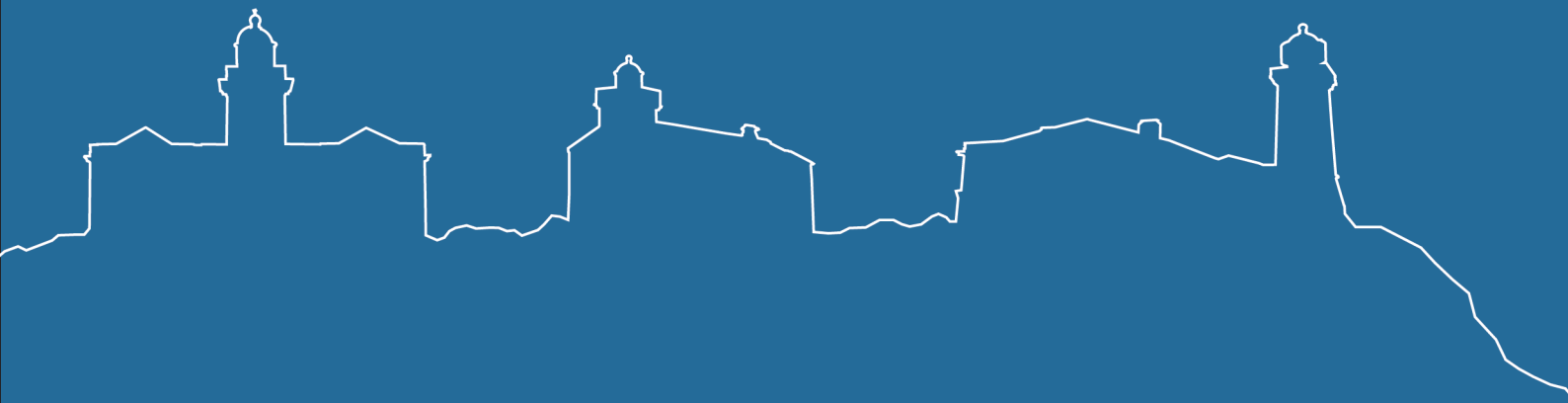
U LISBOA | UNIVERSIDADE DE LISBOA

FACULDADE DE ARQUITETURA
LISBON SCHOOL OF ARCHITECTURE
UNIVERSIDADE DE LISBOA



ENTRE A TERRA E O MAR

PROPOSTA DE REABILITAÇÃO E VALORIZAÇÃO DOS FARÓIS DA PONTA DA PIEDADE, DA PONTA DO ALTAR E DE ALFANZINA

Beatriz Matias Guerreiro
(Licenciado)

Projeto Final de Mestrado Elaborado para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura

(Mestrado Integrado em Arquitetura)

Orientação Científica
Professor Doutor António José Damas da Costa Lobato dos Santos

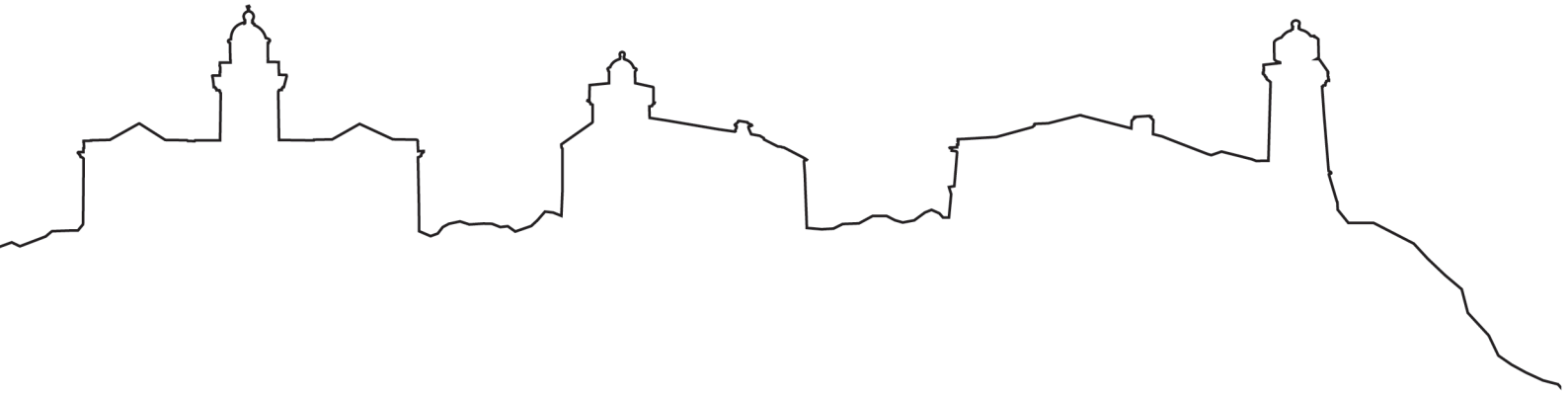
Júri
Presidente: Professora Doutora Maria Dulce Costa de Campos Loução
Vogal: Professor Doutor Pedro Belo Ravara

Documento Definitivo

Faculdade de Arquitetura | Universidade de Lisboa
Lisboa, julho de 2022

U LISBOA | UNIVERSIDADE DE LISBOA

FACULDADE DE ARQUITETURA
LISBON SCHOOL OF ARCHITECTURE
UNIVERSIDADE DE LISBOA



ENTRE A TERRA E O MAR

PROPOSTA DE REABILITAÇÃO E VALORIZAÇÃO DOS FARÓIS DA PONTA DA PIEDADE, DA PONTA DO ALTAR E DE ALFANZINA

Beatriz Matias Guerreiro
(Licenciado)

Projeto Final de Mestrado Elaborado para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura

(Mestrado Integrado em Arquitetura)

Orientação Científica
Professor Doutor António José Damas da Costa Lobato dos Santos

Júri
Presidente: Professora Doutora Maria Dulce Costa de Campos Loução
Vogal: Professor Doutor Pedro Belo Ravara

Documento Definitivo

Faculdade de Arquitetura | Universidade de Lisboa
Lisboa, julho de 2022

ENTRE A TERRA E O MAR

PROPOSTA DE REABILITAÇÃO E VALORIZAÇÃO DOS FARÓIS DA PONTA DA PIEDADE, DA PONTA DO ALTAR E DE ALFANZINA

AGRADECIMENTOS

Em especial, agradeço ao Professor Doutor António Lobato dos Santos por ter aceite e acreditado neste projeto e por ter tido um papel fundamental no meu percurso académico.

A todos os meus amigos, em especial à Vi, Bia, Zangui, Nana, Mariana, Jéssica, Duarte, Bernardo e Gonçalo, por estarem sempre presentes. À Bárbara, pelo companheirismo nas horas de trabalho ao longo deste ano e meio.

À minha irmã, por me marcar com a sua coragem e por sempre acreditar em mim.

À minha mãe, pela palavra dada na altura certa e apoio incondicional.

Ao meu pai, por todos os conhecimentos e saberes que me transmitiu, que se refletem neste documento, que também é um bocadinho dele.

O meu mais sincero obrigada!

RESUMO

TÍTULO

Entre a Terra e o Mar

SUB-TÍTULO

Proposta de reabilitação e valorização dos faróis da Ponta da Piedade, Ponta do Altar e Alfanzina

AUTORA

Beatriz Matias Guerreiro

ORIENTADOR

Professor Doutor António José Damas da Costa Lobato dos Santos

Lisboa, julho 2022

O presente Trabalho Final de Mestrado corresponde a uma proposta de reabilitação e requalificação dos faróis da Ponta da Piedade, da Ponta do Altar e de Alfanzina, localizados ao longo de aproximadamente 25 km de costa da região de Lagos e Lagoa no Algarve.

Este trabalho parte do facto destas estruturas de referência na paisagem se encontrarem cada vez mais expectantes devido à sua progressiva automatização e introdução de outras tecnologias. Paralelamente, é um trabalho motivado pela familiaridade da autora com estas estruturas, onde já residiu durante vários anos e pelas quais nutre especial carinho.

Para a realização deste trabalho, foram consultadas fontes primárias (incluindo a Direção de Faróis e o arquivo da Marinha Portuguesa), foi realizada a vectorização e atualização de desenhos originais e foram também elaborados levantamentos in-situ (vistas, cores, materiais, dimensões).

Após a análise crítica de cada farol (história, usos presentes, estado de conservação, envolvente imediata), cruzada com o conhecimento da autora e de um faroleiro, sobre o dia-a-dia destas estruturas, foram definidas diferentes estratégias para a resolução dos desafios detetados.

Em todos os casos, procurou-se conciliar o uso enquanto farol com a introdução de programas complementares e compatíveis (turismo, museologia), de forma a garantir a sobrevivência e valorização destas estruturas.

As propostas individuais para cada farol contemplam então ações de transformação, reabilitação ou construção nova para (re)organizar usos, percursos, experiências e presença destas estruturas na paisagem e dessa forma responder ao propósito fundamental do trabalho: pensar a conservação e reabilitação dos faróis, unindo paisagem e património.

PALAVRAS-CHAVE
Farol | Património | Paisagem | Reabilitação | Algarve

ABSTRACT

TITLE

Between Land and Sea

SUBTITLE

Rehabilitation proposal and appreciation of the Ponta da Piedade, Ponta do Altar and Alfanzina.

AUTHOR

Beatriz Matias Guerreiro

ADVISOR

Professor Doutor António José Damas da Costa Lobato dos Santos

Lisbon, july 2022

The present Master's thesis is a rehabilitation and requalification proposal for the following lighthouses: Ponta da Piedade, Ponta do Altar and Alfanzina. These are located alongside the 25 km seacoast between Lagos and Lagoa regions in Algarve.

This document motivation comes from the fact that these structures on the landscape are becoming more autonomous with the introduction of new technologies. Simultaneously, it is a project inspired by the connection between the author and the structures. She has a special bond for them, as she grew and shared most of her life.

Some tools used over the course of the dissertation are primary sources, the Portuguese navy archive and Direção de Faróis included. It was executed the vectorization and update of original drawings and, as well, in-situ collections (views, colours, materials, dimensions).

Upon a critical analysis over each lighthouse (history, current use cases, preservation), linked with the author and a lighthouse keeper knowledge of its usage, it was defined different strategies for the resolution of the identified challenges.

In any case, the use of the lighthouse structure and the introduction of complementary and compatible programs (like tourism and museology) were key for the survival and appreciation of these structures.

The individual proposals for each of these three lighthouses consist in the transformation, rehabilitation or new constructions to (re)organize utilities, pathways, experiences and its presence on the landscape. To think about the preservation and rehabilitation of the lighthouses, connecting with the scenery and patrimony, are the purpose of this thesis.

KEYWORDS
Lighthouse | Heritage | Landscape | Rehabilitation | Algarve

ÍNDICE

1|INTRODUÇÃO.....1

1.1|Enquadramento.....3

1.2|Temas.....3

1.3|Motivação.....4

1.4|Objetivos.....4

1.5|Metodologia.....5

1.6|Estrutura.....7

2|O FAROL.....9

2.1|Farol.....11

2.2|Tipos de Construção.....17

2.3|Faróis em Portugal.....18

3|LOCAL.....31

3.1|O Algarve.....33

3.2|De Lagos a Carvoeiro.....34

3.3|Três Faróis e um Caminho.....34

3.3.1|Farol da Ponta da Piedade.....35

3.3.2|Farol da Ponta do Altar.....41

3.3.3|Farol de Alfanzina.....45

3.3.4|O Percurso.....49

4|PROPOSTA.....53

4.1|Referências.....55

4.2 | Proposta de Intervenção no Farol da Ponta da Piedade.....58

4.2.1|ExpressãoeAcabamentosExteriores.....61

4.2.2|Ambiente.....62

4.3 | Proposta de Intervenção no Farol da Ponta do Altar.....65

4.3.1|ExpressãoeAcabamentosExteriores.....67

4.3.2|Ambientes.....68

4.4|Propostade Intervenção no Farol de Alfanzina....71

4.4.1|ExpressãoeAcabamentosExteriores.....74

4.4.2|Ambientes.....75

4.5|OTrilho.....76

5|CONSIDERAÇÕESFINAIS.....79

6|REFERÊNCIASBIBLIOGRÁFICAS.....85

ANEXOS

Anexo I - Experiência de viver em faróis.

Anexo II - Pesquisa histórica.

Anexo III - Existente - Levantamentos Dimensionais.

Anexo IV - Existente - Levantamento fotográfico e cromático dos faróis.

Anexo V - Existente - Levantamento fotográfico - trilho.

Anexo VI - Proposta - Farol da Ponta da Piedade

Anexo VII - Proposta - Farol da Ponta do Altar

Anexo VIII - Proposta - Farol de Alfanzina

Anexo IX - Artigo “Recife Pedra do Valado, um tesouro submarino no Algarve.”

Anexo X - Processo de Trabalho

Anexo XI - Maquetes

Anexo XII - Peças desenhadas - Painéis Finais

ÍNDICE DE FIGURAS

CAPÍTULO 1 | INTRODUÇÃO

1.1 | Farol da Ponta da Piedade, 2021.
Fotografia da Autora.

1.2 | Farol da Ponta do Alta, 2021.
Fotografia da Autora.

1.3 | Farol de Alfanzina, 2019.
Fotografia da Autora

CAPÍTULO 2 | O FAROL

2.1 | Farol de Alexandria por Fischer von Erlach, 1721.
In https://pt.m.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Pharos_Alexandria_%28Fischer_von_Erlach%29.jpg

2.2 | Farol do tipo "cegonha".
In FARÓIS, Direção de: Manual do Faroleiro – Sinalização Marítima - Antecendentes Históricos e Evolução, s.d.

2.3 | Torres duplas – faróis de la Hève, em França. Foram substituídas por uma só torre no final do séc. XIX.
In FARÓIS, Direção de: Manual do Faroleiro – Sinalização Marítima - Antecendentes Históricos e Evolução, s.d.

2.4 | Barco farol.
In FARÓIS, Direção de: Manual do Faroleiro – Sinalização Marítima - Antecendentes Históricos e Evolução, s.d.

2.5 | Refletor parabólico de Hutchinson.
In FARÓIS, Direção de: Manual do Faroleiro – Sinalização Marítima - Antecendentes Históricos e Evolução, s.d.

2.6 | Lanterna com candeeiros Argand.
In FARÓIS, Direção de: Manual do Faroleiro – Sinalização Marítima - Antecendentes Históricos e Evolução, s.d.

2.7 | Farol de Ar-Men, França, 2016.
Fotografia de Autor desconhecido in https://www.marinetraffic.com/en/photos/picture/ships_id/2923840/992271044

2.8 | Farol do Bugio, Portugal, 2004. Construído em alvenaria de pedra, no ano de 1590.
Fotografia de Pedro Grão in https://pixabay.com/pt/photos/farol-do-bugio-tejo-lisboa-portugal-349133/

2.9 | Farol de Esposende, Portugal, 2020. Construído usando apenas elementos metálicos em 1866.
Fotografia de Pedro Quintão in https://pixabay.com/pt/photos/lighthouse-farol-esposende-mar-sea-5753248/

2.10 | Farol de S. Miguel-o-Anjo, 2007.
Fotografia de António Amen in https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Foz_do_Douro-Capela-Farol_de_S._Miguel-o-Anjo_%282%29.jpg

2.11 | Farol de Nossa Sr.ª da Guia, s.d.
In FARÓIS, Direção de: Manual do Faroleiro – Sinalização Marítima - Antecendentes Históricos e Evolução, s.d.

2.12 | Farol do Bugio – Desenho alçado e corte de 1693, do Arquiteto Mateus do Couto.
In BOIÇA, Joaquim Manuel Ferreira – Farol Museu de Santa Marta. Cascais: Câmara Municipal, 2008.

2.13 | Farol de S. Vicente, 2002.
Fotografia de Maria do Carmo.

2.14 | Farol de Montedor, s.d.
Fotografia de Autor desconhecido in https://www.olharvianadocastelo.pt/2020/03/farol-de-montedor-ha-110-anos-guiar-os.html

2.15 | Farol do Penedo da Saudade, 2007.
Fotografia de Olga Pavlovsky in https://en.wikipedia.org/wiki/Penedo_da_Saudade_Lighthouse#/media/File:Saudade_Rock_Lighthouse.jpg

2.16 | Farol de Leça, s.d.
Fotografia de Autor desconhcido in https://www.amn.pt/DF/Paginas/FaroldeLeca.aspx

2.17 | Carta Esquemática dos Principais Faróis da Costa de Portugal, 1955.
In FARÓIS, Direção de: Manual do Faroleiro – Sinalização Marítima - Antecendentes Históricos e Evolução, s.d.

Tabela 1 | Identificação dos faróis ativos em Portugal.
Tabela elaborado pela Autora.
2.18 | Localização dos faróis listados na tabela 1.
Imagem elabora pela Autora.

CAPÍTULO 3 | LOCAL

3.1 | Esquema localização do Algarve.
Imagem elabora pela autora a partir de fotografia aérea – Google Earth.

3.2 | Lagos, s.d.
Fotografia de Nataraj in https://www.escapadarural.pt/blog/lagos-a-cidade-de-um-principe-dos-descobrimentos/

3.3 | Ferragudo, 2022.
Fotografia de Micheile dot com in https://unsplash.com/photos/O2vy1JnV4x0

3.4 | Carvoeiro, 2021.
Fotografia da autora.

3.5 | Esquema – Localização das principais cidades e vilas do Algarve.
Imagem elabora pela autora a partir de fotografia aérea – Google Earth.

3.6 | Postal – Ermida da Nossa Sr.ª da Piedade – antes de 1912.
In https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c7/Ermida_de_Nossa_Senhora_da_Piedade_-_Lagos.png

3.7 | Estudo da localização do farol – 1912.
Desenho cedido pela Direção de Faróis.

3.8 | Farol da Ponta da Piedade, 2021.
Fotografia da autora.

3.9 | Postal – Farol da Piedade, s.d.
Imagem cedida pelo Arquivo Histórico da Marinha.

3.10 | Escadas da torre do Farol da Ponta da Piedade, 2021.
Fotografia da autora.

3.11 | Fotografia da Ponta da Piedade, 2021.
Fotografia da autora.

3.12 | Aparelho ótico – Farol da Ponta da Piedade, 2021.
Fotografia da autora.

3.13 | Átrio de entrada – Farol da Ponta da Piedade, 2021.
Fotografia da autora.

3.14 | Construções abarracadas existentes à entrada do farol.
Fotografia da autora.

3.15 | Vista à chegada ao farol - torre de telecomunicações e garagens, 2021.
Fotografia da autora.

3.16 | XV estação dedicada à rota cerimonial da Via Sacra, 2021.
Fotografia da autora.

3.16 | Construções abarracadas existentes à entrada do farol.
Fotografia da autora.

3.17 | Ponta da Piedade – Identificação dos desafios do texto.
Imagem elabora pela autora a partir de fotografia aérea – Google Earth.

3.18 | Farol da Ponta do Altar, 2021.
Fotografia da autora.

3.19 | Postal – Farol da Ponta do Altar, início do século XX.
Imagem cedida pelo Arquivo Histórico da Marinha.

3.20 | Farol da Ponta do Altar, 2021.
Fotografia da Autora.

3.21 | Escadas de acesso à torre do Farol da Ponta do Altar, 2021.
Fotografia da Autora.

3.22 | Esquema de evolução do farol.
Elaborada pela Autora.

3.23 | Vista à chegada ao local – Torre de betão, 2021.
Fotografia da Autora.

3.24 | Fotografia aérea – Identificação dos desafios do texto.
Imagem elabora pela autora a partir de fotografia aérea – Google Earth.

3.25 | Farol de Alfanzina, 2020.
Fotografia da Autora.

3.26 | Postal – Farol de Alfanzina, s.d.
Imagem cedida pela Direção de Faróis.

3.27 | Farol de Alfanzina, 2017.
Fotografia da Autora.

3.28 | Escadas do Farol de Alfanzina, 2021.
Fotografia da Autora.

3.29 | Farol de Alfanzina, 2020.
Fotografia da Autora.

3.30 | Casa de férias, 2021.
Fotografia da Autora.

3.31 | Espaços anexos ao farol, lado nascente, 2022.
Fotografia da Autora.

3.32 | Fotografia aérea – Identificação dos desafios do texto.
Imagem elabora pela autora a partir de fotografia aérea – Google Earth.

3.33 | Linha da Costa Algarvia entre Alfanzina e Ponta do Altar, 2021.
Fotografia da Autora.

3.34 | Percurso entre os faróis de Alfanzina e da Ponta do Altar.
Imagem elabora pela autora a partir de fotografia aérea – Google Earth.

3.35 | Farol de Alfanzina – início do percurso.
Fotografia da Autora.

3.36 | Farol da Ponta do Altar – fim do percurso.
Fotografia da Autora.

CAPÍTULO 4 | PROPOSTA

4.1 | Farol de Santa Marta, 2021.
Fotografia da Autora.

4.2 | Farol de Santa Marta, 2021.
Fotografia da Autora.

4.3 | Planta do Forte e Farol Museu de Santa Mart, 2007.
In BOIÇA, Joaquim Manuel Ferreira – Farol Museu de Santa Marta. Cascais: Câmara Municipal, 2008.

4.4 | Edifícios adjacentes ao Farol de Santa Marta, 2021.
Fotografia da Autora.

4.5 | Farol do Cabo Mayor, 2020.
Fotografia de Eduardo Kenji Amorim in https://unsplash.com/photos/30GO7elnaxQ

4.6 | Planta – identificação das ações propostas.
Elaborada pela Autora.

4.7 | Esquema dos usos do existente e da proposta – Farol da Ponta da Piedade.
Elaborado pela Autora.

4.8 | Perspetiva – proposta Farol da Ponta da Piedade.
Fotomontagem elaborada pela autora.

4.9 | Ilustração do miradouro.
Elaborado pela Autora.

4.10 | Fotografia do interior do átrio do Farol, com os revestimentos a manter (exceto o lambrim).
Fotografia da Autora.

4.11 | Ambientes centro interpretativo.
Elaborado pela Autora.

4.12 | Ambiente restaurante.
Elaborado pela Autora.

4.13 | Planta – Identificação das ações propostas.
Elaborado pela Autora.

4.13 | Esquema dos usos do existente e da proposta – Farol da Ponta do Altar.
Elaborado pela Autora.

4.15 | Perspetiva – Farol da Ponta do Altar.
Fotomontagem elaborada pela autora.

4.16 | Pavimento existente no átrio de entrada, 2021.
Fotografia da Autora.

4.17 | Desenho da proposta de pavimento no átrio de entrada.
Elaborado pela Autora.

4.18 | Ambiente – Farol da Ponta do Altar.
Elaborado pela Autora.

4.19 | Planta – Identificação das ações propostas.
Elaborado pela Autora.

4.20 | Esquema dos usos do existente e da proposta – Farol de Alfanzina.
Elaborado pela Autora.

4.21 | Fotomontagem – Perspetiva Farol de Alfanzina.
Elaborado pela Autora.

4.22 | Fotografia do interior do átrio do Farol, 2021.
Fotografia da Autora.

4.23 | Exemplo – espaço de descanso/miradouro.
Elaborado pela Autora.

4.24 | Percurso.
Elaborado pela autora.

1 | INTRODUÇÃO

"MAR

I
De todos os cantos do mundo
Amo com um amor mais forte e mais profundo
Aquela praia extasiada e nua,
Onde me uni ao mar, ao vento e à lua.

