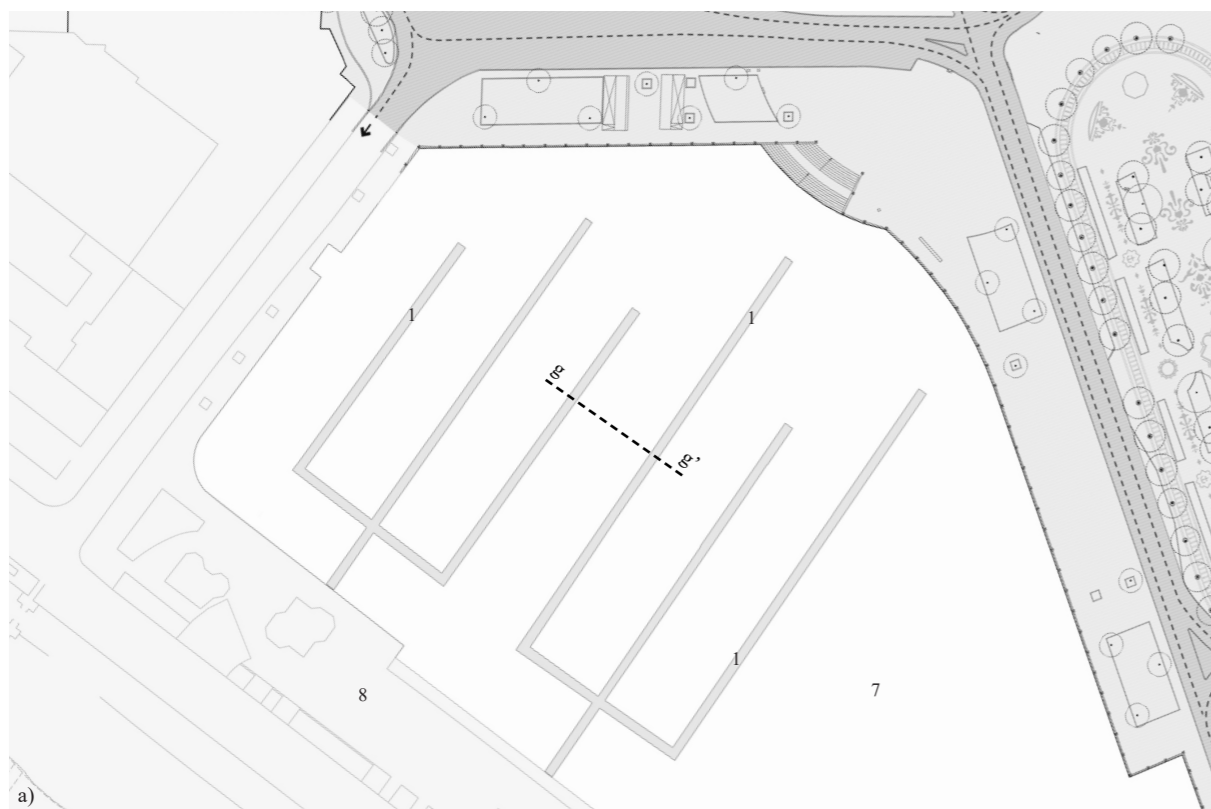
Figura 68. Corte ff'. Esquema de intervenção - Existente e Proposto
a) Situação existente; b) Proposta

A terceira intervenção coincide com o limite ao longo da Rua Comandante Francisco Manuel e das três zonas referidas, distingue-se pela sua atmosfera mais primitiva, quase industrial e crua. Este espaço tem um carácter mais construído, não só por confinar com a cidade velha, sendo que contacta directamente com a muralha, mas também pelo próprio limite entre o arruamento e a doca, a proximidade à entrada da Doca e passagem da linha de comboio e pela presença de um passadiço de apoio às embarcações de pesca (Figura 67).

Tendo em conta o espírito deste lugar, propõe-se uma intervenção apoiada muito mais na temática cultural e histórica do que lúdica e recreativa. Neste sentido, propõe-se também aproximar o arruamento ao elemento de água, numa sequência de degraus, uma espécie de bancada (Figura 68), que ficam orientados para uma estrutura flutuante de estacionamento de barcos de pesca, a única zona onde se propõe manter o uso e permissão de estacionamento de embarcações. Esta estrutura é equipada com zonas de trabalho e de armazenamento de material para os utilizadores autorizados. No tardo destes armários de material, propõe-se um mural que trata o tema histórico deste lugar, desde o contexto histórico da evolução desta zona ribeirinha através de fotografias antigas (Figuras 69), por exemplo, ou representar a prática da pesca local. A combinação do mural com o uso da plataforma no dia-a-dia pela prática profissional dos pescadores funciona quase como uma performance artística em tempo real, proporcionando momentos de interação e contemplação a qualquer um que frequente o espaço.



Figura 69. Doca de recreio, Faro. Postais antigos de Faro, década de 1910.
Fonte: Edição Casa Seraphim - Faro, retirada de Album público "Fotos Faro antigo" <https://www.facebook.com/Madalenareislores/photos> (acedido a 02.04.2024)



- | | |
|------------------------------|--------------------|
| 1. Passadiços | 5. Esplanada |
| 2. Zonas de estadia | 6. Praia urbana |
| 3. Piscina pública | 7. Doca de Recreio |
| 4. Equipamento com esplanada | 8. Passeio |

Figura 70. Esquema de intervenção - Existente e Proposto
a) Situação existente; b) Proposta

Por último e completando a proposta para a Doca de Recreio e zona envolvente, propõe-se alterar por completo o uso e programa deste espaço. Como já referido anteriormente, é a única zona na cidade onde é possível contactar com a água sem a necessidade de transpor a linha do comboio, tornando-se uma zona excepcional de aproximação e utilização da água e por isso ser tão importante de recuperar as condições que permitam o usufruto por parte da população.

Por essa razão, propõe-se desativar a doca como cais de embarcações, localizar este programa noutra local (como já referido existem vários projetos e opções em curso) e reutilizar toda a estrutura existente para espaço público. Através de extensões, acrescentos e alargamentos, a atual estrutura de passadiços para acesso e estacionamento de barcos, articula-se com o espaço “terrestre” e tona-se num complexo sistema de percursos e áreas, flutuantes, que recebem os mais variados programas em prol da população (Figura 70). A proposta prevê algumas zonas de estadia, equipadas com bancos corridos, papelarias, iluminação, etc., outras de esplanada e até um equipamento Restaurante-Bar, de modo a aproveitar e desfrutar ao máximo este ambiente singular.

Esta narrativa de aproximação do homem à água, sobre a qual o presente projeto se integra, fica concluída com a proposta de uma piscina pública integrada nesta estrutura flutuante (Figura 71). Certamente num sistema isolado separado da água da Doca, por esta não ter condições para o seu uso, mas que complementa toda a proposta, consumando o ciclo desde a visualização, à aproximação, ao toque e, finalmente, a utilização (Figuras 72, 73 e 74).

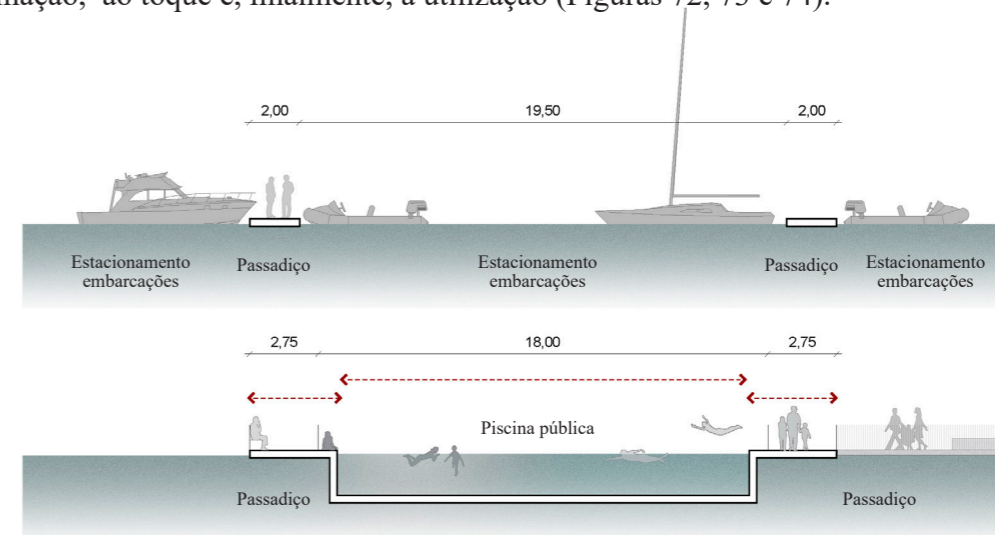
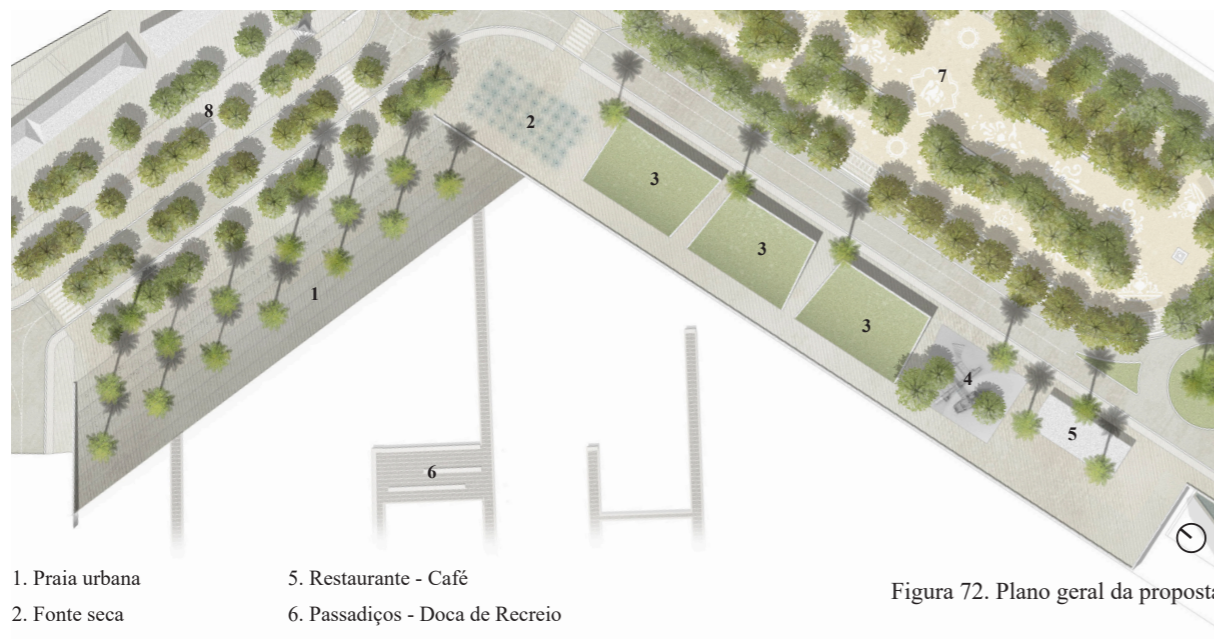


Figura 71. Corte gg'. Esquema de intervenção - Existente e Proposto
a) Situação existente; b) Proposta



- 1. Praia urbana
- 2. Fonte seca
- 3. Anfiteatro informal
- 4. Parque infantil
- 5. Restaurante - Café
- 6. Passadiços - Doca de Recreio
- 7. Jardim Manuel Bivar
- 8. Praça do Obelisco

Figura 72. Plano geral da proposta



Figura 73. Fotografia aérea da Doca de Recreio - Situação existente
 Fonte: Frederico Farias, 2014, retirado de <https://www.youtube.com/watch?v=ErA6xra6LNQ>, (acedido a 17 Jun. 2024)



Figura 74. Ilustração da proposta da Doca de Recreio

3.2.4 Jardim Manuel Bivar

O Jardim Manuel Bivar localiza-se numa zona histórica crucial na estrutura da baixa de Faro (Figura 75). No início do século XVII, era um terreiro, funcionando como praça adjacente à cidade velha. Posteriormente, no século XIX, foi transformado no Jardim Manuel Bivar, batizado em homenagem a uma figura importante na história local. A sua localização estratégica faz com que funcione como uma peça articuladora de toda a Baixa de Faro, conectando o tecido urbano da cidade com a Doca, a Avenida da República e a Cidade Velha, através do icónico Arco da Vila.

Ao longo dos séculos, o jardim passou por diversas alterações no seu desenho, estrutura e uso, mas manteve sempre o seu papel central na vida social e cultural de Faro, acolhendo eventos, feiras, mercados, exposições temporárias e outras celebrações públicas. Conhecido como um oásis, o jardim servia como um refúgio acolhedor no coração da baixa, com os seus canteiros adornados por vegetação exuberante, árvores de sombra, palmeiras altas, estátuas, monumentos, lagos e um coreto, tornando-se um espaço atraente e ideal para estar e passear.

No entanto, os canteiros de vegetação exuberante foram substituídos por canteiros de relva com arbustos talhados de pouco interesse, tanto funcional como ornamental. O mobiliário urbano ficou preso a um passado que já não existe e o jardim passou a receber diversos elementos e estruturas em tempos diferentes, linguagens diferentes, que ficaram mal articulados e integrados no Jardim, por exemplo, o parque infantil. O desenho dos canteiros foi perdendo a sua intenção, o que enfraqueceu as relações de permeabilidade e transição de percurso. O pavimento em calçada clara adornada com desenhos em calçada escura, sofreu danos significativos e em algumas áreas, encontra-se desnivelado (Figura 76).

Este conjunto de alterações, resultou numa descaracterização do espírito do lugar, ficando aquém das suas virtudes e qualidades enquanto espaço central e fundamental no tecido urbano. Embora continue a atender às necessidades da população como local para eventos culturais, é perceptível o desperdício da oportunidade de transformá-lo num espaço especial da cidade.

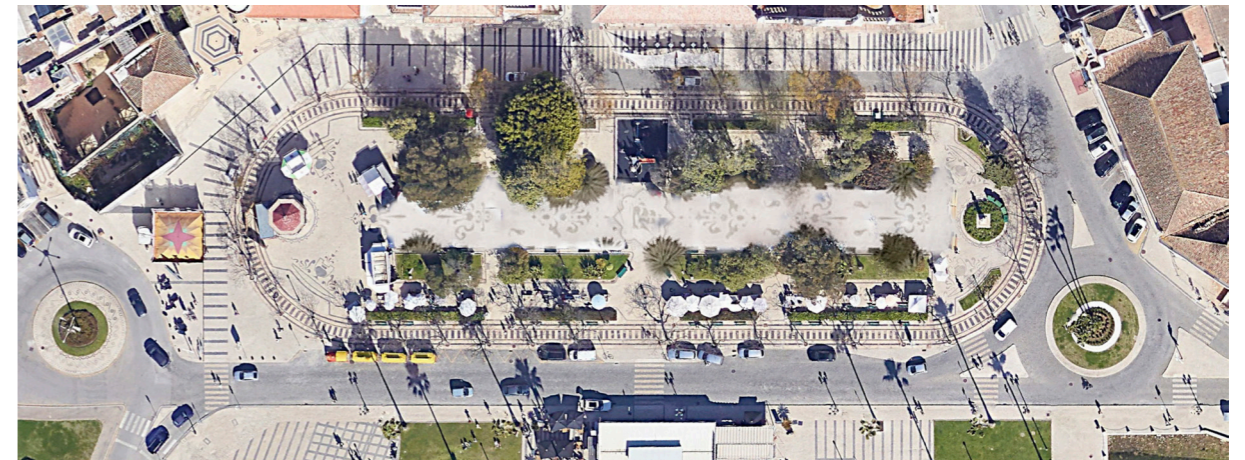


Figura 75. Ortofotomapa do Jardim Manuel Bivar - Situação existente
Fonte: Google Earth, 14 Abr. 2022, (acedido a 17 Jun. 2024)