II
Cheiro a terra as árvores e o vento
Que a Primavera enche de perfumes
Mas neles só quero e só procuro
A selvagem exalação das ondas
Subindo para os astros como um grito puro."

in Poesia, 1944

Sophia de Mello Breyner (1919-2004)

1.1 | ENQUADRAMENTO

O presente documento consiste no relatório de um Projeto Final de Mestrado desenvolvido entre janeiro de 2021 e julho de 2022.

Este trabalho tem como objetos de trabalho os faróis da Ponta da Piedade, da Ponta do Altar e de Alfanzina, no Algarve, e as problemáticas associadas à preservação destas estruturas na paisagem e no futuro.

1.1 | Farol da Ponta da Piedade, 2021.

1.2 | Farol da Ponta da Altar, 2021.

1.3 | Farol de Alfanzina, 2019.

De forma geral, é proposta a adaptação dos faróis existentes com a introdução de programas complementares e compatíveis com o seu uso principal, de forma a garantir a conservação e manutenção destas estruturas.

1.2 | TEMAS

Os dois temas fundamentais deste trabalho são:

a) Os faróis: o que são, como surgiram, como evoluíram e quais os seus desafios atuais;

b) A reabilitação do património edificado, tendo como ideia base a ideia de "preservar e valorizar", implicando estudo e análise crítica, a definição de

usos compatíveis para assegurar a sobrevivência de edificado existente e o desenvolvimento de projeto de forma sensível e sensata (distinguindo o que é contemporâneo do que é original, por exemplo).

1.3 | MOTIVAÇÃO

Esta proposta final de Mestrado teve as seguintes motivações:

- Científicas: recolher, organizar e disponibilizar informação sobre estas estruturas;

- Sociais: os faróis são elementos importantes, em termos práticos e simbólicos e que enfrentam um desafio de sobrevivência;

- Pessoais: a autora (dado o seu conhecimento e experiência de viver em faróis) nutre especial carinho por estas estruturas e pretende contribuir para a sua sobrevivência através da sua formação específica.

1.4 | OBJETIVOS

A proposta trabalho propõe-se aos seguintes objetivos:

- Dar a conhecer a história e evolução dos faróis em geral e destes três faróis em particular;

- Realizar uma análise crítica das situações existentes nos três faróis escolhidos, identificando problemas e potencialidades;

- Definir programas complementares e compatíveis com o uso enquanto farol, que sejam realistas e que

fomentem a sustentabilidade económica destas estruturas;

- Formular propostas de reabilitação para cada um dos três faróis, considerando a componente histórica de cada estrutura de modo a enfatizar o seu valor;

- Propor novas construções compatíveis com as estruturas existentes, de modo a se enquadrem nas envolventes onde se encontram, respeitando a identidade e história de cada local;

- Repensar o espaço de chegada a cada farol, com o intuito de qualificar este momento;

- Definir relações entre os edifícios existentes com os edifícios propostos, através de atributos físicos e visuais;

- Propor intervenções nos espaços interiores dos faróis com base na história dessas estruturas, através da utilização de materiais e cores historicamente significantes.

1.5 | METODOLOGIA

Este trabalho organizou-se essencialmente em torno de duas tarefas: pesquisa e proposta.

A pesquisa foi realizada numa fase inicial, para que houvessem bases e princípios de trabalho para a proposta. Com o arranque do desenvolvimento da mesma (que incluiu a realização do projeto), foram surgindo novas necessidades de pesquisa (incluindo através do desenho) para lidar com questões especificas. O trabalho foi assim alternando entre duas tarefas. A componente de pesquisa implicou:

- Recolha de informação no Arquivo da Marinha Portuguesa, na Direção de Faróis, em livros e sites;

- Leitura sobre a história dos "faróis" enquanto equipamento e enquanto estrutura;

- Análise crítica de cada um dos três faróis escolhidos (história, usos presentes, estado de conservação);

- Formulação de programas funcionais, complementares e compatíveis, para cada farol e envolventes, considerando a história de cada local;

A componente de projeto incluiu:

- Atualização de bases cartográficas existentes e complemento das mesmas através de ferramentas digitais (Google Earth);

- Levantamento fotográfico de cada área de intervenção (vistas, cores, materiais, espaços, envolvente);

- Vectorização e atualização de desenhos originais;

- Teste de diferentes soluções de desenho para a resolução dos desafios detetados;

- Estudos de expressão (através de desenhos e fotomontagens) e relação dos edifícios propostos com os edifícios existentes;

- Definição de acabamentos exteriores nos edifícios, novos com base nas cores do local ou nas relações desejadas com os faróis existentes;

- Definição de acabamentos interiores com base no conhecimento da história de cada edifício;

- Produção de desenhos a diferentes escalas, que refletem as soluções propostas em termos de uso, geometria, estrutura, construção, acabamentos e ambientes;

- Descrição da proposta desenhada, auxiliada por fotografias, esquemas e desenhos.

1.6 | ESTRUTURA

Este documento é composto por seis capítulos:

- Capítulo 1 "Introdução", que faz uma breve apresentação do trabalho, sua motivação, objetivos e metodologia;

- Capítulo 2 "Farol", que sintetiza a história e a evolução dos faróis de forma geral e também sobre os faróis em Portugal;

- Capítulo 3 "Local", que apresenta contexto dos locais onde os faróis abordados se encontram, da sua história, e ainda dos desafios identificados em cada um;

- Capítulo 4 "Proposta", com a descrição das estratégias de intervenção aplicadas em cada farol e edifícios a construir, em termos de implantação, morfologia, expressão, construção, acabamentos e organização funcional;

- Capítulo 5 "Considerações Finais", com uma reflexão crítica sobre o processo e o resultado final deste trabalho;

- Capítulo 6 "Referências Bibliográficas".

No final, encontram-se Anexos, que consistem no processo de trabalho e de elementos fundamentais (levantamentos dimensionais e fotográficos do existente, cartografia e iconografia histórica, desenhos da proposta).

2 | O FAROL

"Sou na noite um diamante que gira a avisar os homens,
Por quem vivo, mesmo quando os não vejo"

in Monólogo de faroleiro

Luis Cernuda (1902-1963)

ENQUADRAMENTO

Num trabalho que aborda os faróis, entende-se necessário abordar sinteticamente a sua origem e história, os diferentes tipos de farol, e a presença dos faróis em Portugal, de forma a permitir criar uma base de entendimento ao leitor.

Este capítulo divide-se então em quatro subcapítulos, respetivamente 2.1 "Farol", onde se pretende compreender a origem e a história dos faróis; 2.2 "Principais tipos de faróis", que faz uma breve descrição das diferenças generalizadas entre faróis; 2.3 "Faróis em Portugal", que descreve a história dos faróis em Portugal, enumera os faróis ativos em Portugal Continental e caracteriza, de forma geral, os métodos de construção dos faróis e a sua organização; e, por fim, 2.4 "Desafios atuais", que diz respeito à reflexão sobre o futuro dos faróis.

2.1 | FAROL

Este subcapítulo é escrito com base no no livro "Farol Museu de Santa Marta" de Joaquim Boiça, 2008 e no livro "Sinalização marítima - antecedentes históricos e evolução". Este último livro é um manual fornecido pela Direção de Faróis, sem data e autor conhecido.

Farol *Tipo de torre ou de qualquer construção elevada, ao é do mar, em cuja parte mais alta está em foco luminoso ou facho para que o vejam de longe os navegantes e lhes indique a passagem, a entrada do porto, ou os rochedos, escolhos, etc. da costa, que devem evitar | Lanterna potente, com refletor, foco de projeção de luz*.

(MACHADO, José Pedro. Grande Dicionário da Língua Portuguesa V. Lisboa: Amigos do Livro Editores. 1981 – Consultado a 2022/06/27).

A etimologia da palavra farol deriva do latim *pharu-*, do grego *pharós*, «farol», de Pharós, topónimo," o nome da ilha próxima de Alexandria.

BREVE HISTÓRIA

A "Odisseia" de Homero (700 a.C) refere a existência de fogueiras de lenha que ardiam e o clarão avermelhado e o fumo que surgiam, serviam para avisar os marinheiros dos perigos a evitar ou da aproximação da terra.

Na Antiguidade Clássica, os povos fenícios, egípcios e romanos usaram a via marítima para conquistar territórios e para comércio, e por isso, foi necessário estabelecer pontos de referência no mar durante a noite, através de pontos luminosos.

Foi necessário associar o sinal noturno (a luz) a uma marca diurna, e deste modo construíram-se torres onde colocaram fogueiras no topo. Numa fase inicial foram construções simples, com o topo descoberto, e, mais tarde, algumas torres passaram a ter uma cobertura que abrigava a fogueira.

O Farol de Alexandria (fig. 2.1) foi construído em 280 a.C., na ilha de Pharos, no Egito, sendo considerado uma das sete Maravilhas do Mundo Antigo. Possuía cerca de 150 metros de altura e encontrava-se encimado por uma estátua de Poseidon (deus do mar) onde era acesa uma chama. Ptolomeu ordenou a construção deste farol para os navegadores e o arquiteto encarregue pela sua construção foi o grego Sóstrato de Cnido.

O farol foi construído com pedra de granito clara, com revestimento de mármore e calcário, e uma forma arcaica de cimento, baseada na mistura de resina com calcário, que servia para unir os blocos de pedra da construção.

2.1 | Farol de Alexandria por Fischer von Erlach, 1721.

Este farol foi destruído por um terramoto que atingiu a ilha de Pharos, no século XIV, em 1375. No ano de 1480, as pedras que pertenciam ao farol foram utilizadas para construir um forte no lugar do farol.

Entre o período de 300 a.C e 476 d.C, estima-se que foram construídos cerca de 30 faróis nas costas do Mar mediterrâneo e também nas cidades La Carunh (Espanha), Dover (Grã-Bretanha) e Bolonha (França). Estes últimos faróis mencionados foram construídos pelo romanos.

A partir do século I d.C, em paralelo com a utilização de fogueiras a lenha, terão começado a ser usadas também candeias com pavios embebidos em sebo ou em óleos combustíveis, mas o uso destes objetos era limitado uma vez que não se encontravam protegidas do mau tempo.

Após a queda o Império Romano (476 d.C), e durante os séculos seguintes (início da "Idade Média") a atividade marítima diminuiu, e por isso, muitos faróis foram desativados pelo receio de ataques piratas e invasões de inimigos.

No século IX reapareceram pequenas luzes de sinalização nas costas francesa e inglesa, mantidas por particulares com interesses ligados à navegação.

Algumas comunidades religiosas, que se encontravam em conventos situados em ilhas ou pontos estratégicos, acendiam e mantinham fogos noturnos visíveis do mar, para servir de auxílio aos navegadores.

Com a realização das cruzadas desde finais do século XI até ao século XII, o movimento no Mar Mediterrâneo aumentou, incluindo um aumento de trocas comerciais. E, deste modo, foi necessário recorrer a faróis. Surgiram assim os faróis de Livorno, Veneza, Meloria (1157), Génova (1161) e Magnale (1163).

No século XIII, foi construído o primeiro farol em Bordéus (não é o farol existente nos dias de hoje), financiado pelos utentes do porto. E tendo este "modelo" de promoção como referência foram sendo construídos mais faróis nas costas a norte da Europa.

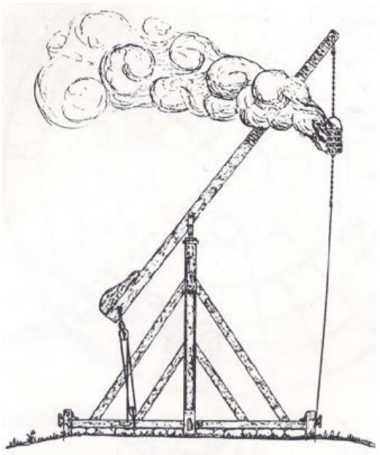
Naquele período, em alguns faróis de construção mais sólida, começaram a acender candeias dentro de "lanternas" mas os vidros não eram de boa qualidade e por isso sujavam-se muito rapidamente, o que prejudicava a visibilidade da luz.

No século XIII, começaram a ser utilizados barris de madeira colocados na água, como uma outra forma de sinalizar os acessos aos portos, o que deu origem às atuais boias de sinalização.

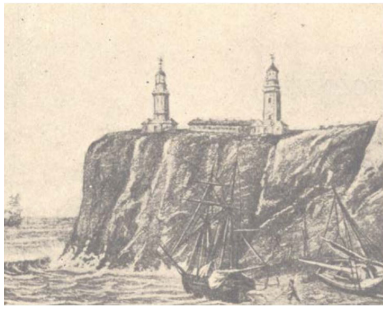
Com o passar dos séculos, o comércio marítimo aumentou, o que implicou o aumento o número de faróis e de outras marcas de sinalização. Daí surgiu um problema a ser resolvido: distinguir as luzes dos faróis de outras luzes que se encontravam por perto e que se pudessem confundir.

Apesar do uso de candeias a óleo, em muitos faróis era necessário que os faroleiros conseguissem reunir madeira suficiente e de a transportar para o topo das torres e de manter as fogueiras acesas.

Por volta de 1560 surgiu um novo tipo de farol, que consistia numa espécie de "cegonha" (fig. 2.2), que continha uma fogueira. O faroleiro quando avistava uma embarcação, movimentava a vara em movimentos "sobe e desce". Este tipo de farol era em madeira e por isso era barato de construir e foi a primeira solução para resolver o problema da distinção das luzes entre os faróis. Porém, era um farol que tinha pouca visibilidade e tornar-se-ia muito difícil distinguir os faróis entre si. Este tipo de faróis foi extinto durante o século XIX.



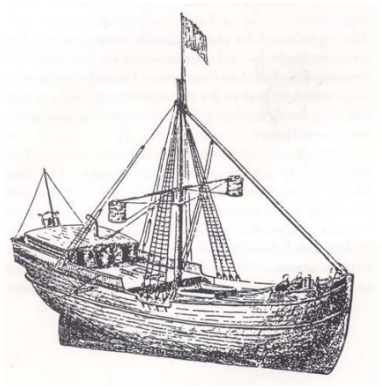
2.2 | Farol do tipo "cegonha".



2.3 | Torres duplas - faróis de la Hève, em França. Foram substituídas por uma só torre no final do séc. XIX.

No século XVII, a distinção das luzes foi resolvida com luzes agrupadas, que consistia na construção de duas ou três torres (fig. 2.3) perto umas das outras, exibindo fogos alimentados a carvão. Mas esta era uma solução muito dispendiosa.

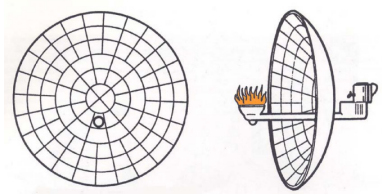
O problema do escoamento de fumos e manutenção de vidros, associado às tentativas de encerrar fogueiras em lanternas envidraçadas, foi solucionado a meados do século XVIII, através de um sistema de circulação de ar que otimizava a combustão do carvão e uma pequena produção de fumos. Esta solução foi concebida pelo arquiteto de faróis John Smeaton (1724-1792) e o engenheiro Anders Polheimer (1746-1811).



2.4 | Barco farol.

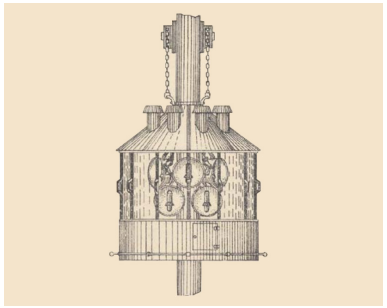
No ano de 1732, surgiu o primeiro barco-farol (fig. 2.4), que procurava garantir a sinalização luminosa e sonora de bancos de areia e outros locais onde, até à data, não era possível contruir faróis. A luz destes barcos, era assegurada por pequenas lanternas, suspensas numa verga.

No início do século XVIII, foram introduzidos candeeiros com refletores, de modo a amplificar os sinais luminosos dos faróis, um importante avanço tecnológico.



2.5 | Refletor parabólico de Hutchinson.

Em 1763, William Hutchinson (1715-1801) construiu o primeiro refletor parabólico (fig. 2.5) especificamente desenhado para uso na sinalização marítima. Este refletor era constituído por uma base de gesso, coberta de pequenos espelhos de estanho polido e a fonte luminosa era uma lâmpada a óleo, situada fora do refletor, para que o fumo não sujasse os espelhos.



2.6 | Lanterna com candeeiros Argand.

No ano de 1782, Aimé Argand (1750-1803), cientista suíço, inventou a lâmpada a óleo, que foi utilizada em faróis (fig. 2.6). Estas lâmpadas queimavam originalmente a óleo de baleia, mais tarde a óleo vegetal e, em 1860 a óleo mineral.

Contudo, apesar de todos estes avanços, a luz continuava a ser permanente (sem interrupções), o que dificultava a identificação do farol.

Foi assim que, em 1851, Charles Babbage (1791-1871) propôs a construção de aparelhos em que a sucessão de clarões produzisse sinais luminosos do código Morse, permitindo assim a identificação única de cada farol.

No início do século XX, a utilização do gás acetileno, como fonte luminadora, permitiu que as luzes se tornassem autónomas e automáticas. O gás de petróleo liquefeito e o propano também foram utilizados como meios para iluminar os faróis.

A lâmpada de filamento elétrico, desenvolvida por Thomas Edison (1847-1931) na década de 1880 foi utilizada pela primeira vez na década de 1920 e é utilizada até aos dias de hoje.

Ao longo da história dos faróis foi então importante procurar soluções que tornassem as luzes de cada farol diferentes entre si para que os navegantes soubessem exatamente onde se encontravam e para o que olhavam.

Tendo em conta a sua função principal, a sinalização marítima durante a noite, é hoje importante e obrigatório, todos os faróis serem diferentes.

Presentemente os faróis são assim diferenciados:

- Pela ordem[1] do aparelho ótico, o que corresponde ao alcance do feixe de luz, que depende da altitude do local e da altura da torre;

- Por um tempo de rotação específico (período de rotação), isto é, ritmos precisos de rotação através dos sistemas de relojoaria utilizados;

1 Existem 4 ordens, designadas de 1ª a 4ª. Como o nome indica, um aparelho ordem é o maior e com mais alcance, descrescendo sucessivamente até aos aparelhos de 4ªordem.

- Por um determinado número de relâmpagos com uma abertura angular, específica, entre eles.

Assim, pode-se dizer que a luz de um farol é o seu "bilhete de identidade".

Atualmente, todos os faróis encontram-se automatizados, e apesar da criação dos GPS e radares, quando estes deixam de funcionar, os faróis estão sempre presentes na navegação marítima.

A navegação sob nevoeiro sempre originou grande preocupação para os navegantes. E por isso, foram montados, nos faróis mecanismos sonoros, sinos acionados por movimentos de relojoaria.

2.2 | TIPOS DE CONSTRUÇÃO

Em regra, os faróis são construídos em cabos[2], pois desta forma, permitem uma maior visibilidade maior de vários pontos.

2.7 | Farol de Ar-Men, França, 2016.

Enquanto estrutura construída, os faróis sempre foram um desafio de construção, em consequência da altura das torres, aos locais onde se encontravam e às condições climáticas a que estão sujeitos (por exemplo, em alguns locais as tempestades com chuva e ventos fortes são recorrentes. Ocasionalmente, o mar está em contacto com a estrutura).

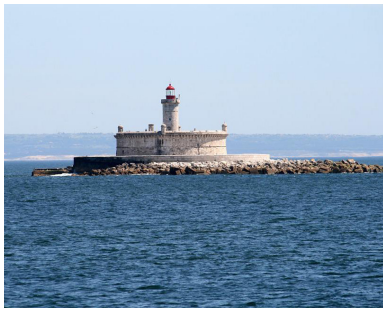
As soluções de construção de faróis foram variando consoante os materiais disponíveis na altura, por exemplo alvenaria de pedra e tijolo, betão e ferro.

2 ponta de terra que entra pelo mar.

Os faróis foram construídos em alvenaria mista, alvenaria de pedra maciça (fig. 2.8), ferro (fig. 2.9) e, por fim, betão armado.

A construção em ferro a partir de 1830 apresentou vantagens, que até à data a construção em alvenaria não apresentava, como por exemplo o custo menor, a facilidade de transporte, mais leve, construções num mais curto espaço de tempo e ainda era possível desmontar os faróis e montar noutros sítios. Mas a manutenção era muito difícil dado o impacto do ar salino no metal.

Este tipo de construção não foi muito utilizada, daí a maioria dos faróis ser construída em alvenaria de pedra e tijolo.



2.8 | Farol do Bugio, Portugal, 2004. Construído em alvenaria de pedra, no ano de 1590.

2.9 | Farol de Esposende, Portugal, 2020. Construído usando apenas elementos metálicos em 1866.

2.3 | FARÓIS EM PORTUGAL

Em Portugal, até ao século XVIII os faróis estiveram a cargo de corporações religiosas, associações comerciais e câmaras municipais (Coroa). E, depois disso, sob a responsabilidade da Junta do Comércio, do Ministério do Reino, do Ministério das Obras Públicas e do Ministério da Marinha (atualmente).

O processo de alumiamento da costa portuguesa divide-se em quatro fases históricas, entre os anos 20 do século XVI e os anos 50 do século XX.

PRIMEIRO PERIODO: 1520 – 1755

Sobre esta primeira fase histórica do "alumiamento" da costa portuguesa, não existe muita informação. E por isso, são consideradas três hipóteses diferentes sobre o primeiro farol "formal" em Portugal:

a) S. Miguel-o-Anjo, em 1528, por iniciativa do bispo D. Miguel da Silva (fig. 2.10);

b) Cabo de S. Vicente, entre 1515 e 1520 – tratava-se de uma simples luz sobre uma torre, provavelmente uma fogueira;

c) Em Nossa Srª. da Guia, em Cascais, foi construída uma torre, em 1537, junto à capela já existente no local e que serviria como farol (fig. 2.11).

2.10 | Farol de S. Miguel-o-Anjo, 2007.

Admite-se a existência também, no século XVI, de luzes noturnas destinadas a orientar os navegadores, mantidas por religiosos nos mosteiros que se encontravam à beira-mar, que funcionavam sobretudo durante os meses de outubro a março e, fora desta época, excecionalmente.[3]

2.11 | Farol de Nossa Srª. da Guia, s.d.

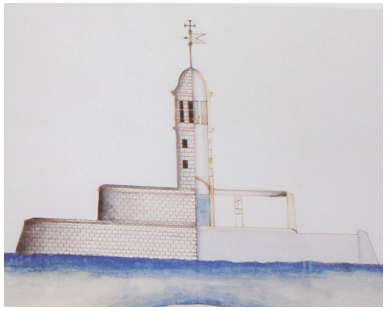
No século XVII, foram construídas torres de farol em Nossa Senhora Luz, S. Julião da Barra e S. Lourenço – Bugio - , onde eram colocadas luzes de quatro ou cinco candeias.

SEGUNDO PERÍODO: 1755 – 1834

Por consequência do Terramoto de 1755, os faróis que existiam até à data, foram destruídos. Dada a importância que estas estruturas tinham para o comércio marítimo, no ano de 1758, através de alvará de Marquês de Pombal, é determinada a (re)construção de seis faróis nalguns portos do país. O farol de Nossa Srª. da Luz, construído em 1761, foi o primeiro "farol" propriamente dito a funcionar em Portugal, que substituiu a luz que anteriormente era mantida por frades.

3 BOIÇA, Joaquim Manuel Ferreira – Farol Museu de Santa Marta. Cascais: Câmara Municipal, 2008.

Foram também construídos os faróis de Nossa Senhora da Guia (1761), Cabo da Roca (1772), do Outão (1775), e reconstruídos os faróis de S. Julião e S. Lourenço no Bugio (1775).