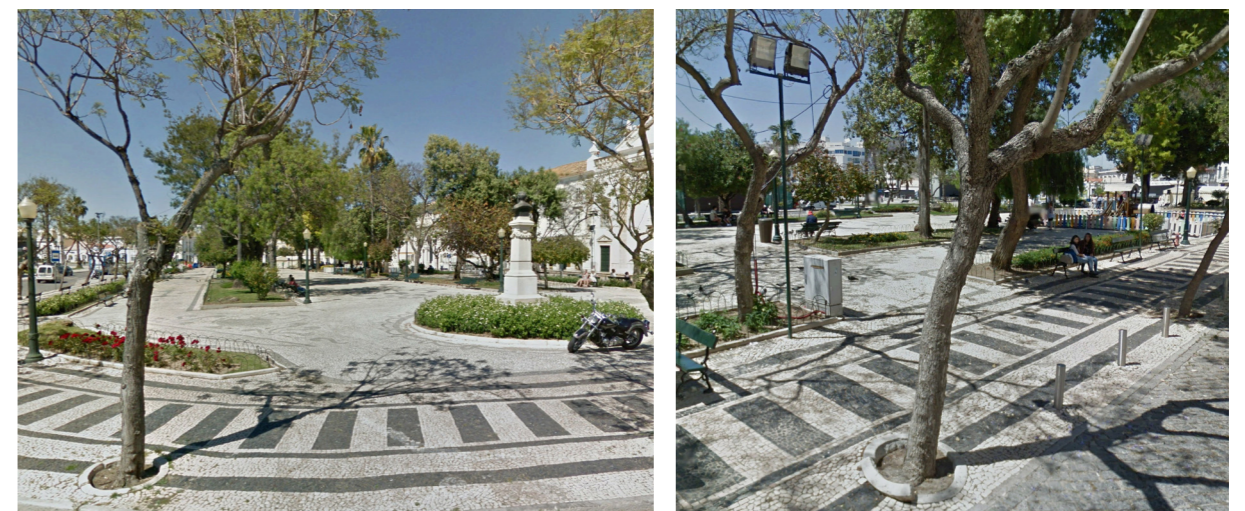


Figura 76. Fotografias do Jardim Manuel Bivar - Situação existente
Fonte: Google Earth - Street View, Jun. 2020, (acedido a 18 Jun. 2024)

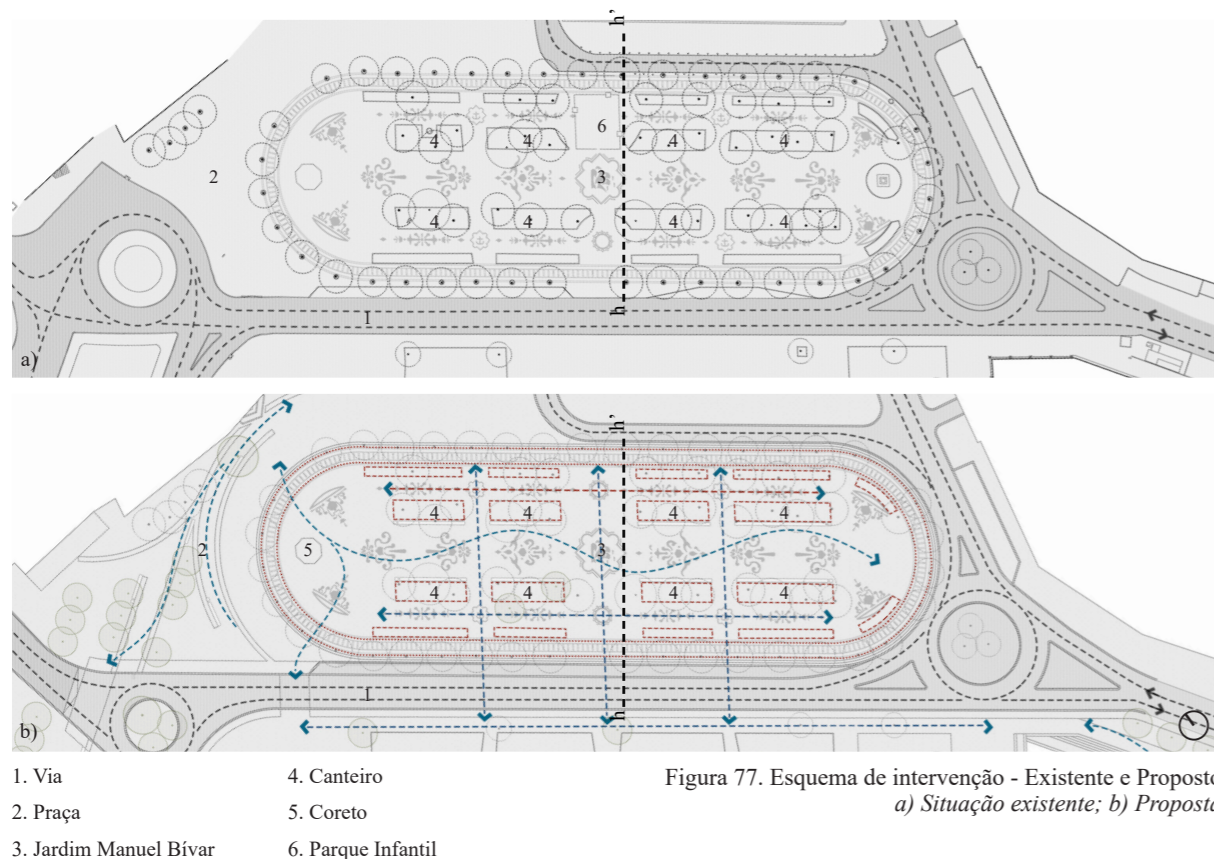


Figura 77. Esquema de intervenção - Existente e Proposto
a) Situação existente; b) Proposta