2.12 | Farol do Bugio - Desenho alçado e corte de 1693, do Arquiteto Mateus do Couto.

Em 1790, foram construídos os faróis do Cabo Carvoeiro e do Cabo Espichel.

O início do século XIX ficou marcado pelo começo da utilização de candeeiros de Argand (a azeite) em faróis portugueses.

Nos anos 30 do século XIX, nas palavras de muitos mercadores que então navegavam o mar português, Portugal tinha uma "costa negra", uma vez que não acompanhava a evolução tecnológica, nem existiriam faróis em número suficiente.[4]

2.13 | Farol de S. Vicente, 2002.

TERCEIRO PERÍODO: 1834 – 1892

No ano de 1836, determinou-se por decreto real, a construção de cinco novos faróis: Berlengas (1842), Cabo de S. Vicente (1846), Santa Maria (1851), Cabo Mondego (1858), e Viana do Castelo (não foi construído).

QUARTO PERÍODO: 1892 – 1978

Em 1883, o número de faroleiros aumentou devido às crescentes necessidades tecnológicas dos faróis, e por isso, foram construídos novos edifícios de habitação e espaços de serviço (oficinas e reservas

4 BOIÇA, Joaquim Manuel Ferreira – Farol Museu de Santa Marta. Cascais: Câmara Municipal, 2008.

de combustíveis) nos faróis já existentes sendo ainda feitas alterações dos projetos dos futuros faróis a serem construídos.

Durante a segunda e terceira década do século XX, foram construídos um conjunto de novos faróis: Ponta do Altar (1883); Montedor (1910), Penedo da Saudade (1912), Gibalta (1914), Esteiro (1914), Ponta da Piedade (1913), Cabo Sardão (1915), Alfanzina (1920), Vila Real de Santo António (1923) e Leça da Palmeira (1927).

2.14 | Farol de Montedor, s.d.

2.15 | Farol do Penedo da Saudade, 2007.

2.16 | Farol de Leça, s.d.

Em 1924, foi criada a Direção de Faróis, estrutura que assumiu a coordenação e a direção técnica dos faróis, farolins[5], boias, balizas e sinais sonoros, e providenciando ainda serviços de manutenção de equipamentos técnicos e a formação de faroleiros. Foi no âmbito desta última função que se instituiu a "Escola de Faróis", onde passou a ser requerida uma formação múltipla, nas áreas técnica e mecânica, para responder às necessidades do cargo de faroleiro.

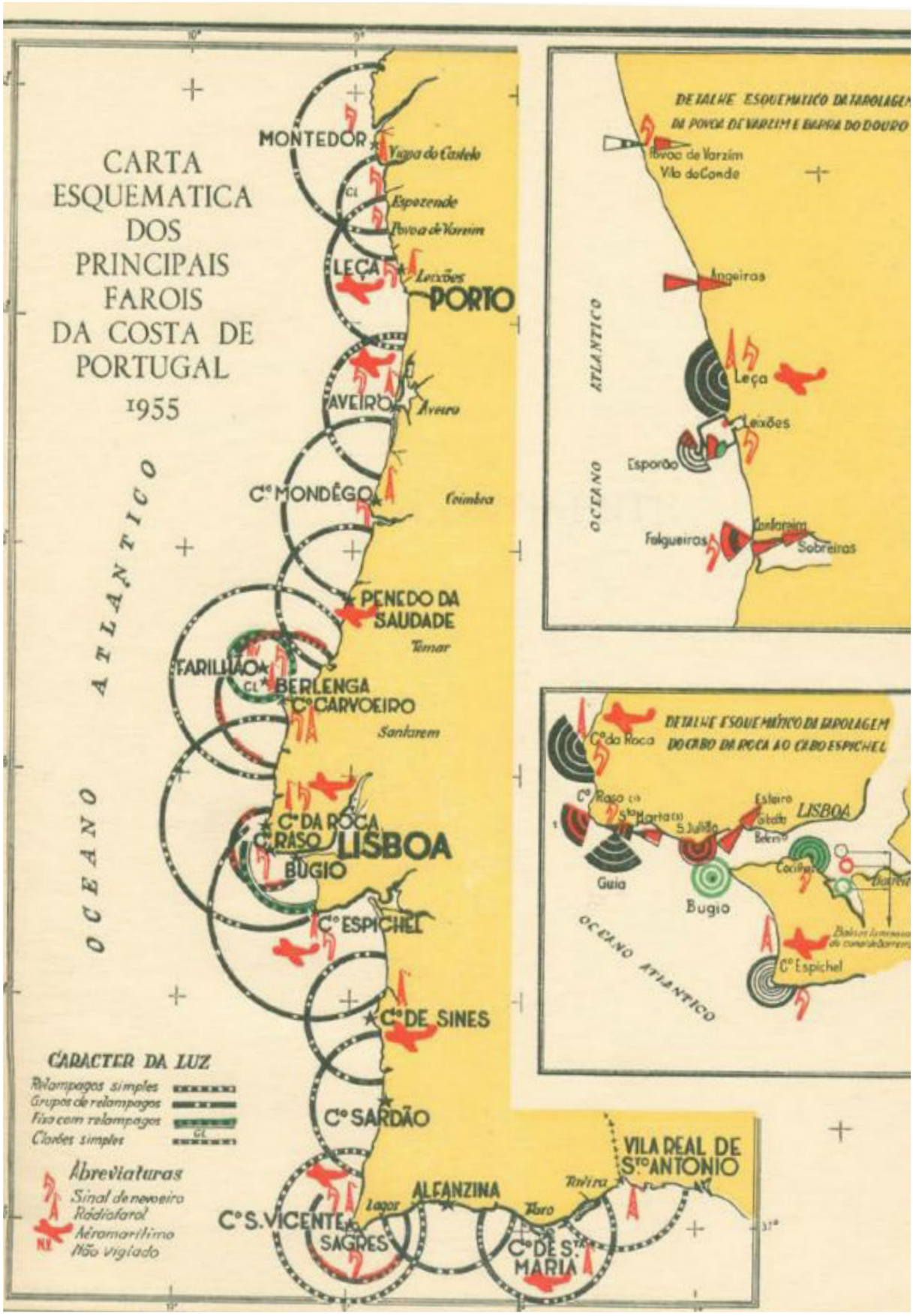
Após a década de 1930, com a sinalização da costa portuguesa essencialmente concluída, a construção de novos faróis foi pontual, tendo sindo construídos apenas seis faróis nos Açores (Ponta da Barca – 1930; Contendas – 1934; Ponta da Ilha – 1946; Ponta da Graça – 1957; Cintrão – 1957; Rosais – 1958).
A partir de 1937, foi montado o radiofarol[6] do Cabo

5 Pequeno farol - diferenciando-se do farol em grande pelo alcance da sua luz e pelas cores da mesma, isto é, o alcance da luz é menor e as projeta cores verde (estibordo) ou vermelha (bombordo) -, sendo a do farol sempre branca).
6 Estação fixa de rádio, de emissão temporária ou permanente, cujos sinais, captados a bordo de uma aeronave, permitem determinar a sua posição. https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa-aao/radiofarol, consultado a 20/06/2022.

da Roca, com um alcance de 100 milhas. O sistema radiofarol foi também montado nos faróis de Montedor, Leça, Aveiro, Cabo Mondego, Berlenga, Cabo Carvoeiro, Cabo Espichel, Cabo de Sines, Cabo de São Vicente, Cabo de Santa Maria e Vila Real de Santo António.

Os faróis com este sistema foram classificados como "tipo misto", isto é, tinham uma dupla função: permitia à navegação que vinha do largo a obtenção de uma linha de posição (que a podia trazer até terra, designadamente até ao porto de Lisboa), e funcionava também como um "sinal elétrico de nevoeiro".

Os faróis desempenharam ainda funções secundárias em complemento à função principal (a sinalização marítima) funcionando - por exemplo - postos de recolha de dados meteorológicos.



2.17 | Carta Esquemática dos Principais Faróis da Costa de Portugal, 1955.
Fonte: In FARÓIS, Direção de: Manual do Faroleiro – Sinalização Marítima - Antecendentes Históricos e Evolução, s.d.

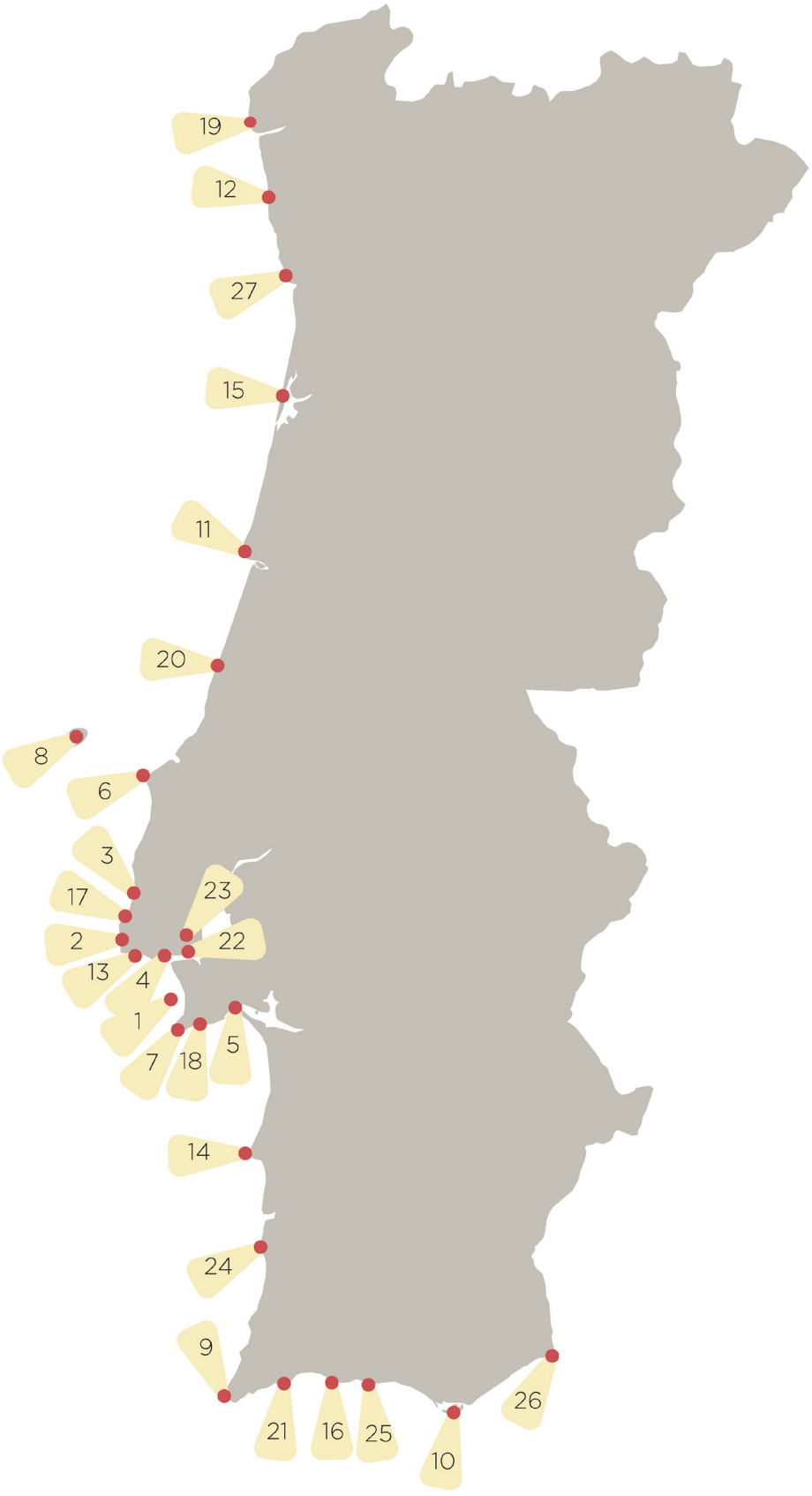
FARÓIS ATIVOS EM PORTUGAL

Em Portugal existem hoje (2022) quarenta e seis faróis ativos, dos quais vinte sete faróis no Continente (tabela 1), quinze faróis nos Açores e quatro faróis na Madeira.

De seguida, procede-se à listagem dos faróis existentes em Portugal Continental, a sua localização e respetivo ano de construção.

Nº	FAROL	DISTRITO	ANO DE CONSTRUÇÃO
1	Farol do Bugio	Setúbal	1658/1758 (alvará pombalino)
2	Farol da Guia	Lisboa	1761
3	Farol do Cabo da Roca	Lisboa	1772
4	Farol de S. Julião	Lisboa	1775
5	Farol do Outão	Setúbal	1775
6	Farol do Cabo Carvoeiro	Leiria	1790
7	Farol do Cabo Espichel	Setúbal	1790
8	Farol da Berlenga	Leiria	1842
9	Farol do Cabo de São Vicente	Faro	1846
10	Farol de Santa Maria	Faro	1851
11	Farol do Cabo Mondego	Coimbra	1858
12	Farol de Esposende	Braga	1866
13	Farol de Santa Marta	Lisboa	1868
14	Farol do Cabo de Sines	Setúbal	1880
15	Farol de Aveiro	Aveiro	1893
16	Farol da Ponta do Altar	Faro	1893
17	Farol do Cabo Raso	Lisboa	1894
18	Farol do Forte do Cavalo	Setúbal	1896
19	Farol de Montedor	Viana do Castelo	1910
20	Farol Penedo da Saudade	Leiria	1912
21	Farol da Ponta da Piedade	Faro	1913
22	Farol da Gibalta	Lisboa	1914
23	Farol do Esteiro	Lisboa	1914
24	Farol do Cabo Sardão	Beja	1915
25	Farol de Alfanzina	Faro	1920
26	Farol de Vila Real de Santo António	Faro	1923
27	Farol de Leça	Porto	1926

Tabela 1 | Identificação dos faróis ativos em Portugal.



2.18 | Localização dos faróis listados na tabela 1.

CONSTRUÇÃO DOS FARÓIS PORTUGUESES

Os faróis são normalmente estrutura isoladas, com requisitos tecnológicos, o que implica algum grau de auto-suficiência, de forma a garantir o funcionamento da estrutura e o bem estar do faroleiro.

Geralmente, segundo os projetos produzidos, as habitações e os espaços dedicados às áreas técnicas – depósitos de material e de combustíveis, oficina, forja e central elétrica – eram construídas anexas à torre. Os espaços de oficina e forja serviam e servem para os faroleiros utilizarem caso fosse necessário fazer um trabalho de reparação. As habitações eram, por norma, constituídas por uma cozinha, uma instalação sanitária, uma sala e dois quartos.

Existiam, ainda, espaços de apoio aos faroleiros e às famílias, como por exemplo, um espaço com forno de lenha, tanques de lavar a roupa, galinheiros e, por vezes, até pocilgas. Grande parte do espaço exterior, pertencente ao recinto do farol era destinado a hortas, para consumo próprio. E junto aos edifícios, é comum encontrar cisternas, que serviam para recolher e guardar águas pluviais, por ser a única fonte de abastecimento de água, nos faróis (até ter sido efetuada a ligação à rede pública de água). A nível de autosuficiência e sustentabilidade, em alguns faróis podemos hoje encontrar painéis solares, que são utilizados para produzir eletricidade, e a água pluvial armazenada pelas cisternas continua a ser utilizada para rega.

No que à construção diz respeito, as torres dos faróis do continente eram, geralmente, feitas de cantaria ou de alvenaria de pedra, com argamassa de cal hidráulica. Existe ainda a exceção de algumas torres terem sido construídas em ferro, tornando a construção mais rápida e ágil, permitindo acelerar o processo de alumiamento em locais onde construir em pedra ou alvenaria era difícil.

No interior das torres encontram-se as escadas em caracol, encostadas à parede interior, com degraus em pedra maciça ou em ferro fundido, muitas vezes com corrimãos em latão.

No que diz respeito aos acabamentos exteriores das habitações e anexos às torres, estas eram geralmente, revestidos a azulejo mais resistentes a intempéries e desgaste ou rebocadas e pintadas a branco. Nas coberturas dos edifícios eram aplicadas telhas de marselha e nos anexos aos edifícios as coberturas, a partir de 1940, eram em chapas de fibrocimento.

Relativamente aos acabamentos interiores, os pavimentos dos espaços que compunham o edifício eram em mosaico cerâmico, e excecionalmente em soalho de madeira (nas habitações).

DESAFIOS ATUAIS

Devido à evolução e divulgação de equipamentos tecnológicos de auxílio ao posicionamento - GPS e radares -, a existência dos faróis tem sido questionada, uma vez que, estes aparelhos poderiam substituí-los. Mas na verdade, os faróis e os faroleiros continuam a ter importância na segurança na navegação -, no assinalamento e posicionamento marítimo, na vigilância e monitorização das áreas costeiras, no apoio ao socorro marítimo, na monitorização e controlo do tráfego marítimo, e ainda na cultura marítima. Se estes equipamentos tecnológicos mais recentes deixarem de funcionar, os faróis continuam em funcionamento, basta tirar um azimute[7] ou confirmar as características da luz, segundo as cartas de navegação. E há uma dimensão simbólica, também, pois os faróis têm forte presença no imaginário coletivo, representando a fronteira entre terra e mar.

7 medida definida em graus, que corresponde ao ângulo entre o Norte e um ponto.

Pela sua forma, função e localização, os faróis são edifícios que suscitam curiosidade. São peças de património histórico, espaços de memória das áreas da arquitetura, da engenharia, mecânica e eletrónica e comunicações.

A maioria dos faróis automatizados (a partir da década de 1980), à exceção dos que se encontram telecontrolados, continuam com a presença diária de faroleiros mas agora em menor número. Isto foi libertanto espaços das construções anexas (habitações, oficinas) para outros usos, como alojamento temporário (para profissionais) ou de férias.

O futuro dos faróis deve assim ser ponderado, uma vez que se torna possível encontrar novos usos para os espaços das habitações e anexos, de forma a completar a principal função do farol, como por exemplo, alojamento turístico, uso museológico, centros de investigação e interpretação, sempre com a intenção de conservar e preservar todos os edifícios, e garantir o seu funcionamento.

Como demonstra o exemplo do Farol de Santa Marta (Cascais), a sua automatização e proximidade às instalações da Direção de Faróis permitiu tornar os espaços existentes no primeiro "farol museu" português.

Com a procura de novos usos, que trarão mais utentes e visitantes, colocam-se novos desafios, como seja garantir a segurança (os faróis estão em zonas de promontório e falésias), a disponibilidade de estacionamento ou a garantia de acessibilidade aos espaços.

Apesar de serem estruturas ativas e com acesso restrito (estão sob alçada militar) os faróis podem ser visitados por pequenos grupos de pessoas (como acontece atualmente por exemplo no Farol de Alfanzina, de Santa Maria, Cabo de S. Vicente, entre outros), o que permitie comtemplar a introdução de usos (turismo, etc.) que inpliquem um acesso mais frequente a essas estruturas.

3 | LOCAL

A luz que ilumina o horizonte.

ENQUADRAMENTO

Este capítulo divide-se em quatro subcapítulos, respetivamente “O Algarve”, que faz uma breve descrição do Algarve; “De Lagos a Carvoeiro”, que descreve de forma resumida a história de cada local; “Três faróis e um percurso”, que diz respeito à história e à descrição de cada farol, à enumeração dos desafios identificados, com base na análise crítica que cada um dos locais, e ainda, e uma breve descrição do percurso que une os faróis da Ponta do Altar e de Alfanzina (anexo V), bem como a sua análise crítica.

3.1 | O ALGARVE

O Algarve, situado a sul de Portugal, é composto por dezasseis concelhos, e divide-se em duas regiões: o Barlavento e o Sotavento. O Barlavento localiza-se na zona mais a poente da região, incluindo os municipios de Vila do Bispo, Aljezur, Monchique, Lagos, Portimão, Lagoa, Silves e Albufeira. Já o Sotavento, localiza-se na região mais a nascente, e é composta pelos municípios de Loulé, Faro, São Brás de Alportel, Olhão, Tavira, Alcoutim, Castro Marim e Vila Real de St. António.

3.1 | Esquema localização do Algarve.

Esta região, é um dos destinos turísticos mais conhecido do nosso país, e é caracterizada pela sua costa, paisagens naturais, praias, pelo bom clima, património histórico, e ainda, pela sua gastronomia.

No que à cultura diz respeito, o Algarve é conhecido pela sua olaria e cerâmica, pelos azulejos tradicionais pintados à mão, e pelos citrinos e frutos secos cultivados na região.

O símbolo que mais se evidencia da arquitetura tradicional algarvia é a chaminé. Os terraços são também elementos muito característicos nas habitações mais antigas, e, é ainda visível a inspiração árabe em algumas habitações algarvias.

3.2 | DE LAGOS A CARVOEIRO

LAGOS

Lagos é uma cidade portuguesa, que está tradicionalmente ligada aos Descobrimentos Portugueses, e é um dos centros turísticos mais conhecidos da região algarvia.

A zona mais turística da zona de Lagos é a Ponta da Piedade pelas visitas às grutas, através de viagens de barco. Existe ainda um elemento arquitetónico bastante atrativo nesta zona, o farol, que apesar de não receber visitas do público, é um elemento que suscita curiosidade.

3.2 | Lagos, s.d.

FERRAGUDO

Ferragudo é uma vila portuguesa que pertence ao concelho de Lagoa. É conhecida por ser uma terra de pescadores com atividade ligada ao rio e ao mar. Esta região é conhecida pelas suas praias, falésias e algares[8].

3.3 | Ferragudo, 2022.

O elemento arquitetónico mais característico da vila é o Farol da Ponta do Altar, que se encontra numa zona isolada da restante vila e que não recebe visitas do público.

3.4 | Carvoeiro, 2021.

CARVOEIRO

Carvoeiro é uma vila portuguesa do concelho de Lagoa, conhecida como povoação de pescadores. Atualmente, esta vila é uma zona bastante turística, conhecida pelas praias e pelos desportos náuticos.

3.5 | Esquema - Localização das principais cidades e vilas do Algarve.

8 "Poço natural, mais ou menos profundo, originado, por vezes, de cima para baixo, pela ação mecânica das águas, ou aberto, de baixo para cima, a partir de uma caverna, pela ação dissolvente da água nos terrenos calcários". - https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/algar , consultado 10/06/2022.

3.3 | TRÊS FARÓIS E UM CAMINHO

Neste subcapítulo será apresentada uma breve história, descrição e crítica de cada farol e suas envolventes. É também descrito um percurso que liga os faróis de Alfanzina ao da Ponta do Altar e apresentada uma breve análise critica ao mesmo.

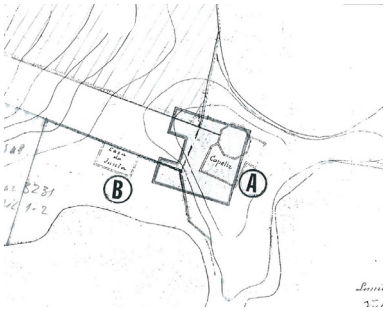
3.3.1 | FAROL DA PONTA DA PIEDADE

No século XVI, foi construída uma ermida dedicada à Nossa Senhora da Piedade (fig. 3.6) no local onde se encontra hoje o Farol, uma vez que a Ponta da Piedade era um local de culto religioso, ligado a tradições marítimas.

3.6 | Postal - Ermida da Nossa Srª. da Piedade - antes de 1912.

A ermida era composta por uma nave, com telhado de três águas, e por uma capela capela-mor de forma oitavada com uma cobertura em cúpula, revestida a telha mourisca. A capela-mor era semelhante à da Capela de São João Baptista, situada no extremo Norte da cidade.[9]

Esta ermida foi demolida para dar lugar à construção do farol, entre 1912 e 1913, mas o farol acabou afinal por ser edificado numa posição mais recuada para o lado da terra. Na fig. 3.7 a letra A assinala a localização proposta para o farol, mesmo sobre o local da capela original mas que não foi afinal seguida.



3.7 | Estudo da localização do farol - 1912.

Com a destruição da ermida e para manter a ligação religiosa do local, foi definido um percurso conhecido como Via Sacra – do centro da cidade até à Ponta da Piedade –, com a construção de quinze marcos que fazem alusão às estações da cruz (Anexo IX – Estações de Via-Sacra - Lagos).

9 http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=2885

3.8 | Farol da Ponta da Piedade, 2021.

3.9 | Postal - Farol da Ponta da Piedade - s.d.

3.10 | Escadas da torre do Farol da Ponta da Piedade - 2021.

3.11 | Farol da Ponta da Piedade - 2021.

3.12 | Aparelho ótico - Farol da Ponta da Piedade - 2021.

O Farol da Ponta da Piedade entrou em funcionamento a 1 de julho de 1913.

O farol encontra-se sobre um promontório e é composto por uma torre e por um edifício de habitação, cercado por um muro e vedação.

No que se refere à construção, a torre do farol foi construída em alvenaria de pedra e é forrada a azulejos amarelos com pormenores em pedra, como o resto do edifício de habitação, que foi construído em pedra e alvenaria de tijolo. A torre do farol é quadrangular e mede 5 metros de altura (e encontra-se a 51 metros de altitude acima do mar). Sobre a torre encontra-se a cúpula cilíndrica, metálica, pintada de vermelho. No interior da torre encontramos escadas em caracol em pedra (fig. 3.10).

O edifício que envolve a torre (que se encontra no meio do edifício) contém apenas um piso e tem forma de "H". Este está atualmente (2022) organizado em duas habitações, um átrio de entrada, um espaço dedicado a arrumos e ainda uma oficina.

Em termos de aparelho ótico, este farol já teve várias soluções.

No início, o farol era equipado com um aparelho ótico de 4ª ordem, de rotação, através da máquina de relojoaria, e projetava 5 relâmpagos, possuindo como fonte luminosa um candeeiro a petróleo. A 2 de maio de 1923, o aparelho ótico de 4ªordem foi substituído por um de 6ªordem, fixa e de luz branca; no final deste mesmo ano, o aparelho de 6ªordem foi retirada, e foi colocado um aparelho ótico de 4ªordem (fig. 3.12). A eletrificação do farol, com energia da rede pública, aconteceu em 1952, e por isso, a fonte luminosa passou a ser de incandescência elétrica. No ano de 1983, o farol foi automatizado com um sistema modelo GISMAN, funcionando só a eletricidade, e a luz é de relâmpagos simples, num período de 7 segundos.

Em relação às habitações, os pavimentos das zonas dos quartos e salas de estar eram em soalho e,

nas zonas de cozinhas e instalações sanitárias os pavimentos eram em mosaico hidráulico.
No átrio de entrada, o pavimento era em pedra lioz e mosaico hidráulico preto (fig. 3.13).

3.13 | Átrio de entrada - Farol da Ponta da Piedade, 2021.

Atualmente, todos os pavimentos dos espaços das habitações são em mosaico hidráulico, o pavimento da oficina e dos arrumos continua a ser em mosaico hidráulico, e por fim, o átrio continua com o mesmo pavimento.

No que diz respeito à envolvente, existem alguns aspetos que se destacam:

- O estacionamento existente não consegue acolher os autocarros que servem os turistas, e por isso, os autocarros param à frente do farol.

- No momento da chegada ao local, do lado nascente, encontram-se três construções desqualificadas, destinadas a venda de souvenirs e um espaço de snack-bar, associados às visitas turísticas às grutas (fig. 3.14);

3.14 | Construções abarracadas existentes à entrada do farol.

- No local, (mas fora do perímetro do farol) existe uma torre de telecomunicações que se destaca na paisagem, chamando a atenção do observador (fig. 3.14) com grande impacto visual;

3.15 | Vista à chegada ao farol - torre de telecomunicações e garagens, 2021.

- Em frente ao edifício do farol, foram construídos uma garagem e galinheiros (atualmente são duas garagens) e que tapam o farol quando se chega da cidade (fig. 3.14);

- À entrada do recinto do farol, encontramos a Estação XV da rota cerimonial da Via Sacra (fig. 3.15);

3.16 | XV estação dedicada à rota cerimonial da Via Sacra, 2021.

De referir que o Município de Lagos planeou a instalação de um centro de interpretação nesta zona da Ponta da Piedade, de forma a homenagear a poetisa Sophia de Mello Breyner Andresen, pela ligação que tinha com a cidade de Lagos e com a zona da Ponta da Piedade, em particular as grutas.

OBJETIVOS DE PROJETO |

Com base na análise crítica anterior, são então indetificados os seguintes desafios de projeto (fig. 3.17):

1 - Resolver o estacionamento que se encontra na envolvente, devido à afluência de turistas (carro e autocarro);

2 - Reorganizar o momento de chegada ao farol e sua leitura através da requalificação das construções destinadas à venda de souvenirs e snack-bar;

2b - Enquadrar a torre de telecomunicação na paisagem;

3 – Acomodar e definir um centro interpretativo em homenagem à poetisa Sophia de Mello Breyner, com base na ideia do Câmara Municipal de Lagos;

4 - Criar um elemento que remeta para a ermida existente anteriormente, neste local.

3.17 | Ponta da Piedade - Identificação dos desafios do texto.

3.18 | Farol da Ponta do Altar, 2021.

3.19 | Postal - Farol da Ponta do Altar, início do século XX.

3.3.2 | FAROL DA PONTA DO ALTAR

Desde 1 de janeiro de 1893 está a funcionar o novo pharolim da ponta do Altar, ao Sul da barra de Villa Nova de Portimão.

A luz é fixa, branca, de 11 milhas de alcance em tempo claro, ilumina um sector de 240º e póde ser marcada desde 70º NO. até 10º SE.

Altura do foco luminoso acima do preamar, 30m,6 e acimado solo 8m,10.

O edifício consta de uma casa para habitação dos pharoleiros, branca, com telhado vermelho, acima do qual, e ao Sul, é pouco saliente uma torre quadrangular de 2m,7 de lado, sobre a qual se eleva a lanterna circular com catavento e para-raios.

3.20 | Farol da Ponta do Altar, 2021.

O aparelho é catadióptrico de 5.ª ordem.

Aviso aos Navegantes n.º5,
De 25 de fevereiro de 1893.

(AGUILAR, J. Teixeira de; NASCIMENTO José Carlos; SANTANDREU, Roberto. Onde a Terra Acaba: história dos Faróis Portugueses. Lisboa: Pandora, Edições, Imagem e Comunicação, Lda., 1998. – 2021/02/20)

3.21 | Escadas de acesso à torre do Farol da Ponta do Altar, 2021.

No ano de 1983 este farol foi eletrificado. No ano de 1992, o farol foi automatizado.

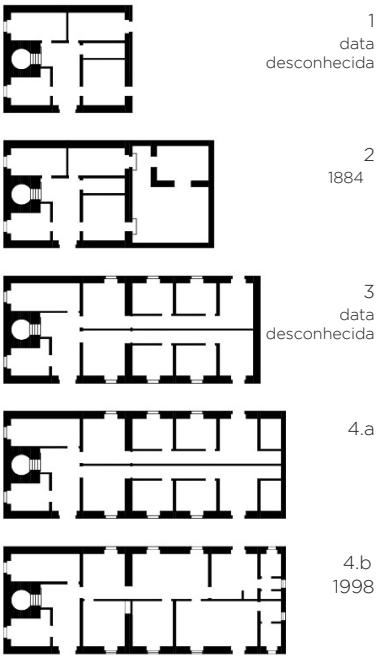
Em termos de construção, a torre é quadrangular, construída em alvenaria de pedra, e sobre esta encontra-se a cúpula metálica de forma cilíndrica, pintada de vermelho; no seu interior encontram-se as escadas em caracol em pedra (fig. 3.21), e mede 10 metros de altura, atingindo 32 metros de altitude.

O edifício de habitação é construído em pedra e alvenaria de tijolo, e o acabamento é rebocado e pintado a branco, com pormenores em pedra, tal como a torre.

Segundo os desenhos de projeto existentes encontrados em arquivo, o edifício passou por quatro momentos de ampliação sucessiva, conforme (fig. 3.22).

Primeiramente o edifício tinha uma habitação (fig. 3.22 - 1), passados alguns anos, sofreu intervenções e passou a ter duas habitações (fig. 3.22 – 3), e anos mais tarde, foi feita outra intervenção de alteração dos espaços das instalações sanitárias e arrumos (fig. 3.22 – 4a). Em finais dos anos 90, as duas habitações foram unidas para formar uma só, com maior área (situação atual).

Em 1955, foi projetado um anexo de apoio a tratamento de roupa, oficina e arrumos, a norte do farol.



3.22 | Esquema de evolução do farol.

No interior, os pavimentos, nas zonas dos quartos e salas eram em soalho e nos restantes espaços – cozinhas, instalações sanitárias, corredores –, em mosaico hidráulico. O átrio de entrada, o espaço de depósito e o escritório, supõe-se que o pavimento fosse em mosaico hidráulico.

Em redor do farol, dentro do recinto, encontra-se, ainda um conjunto de anexos sem grande qualidade, como o edifício que contém um espaço de tratamento de roupa, oficina, arrumos e galinheiros.

Destaca-se ainda uma torre de betão (fig. 3.23), com cerca de 30 metros de altura, e um espaço anexo de apoio à torre. Esta torre pertence ao sistema de segurança VTS[10] , um sistema de controlo do tráfego marítimo, estabelecido pela DGRM[11], mas que não se encontra em funcionamento.[12]

3.23 | Vista à chegada ao local - Torre de betão, 2021.

10 Vessel Traffic Service.
11 Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos.
12 https://www.cmjornal.pt/portugal/detalhe/vigilancia-naval-por-radar-em-ferragudo - 2022/04/19.

OBJETIVOS DE PROJETO |

Com base numa análise critica da situação atual são detetados os seguintes desafios (fig.3.24):

1 - Enquadrar a torre de vigia e o respetivo edifício de apoio na paisagem (uma vez que a nível de sustentabilidade não é razoável demolir), dando-lhe um novo uso, na expetativa de vir a ser utilizada no futuro para a sua função original;

2 – Reorganizar o interior do farol, criando uma casa de faroleiro e uma casa para uso turístico;

3 – Explorar a topografia do local, inserindo um volume que permita expandir a área encerrada sem afetar leitura do conjunto;

4 - Demolir o anexo construído perto do farol;

5 - Relativamente ao recinto do farol, será importante qualificar o pavimento de percurso para os carros e pessoas.

3.24 | Fotografia aérea - Identificação dos desafios do texto.

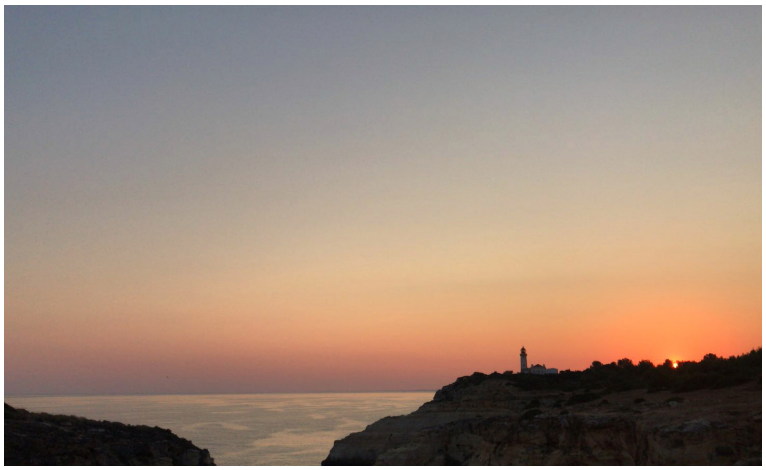
3.25 | Farol de Alfanzina, 2020.

3.3.3 | FAROL DE ALFANZINA

3.26 | Postal - Farol de Alfanzina, s.d.

3.27 | Farol de Alfanzina, 2017.

3.28 | Escadas do Farol de Alfanzina, 2021.



3.29 | Farol de Alfanzina, 2020.

O Farol de Alfanzina está localizado em Carvoeiro, encontrando-se em funcionamento desde o dia 1 de dezembro de 1920.

Antes da eletrificação do farol, em 1980, em que a fonte luminosa passou a ser uma lâmpada de incandescência elétrica, a fonte luminosa era a incandescência pelo vapor de petróleo, sendo a rotação da ótica produzida através da máquina de relojoaria. O aparelho ótico atualmente é de 3ª ordem projetando de dois relâmpagos brancos de 15 em 15 segundos. O alcance luminoso é de 29 milhas e o alcance geográfico é de 20 milhas. O farol foi automatizado em 1981.

O farol encontra-se sobre a falésia e é vedado a norte, poente e nascente. No que à construção diz respeito, a torre do farol é quadrangular em alvenaria de pedra, forrada a azulejo branco e com pormenores em pedra, e no seu interior encontram-se as escadas em pedra e em caracol (fig. 3.28). A torre tem 23 metros de altura e encontra-se a 63 metros de altitude. Sobre esta, encontra-se a cúpula metálica de forma cilíndrica, e a lanterna, ambas pintadas de vermelho.

O edifício do farol é composto por dois volumes compridos, paralelos ao mar, com um átrio entre estes e uma torre a meio.

A torre e o edifício anexo encontram-se ligados por um pequeno corredor de passagem. O edifício anexo à torre tem dois tipos de usos: habitação e espaços de serviço. Existem quatro habitações e três espaços dedicados a áreas técnicas (criados a partir dos fogos de habitação) – oficina, central elétrica e depósito de combustíveis. O espaço de depósito de combustíveis passou a ser uma sala de convívio dos faroleiros e famílias.

O edifício anexo à torre foi construído em pedra e em alvenaria de tijolo, no exterior é forrado a azulejo branco com pormenores em pedra; no interior, os pavimentos, nas zonas dos quartos e salas de estar eram em soalho de madeira, e nas zonas da cozinha, instalações sanitárias e corredores, eram em mosaicos hidráulico branco e preto. No átrio principal, o espaço que liga as habitações à torre, o pavimento é em pedra lioz e mosaico hidráulico preto, formando um padrão.

À entrada do recinto do farol encontra-se um edifício de habitação (fig. 3.30), contruído em 1952, a partir de uma construção que continha um forno a lenha. Atualmente, este edifício é utilizado para estadia temporária e como "casa de férias".

3.30 | Casa de férias, 2021.

Do lado nascente do farol, encontram-se uma das duas cisternas, uma garagem, um espaço de tratamento de roupa e galinheiros. Do lado nascente, encontra-se a outra cisterna (fig. 3.31).

3.31 | Espaços anexos ao farol, lado nascente, , 2022.

O farol encontre-se próximo do Recife Pedra do Valado[13], uma zona onde se prevê a criação de um parque natural submarino.

13 Ler artigo referente ao "Recife Pedra do Valado, um tesouro submarino no Algarve" - Anexo IX.

OBJETIVOS DE PROJETO |

Com base numa análise critica da situação atual, identifcam-se os seguintes desafios (fig.3.32):

1 - Repensar a presença e o uso do edifício, que se encontra antes do farol “casa de férias”, que afeta a leitura do farol original;

2 - Repensar a presença de todas as construções que se encontram junto do farol (garagem, galinheiros e espaço de tratamento de roupa) procurando promover uma leitura do farol como um objeto “isolado”;

3 - Com a existência de quatro habitações disponíveis no edifício do farol, (e sendo apenas uma delas destinada ao faroleiro), pensar em novos usos para as mesmas (incluindo uso museológico, turístico e/ou científico).

3.32 | Fotografia aérea - Identificação dos desafios do texto.

3.33 | Linha da Costa Algarvia entre Alfanzina e Ponta do Altar, 2021.

3.3.4 | O PERCURSO

Atualmente (2022) é possível realizar um percurso pedonal entre os faróis de Alfanzina e da Ponta do Altar, com uma extensão de 10km ao longo da costa, usando uma combinação (de partes) de trilho existentes e outros ainda por nomear. No esquema seguinte (fig. 3.34), apresentam-se as várias partes deste percurso de Alfanzina à Ponta do Altar.

3.34 | Percurso entre os faróis de Alfanzina e da Ponta do Altar.

3.35 | Farol de Alfanzina - início do percurso.

A parte 1, com aproximadamente 2km, pertence ao "Percurso dos Sete Vales Suspensos", ligando o farol de Alfanzina à praia de Vale Centeanes. O "Percurso dos Sete Vales Suspensos" parte da Praia da Marinha até à Praia de Vale de Centeanes (ou vice-versa), tem cerca de 6km e uma duração média de três horas.[14]

14 Informação sobre o percurso, https://www.visitalgarve.pt/pt/3593/percurso-dos-sete-vales-suspensos.aspx , consultado a 12/04/2022.

Ao longo deste caminho, são encontrados alguns momentos com diferentes fins, nomeadamente:

- Sinalização do percurso (anexo V, imagens 04 e 07);

- Proteções contra quedas (anexo V, imagens 03 e 06);

- Escadas para transpor desníveis (anexo V, imagem 05);

- Espaços de descanso/miradouro.

A parte 2 (sem nome) do percurso tem aproximadamente 1,3km e une a Praia de Vale de Centeanes até ao Algar Seco. O percurso não está definido, nem tratado, resulta apenas da passagem de caminhantes, ligando dois trilhos nomeados. No âmbito deste trabalho, considerou-se e desenvolveu-se uma proposta esquemática para este troço, completando assim um percurso entre Alfanzina e Ponta do Altar. (Ver sub-capítulo 4.5)

A parte 3 do percurso diz respeito ao troço do Algar Seco à Praia do Carvoeiro, onde podemos encontrar um espaço de descanso e um passadiço (paralelo à Estrada do Algar Seco) (anexo V, imagem 11), sendo ambas as estruturas construídas em madeira. No final do passadiço, o caminho até à praia do Carvoeiro é feito pela Rua Sra. Da Encarnação, (no qual podemos encontrar o Forte de Nossa Senhora da Encarnação[15]).

A parte 4 representa o percurso da praia do Carvoeiro à praia do Paraíso e é feito pelo passeio ao longo da Rua do Paraíso.

O "Caminho dos Promontórios" vai da Praia do Molhe até à Praia do Carvoeiro, tem uma distância de 6km aproximadamente e a sua duração média é de três horas[16].

15 O Forte de Nossa Senhora da Encarnação foi construído na década de 1670 para proteger a costa junto a Carvoeiro e localidades próximas, mas também as armações de atum e sardinha. - https://www.uf-lagoa.pt/monumentos/103-fortaleza.html, - Consultado a 19/06/2022.
16 Informação sobre o percurso. https://www.visitalgarve.pt/pt/10093/caminho-dos-promontorios.aspx, - Consultado a 12/04/2022.

3.36 | Farol da Ponta do Altar - fim do percurso.

A parte 5 corresponde ao percurso que liga a praia do Paraíso até ao Farol da Ponta do Altar, ao longo de aproximadamente 5,5km, e pertence ao "Caminho dos Promontórios". Este percurso passa por um ponto notável, a Torre da Lapa[17] (anexo V, imagem 23) e possui alguns momentos com diferentes finalidades, nomeadamente:

- Sinalização do trilho e placares de informação, em madeira e aço corten (anexo V, imagens 16, 18 e 24);

- Espaços de descanso/miradouro, em madeira e apontamentos em aço corten (anexo V, imagem 14);

- Proteções contra quedas em madeira (anexo V, imagem 15);

ANÁLISE CRÍTICA

Ao realizar o percurso entre os dois faróis, ao longo destes trilhos e troços, foram detetadas algumas carências:

- De forma geral, inexistência de pontos de lixo e/ou de pontos de água;

- No troço não definido (sem nome) não existe sinalização ou pontos de descanso/miradouro.

- Nos percursos existentes, em consequência da distância que alguns elementos se encontravam uns dos outros, foi notada a ausência de elementos de descanso/miradouro.

17 A Torre da Lapa foi construída no séc. XVII, em alvenaria de pedra e argamassa. Era utilizada para vigiar o mar e a barra do Arade. Em caso de perigo, os vigias, durante o dia faziam sinais de fumo ou tocavam um sino e durante a noite utilizavam o fogo, para alertar a população e outras fortificações da região. O acesso a este tipo de torre só era possível através do ato de trepar uma corda, uma vez que não havia portas. https://www.sulinformacao.pt/2018/02/torre-da-lapa-volta-a--ser-atalaia-na-costa-de-lagoa-apos-restauro-cuidado/, consultado a 15/06/2022.

4 | PROPOSTA

ENQUADRAMENTO

Este capítulo organiza-se em cinco subcapítulos: "Casos de referência", que consiste numa breve descrição dos casos de referência para a criação das propostas de intervenção e na descrição das propostas desenvolvidas (de Poente para Nascente): "Farol da Ponta da Piedade", "Farol da Ponta do Altar" e "Farol de Alfanzina", que descrevem as estratégias de intervenção aplicadas a cada um dos três faróis, edifícios a construir em termos de implantação, morfologia, expressão, construção, acabamentos e organização funcional; e, por fim, "O Trilho", que corresponde a uma estratégia de qualificação do troço que é definido pela passagem de caminhantes.

A descrição das propostas de intervenção passam por uma reflexão sobre o que fazer, por que motivos e como materializar essas intenções. São ainda descritos os ambientes de alguns espaços dos faróis.

4.1 | REFERÊNCIAS

Os faróis são estruturas únicas, e por isso, as estratégias de intervenção devem adaptar-se às envolventes, histórias dos locais e cidades onde se localizam os faróis. No sentido de perceber quais poderiam ser os programas e a intervenção, procuraram-se exemplos de intervenção/alteração de faróis e documentos de referência.

Para a realização desta proposta foram tidas como referências o "IALA Lighthouse Conservation Manual"; o projeto "Farol Museu de Santa Marta", em Cascais, Portugal; e o "Centro de Arte do Farol do Cabo Mayor", em Santander, Espanha.

O "IALA Lighthouse Conservation Manual", publicado em 2006, pela IALA (International Association of Lighthouse Authorities), consiste num manual que apresenta algumas diretrizes sobre a conservação, reabilitação e manutenção de faróis. Este documento

considera que a manutenção de faróis existentes deve considerar:

- Manutenção do uso enquanto farol;

- Promover o turismo;

- Permitir o acesso público;

- Incentivar a sustentabilidade económica em cada farol;

- Proteger a história do farol e conservar a paisagem envolvente ao mesmo;

- A implementação de um plano de gestão;

- Identificação das potencialidades e limitações dos edifícios e das suas envolventes.

Foram ainda identificadas duas obras de intervenção em faróis.

O projeto de arquitetura do "Farol Museu de Santa Marta", em Cascais, foi realizado pelos arquitetos Francisco e Manuel Aires Mateus (2007) e o programa museológico por Joaquim Boiça. Este projeto de reabilitação é o único aplicado em faróis em Portugal, combinando o funcionamento como farol com a componente museológica (fig. 4.1).

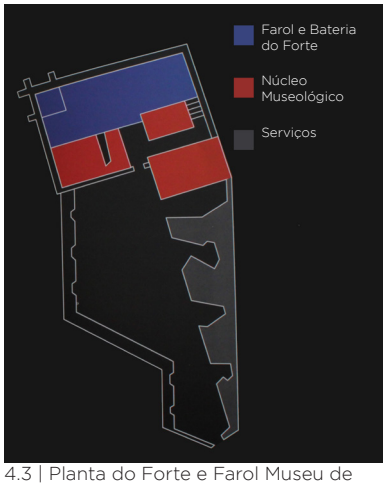
4.1 | Farol de Santa Marta, 2021.