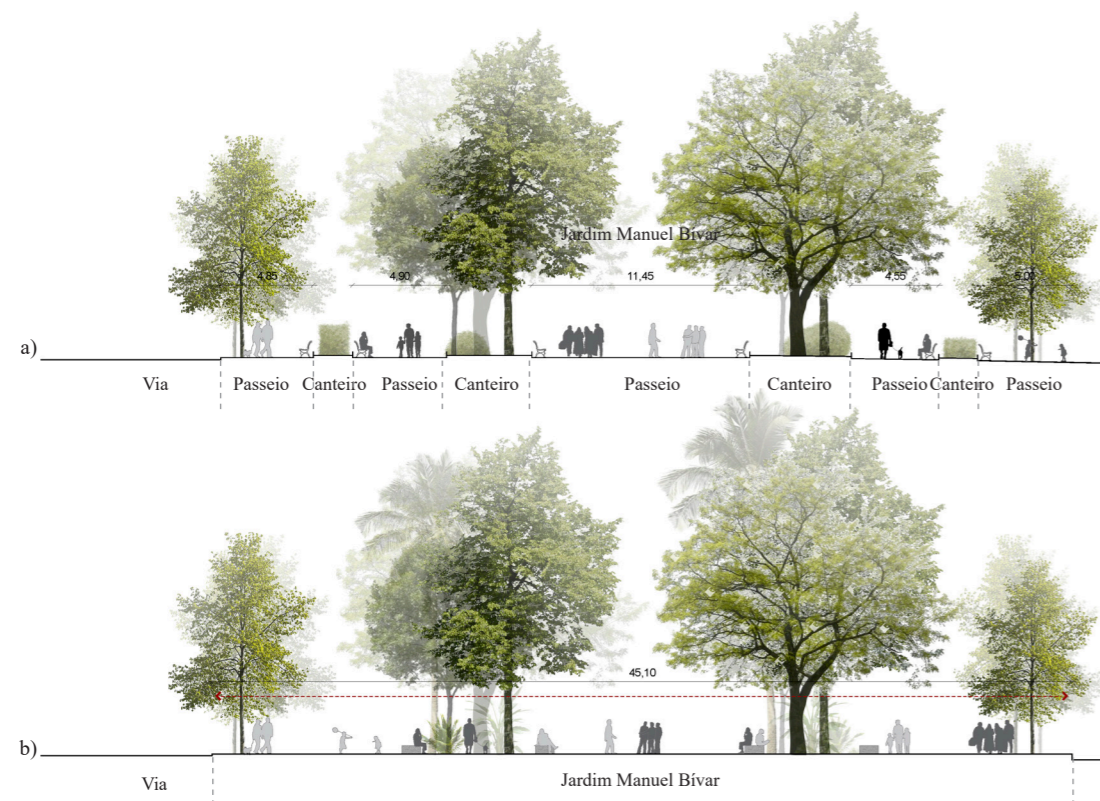


Figura 78. Corte hh'. Esquema de intervenção - Existente e Proposto
a) Situação existente; b) Proposta

Com esta consciência, e por ser um sítio com muita riqueza histórica e cultural, o projecto propõe uma intervenção muito ténue meticulosa no que toca ao seu formato, mas com uma vontade enorme de reviver o espírito deste lugar. Nesse sentido, a proposta assenta em quatro acções fundamentais:

A primeira acção, pretende resolver todos os obstáculos e problemas de cota que existem no jardim atualmente. Entre lancis, canteiros e pavimentos abatidos, a superfície do Jardim carece de uma continuidade transversal percorrível. O projeto propõe o alinhamento de toda a superfície do jardim, toda à mesma cota, resolvendo os problemas de circulação e conexões longitudinais e transversais do Jardim. Esta continuidade horizontal estende-se para lá dos limites do Jardim, articulando-se com as áreas adjacentes, nomeadamente os equipamentos integrados nas topografias junto à Doca (Figura 77 e 78).

A segunda acção, relacionada com a primeira, é a intenção de substituir o pavimento. Não só pelo estado do mesmo mas também como processo da restituição da atmosfera desde Jardim outrora. Sendo assim, propõe-se a substituição por uma pavimento inerte, semi-permeável e estabilizado (à semelhança do pavimento do percurso da Alameda central), de forma a tornar o espaço mais apetecível e confortável enquanto jardim e mais acessível enquanto percurso pedonal. Ainda assim, reconhece-se o valor dos desenhos artísticos no pavimento e, com a intenção de prestar homenagem ao mesmo, porque também já fazem parte da história deste sítio, propõe-se mantê-los e integrá-los no novo revestimento. Desta substituição, excluí-se a faixa em redor do Jardim que na sua origem já era em calçada, e que irá manter o seu designio de contornar o Jardim e definir os seus limites (Figura 79).



Figura 79. Jardim Manuel Bivar, Faro. Postais antigos de Faro, década de 1910.
Fonte: Edição Casa Seraphim - Faro, retirada de Album público "Fotos Faro antigo" <https://www.facebook.com/Madalena-reislores/photos> (acedido a 02.04.2024)

Como referido, os canteiros, pela forma como estão desenhados e construídos, para além de serem pobres a nível estético, funcionalmente são um obstáculo para a circulação do Jardim. Nesse sentido, o projeto prevê eliminar os limites construídos e os tapetes de relva, e revestir os canteiros com inerte solto semelhante ao do pavimento jardim, estruturado em grelhas, de modo a uniformizar toda a superfície e permitir uma plena permeabilidade em todo o espaço. Mantém-se todas as espécies arbóreas existentes com plantação pontual de novas com o intuito de densificar e consolidar a estrutura arbórea.

Por fim, propõe-se a implementação de mobiliário urbano mais adequado ao tempo da intervenção, nomeadamente, bancos longitudinais que estabelecem e mantêm os eixos do Jardim e enquadram a vegetação, e ainda papeleiras, bebedouros e iluminação funcional e cénica. Não esquecendo o parque infantil, bastante importante, este será redesenhado e implantado junto à Doca.

O pretendido, é que este espaço reflita o seu espírito histórico, numa imagem contemporânea. Mantendo a resposta inicial, cultural, de receção de eventos, mas trazendo uma componente histórica, estética e sensorial que estava omissa (Figuras 80, 81 e 82).



3.2.5 Parque Ribeirinho

Por fim, e concluindo o projecto, propõe-se requalificar a área que incide no arruamento que se prolonga na continuidade da Rua Comandante Francisco Manuel até ao largo de São Francisco. É uma área com características muito próprias e distintas de todos os outros espaços contemplados anteriormente. Trata-se de uma faixa estreita que se desenvolve ao longo da Muralha da Vila Adentro e da linha de comboio, permitindo a continuidade e ligação da cidade pelo lado sul da cidade velha (Figura 83). Esta continuidade não é apenas longitudinal, ligando o Largo de São Francisco à zona da Doca e ao Jardim Manuel Bivar e, conseqüentemente, à Avenida da República e ao Largo da estação, mas também transversal, conectando-se com a própria cidade velha através da Porta Nova, uma abertura na face sul da muralha.

Antes da construção da linha de comboio, esta faixa era uma zona de contato franco com a Ria, onde as embarcações atracavam e se fazia o mercado de peixe. Com a construção da linha férrea, este espaço passou a ter novos limites e uma condição muito menos permeável e acessível em relação à Ria, transformando-se num mero corredor, “entalado” entre a muralha e a linha de comboio.

Atualmente, esta área já possui um carácter de zona pública, com pavimentação com alguma intenção ornamental, mobiliário urbano e canteiros de relva. Permite a circulação, a estadia e o aproveitamento, apesar de mínimo, do ambiente e atmosfera única deste lugar. Não só pelo contacto com a própria muralha, mas pela proximidade à Ria, que se encontra a poucos metros após a linha de comboio. Esta proximidade possibilita observar a beleza desta paisagem natural sem quaisquer obstáculos visuais, algo que não acontece em mais nenhum outro lugar da área de intervenção.

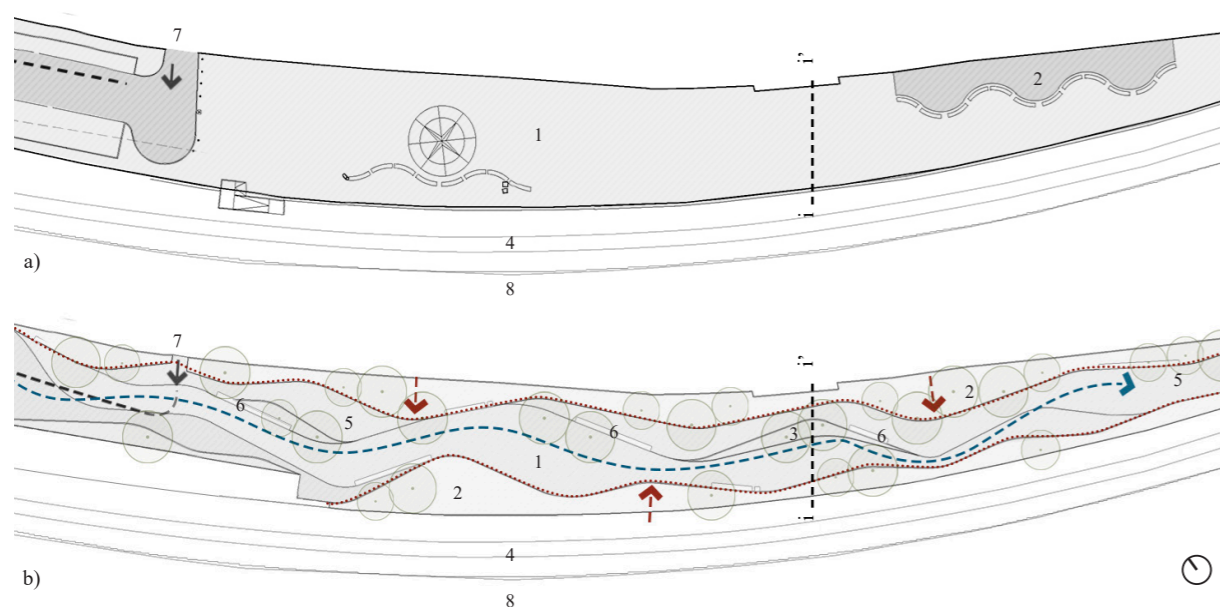
Apesar destas condições singulares, o espaço público não é aproveitado da melhor forma. Está excessivamente ocupado por estacionamento automóvel, equipamentos de venda de bilhetes mal integrados na área, armários técnicos para arrumos dos pescadores, e para além disso, o pavimento é pouco atrativo, carece de áreas verdes e de elementos programáticos, resultando apenas num local de passagem ou para apanhar o barco para a Ilha de Faro (Figura 84).