Após a automatização do farol em 1981, este passou a ser controlado a partir da Direção de Faróis que se encontra sedeada em Paço de Arcos. No ano de 2000, foi assinado um protocolo entre a Direção de Faróis e a Câmara Municipal de Cascais, que consistia na cedência dos espaços (à exceção da torre do farol) para serem adaptados à componente museológica.

4.2 | Farol de Santa Marta, 2021.

O farol encontra-se num contexto urbano consolidado próximo do centro de Cascais, facilitando a acessibilidade dos visitantes ao mesmo, daí a escolha do programa museológico.

Assim, a antiga oficina/casa das máquinas e casa do faroleiro tornaram-se num espaço expositivo que



4.3 | Planta do Forte e Farol Museu de Santa Marta, 2007.

4.4 | Edifícios adjacentes ao Farol de Santa Marta, 2021.

4.5 | Farol do Cabo Mayor, 2020.

ilustra a evolução histórica, científica e tecnológica dos faróis em Portugal, através da exposição de peças que pertenciam a estas estruturas. Os dois antigos edifícios de habitação foram adaptados. Um acolhe um espaço expositivo que trata a memória histórica do forte, do farol e da profissão de faroleiro e o outro foi transformado num pequeno auditório, onde é exibido o filme "Faróis de Portugal, 5 Séculos de História" (fig. 4.3).

Para além das intervenções no interior dos edifícios, a expressão exterior dos mesmos foi alterada através do revestimento total por azulejos brancos (fig. 4.4). Foi ainda construído um novo edifício que aparenta ser um conjunto de volumes que acolhe a bilheteria do museu, café e loja, tendo ainda sido criada uma zona de esplanada exterior, no espaço

O Centro de Arte do Farol do Cabo Mayor, em Santander, Espanha, surgiu de uma iniciativa por parte da Autoridade Portuária local. Esta ideia resultou num projeto de intervenção no edifício de habitação anexo à torre do Farol do Cabo Mayor, construído originalmente em 1839, com o objetivo de adaptar os espaços para três salas de exposição (fig. 4.5).

A antiga habitação do faroleiro passou a ser a "Sala Cabo Mayor" que contém uma coleção de obras de arte do artista Eduardo Sanz. Na "Sala Cabo Menor" encontram-se cerca de cem obras de arte de diversos artistas espanhóis. Na "Sala Annular" (na base da torre do farol) encontram se peças relacionadas com os faróis do país e com o mar.

Estas duas intervenções são exemplo da aplicação das diretivas do manual da IALA, as quais foram também observadas nas estratégias propostas e projetos desenvolvidos para os três faróis abordados neste trabalho.

Assim, considerando as diretrizes do IALA e em resposta aos desafios anteriormente mencionados no subcapítulo "Três faróis e um caminho", são apresentadas as seguintes propostas de intervenção, separadamente por farol.

4.2 | PROPOSTA DE INTERVENÇÃO NO FAROL DA PONTA DA PIEDADE

Em resposta à análise da situação existente, a proposta incide sobretudo sobre na reorganização do momento de chegada ao farol e da leitura do mesmo desde o lado da cidade. Assim (figura 4.6):

a) É criada uma nova plataforma/miradouro na zona de transição da atual estrada para os trilhos que dão acesso às grutas;

b) Os barracos existentes seriam todos removidos e substituídos por uma única construção, que aloja os mesmos usos (restaurante e lojas) e que se implanta no limite nascente da nova plataforma para "abrir" a vista a quem chega para o conjunto do farol e para o mar, a sul;

c) Propõe-se a reformulação do estacionamento existente, de forma a albergar todos os veículos (carros e autocarros) que vão até ao local, permitindo a inversão de marcha dos mesmos de forma expedita;

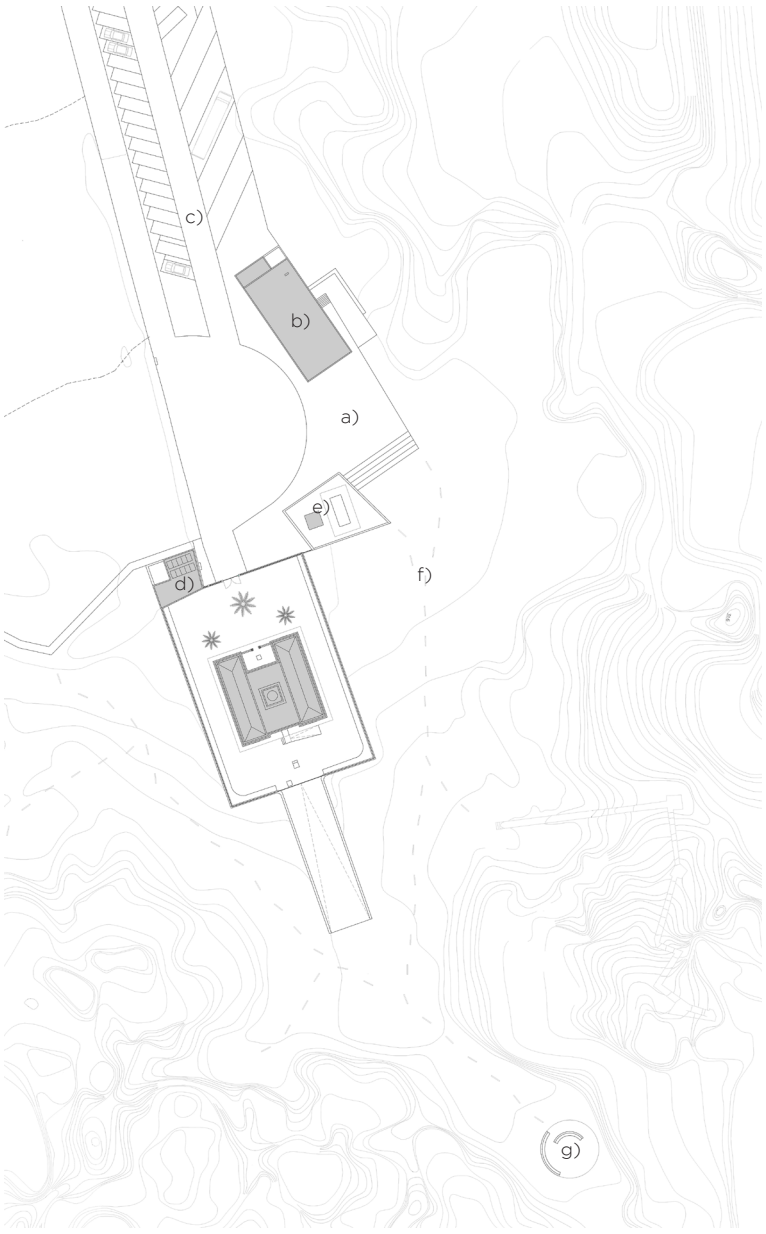
d) Dentro do perímetro do farol propriamente dito, as garagens existentes seriam substituídas por uma construção nova, localizada no lado poente do terreno, que abre para dentro do recinto do farol e que passa a servir de fundo à estação da Via-Sacra. Esta nova construção inclui garagem e zona de tratamento de roupa, incluindo um pátio para estender a roupa (fora de olhares);

e) A base da torre de telecomunicações existente (que se considera ter de manter) e o equipamento associado a ela (um gerador) seriam envolvidos por um muro alto (com altura alinhada pelo topo da vedação do farol) que disciplina a presença destes elementos e – em conjunto com o novo volume comercial – ajuda a definir vistas para sul;

f) É proposto um percurso através de marcações no pavimento (elementos metálicos horizontais, colocados junto ao solo) a partir do lado nascente

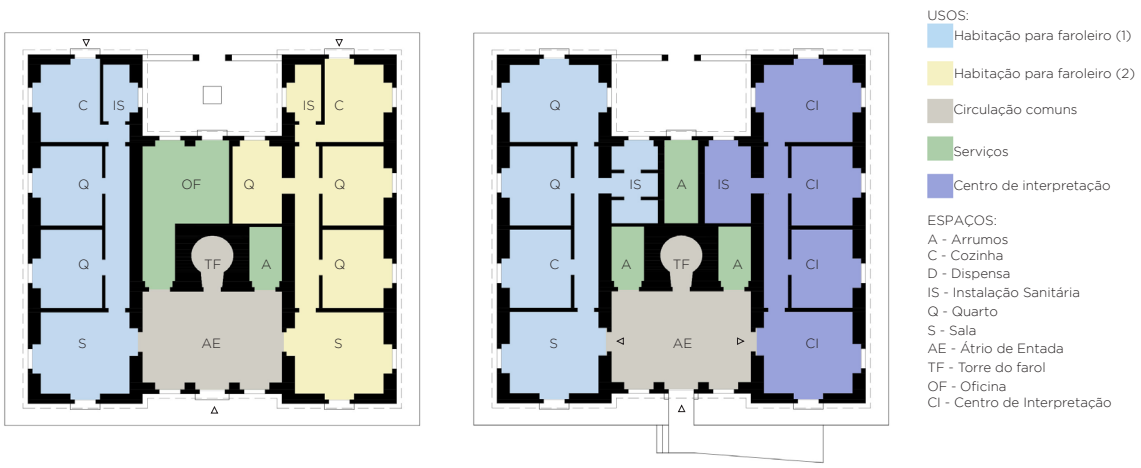
da plataforma, definindo dois caminhos – um até à escadaria que dá acesso às grutas, o outro até ao miradouro proposto no local da antiga ermida;

g) O novo miradouro que assinala a antiga ermida está aproximadamente localizado no local onde a antiga ermida estaria construída, com o intuito de marcar a memória desta construção. São propostos dois muros (acima do nível do olhar) e um banco que reinterpreta a forma da ermida. Pretende-se despertar curiosidade a quem se aproxima de descobrir um espaço onde se pode sentar e contemplar a vista para as grutas e para sul e nascente;



4.6 | Planta - identificação das ações propostas.

h) No edifício do farol, a organização proposta para este edifício permite ter dois usos distintos: habitação para uso do faroleiro e família, e um centro interpretativo relacionado com a história do farol e com a poetisa Sophia de Mello Breyner. O átrio principal existente (a Sul) permite aceder a todos os usos e divide as áreas privadas (habitação e espaços de arrumos) da área pública (centro interpretativo e acesso à torre). De forma a garantir a acessibilidade, ao centro interpretativo seria colocada uma rampa amovível sobre os degraus existentes da porta de entrada do átrio. Propõe-se manter a habitação virada a poente para uso do faroleiro e família, que futuramente poderia ficar disponível para uso turístico. É proposta uma alteração de usos e reformulação dos espaços, atribuindo-lhes, assim, novas funções (fig 4.7);



Existente

Proposta

4.7 | Esquema dos usos do existente e da proposta - Farol da Ponta da Piedade.

i) No que diz respeito ao centro interpretativo, é proposta uma reformulação dos espaços da habitação existente virada a nascente, de modo a serem adaptadas para salas de exposições e ainda uma instalação sanitária adaptada à mobilidade condicionada, que prevê o uso por parte de todos os visitantes;

j) No edifício do farol, será mantido o espaço de arrumos existente e serão criados mais dois espaços com o mesmo uso. O acesso à torre é feito a partir do átrio de entrada e o público poderá visitar a torre.

4.2.1 | EXPRESSÃO E ACABAMENTOS EXTERIORES:

Os acabamentos e expressão das construções novas partem das cores e texturas da envolvente. Assim:

- Os materiais da estrada (asfalto) e da plataforma proposta para a zona de chegada (betão) são pigmentados a ocre, semelhante à areia do local, conferindo uma continuidade visual entre a plataforma e a areia.

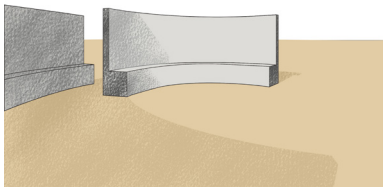
- O novo edifício do restaurante/lojas é acabado numa cor similar à da areia do local (ocre) e tem uma cobertura inclinada (com uma única água) ajardinada, virada para o lado de quem chega, permitindo uma leitura de continuidade do edifício com a envolvente quando é observada no momento da chegada. .

- O atual muro que define o limite do recinto do farol é pintado de branco. Como descrito no capítulo do "Local", o farol é forrado a azulejo de tom amarelado, que se fundem com a cor da terra. Assim, o muro serve como elemento que "descola" o farol do chão (visualmente) (fig. 4.8).

- A nova garagem é pintada com duas cores: duas das paredes viradas a nascente e sul de branco e verde as paredes viradas a norte e poente a verde, de modo a não destacar a presença deste edifício na vista para o farol (fig. 4.8);

4.8 | Perspetiva - proposta Farol da ponta da Piedade.

- O miradouro é acabado numa cor idêntica à do local, um branco com um toque amarelo, de forma a destacar o objeto do fundo azul (céu). (fig. 4.9).



4.9 | Ilustração do miradouro.

- No que diz respeito à expressão do edifício do farol, as intervenções propostas são a recuperação das portas em madeira e a substituição da caixilharia de alumínio por caixilharia de PVC cor castanha, de forma a melhorar o conforto dos espaços interiores. O desenho desta caixilharia corresponde a uma reinterpretação do material original, a madeira.

4.2.2 | AMBIENTES

A entrada no edifício é feita a partir do átrio central. À esquerda, encontra-se a habitação. E em frente, o acesso à torre do farol e, à direita, o centro interpretativo.

Em relação à habitação, a sala é o primeiro espaço a ter-se contacto, e as restantes divisões se organizam ao longo de um corredor interior, nomeadamente a cozinha, os dois quartos e a instalação sanitária.

Relativamente ao centro interpretativo, o percurso organiza-se ao longo de um corredor interior, com um conjunto de espaços expositivos correspondentes aos antigos compartimentos da casa.

HABITAÇÃO

Os ambientes que dizem respeito à habitação são semelhantes aos descritos no Farol da Ponta do Altar (ver adiante).

ÁTRIO E ZONAS COMUNS

4.10 | Fotografia do interior do átrio do Farol, com os revestimentos a manter (exceto o lambrim).

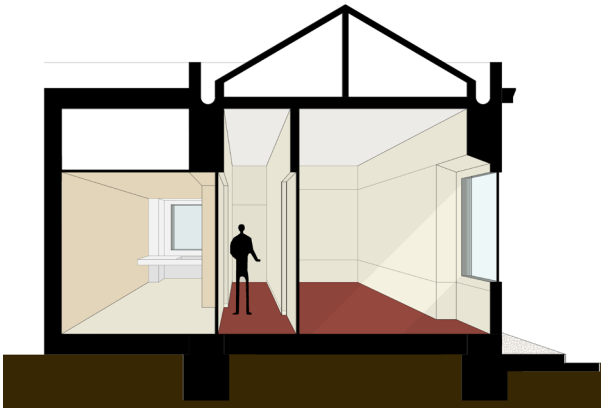
O pavimento atual do átrio de entrada é um "xadrez" de peças de pedra lioz e mosaico hidráulico preto, com uma bordadura em pedra lioz. O pavimento na zona da torre é em lioz. Estes pavimentos serão mantidos, uma vez que se encontram em bom estado e possuem valor histórico. Os tetos e as paredes são pintados de branco e com um rodapé (com 52,5 centímetros de altura) em pedra lioz. As portas e portadas das janelas serão recuperados e pintados no mesmo tom acastanhado que possuem atualmente, de forma a manter a originalidade dos espaços. (fig. 4.10).

CENTRO INTERPRETATIVO

No centro interpretativo (fig. 4.11), a escolha da materialidade procurou uma ideia de continuidade entre os espaços pelo que, os acabamentos de todos os espaços de exposição são iguais à exceção da instalação sanitária.

O pavimento dos espaços de exposição seria autonivelante cor sangue-de-boi, oferecendo conforto. A cor foi escolhida de forma a criar uma relação entre a cor do lioz (pavimento que faz a transição do átrio de entrada para o centro interpretativo) e o vermelho da cúpula do farol. As paredes são cinza com toque de amarelo tornando o fundo onde as fotografias e textos estarão expostos mais confortável ao observador. O teto é branco com a intenção de tornar o espaço mais alto e luminoso.

O teto da instalação sanitária é rebaixado à altura da porta de entrada, dando a ideia de compressão e pintado a amarelo. As paredes são pintadas num tom mais claro que o teto, à exceção da parede oposta ao vão exterior, que é pintada de branco, permitindo que a luz que entra no espaço se reflita e se expanda pelo mesmo.



4.11 | Ambiente centro interpretativo.

RESTAURANTE/LOJAS

O restaurante divide-se em espaços de uso público e de serviço. Os espaços públicos são compostos pela sala de refeições, instalações sanitárias e, no exterior, uma esplanada a uma cota inferior à do edifício, usufruindo no desnível do terreno. Os espaços de serviço possuem uma entrada independente dando acesso à cozinha, dispensa, balneários e depósito de lixos.

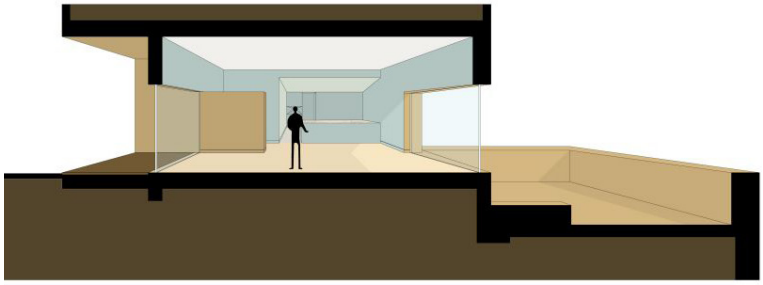
Adjacentes ao restaurante, encontram-se duas lojas. O acesso às mesmas é feito a partir do lado poente do edifício e cada uma composta por área de exposição/ venda, uma instalação sanitária e arrumos.

O edifício do restaurante e lojas, conforme referido é acabado exteriormente à cor ocre da terra na envolvente e encontra-se sobre uma plataforma da mesma cor. A intenção dos acabamentos interiores foi criar um contraste entre cores quentes e frias, de forma a harmonizar o ambiente interior com o exterior. A escolha das cores aplicadas nos espaços funcionam em conjunto de forma a distinguir os diferentes planos e espaços, procurando-se um ambiente mais fresco e confortável (fig. 4.12).

O teto da zona de refeições é pintado de branco com um toque de cinzento e as paredes foram pintadas de azul. Na zona do balcão, as paredes e o teto são pintados de cinza-claro com um toque de azul e o pavimento nesta zona é autonivalente creme acinzentado.

Nas lojas, o pavimento é idêntico ao do restaurante (autonivelante amarelo-claro), os tetos, paredes e rodapés são pintados de cinza-claro com um toque de azul.

Os rodapés recebem a cor das respetivas paredes uniformizando os planos.



4.12 | Ambiente restaurante.

4.3 | PROPOSTA DE INTERVENÇÃO NO FAROL DA PONTA DO ALTAR

A proposta deste farol é a mais detalhada e mais desenvolvida. Esta proposta incide maioritariamente no farol, mas também na tentativa de integrar a presença da torre e do edifício de apoio na paisagem (figura 4.13).

a) O recinto atual seria dividido em duas partes: uma delas para o farol e a outra para as visitas à torre/ miradouro;

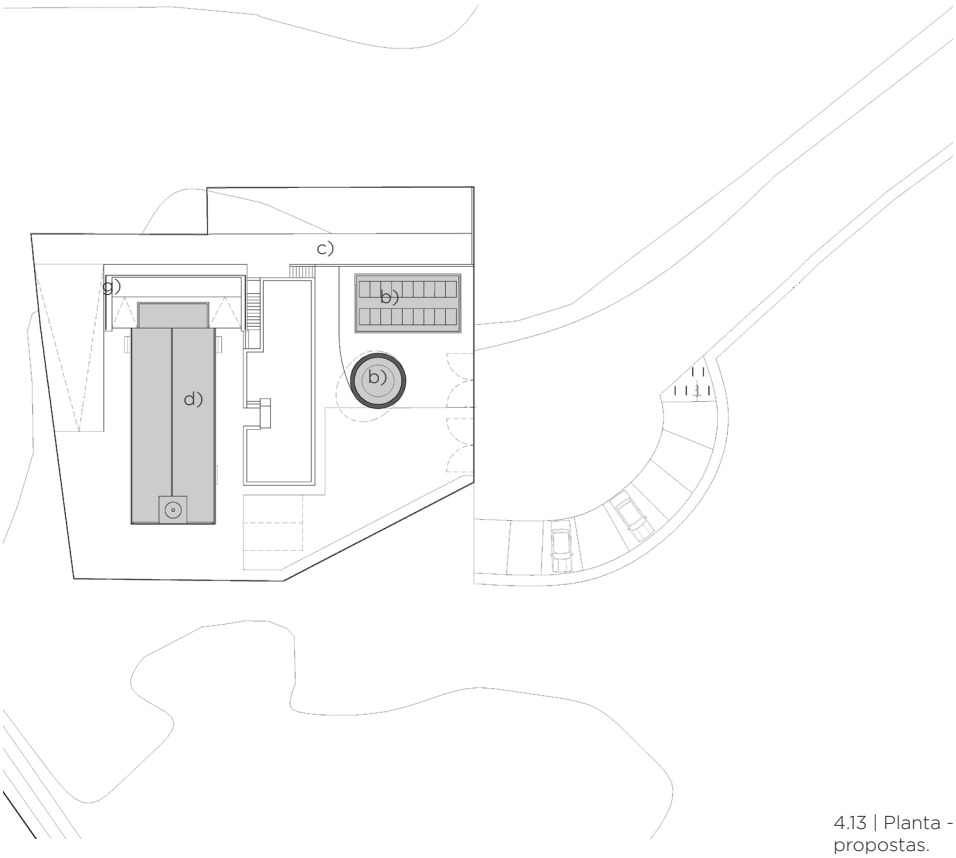
b) A torre de vigia (inativa) passa a ser usada como miradouro. O atual edifício de apoio da torre é remodelado para servir de apoio a este uso;

c) Na parte do recinto que contém o farol, o anexo que se encontra a norte do farol seria demolido, sendo proposta uma intervenção na plataforma onde este se encontrava. A área do pavimento foi aumentada até ao limite da vedação (lado nascente), onde se

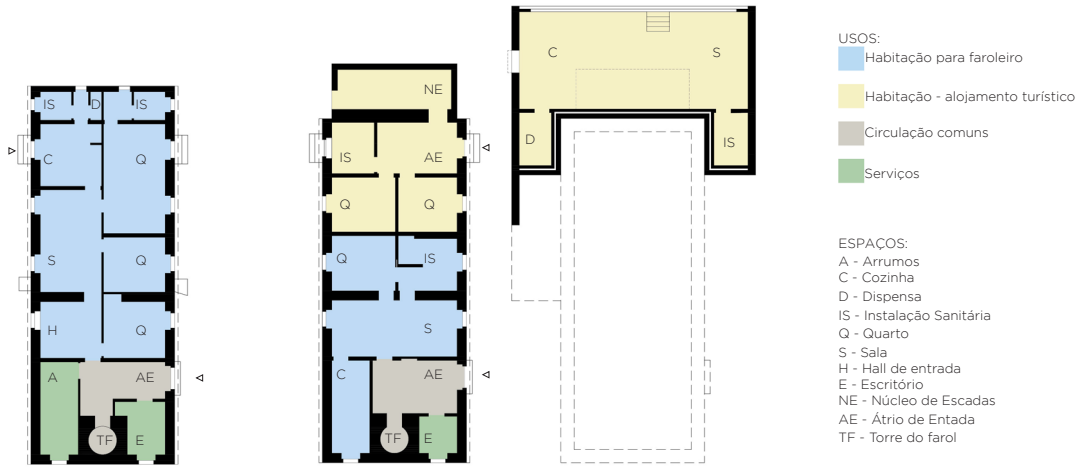
encontra um muro para ocultar a roupa estendida. O seu comprimento foi alinhado pela medida da vedação do lado poente e aqui foi definido um novo espaço destinado à horta;

d) No farol, são propostas demolições e construção nova que permitem a criação de duas habitações (uma para o faroleiro e outra para uso turístico).
As habitações dispõem de entradas autónomas, uma usando a antiga entrada que dá acesso à torre e a um espaço de trabalho; outra usando antigo quarto.
É proposta uma alteração de usos e reformulação dos espaços existentes, atribuindo-lhes novas funções, mas também são criados novos espaços (fig. 4.14).

e) A partir do átrio de entrada mais a sul, é possível aceder ao escritório, à torre do farol, bem como à habitação do faroleiro, que é composta por uma sala, um quarto, instalação sanitária e cozinha. A escolha deste espaço ser dedicado à habitação do faroleiro deveu-se à proximidade com a torre do farol.



4.13 | Planta - identificação das ações propostas.



Existente Proposta - piso 0 Proposta - piso -1

4.14 | Esquema dos usos do existente e da proposta - Farol da Ponta do Altar.

f) O acesso à habitação para turismo é feito pelo átrio mais a norte, que serve de espaço de ligação entre os dois quartos, a instalação sanitária e o núcleo de escadas. Este último dá acesso à cota inferior, onde se encontram a sala, cozinha, dispensa e instalação sanitária. O balcão da cozinha tem uma janela longitudinal para oferecer a vista a poente, diferenciando a vista a norte, através do grande vão proposto.

g) O novo volume (com a sua cobertura à cota da plataforma onde assenta o farol), consiste num espaço único semienterrado, com uma janela, virada a nascente, e outra a toda a altura e comprimento da fachada virada a Norte. Acede-se a este espaço por uma escada semi-encerrada num volume novo com uma janela virada para nascente. Assim, quem entra no piso superior, avista o mar no momento que está a descer, perde a vista e redescobre o mar, no piso inferior.

4.3.1 | EXPRESSÃO E ACABAMENTOS EXTERIORES:

Os acabamentos e expressão dos edifícios partem das cores e texturas extraídas da envolvente. Assim:

- Dada a grande escala da torre em betão armado, esta é pintada de azul. Teriam de ser feitos testes da

cor (ainda que existissem partes em sombra) com o propósito de atenuar a presença da torre, uma vez que tem como plano de fundo o céu e o mar (fig. 4.15).

4.15 | Perspetiva - Farol da Ponta do Altar.

- O edifício de apoio à torre é pintado numa cor similar à cor da vegetação envolvente, camuflando e fundindo esse edifício com a vegetação (fig. 4.15).

- Os acabamentos aplicados aos volumes acrescentados à principal construção existente procurariam não modificar a leitura do edifício enquanto conjunto. Por isso, a construção nova à cota do farol tem um acabamento a branco, como o farol. O volume proposto no piso inferior seria construído em betão aparente pigmentado, à cor da pedra da cantaria e soco do farol, um tom creme.

- No edifício original do farol, é proposta a substituição da caixilharia de alumínio por caixilharia de PVC à cor castanha e das portas de alumínio por portas de madeiras. Estas substituições consistem numa reinterpretação do que existia originalmente.

- Na parte nova, é proposta a aplicação de caixilharia em PVC creme, semelhante à cor do betão aparente, e as guardas propostas são varões em aço, pintado a cinzento de forma a não ter uma presença mínima.

4.3.2 | AMBIENTES

Todos os tetos dos espaços existentes do edifício do farol, à exceção dos átrios de entrada e núcleo de escadas, foram rebaixados 30cm com intenção de tornar os espaços mais confortáveis, uma vez que são divisões pequenas.

Os pavimentos dos espaços de permanência (sala e quartos) seriam em soalho de madeira de carvalho e os tetos em contraplacado formando “saia-camisa” (de forma a replicar o que se supõe como original), pintados de creme com o objetivo de comprimir os

espaços. A cor branca é aplicada nas paredes tornando os espaços mais longos, oferecendo luminosidade. Os pavimentos e lambrim das instalações sanitárias são em pedra lioz. Os tetos em gesso cartonado, pintados a creme. A mesma cor é aplicada nas paredes.

Os átrios de entrada são distintos:

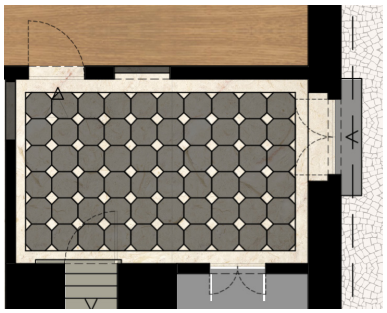
No átrio que dá acesso à torre do farol, ao escritório de apoio e à casa do faroleiro, o teto é pintado de duas cores replicando a ideia de "tapete" que é desenhado no pavimento.

As paredes deste espaço são estucadas e pintadas a branco. As cores escolhidas para as paredes vão ao encontro do equilíbrio entre as mesmas e a cor do pavimento, uma vez que o chão é escuro. E assim torna-se possível que este espaço se torne recetivo à luz.

O lambrim em pedra calcária, semelhante à pedra existente no aro da porta que dá acesso à torre do farol. A altura do lambrim é definida pela cota do arranque do arco de acesso à torre. Este lambrim percorre todas as paredes, incorporando a porta de acesso ao escritório.

4.16 | Pavimento existente (não original) no átrio de entrada, 2021.

A porta que dá acesso à torre existente é de madeira, seria recuperada e terá a cor natural do material, destacando a sua presença no átrio. As restantes portas são cinzentas, enfatizando a ideia de que o lambrim é uma peça única e destacando a porta da torre.



4.17 | Desenho da proposta de pavimento no átrio de entrada.

Por fim, o pavimento aplicado será em mosaico hidráulico preto e pedra lioz. O desenho deste pavimento foi criado a partir dos pavimentos existentes nos átrios dos outros dois faróis, procurando replicar o que poderá ter sido o padrão original deste espaço (perdido nas sucessivas obras). Deste modo, são utilizadas as cores e formas dos outros dois átrios (Ponta da Piedade e Alfanzina) existentes dando um sentido de unidade entre os três faróis, diferenciando-se pelo padrão (fig. 4.17).

No átrio que dá acesso à casa para turismo, o pavimento é maioritariamente em madeira de carvalho, tal como as divisões adjacentes com exceção da instalação sanitária, de forma a tornar a transição entre os espaços mais confortável. No pavimento deste átrio é desenhado destaca-se um ”tapete” de lioz à entrada.

O teto e as paredes são pintados de creme, comprimindo o espaço juntamente com o pavimento.

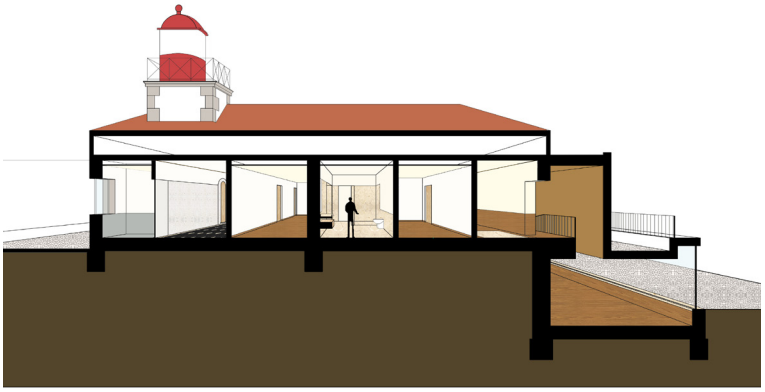
Em relação ao escritório, o teto é em gesso cartonado pintado de amarelo-claro tornando-o mais acolhedor. As paredes são pintadas de branco que contribuem para uma boa iluminação do espaço.

O rodapé, contraplacado pintado de cinzento, procura tocar no limite mais próximo do vão exterior, demarcando assim a sua altura. A cor do rodapé e do pavimento em autonivelante, são a mesma, suscitando a ideia de que o pavimento sobe pela parede até ao vão.

No que diz respeito às cozinhas:

Na cozinha do piso superior, o teto é pintado de branco e a do piso inferior é pintado de amarelo-claro. Os pavimentos, rodapés e tampos das bancadas são em pedra lioz e as paredes pintadas de branco com um toque de amarelo, cor que vai de encontro à da pedra lioz.

Os tetos e paredes do núcleo de escadas de acesso à sala à cota inferior são pintadas de castanho e o pavimento é em madeira de carvalho, o que torna este espaço confortável, mas escuro, dando destaque ao único vão que existe e que proporciona uma vista para o mar a quem desce as escadas.



4.18 | Ambiente - Farol da Ponta do Altar.

4.4 | PROPOSTA DE INTERVENÇÃO NO FAROL DE ALFANZINA

A proposta incide principalmente sobre o momento de chegada, mas também sobre a reorganização dos espaços do farol. Assim (fig. 4.19):

a) O estacionamento, que se encontra à entrada do recinto, seria reformulado, de forma a garantir o uso deste espaço de forma correta e ordenada;

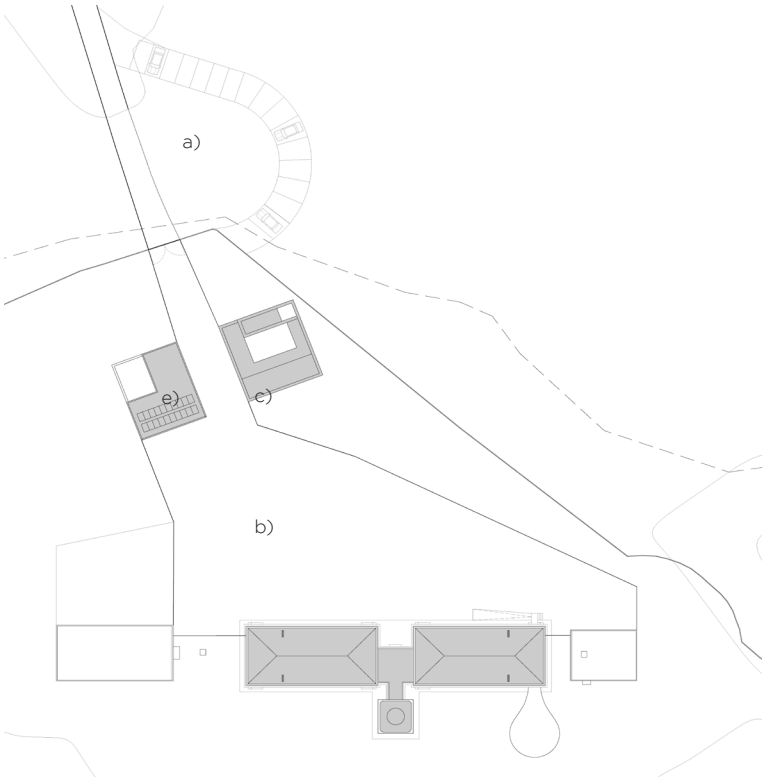
b) No interior do recinto do farol, seria definida a área por onde os veículos podem circular, e utilizadas de guardas para definir a zona onde os visitantes podem andar, uma vez que é importante garantir a segurança de todos devido à proximidade ao mar.

c) A casa de férias seria intervencionada, sendo transformada numa oficina e casa de gerador (libertando o farol desses usos). Combina-se construção nova e reabilitação do existente para formar um único volume "cego", com os vários usos organizados em torno de um pátio que permite acesso, ventilação e iluminação a todos estes espaços técnicos.

d) Os anexos existentes (destinadas aos usos de garagem, tratamento de roupa e galinheiros) seriam demolidos.

e) Surge uma nova construção, do lado poente da casa do gerador, alinhada com esta. Esta nova construção inclui garagem e zona de tratamento de roupa, incluindo um pátio para estender a roupa (fora de olhares) – à semelhança do espaço criado na Ponta da Piedade. Para quem chega da estrada e entra no recinto em direção ao farol, estas duas construções escondem a vista para o mar e parte do edifício do farol, criando um sentido de "estreitamente e descoberta", conforme descrito por Gordon Cullen.

Sobre a cobertura plana da garagem proposta, seriam colocados painéis solares para assegurar a autossuficiência do farol em conjunto com a horta (reposicionada) e cisternas.



4.19 | Planta - identificação das ações propostas.

f) O edifício do farol é dividido em três usos distintos: habitação para uso do faroleiro e para turismo; uso museológico apresentando a "vida de faroleiro"; uso científico pela criação de um centro interpretativo do recife Pedra do Valado.

O farol dispõe de um átrio principal, a partir do qual se faz a entrada no edifício e divide as áreas privadas (habitações) da pública (museu, centro interpretativo e acesso à torre do farol).

De forma a garantir que todos os visitantes possam aceder à área de acesso público, seria colocada uma estrutura sobre os degraus existentes da porta de entrada do museu, com uma rampa e degraus, de forma a servir os visitantes com mobilidade condicionada.

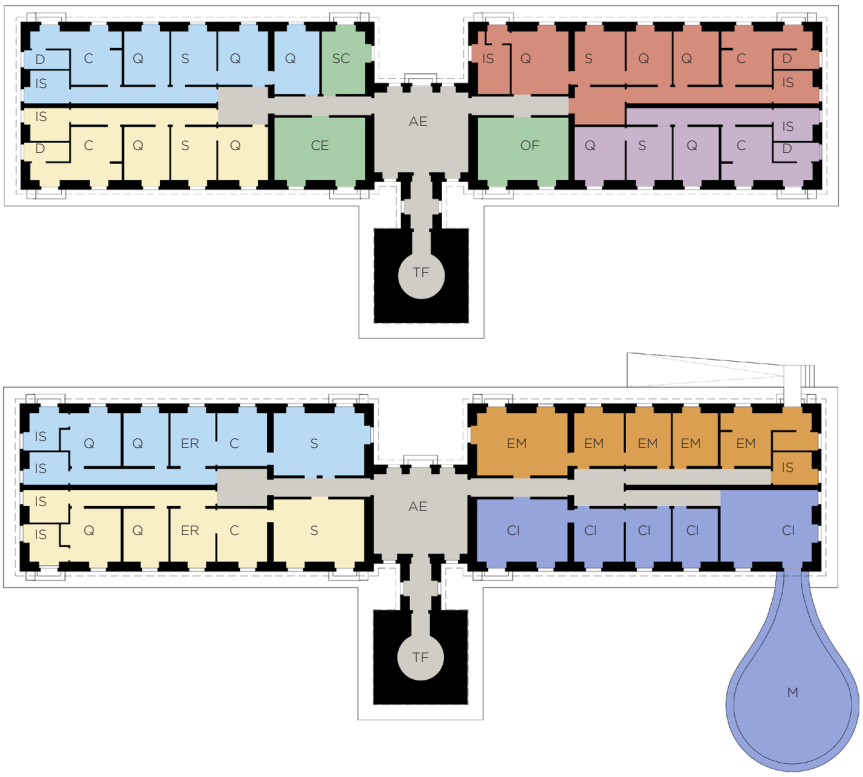
Habitações: são mantidas as duas habitações do lado poente do farol, propondo uma alteração de usos e reformulação de alguns espaços, atribuindo-lhes novas funções (fig. 4.20).

Museu: propõe-se criar uma "casa museu do faroleiro" a partir da habitação virada a norte, do lado este do edifício, facilitando a acessibilidade (através da rampa proposta). Esta habitação é a mais semelhante à configuração original, dai a escolha deste espaço. O conceito deste museu destina-se a complementar o existente no Farol Museu de Stª. Marta.

Os espaços que definem o museu ilustrarão a vida dos faroleiros ao longo dos tempos. A instalação sanitária existente é adaptada ao uso por parte de pessoas com mobilidade condicionada, servindo assim todos os visitantes.

USOS:
- Habitação para faroleiro (1)
- Habitação para faroleiro (2)
- Habitação para faroleiro (3)
- Habitação - alojamento temporário
- Serviços
- Circulações comuns
- Museu "Casa do Faroleiro"
- Centro de interpretação "Zona protegida Recife Pedra do Valado"

ESPAÇOS:
A - Arrumos
C - Cozinha
D - Dispensa
IS - Instalação Sanitária
Q - Quarto
S - Sala
EM - Espaços museológicos
ER - Espaço de Refeições
CI - Centro de interpretação
M - Miradouro
SC - Sala de convívio
CE - Central elétrica
OF - Oficina
AE - Átrio de Entada
TF - Torre do farol



4.20 | Esquema dos usos do existente e da proposta - Farol de Alfanzina.

Centro interpretativo: propõe-se reformular os espaços da habitação existente virada a sul, do lado este do edifício, para serem adaptados para salas de exposição. A escolha deste espaço deveu-se ao facto de ser o mais a estar virado para a zona do Recife Pedra do Valado. É proposta uma plataforma em forma de lâmpada, parte da porta mais a nascente, e que se encontra à mesma cota do interior, que permite ao visitante ver a vista para nascente e sul (na direção do recife existente).

4.4.1 | EXPRESSÃO E ACABAMENTOS EXTERIORES:

Os novos edifícios da casa do gerador e à garagem são pintados a ocre (fig. 4.21).

A plataforma tem a forma de lâmpada, acabada à cor ocre, semelhante à da areia.

A expressão original do farol foi mantida. As únicas intervenções propostas são recuperação das portas de madeira existentes e a substituição das caixilharias de alumínio existentes por caixilharia de PVC, por questões de conforto. O desenho destas consiste numa reinterpretação do material original, a madeira.

4.21 | Fotomontagem - Perspetiva Farol de Alfanzina.

4.4.2 | AMBIENTES

A entrada no edifício do farol é feita através do átrio central. À direita encontram-se as habitações, em frente o corredor de acesso à torre e à esquerda, o museu "casa do faroleiro" e o centro interpretativo.

Para aceder às habitações é necessário percorrer um corredor que faz a ligação ao hall de entrada para as mesmas, organizadas simetricamente. Ao longo do corredor organizam-se a instalação sanitária, dois quartos (sendo que um deles possui uma instalação sanitária própria), e o espaço de refeições. Este está interligado com a cozinha que, por consequência, tem acesso à sala.
Relativamente ao acesso aos espaços públicos (museu e centro interpretativo), este é feito por um corredor que inicia a visita pelo centro interpretativo a partir das salas de exposição. A última sala oferece acesso ao miradouro com vista para nascente e sul. A segunda parte da visita é feita pelas diferentes salas que compõem o museu.

Os ambientes que dizem respeito à habitação são semelhantes aos que foram descritos no Farol da Ponta do Altar.

4.22 | Fotografia do interior do átrio do Farol, 2021.

O pavimento que se encontram no átrio de entrada e na zona de torre é um "xadrez" de peças de pedra lioz e pequenas peças de mosaico hidráulico preto, e uma bordadura em pedra lioz. Os tetos e paredes são pintados a branco, com rodapé de 52,5 centímetros de pedra lioz e, somando, um lambrim em azulejo branco de 1,2 metros (fig. 4.22).

Os corredores de acesso às habitações, museu e centro interpretativo, o pavimento é um "xadrez" em mosaico hidráulico preto e branco. Os tetos e paredes são pintados a branco, com rodapés em mosaico hidráulico preto complementados por um lambrim em azulejo branco até 1,725 metros de altura.

Os acabamentos do museu "casa do faroleiro" foram alterados para pavimentos em madeira nos espaços onde seriam os quartos e a sala, de forma a remeter ao original, e as paredes e tetos foram pintadas de branco. Os pavimentos da cozinha, corredor e instalação sanitária são em mosaico hidráulico preto e branco em "xadrez".

Esta instalação sanitária consiste na reabilitação da instalação sanitária existente. O pavimento será a manter, como mencionado anteriormente. O teto e as paredes são pintados de branco e contém um lambrim em azulejo branco. Todos os materiais foram escolhidos de forma a remeter ao existente.

O ambiente relativo ao centro interpretativo é semelhante ao ambiente do centro interpretativo do Farol da Ponta da Piedade, à exceção da instalação sanitária.

4.5 | O TRILHO

Como referido no subcapítulo "O Percurso", o caminho que liga os faróis de Alfanzina ao da Ponta do Altar é marcado por diferentes momentos incluindo um troço por tratar, apenas definido pela passagem de caminhantes.

Assim no contexto deste trabalho, entendeu-se importante definir uma proposta de qualificação do mesmo.

Deste modo, com o intuito de aumentar o conforto da experiência dos residentes e turistas, são propostos diferentes momentos:

- Sinalização do percurso (através de elementos metálicos horizontais, colocados junto ao solo, à semelhança dos propostos no Farol da Ponta da Piedade), com o intuito de marcar o percurso a ser percorrido;

4.23 | Exemplo - espaços de descanso/ miradouro.

- Dois espaços de descanso/miradouro (em madeira tratada), espaçados 500m entre si, convidando os caminhantes a desfrutar de uma vista privilegiada sobre o mar (fig. 4.23);

- Dois pontos de água, um deles junto ao estacionamento da Praia de Vale de Centeanes e o outro junto ao estacionamento do Algar Seco.
Ambos encontram-se perto de estabelecimentos comerciais (cafés), de modo a complementar o serviços destes e beneficiar da rede de água potável aí disponível.

As estruturas procuram ser discretas, uma vez que se fundem com a paisagem, de forma a valorizá-la, através das escolhas de materialidades aplicadas aos objetos. Os espaços de descanso/miradouro são de madeira tratada e os pontos de água são envolvidos por ripas de madeira tratada. Os perfis metálicos são acabados num ocre à cor da terra.

Deste modo, os acabamentos dos objetos propostos relacionam-se e completam-se aos existentes, tanto ao nível funcional e estético, tentando criar um sentido de unidade entre vários troços do percurso entre Alfanzina e Ponta do Altar.

4.24 | Percurso.

5 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente PFM surgiu da vontade de realizar projetos sobre e em faróis, uma vez que são estruturas que se encontram cada vez mais expectantes.

Este trabalho procurou conciliar o uso enquanto farol com a introdução de programas complementares e compatíveis de forma a garantir a sobrevivência e valorização destas estruturas.

Inicialmente, imaginava-se que a proposta passasse por uma intervenção mais profunda do que aquela que foi apresentada, sobretudo a nível do desenvolvimento de um caminho que ligasse os três faróis entre si. No entanto, com a ponderação sobre as ideias e análise das possíveis intenções de intervenção, conjugado com o desenvolvimento do trabalho, percebeu-se que o trabalho deveria ser mais focado sobre os faróis do que no caminho (em grande escala).

A proposta apresentada procurou então desenvolver soluções de transformação, reabilitação e construção nova para (re)organizar usos, percursos, experiências e a presença dos faróis na paisagem. Para tal, foi necessário responder a um conjunto de objetivos, nomeadamente:

Dar a conhecer a história e evolução dos faróis em geral, e dos três faróis escolhidos em particular, abordadas nos capítulos 2 “O Farol” e 3 o “Local”, respetivamente.

Definir programas complementares com usos compatíveis e economicamente vantajosos com base numa análise crítica das situações existentes nos três faróis escolhidos, identificando problemas e potencialidades.