Figura 83. Ortofotomapa do Parque Ribeirinho - Situação existente
Fonte: Google Earth, 14 Abr. 2022, (acedido a 17 Jun. 2024)



Figura 84. Fotografias do Parque Ribeirinho- Situação existente
Fonte: Google Earth - Street View, Jun. 2020, (acedido a 18 Jun. 2024)



- | | |
|---------------|------------------------------|
| 1. Percurso | 5. Equipamento desportivo |
| 2. Zona Verde | 6. Zona de estadia |
| 3. Duna | 7. Porta Nova (Cidade Velha) |
| 4. Ferrovia | 8. Ria Formosa |

Figura 85. Esquema de intervenção - Existente e Proposto
a) Situação existente; b) Proposta

De modo a dar resposta às disfunções apontadas e prestigiar as oportunidades existentes, a proposta tem como prioridade a celebração da maravilha natural que é a paisagem da Ria Formosa e a transposição desse elemento para dentro deste espaço.

Como referido anteriormente, ao longo do contexto histórico é possível afirmar que foi devido à Ria Formosa que Faro teve a sua origem e que esta contribuiu significativamente para o seu desenvolvimento cultural, económico e turístico. Por essa razão, ser tão essencial que a transformação desta área a torne num sítio especial e de demonstração da ligação de Faro à Ria.

Nesse sentido, e devido às suas características e ao seu contexto, o conceito de intervenção consiste em trazer a Ria Formosa para o espaço, produzindo um espaço público de memória e relação com esse elemento. Sendo que não é possível fazê-lo de forma explícita, propõe-se que seja de forma simbólica, através de um desenho orgânico, ondulante, semelhante a um sistema dunar, que se desenvolvem ao longo do espaço, compondo zonas verdes e zonas inertes que se relacionam e articulam entre si, dando origem a áreas contínuas para circulação, outras pontuais e íntimas para estadia e outras de enquadramento com plantações herbáceo-arbustivas (Figura 85).

Os percursos vão sendo pontuados entre transições de pavimentos, alternando entre saibro estabilizado e seixo rolado estruturado em grelhas modulares, em tons de areia, de modo a criar dinâmicas e contrastes entre cores e texturas, e de forma a que o percurso surja de forma transversal ao revestimento e não delimitado por ele. Ao longo destas “dunas”, propõe-se bancos longitudinais que acompanham o movimento fluido e orgânico do pavimento e ajudam a evidenciar não apenas o desenho também a caracterizar e a definir os tipos de espaço.

As zonas verdes, desenvolvem-se principalmente ao longo da Muralha, e ao longo do muro existente adjacente à linha de comboio. Este muro, apesar de ser essencial no afastamento e protecção da linha de ferro, tem um impacto visual muito negativo. De forma a atenuá-lo, propõe-se que as áreas verdes que o acompanham cresçam altimetricamente, como que uma duna, escondendo o muro (Figura 86).

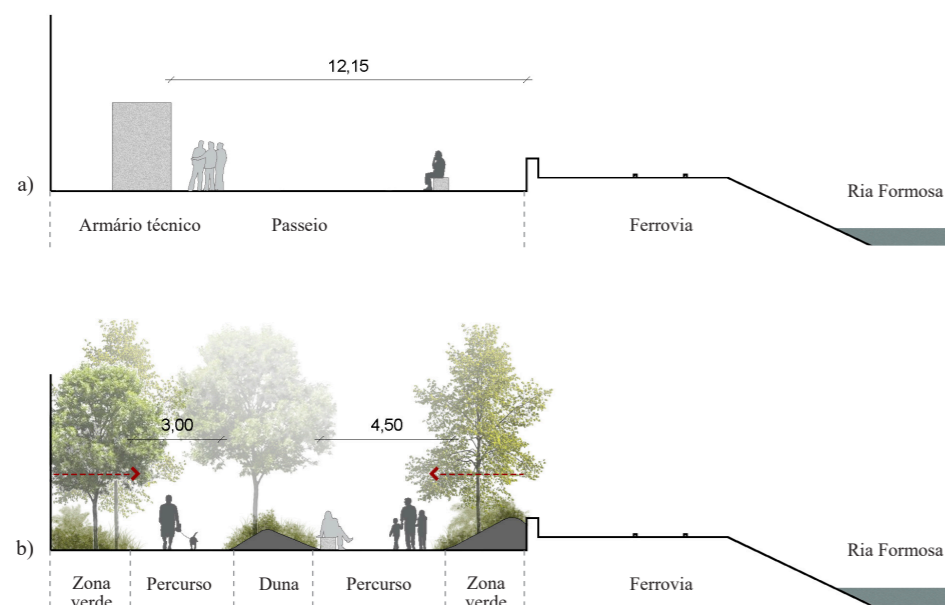


Figura 86. Corte ii'. Esquema de intervenção - Existente e Proposto
a) Situação existente; b) Proposta

Este elemento topográfico, ao mesmo tempo que esconde a presença do muro através da plantação de vegetação característica do sistema lagunar, integra-se na paisagem da Ria e funde estes dois ambientes. Mantendo uma continuidade visual entre as dunas do Parque e o Sapal da Ria. Tal efeito é evidenciado pela presença de outras dunas associadas às zonas verdes, que vão pontuando o espaço. Estas contribuem esteticamente para um lugar agradável, e funcionalmente são importantes para a criação e compartimentação de zonas distintas ao longo do Parque. É também proposta a plantação de novas árvores de pequeno e médio porte com o objetivo de marcação do percurso e criação de zonas de sombra.

A nível programático, mantém-se parte do uso atual, como zona de receção de partida e chegada complementar ao Cais das Portas do Mar, complementando com equipamentos desportivos e infantis, dispersos e articulados com a estrutura e temática do Parque e zonas de possíveis exposições artísticas ao longo do trajecto.

Este novo desenho de Parque, trará uma nova dimensão de espaço público para a baixa de Faro, com um ambiente distinto, de relação e compromisso entre a paisagem natural e a paisagem cultural e será uma forma excelente de começar ou acabar o trajeto proposto neste projeto. (Figura 87, 88 e 89)

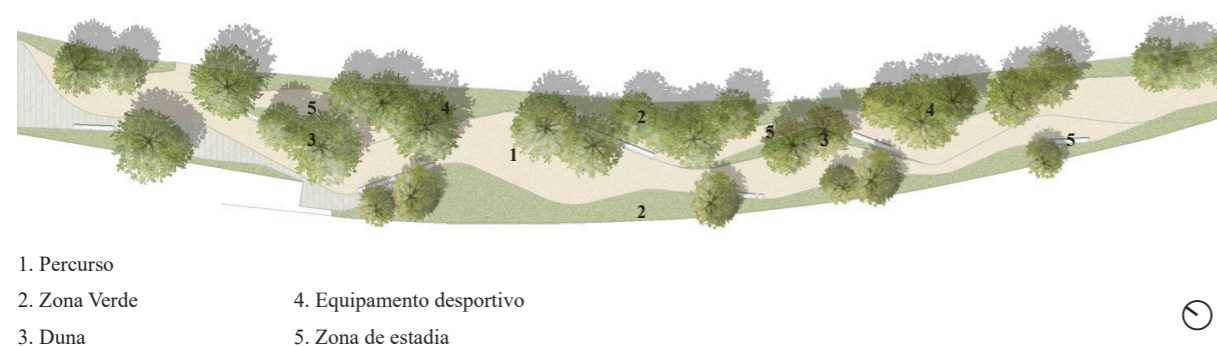


Figura 87. Plano geral da proposta



Figura 88. Fotografia do Parque Ribeirinho - Situação existente
 Fonte: Apatada de Google Earth - Street View, Out. 2019, (acedido a 18 Jun. 2024)



Figura 89. Ilustração da proposta do Parque Ribeirinho

3.3 Síntese geral das Propostas de Intervenção



É a partir da redefinição da estrutura viária que o desenho do projeto inicia. Apesar de não se tornar no elemento fundamental da proposta sendo, aliás, o pretendido exatamente o oposto: que a estrutura viária perca o protagonismo, ela é, de facto, a coluna vertebral de toda a intervenção. Pois, como já referido, é através dela que se reorganiza o espaço e que são criadas oportunidades de melhoria e desenho de espaço público, bem como a configuração de todos os fluxos e circulações.

A proposta considera três tipos de circulação, que são transversais a toda a área de intervenção, e que definem, devido aos fluxos gerados e às relações entre eles, o carácter de cada espaço (Figura 91).

O primeiro refere-se em específico à circulação automóvel e quando esta assume características de via, bem definidas, com um limite evidente (Figura 91, 1). Esta situação acontece no Largo da Estação e na parte central da Avenida da República. Tratam-se de zonas com algum trânsito, não só automóvel mas também de transportes público sendo, por isso, importante manter a circulação bem contida. Neste sentido, propõe-se que seja delimitada por um desnível altimétrico (lancil) com 15cm de altura. Esta tipologia, repete-se na ligação de todas as ruas transversais ao projecto, porque de forma geral, as ruas apresentam este tipo de secção: passeio - lancil - estrada.

O segundo tipo, na continuidade do anterior, considera a circulação mista entre automóvel e peão (Figura 91, 2). Devido à estrutura viária existente e ligações necessárias de serem mantidas, pelo menos por enquanto, uma solução válida e aplicável para este tipo de intervenção, é a criação de espaços onde ambas circulações se articulam. Inicialmente poderá provocar algum conflito nas tensões geradas pela diferença de fluxos, no entanto, é sempre uma mais valia o peão poder utilizar todo o espaço público de forma longitudinal e transversal sem ter que transpor uma estrada e permite manter as ligações fundamentais do sistema viário sem ser necessário de desativar certos troços. Nestes momentos, a cota da estrada alinha-se com a cota do passeio, apenas com um ressalto de 2cm, por questões de drenagem e, através de elementos de sinalética, mobiliário, iluminação, vegetação, ou mesmo pavimento, é perceptível a atmosfera distinta desse espaço que obriga ao automóvel a submeter-se e partilhar o espaço com o peão.

O terceiro tipo trata, em exclusivo, da circulação pedonal e ciclável, dando origem aos passeios, praças, percursos, jardins, entre outras tipologias de espaço, e à ciclovia (Figura 91, 3). Procura-se que este tipo de circulação seja prioritária ao longo do projeto e, por isso, procurou-se amplificar ao máximo estas áreas, de modo, a que fossem amplas e confortáveis, permitindo receber o mobiliário urbano e equipamentos necessários sem perder a sua qualidade de percorribilidade.

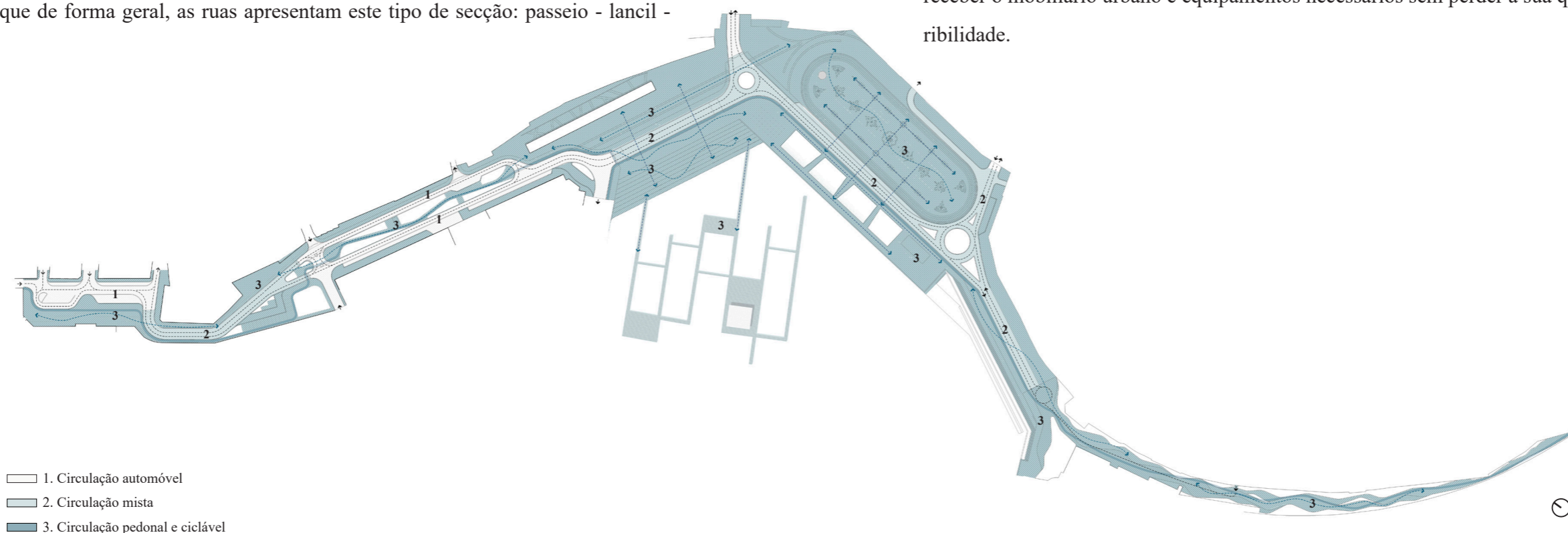


Figura 91. Diagrama de Síntese - Circulação

A circulação e a mobilidade estão intimamente ligadas ao tipo de pavimento. Seja pelo seu material, como também, pela sua escala, textura, rugosidade, entre outros. O Pavimento é também fundamental na criação de espaço público, influenciando na definição e produção do carácter e atmosfera dessa zona. É um elemento crucial no planeamento urbano que tem um impacto direto na funcionalidade, segurança, estética e conforto.

O desenho resultante da proposta, define uma série de zonas distintas ao longo do projecto. Não só tipos de arruamentos diferentes mas também, áreas, sendo importante que cada uma delas tenha a sua identidade. Se por um lado é importante haver uma uniformidade e compatibilidade de materiais utilizados ao longo de todo projecto, para que toda a área de intervenção faça parte de um todo e tenha uma ligação concordante, por outro, é fundamental que cada zona diferente deste sistema consiga, através de subtis variações, ter um carácter e ambiente distinto.

A proposta considera no seu total sete tipos de pavimento e revestimento, associados aos três diferentes tipos de circulação descritos anteriormente (Figura 92).

O primeiro tipo, vias de circulação automóvel, encontra-se na atualidade parcialmente pavimentadas em calçada de paralelepípedos de 22x11cm de granito e betuminoso. O projeto prevê a substituição das áreas em betuminoso e a uniformização em calçada, idêntica à existente em algumas situações.