Conforme se constata nas peças desenhadas e no texto apresentados, foram formuladas propostas distintas de reabilitação para cada um dos faróis considerando a componente histórica de cada estrutura de modo a enfatizar o seu valor patrimonial e a sua presença na paisagem.

Para o desenvolvimento desta proposta foi bastante importante cruzar a leitura do "IALA Lighthouse Conservation Manual" e a análise dos projetos "Farol Museu de Santa Marta" e "Centro de Arte do Farol do Cabo Mayor", com o conhecimento da autora sobre o dia-a-dia deste tipo de edifícios.

A intervenção proposta nos faróis baseou-se na conciliação do uso enquanto farol com a introdução de programas como turismo e museologia, garantindo sobrevivência e valorização destas estruturas e a afluência de pessoas em diferentes alturas para diferentes atividades. Nas propostas elaboradas, procurou-se ainda acentuar a sustentabilidade/ auto-suficiência dos faróis, através da colocação de painéis solares, criação de novas áreas de hortas e conservação das cisternas existentes.

O objetivo de propor novas construções compatíveis com as estruturas existentes, de modo que se enquadrassem nas várias envolventes, mantendo a identidade e história de cada farol considera-se alcançado, maioritariamente, através:

No farol da Ponta da Piedade, pela proposta de reorganização do espaço de chegada e das construções aí existentes, bem como algumas intervenções menores no recinto do farol e pela inclusão de novos usos no farol. Bem como pelo aproveitamento da maior área de construção para acolher usos museológicos e científicos.

No farol de Alfanzina, pela reformulação de construções existentes e por uma construção nova proposta, que, em conjunto, "libertam" e encenam a chegada ao farol.

No farol da Ponta do Altar, pela adaptação da presença da torre de vigia e dos edificio adjacente na paisagem, tal como pela reformulação dos espaços interiores do farol e construção de um novo anexo "camuflado" pela topografia do local.

Nestas propostas de reabilitação e construção nova, tanto em exteriores, como interiores, foi

muito importante a utilização de materiais e cores significantes para construir relações entre espaços, edíficios e locais.

Nas intervenções nos espaços interiores dos faróis considerou-se a história dessas estruturas, e por isso propôs-se a recuperação de soluções e materiais "antigos" (cantarias, pedras, soalhos, tetos de saia e camisa), conjugados com soluções de conforto (novos caixilhos e isolamento).

Por fim, embora insuficientemente trabalhado por questões de gestão de tempo, o objetivo da criação de uma estratégia da qualificação da parte do percurso "sem nome" entre os faróes de Alfanzina e da Ponta do Altar alcançado através da proposta de criação da presença de objetos de descanso/miradouro e pontos de água, mas também na sinalização do mesmo.

Este trabalho passou por diversos momentos de estudo e reflexão com o intuito de entender como intervir, valorizar e materializar as intenções.

É importante salientar algumas aprendizagens fundamentais, tais como a descrição de projeto através da escrita, a consulta a arquivos, a vetorização e atualização de bases históricas com o cruzamento de fotografias antigas e atuais; realização de levantamento cromático in-situ; e sobretudo trabalhar sobre o tema da reabilitação, que foi pouco desenvolvido durante a formação em arquitetura.

Considera-se que o principal propósito deste trabalho tenha sido globalmente alcançado: pensar a conservação e reabilitação destes três faróis, unindo paisagem e património de forma séria, sensata e sensível.

Este documento é composto por 13650 palavras.

6 | REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

VILHENA, João Francisco; LOURO, Maria Regina – Faróis de Portugal: Gravida, 1995.

AGUILAR, J. Teixeira de; NASCIMENTO José Carlos; SANTANDREU, Roberto. Onde a Terra Acaba: história dos Faróis Portugueses. Lisboa: Pandora, Edições, Imagem e Comunicação, Lda., 1998.

AGUILAR, J. Teixeira de. Faróis: A terra ao mar se anuncia. Lisboa: Clube do Coleccionador dos Correios, 2008.

BOIÇA, Joaquim Manuel Ferreira; BARROS, Maria de Fátima Rombouts de. Os Faróis de Portugal na Revista da Armada. Fundação Marquês de Pombal, 1ªEdição, 2004.

BOIÇA, Joaquim Manuel Ferreira – Farol Museu de Santa Marta. Cascais: Câmara Municipal, 2008.

COSTA, F. Pereira da. Enciclopédia da Construção Civil: Tectos Diversos 12. Lisboa: Distribuição da Portugália Editora, s.d.

Costa de Oiro, Lagos, nº42, p.6 e 7, junho, 1938. Consultado em: http://hemeroteca.ualg.pt/resources/pdf/453982_1938-06_0000_capa-capa_t24-C-R0150.pdf

Direção de Faróis da Marinha Portuguesa. Faróis de Portugal. s/l: Ciência Viva, Agência Nacional para a Cultura Científica e Tecnológica. 2003.

FARÓIS, Direção de. Lista de Faróis: Boias Luminosas, Radiofaróis, Sinais de Nevoeiro e Sinais Horários e de mau tempo, estações, radiotelegráficas e de socorros a náufragos. Caxias: Direção de Faróis, 1955.

FARÓIS DE PORTUGAL, Direção de Faróis da Marinha Portuguesa [Lisboa]: Ciência Viva. Agência para a Cultura Científica e tecnológica, 2003.

FARÓIS, Direção de: Manual do Faroleiro – Sinalização Marítima - Antecendentes Históricos e Evolução, s.d.

FERNANDES, José Manuel; JANEIRO, Ana. Arquitetura no Algarve: dos primórdios à atualidade, uma leitura de síntese. Faro: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve, 2005.

SILVA, Armindo Nogueira da – Memorial do faroleiro. Almada: Associação de Professores do Concelho de Almada, 2020.

Revista Armada, Lisboa, nº 526, p.17 e 20, fevereiro, 2018.

Revista Armada, Lisboa, nº 386, p. 44, maio, 2005.

Revista Armada, Lisboa, nº 388, p. 44, julho, 2005.

Cabo Mayor Lighthouse – Faro de Cabo Mayor. Wiki, 2020. Disponível em: <https://second.wiki/wiki/faro_de_cabo_mayor>. Consultado em 24 de junho de 2022.

Cabo Mayor Lighthouse Art Center – Centro de Arte Faro de Cabo Mayor. Wiki, 2020. Disponível em: <https://second.wiki/wiki/centro_de_arte_faro_de_cabo_mayor>. Consultado em 24 de junho de 2022.

CELADA, Marta. Farol da Ponta da Piedade. Monumentos, 1998. Disponível em: <http://www.monumentos.gov.pt/site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=1300>. Consultado em 14 de dezembro de 2020.

DINIZ, Sofia. Farol da Ponta do Altar. Monumentos, 2007. Disponível em: <http://www.monumentos.gov.pt/site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=25747>. Consultado em 14 de dezembro de 2020.

Faróis de Portugal, luzes que acendem a costa e o mar. Fugas Público, 2011. Disponível em: <http://fugas.publico.pt/Viagens/276918_farois-de-portugal-luzes-que-acendem-a-costa-e-o-mar?pagina=2>. Consultado em 21 de novembro de 2020.

Farol de Alfanzina. Autoridade Marítima Nacional, [s.d.]. Disponível em: <https://www.amn.pt/DF/Paginas/FaroldeAlfanzina.aspx>. Consultado em 20 de fevereiro de 2021.

Farol da Ponta da Piedade. Autoridade Marítima Nacional, [s.d.]. Disponível em: <https://www.amn.pt/DF/Paginas/FaroldaPontadaPiedade.aspx>. Consultado em 20 de fevereiro de 2021.

Farol da Ponta do Altar. Autoridade Marítima Nacional, [s.d.]. Disponível em: <https://www.amn.pt/DF/Paginas/FaroldaPontadoAltar.aspx>. Consultado em 20 de fevereiro de 2021.

Farol Museu de Santa Marta. Besisluxe, 2009. Disponível em: <https://besisluxe.com/farol-museu-de-santa-marta-um-marco-da-vila-de-cascais-com-cultura-e-lazer-em-um-farol-ativo-e-operante/>. Consultado em 2 de junho de 2021.

GIEBELS, Daniel. Farol de Alfanzina. Monumentos, 2005. Disponível em: <http://www.monumentos.gov.pt/site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=24990>. Consultado em 14 de dezembro de 2020.

História e Heráldica. Autoridade Marítima Nacional, [s.d.]. Disponível em: <https://www.amn.pt/DF/Paginas/Historia.aspx>. Consultado em 20 de fevereiro de 2021.

IALA. Autoridade Marítima Nacional, [s.d.]. Disponível em: <https://www.amn.pt/DF/Paginas/IALA.aspx>. Consultado em 20 de fevereiro de 2021.

LEITE, José. Faróis Portugueses. Restos de Coleção, 2011. Disponível em: <https://restosdecoleccao.blogspot.com/2011/08/farois-portugueses-1.html>. Consultado em 18 de novembro de 2020.

MARQUES, Milene. Passadiços do Paiva só deverão reabrir em finais de outubro. Jornal de Notícias, 2015. Disponível em: <https://www.jn.pt/local/noticias/aveiro/arouca/interior/passadiços-do-paiva-so-deverao-reabrir-em-mais-de-outubro-4768006.html?id=4768006>. Consultado em 27 de junho de 2021.

MATEUS, Aires. Museu Farol de Santa Marta. Archdaily, 2007. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/794821/museu-farol-santa-marta-aires-mateus>. Consultado em 14 de dezembro de 2020.

Missão e Competências. Autoridade Marítima Nacional, [s.d.]. Disponível em: <https://www.amn.pt/DF/Paginas/Missao.aspx>. Consultado em 20 de fevereiro de 2021.

NOÉ, Paula. Farol e Museu de Santa Marta. Monumentos, 2010. Disponível em: <http://www.monumentos.gov.pt/site/app_pagesuser/SIPA.aspx?id=6053>. Consultado em 14 de dezembro de 2020.

Nominate a lighthouse. IALA, [s.d.]. Disponível em: <https://heritage.iala-aism.org/nominate-a-lighthouse/>. Consultado em 8 de abril de 2022.

OLEQUES, Liliana Carvalho. Sete Maravilhas do Mundo Antigo. Info Escola, [s.d.]. Disponível em: <https://www.infoescola.com/arquitetura/sete-maravilhas-do-mundo-antigo/>. Consultado em 19 de maio de 2021.

OLIVEIRA, André. Egito vai reconstruir o Farol de Alexandria, uma das sete maravilhas do mundo antigo. Revista Galileu, 2015. Disponível em: <https://revistagalileu.globo.com/Ciencia/Arqueologia/noticia/2015/05/egito-vai-reconstruir-o-farol-de-alexandria-uma-das-sete-maravilhas-do-mundo-antigo.html>. Consultado em 18 de novembro de 2020.

Os Passadiços do Paiva. Passadiços do Paiva, [s.d.]. Disponível em: <http://passadicosdopaiva.pt>. Consultado em 27 de junho de 2021.

SANZ, Eduardo. Los faros y el mar. Puerto Santander. Disponível em: <https://www.puertosantander.es/farocabomayor/esp/4_1.html>. Consultado em 24 de junho de 2022.

SOUSA, Rainer. O farol de Alexandria. PreParaEnem, [s.d.]. Disponível em: <https://www.preparaenem.com/historia/o-farol-de-alexandria.htm>. Consultado em 23 de maio de 2021.

Vigilância naval por radar em Ferragudo. CMjornal, 2007. Disponível em: <https://www.cmjornal.pt/portugal/detalhe/vigilancia-naval-por-radar-em-ferragudo>. Consultado em 19 de abril de 2022.

ANEXOS

Anexo I - Experiência de viver em faróis.

Anexo II - Pesquisa histórica.

Anexo III - Existente - Levantamentos Dimensionais.

Anexo IV - Existente - Levantamento fotográfico e cromático dos faróis.

Anexo V - Existente - Levantamento fotográfico - trilho.

Anexo VI - Proposta - Farol da Ponta da Piedade

Anexo VII - Proposta - Farol da Ponta do Altar

Anexo VIII - Proposta - Farol de Alfanzina

Anexo IX - Artigo "Recife Pedra do Valado, um tesouro submarino no Algarve."

Anexo X - Processo de Trabalho

Anexo XI - Maquetes

Anexo XII - Peças desenhadas - Painéis Finais

X/X

ANEXO I

Anexo I - Experiência de viver em faróis.

EXPERIÊNCIA DE VIVER EM FARÓIS

Farol de São Vicente (2000).

Farol de São Vicente (2003).

Por regra, os faroleiros são transferidos de serviço de quatro em quatro anos, e não se sabe bem o "porquê". Existem algumas exceções para as transferências não serem feitas no período acima mencionado, que são por exemplo, por conveniência de serviço ou pelo período escolar dos filhos dos faroleiros. E por isso, devido à profissão do meu pai – faroleiro – no ano de 1998 nasci em Lisboa, enquanto ele se encontrava ao serviço na Direção de Faróis, em Paço de Arcos.

No verão de 1999, o meu pai foi transferido para o Farol de São Vicente, em Sagres, onde vivemos até ao verão de 2003. Apesar de ser muito nova, as recordações que tenho mais presentes na minha memória são a presença assídua do vento durante todos os dias do ano; das ondas que atingiam a altura das rochas nos dias de temporal; do som do sinal sonoro nos dias de nevoeiro; de subir ao farol com o meu pai e ver tudo o que nos rodeava; dos colegas de profissão do meu pai e das suas esposas, que viviam também no farol; de ir ter com a minha mãe, enquanto ela trabalhava no recinto do farol juntamente com as esposas dos outros faroleiros, onde vendiam artigos em crochet, feitos por elas, aos turistas; do peixe fresco que era pescado pelo meu pai; e por fim, de poder brincar com a minha irmã no recinto do farol sem preocupação dos meus pais.

Farol da Ponta da Piedade (2005).

No verão de 2003, o meu pai volta a ser transferido, e desta vez para o Farol da Ponta da Piedade, em Lagos, onde vivemos até ao verão de 2007. Neste farol só vivia a nossa família, e também por isso, é que me recordo da convivência dos meus pais com os senhores que trabalhavam nas barraquinhas de souvenirs e no café; recordo-me também de visitar as grutas da Ponta da Piedade pela primeira vez; de brincar no recinto do farol e dos meus pais estarem descansados com a minha segurança; lembro-me de todos os anos de ver as pessoas que participavam na procissão das velas a chegarem à última estação da via-sacra (que se encontra mesmo em frente ao farol); e lembro-me da horta e dos animais que o meu pai cuidava.

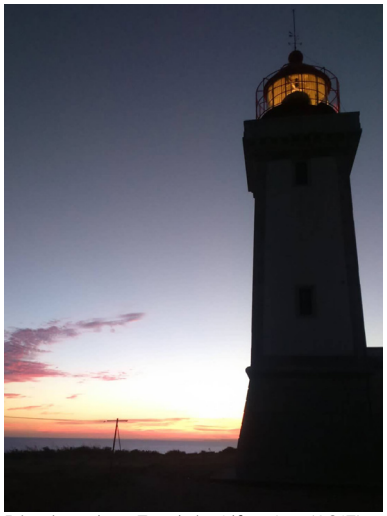
Farol do Cabo de Sines (2007).

No verão de 2007 mudamo-nos para Sines onde ficamos até ao verão de 2011. O Farol de Sines era bastante isolado da cidade e só lá viviam mais duas famílias. Deste farol, o que mais me recordo são a horta que o meu pai tratava, os animais que ele e os colegas cuidavam. Lembro-me também de terem arranjado o forno a lenha e de o usarem para cozer pão todas as semanas. Mas o cheiro mais presente que tenho na memória deste local é de gás vindo dos terminais marítimos.

Estes três faróis eram bastante isolados das zonas da vila e cidades a que pertenciam, e por isso o trajeto para qualquer outro sítio, - por exemplo, para a escola, supermercado, ou centro de saúde – tinha de ser feito em transporte próprio, uma vez que não existiam transportes públicos que passassem perto dos faróis.

Farol de Vila Real de Santo António (2013).

No verão de 2011, a minha família mudou-se para o Farol de Vila Real de Santo António, onde ficámos até ao verão de 2016. De todos os faróis onde tinha vivido até à data, este foi o que ficava mais próximo de uma cidade. E por isso, durante cinco anos pude ir a pé para escola (o que nunca tinha sido possível), para a praia ou para qualquer lugar na zona. Recordo-me que estando no farol, só era possível ver o mar se subisse a torre, porque a distância à praia era cerca de 1,6 km (medida em linha reta) e à volta do edifício encontra-se a mata de Vila Real de Santo António. Este farol foi o primeiro farol que conheci que tinha elevador e onde eram organizadas visitas para o público.


Pôr-do-sol no Farol de Alfanzina (2017).

No verão de 2016 o meu pai foi transferido para o Farol de Alfanzina mas nesse mesmo ano eu vim viver para Lisboa e assim, o tempo que lá passo é só nas férias e nos períodos de fins de semana. O que destaco deste farol é a vista inacreditável que nos proporciona para o mar, o local oferece-nos os momentos do nascer e do pôr-do-sol mais bonitos. O barulho do mar a bater nas rochas nas noites de temporal, e do vento forte em dias de sueste ou nortadas. Tenho bastante presente na memória algumas noites de verão que fazia companhia ao meu pai enquanto ele pescava

e ainda da nossa casa ser bastante fresca no verão, mas fria no inverno, por estar virada a norte.

Farol de Santa Maria (2004).

Um outro farol que fez parte do meu crescimento, apesar de nunca lá ter vivido, foi o Farol de Santa Maria, na Ilha do Farol em Faro. Apesar dos meus pais terem vivido neste farol muito antes de eu ter nascido, foi um farol que marcou bastante as suas vidas, e por isso, quase todos, se não todos os verões, íamos passar férias "à ilha". A ilha tem uma característica muito positiva – opinião pessoal – que é de não haver carros, e por isso, podermos andar sempre a pé; a água é límpida e morna, o que também é bastante agradável. Lembro-me dos passeios com a minha mãe e irmã pelo molhe, onde encontrávamos o meu pai à pesca, e do marisco e peixe frescos que comíamos todos os dias.

Todos estes faróis tem uma coisa em comum, o céu estrelado que cai sobre eles, e que é visível nas noites calmas sem tempestades.

Algo que me recordo com muito carinho é de receber amigos em minha casa, ou de contar a alguém que vivia num farol e ficarem surpreendidos e curiosos de como seria viver num farol, algo que ainda acontece nos dias de hoje. Apesar de para mim ser "normal" viver num farol com uma vista incrível para o mar, sempre me senti muito agradecida e até mesmo privilegiada por viver em cada um dos sítios onde já vivi.

ANEXO II

Pesquisa histórica

FAROL DA PONTA DA PIEDADE

PLANTA GERAL DAS EDIFICAÇÕES

ESCALA 1:500

OCEANO

OCEANO

Estrada para Lagos

N

LEGENDA

1 – Limite da área do farol.
2 – Vedação em rede de arame.
3 – Muros em alvenaria.
4 e 5 – Cisternas para água.
6 e 7 – Residências dos funcionários.
8 – Vestíbulo.
9 – Torre do farol.
10 – Depósito de combustíveis e materiais.
11 – Palmeiras.
12 – Arrecadação.
13 e 14 – Lavadouros.
15 – Capoeiras.

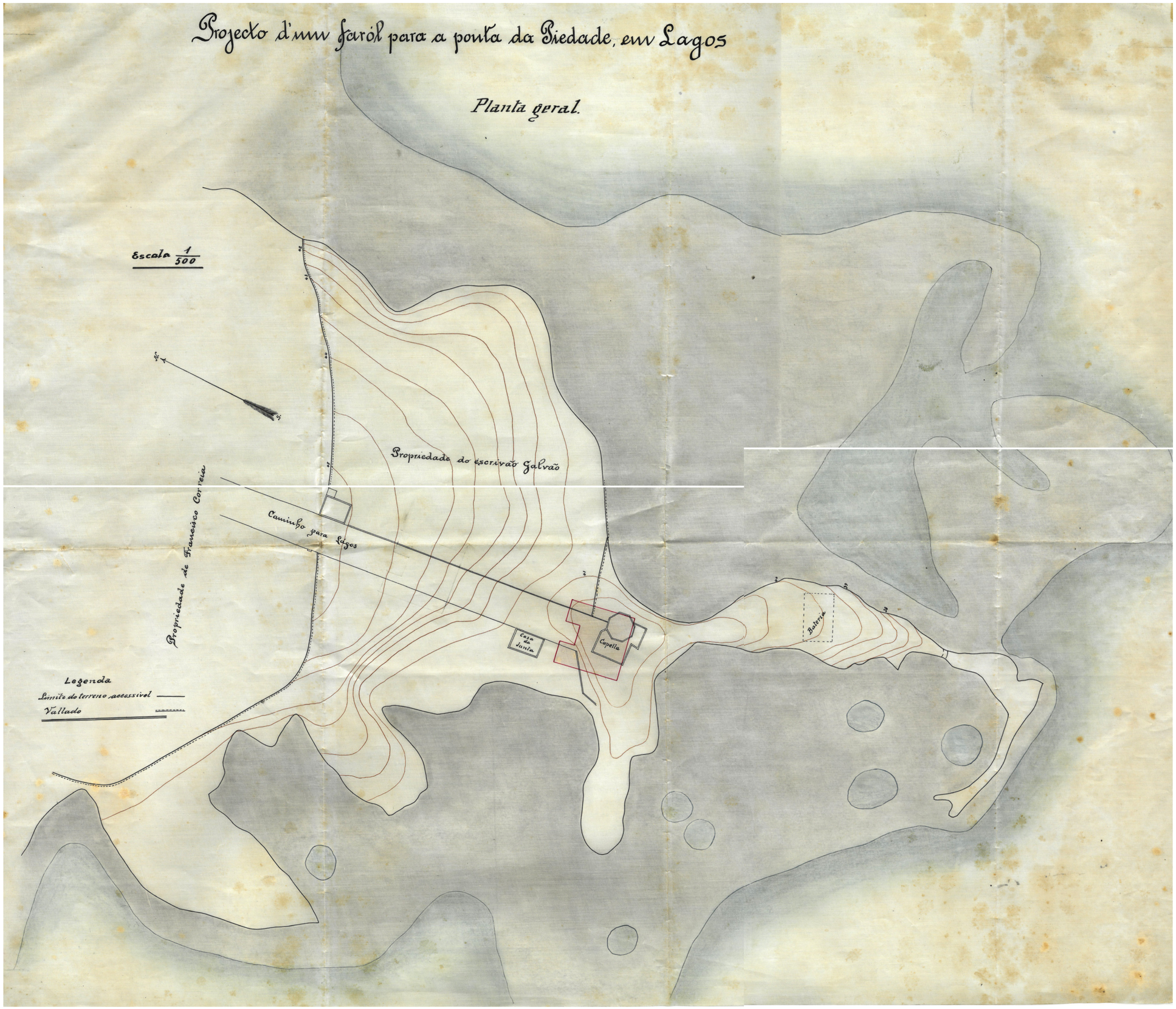
DIRECÇÃO DE FARÓIS
MARÇO DE 1968

Desenhou

Fonte: Direção de Faróis

Projecto d'um farol para a ponta da Piedade, em Lagos

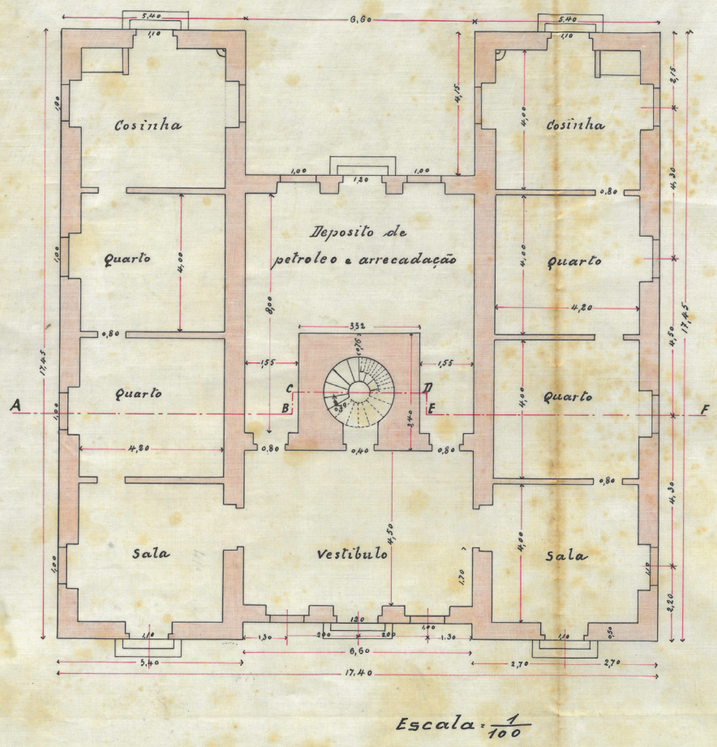
Planta geral.