Os troços de circulação mista, uma vez que se encontram no sistema viário, propõem-se revestir também em calçada de granito, com a particularidade de usar cubos de 11cm em vez dos paralelepípedos de 22x11cm, realçando a natureza diferente desse espaço e aproximando-o, também, da escala do peão.

Por fim, a circulação pedonal e ciclável (informal), e mais abrangente que as anteriores, considera vários tipos de pavimentos. Nos passeios, propõe-se a calçada miuda em cubos de 5cm de calcário. Esta solução é transversal às áreas de praça, relacionando-se com elementos em lajes de calcário de 30x60cm, que permitem marcações e alinhamentos horizontais que evidenciam e tornam esses espaços mais requintados. As mesmas lajes, são propostas para revestir as áreas que contactam com a água. Por outro lado, os percursos sobre o elemento de água, naturalmente, propõem-se em elementos de madeira. Para as áreas de Jardim e Parque considerou-se um pavimento em inerte fino estabilizado e estruturado, de modo a evidenciar a diferença destes espaços com os anteriores, com um carácter mais suave e natural. Por fim, para o Parque infantil, propõe-se o revestimento em areão, permitindo o seu uso e respeitando a identidade desse lugar.

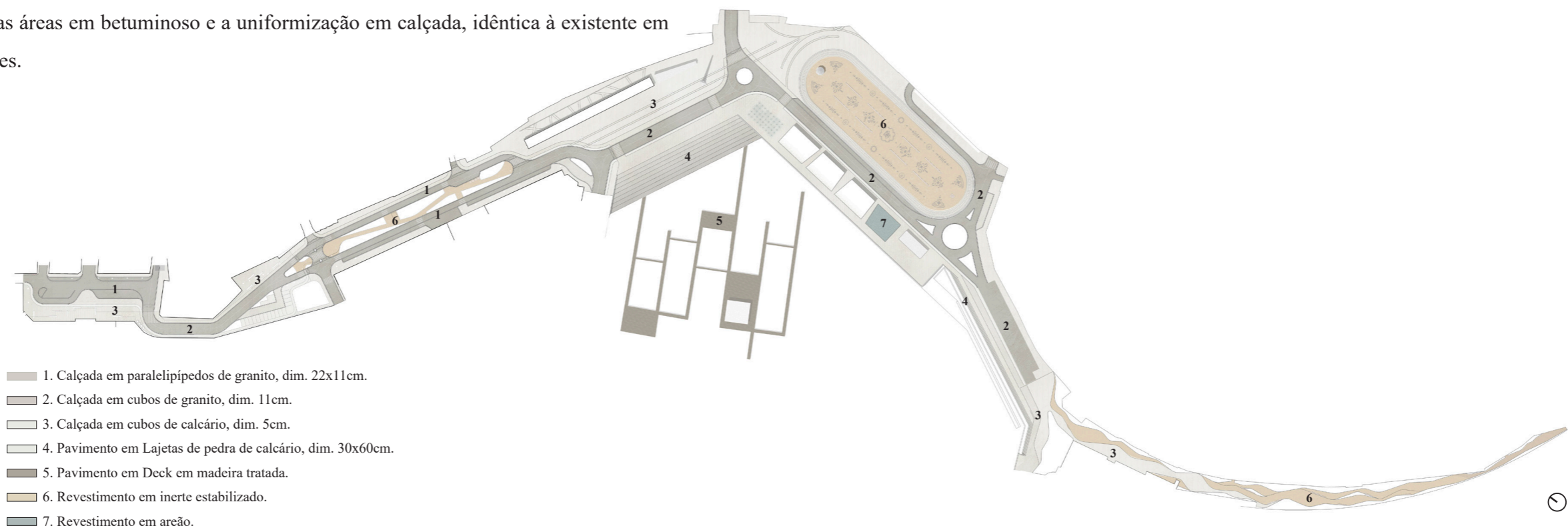


Figura 92. Diagrama de Síntese - Pavimentos

Com a superfície desenvolvida e definida, o próximo elemento essencial na composição dos espaços exteriores é a estrutura verde. Dependendo do tipo de vegetação, não só as espécies mas também o modo como se dispõem, fazem com que o ambiente criado seja também diferente.

Nesse sentido recorre-se a três tipologias de plantação arbórea (Figura 93):

Árvores isoladas, utilizando espécies com características de destaque, seja pela floração, cor da folhagem, forma da copa ou porte, com o objetivo de marcar sítios específicos, seja pelo valor estético que confere ao local ou aspectos funcionais, tais como, servir de orientação, enquadramento ou produzir sombra.

A segunda tipologia, são os alinhamentos, propostos quando se pretendem marcar linhas de desenho, eixos, enquadrar vistas e orientar o passeio. Os alinhamentos são criados com árvores da mesma espécie e equidistantes entre si, de modo a criar um elemento contínuo. Nestas circunstâncias, propõe-se espécies com um formato de copa mais regular e contido.

Por fim, a plantação de árvores em grupo, com o propósito de criar maciços arbóreos que compõem zonas verdes com uma estrutura densa e compacta. Neste caso, procura-se a heterogeneidade e variedade das características da vegetação, seja o seu porte, forma, folhagem, flor, cor, textura, entre outros.

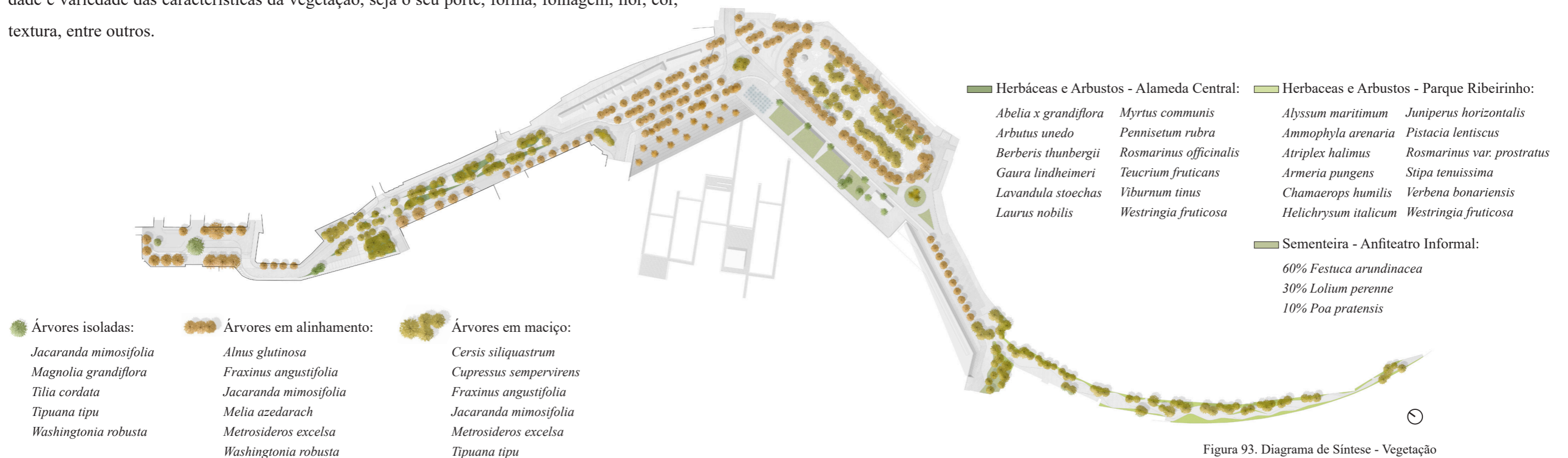


Figura 93. Diagrama de Síntese - Vegetação

A vegetação rasteira, herbáceas e arbustos, é proposta também através de diferentes tipologias, cada uma com o seu elenco específico consoante a sua localização e aplicação na proposta.

Identifica-se como primeira tipologia, a vegetação a integrar na Alameda Central. Nesta zona procura-se uma composição através de manchas heterogêneas que sirvam de filtro entre o percurso pedonal e as vias automóveis adjacentes, enquadrando também os diversos espaços e programas localizados na Alameda, tal como zonas de estadia, esplanada e paragem de autocarro. Propõe-se o uso de espécies essencialmente arbustivas, autoctones, com uma grande variedade de atributos, entre porte; textura, tamanho e cor da folhagem; cor e tempo de floração; de modo a criar um jardim com vegetação exuberante.

A segunda, aplica-se no Parque Ribeirinho. A atmosfera pretendida para este espaço é de relembrar a paisagem litoral, neste caso, o sistema dunar e lagunar da Ria Formosa, pelo que, a vegetação proposta provém desses sistemas articulada com outras espécies que complementem esse elenco sem esquecer o ambiente pretendido.

Por fim, propõe-se um restimento em mistura de relva para os elementos topográficos - Anfiteatros informais.

Conclusão

As zonas ribeirinhas de uma cidade apresentam, certamente, muitos desafios no desenvolvimento de um projeto de Arquitetura Paisagista. No entanto, são plenas de oportunidades que permitem desenvolver um projeto, exigente, mas muito completo e cativante, exigindo a resposta a questões ambientais, históricas e culturais.

A Baixa de Faro, como tal, não é uma exceção. Está repleta de história, símbolos, memórias e sinais, incluídos em camadas sobrepostas de transformações. Se por um lado reúne uma importância histórica entre a génese da cidade e a paisagem natural da Ria Formosa, por outro, é um espaço profundamente transformado com uma identidade cultural muito importante, tanto para a população como também para a cidade e sua evolução.

Para o sucesso das intervenções nestas áreas, o programa definido pelo cliente tem um papel de crucial importância. É ele que permite, ou não, ao projetista explorar a totalidade do potencial da área a intervir. Como já referido, a proposta desenvolvida e apresentada ao longo deste documento, reage de uma forma crítica, a um programa que se considerou não ser suficientemente ambicioso e que, por tal, acarretou limites à intervenção. O carácter académico da dissertação foi o contexto ideal para, rompendo com os limites impostos, demonstrar quão longe um projeto pode ir, se for colocado um programa mais desafiante e menos restritivo.

Conclui-se, no conjunto de todos os elementos apresentados, uma composição de propostas sobre um fio condutor muito evidente e proveniente de uma cuidadosa análise da área de intervenção, de modo a respeitar a grande riqueza histórico-cultural e natural do sítio, aliada à produção de uma única e harmoniosa paisagem, integrando referências às várias camadas temporais que foram definindo este lugar.

O desenho, os materiais e o programa proposto, resultam do relacionamento íntimo entre a cidade e a Ria, que hoje em dia se aparenta comprometido e as necessidades das comunidades locais face ao que se projecta como o futuro da cidade. É num ligeiro, mas complexo gesto, que tenta contribuir para um vasto melhoramento das condições do espaço público. Através de estratégias de: redução de áreas destinadas aos automóveis, prevalecendo sempre, a mobilidade ciclo-pedonal e a criação de espaço público; implementação de novos elementos de mobiliário urbano e iluminação pública; plantação de novas árvores e zonas verdes; intensificação do contacto

entre a cidade e a água, e aplicação de conceitos inovadores de transformação de espaço público e áreas programáticas, procede-se a uma radical transformação do lugar.

É assim que o projeto para a requalificação do eixo central da baixa de Faro se apresenta: Um espaço que desempenha um papel de excepcional relevância na cidade, tanto em termos de identidade como de funcionalidade, ao longo do qual se implementam programas, vivências e actividades. Um lugar que ao mesmo tempo preserva o espírito local, histórico-cultural, correspondendo a uma memória coletiva da população, mas ao mesmo tempo, inovador e contemporâneo. Um lugar onde se recupera a cidade-ria, cidadão-água, explorando sob múltiplas formas possíveis, permitindo uma “viagem” espacial e temporal, enriquecida pela experiência tátil e simbólica do *locus*.



Figura 94. Ilustração da proposta da Doça de Recreio

Referências Bibliográficas

FERNANDES, André, SOUSA, João. (2016) - **A definição de frente ribeirinha: subsídios para uma delimitação conceptual e espacial.** Revista de Geografia e Ordenamento do Território (GOT) [Em Linha]. n.º 10 (2016, dezembro), p.113-131. Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território. [Consult. 5 Abr. 2024]. Disponível em <https://cegot.org/ojs/index.php/GOT/article/view/2016.10.005/pdf>

FRANKOPAN, Peter - **The Silk Roads: A New History of the World** [Em Linha]. 1ªed. Londres: Bloomsbury Publishing. 2015. [Consult. 4 Abr. 2024]. Disponível em https://www.researchgate.net/publication/335226450_PETER_FRANKOPAN_THE_SILK_ROADS_A_NEW_HISTORY_OF_THE_WORLD. ISBN 978-1-408-3997-3.

GOUDIE, Andrew - **The Human Impact on the Natural Environment: Past, Present, and Future** [Em Linha]. 7ª ed. Oxford: John Wiley & Sons, 2013. [Consult. 4 Abr. 2024]. Disponível em https://tuannnguyenweb.wordpress.com/wp-content/uploads/2017/04/andrew-s-goudie-the-human-impact-on-the-natural-environment_-past-present-and-future-wiley-blackwell-2013.pdf. ISBN 978-1-118-57658-8

MAGALHÃES, Manuela - **A Arquitetura Paisagista: morfologia e complexidade.** 1ª ed. Lisboa: Editorial Estampa, 2001. ISBN 972-33-1686-2

MARSHALL, Richard - **Waterfronts in Post-industrial Cities** [Em Linha]. 1ª ed. Londres: Spon Press, 2001. [Consult. 5 Abr. 2024]. Disponível em <https://www.calameo.com/read/004545431028a78c56865>. ISBN 0-203-26165-8

NUNES, João - **PROAP 2010: Arquitetura Paisagista.** 1ª ed. Lisboa: Note, 2010. ISBN 978-989-97072-0-7.

OLIVEIRA, Ana - **Frente Ribeirinha de Lisboa: Regeneração Urbana - Nova Maneira de Pensar de Fazer Cidade.** Dissertação de Mestrado em Gestão do território [Em Linha]. Lisboa: FCSH, 2014. [Consult. 5 Abr. 2024]. Disponível em <https://run.unl.pt/handle/10362/13177>.

PAULA, Rui e PAULA, Frederico - **Ossonoba Faro: Evolução Urbana e Património.** Câmara Municipal de Faro, 1993. ISBN 972-95931-0-8

SASAKI, Hideo - **Landscape Architecture Magazine. Thoughts on Education in Landscape Architecture: Some comments on Today's Methodologies and Purpose** [Em Linha]. Vol. 40, n.º4 (1950), p.158-160 [Consult. 4 Abr. 2024]. Disponível em <https://www.jstor.org/stable/44659908>.

SQUIRES, Victor; MILNER, Hugh e DANIELL, Katherine - **River Basin Management in the Twenty-First Century: Understanding People and Place** [Em Linha]. 1ª ed. Florida: CRC Press, 2015. [Consult. 4 Abr. 2024]. Disponível em https://www.academia.edu/18499955/River_Basin_Management_in_the_21st_Century. ISBN 978-1-4665-7963-7

Anexos

Peças desenhadas:

1. Levantamento topográfico e botânico	1:1000
2. Planta de Trabalhos - Amarelos e Vermelhos	1:1000
3. Plano geral de Apresentação e Ilustrações da proposta	1:1000
4a, 4b, 4c. Implantação Planimétrica: Pavimentos, mobiliário e equipamentos	1:500
5a, 5b, 5c. Plano de Plantações e esquema de drenagem	1:500
6. Módulos de Plantação	1:50