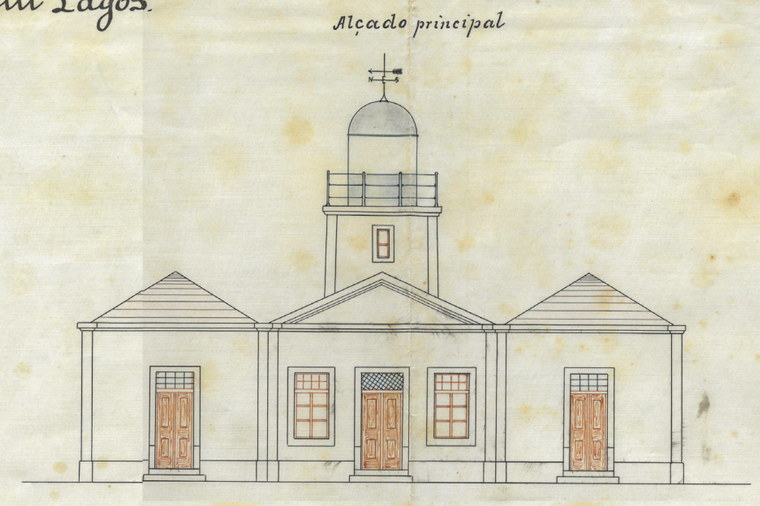
Fonte: Direção de Faróis

Projecto de um farol para a ponta da Piedade, em Lagos.

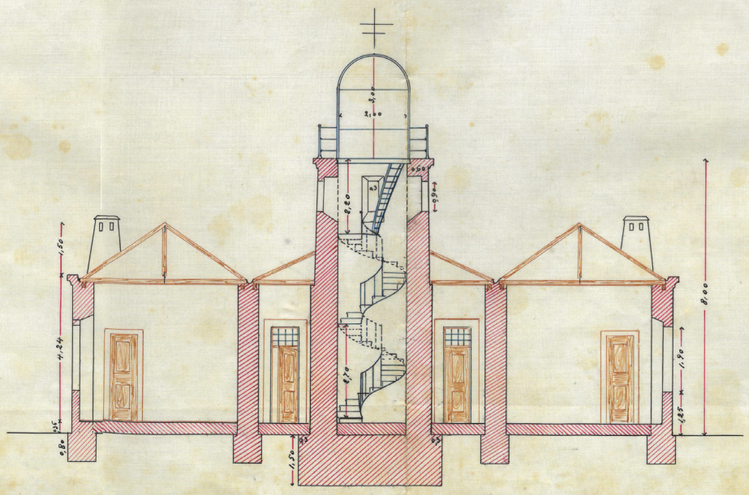
Planta



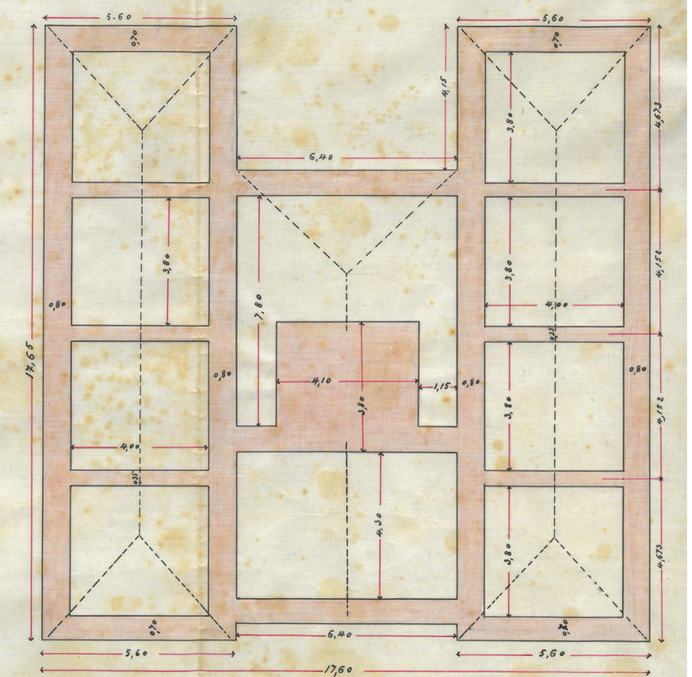
Alçado principal



Corte por A.B.C.D.E.F



Planta das fundações e cobertura



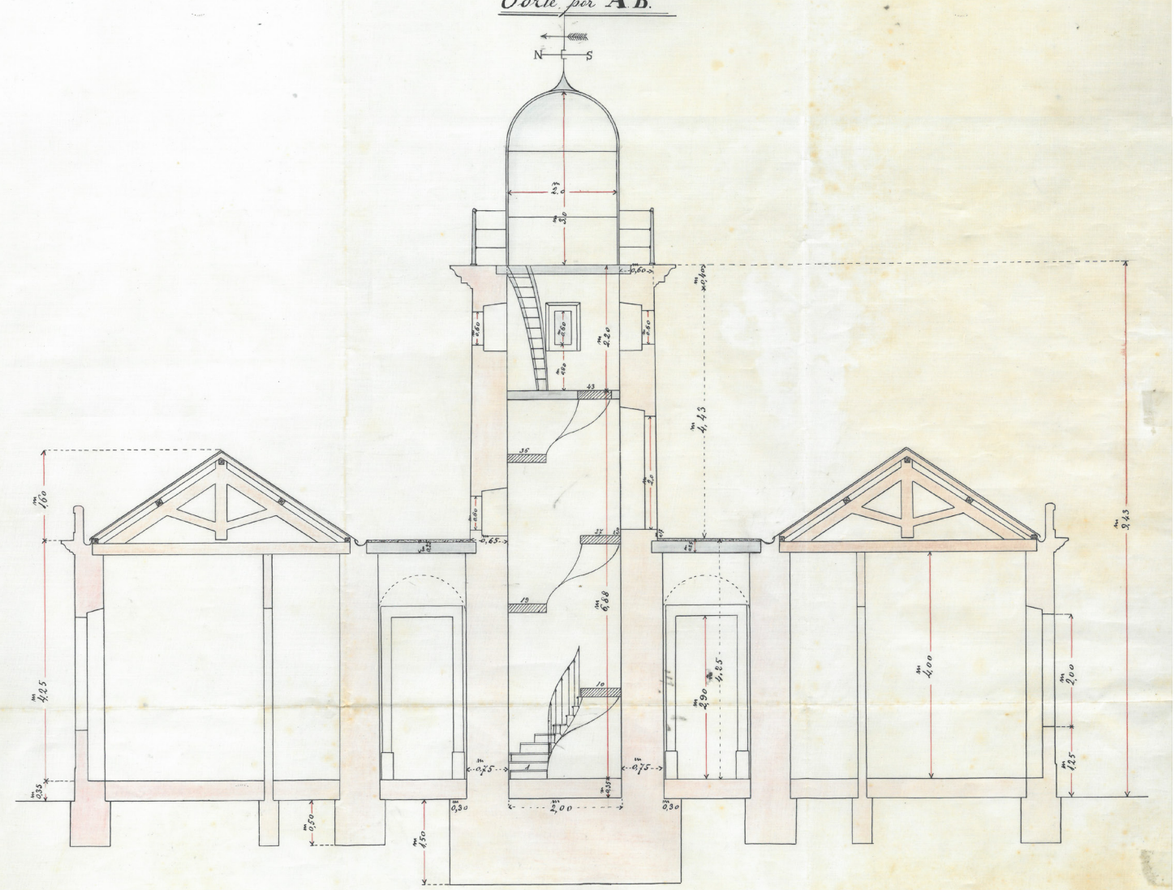
Fonte: Direção de Faróis

Farol da ponta da Piedade, em Lagos.

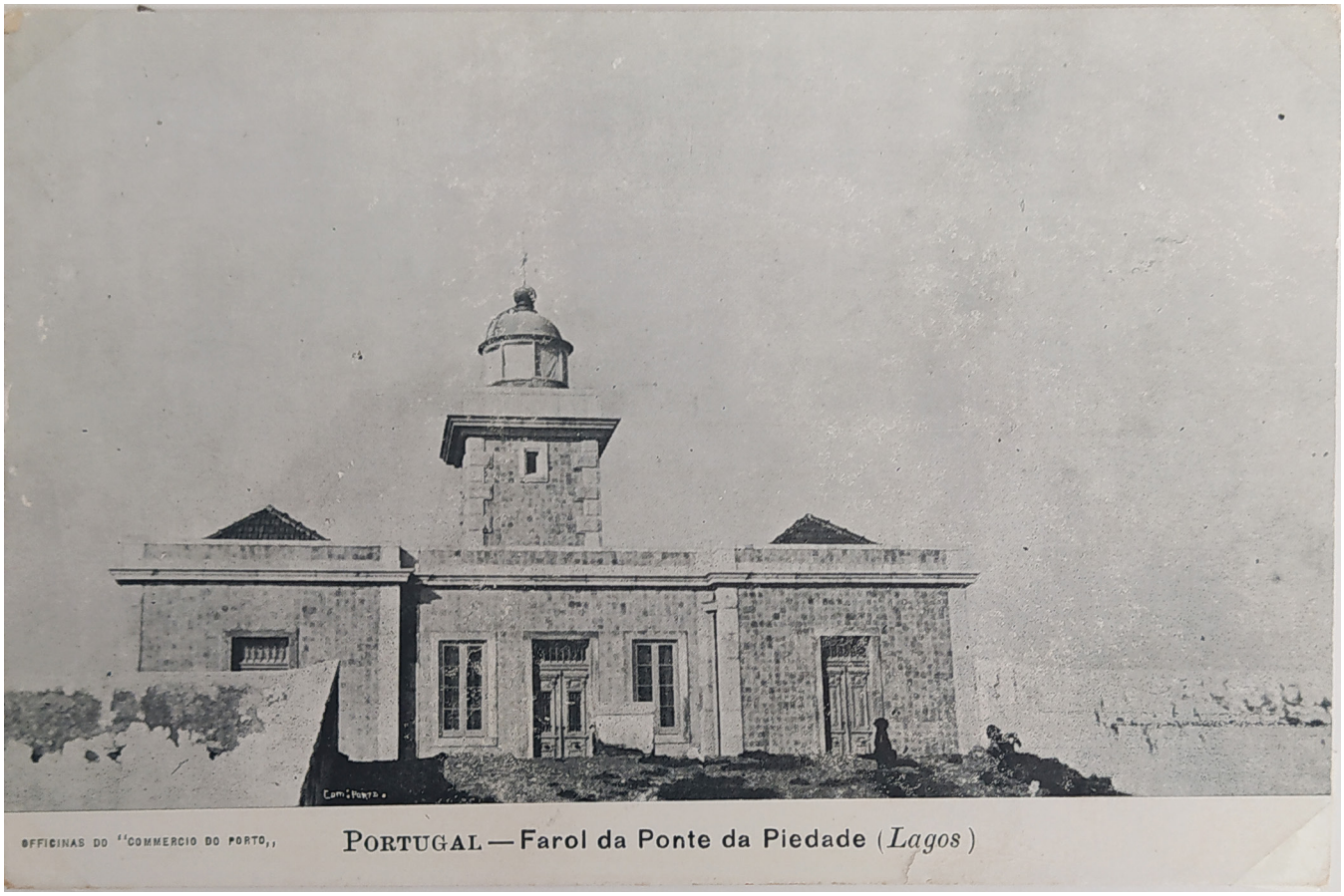
Escala = 1/50.

Alçado principal.

Corte por A B.



Fonte: Direção de Faróis


OFFICINAS DO "COMMERCIO DO PORTO,,
PORTUGAL — Farol da Ponte da Piedade (Lagos)

OFFICINAS DO "COMMERCIO DO PORTO,,
PORTUGAL — Farol da Ponte da Piedade (Lagos)

Fotografias
Fonte: Câmara Municipal de Lagos

FAROL DA PONTA DO ALTAR

LEGENDA

1- Marcos existentes que limitam a área do farol.
2- Depósito de combustíveis, garrafas de gás e outros materiais.
3- Torre do farol.
4- Casa de serviço.
5- Vestíbulo.
6 e 7- Residências dos funcionários.
8- Cisternas.
9- Forno.
10- Lavadouro.
11- Oficina de serralharia, carpintaria e arrecadação.
12- Capoeiras.

BARRA DE PORTIMÃO

OCEANO ATLÂNTICO

N

1

67 m.

101,40 m

ESCALA 1:400

Desenhou

DIRECÇÃO DE FARÓIS

FEVEREIRO DE 1968

Fonte: Direção de Faróis

Anexo II - FPA

Pharol da Ponta do Altar

em

Villa Nova de Portimão

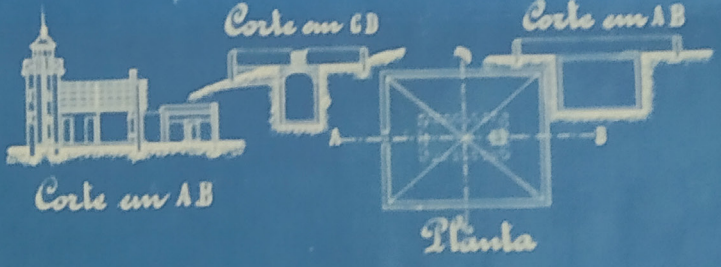
Escala de $\frac{1}{200}$ p. m.

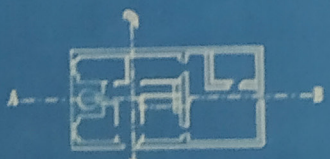
DIRECÇÃO
DA
CONSTRUCÇÃO E ESTUDOS
DE
PHAROES

Alçado principal

Alçado lateral

Cisterna





Planta

Secretaria da Secção de Pharoes
9 de Janeiro de 1897
O Engenheiro chefe de Secção

Fonte: Direção de Faróis

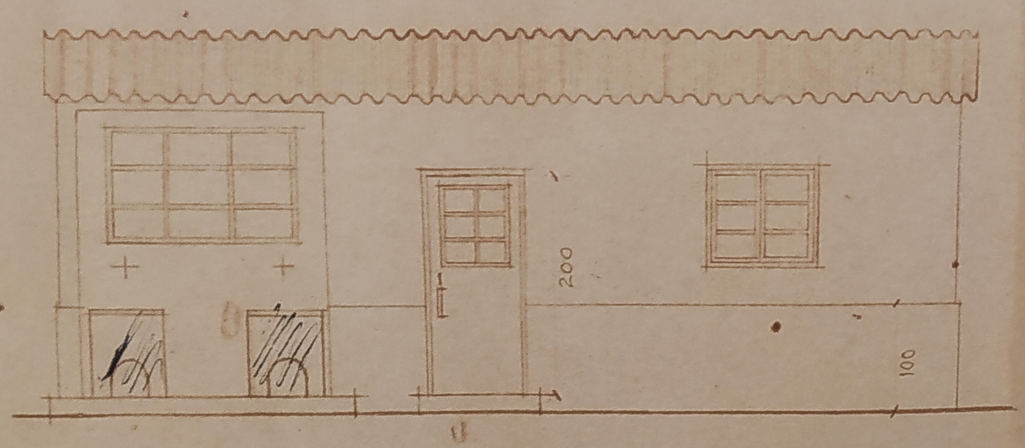
Anexo II - FPA

Fonte: Arquivo Nacional da Marinha

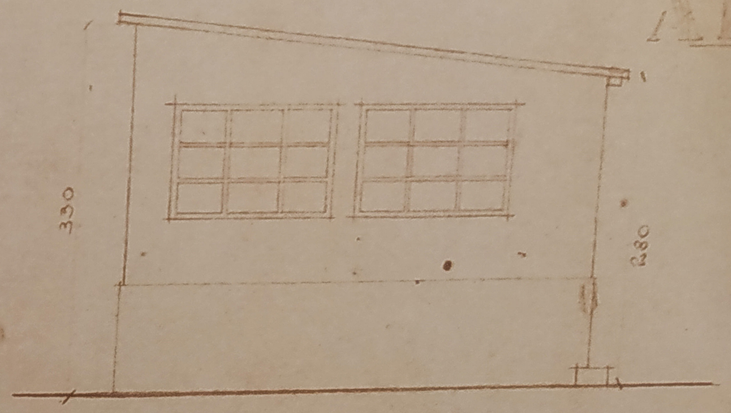
Anexo II - FPA

Levantamento de arruinação

Posto da Polícia
do
ALTAR

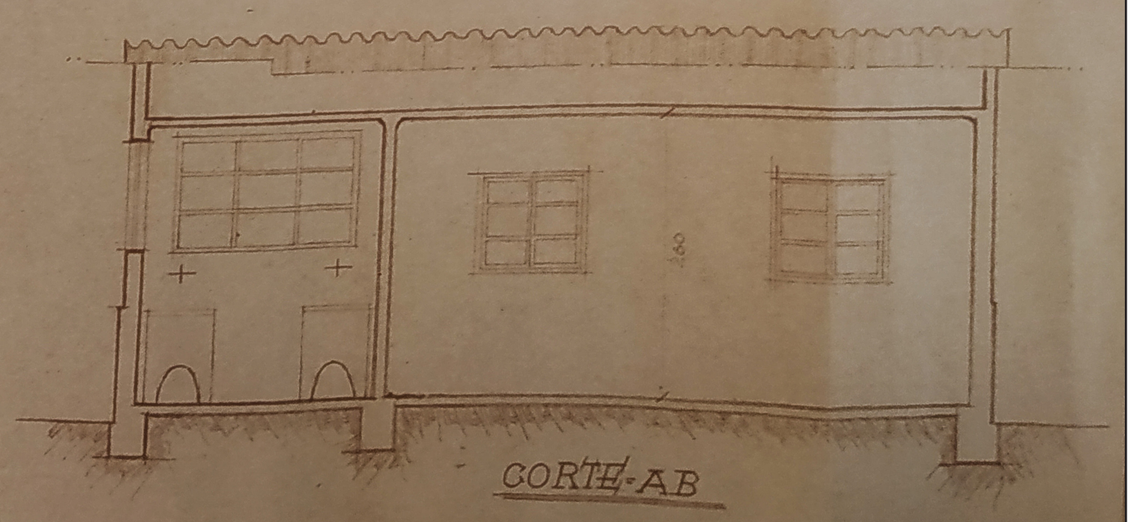


ALÇADO PRINCIPAL



ALÇADO LATERAL

PLANTA



CORTE-AB

ESCALA 1:50

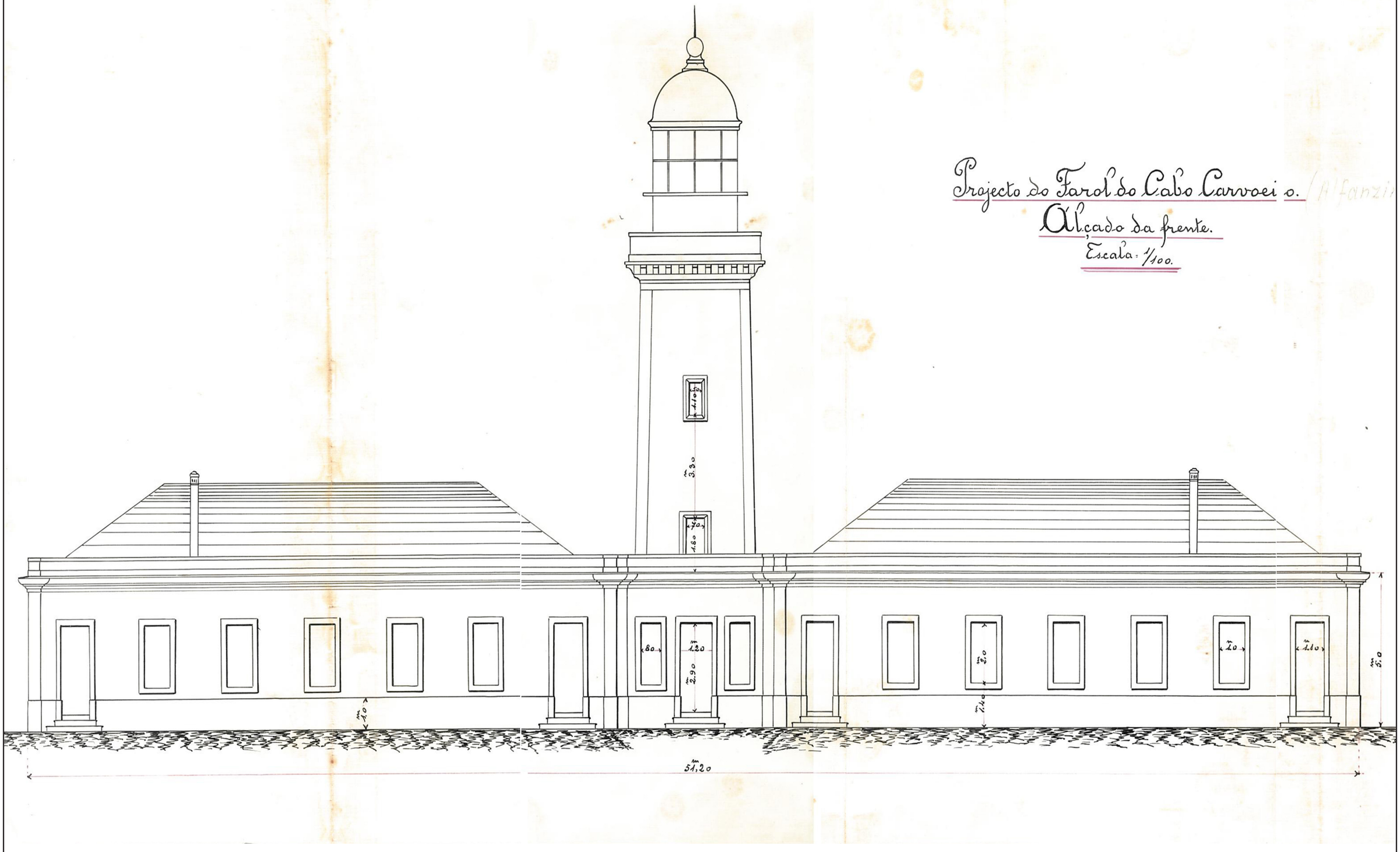
Desenhou A. Santos

Fotografias
Fonte: Arquivo da Marinha Portuguesa

Projecto do Farol do Cabo Carvoeiro. / A. Fanzi

Alçado da frente.

Escala: 1/100.



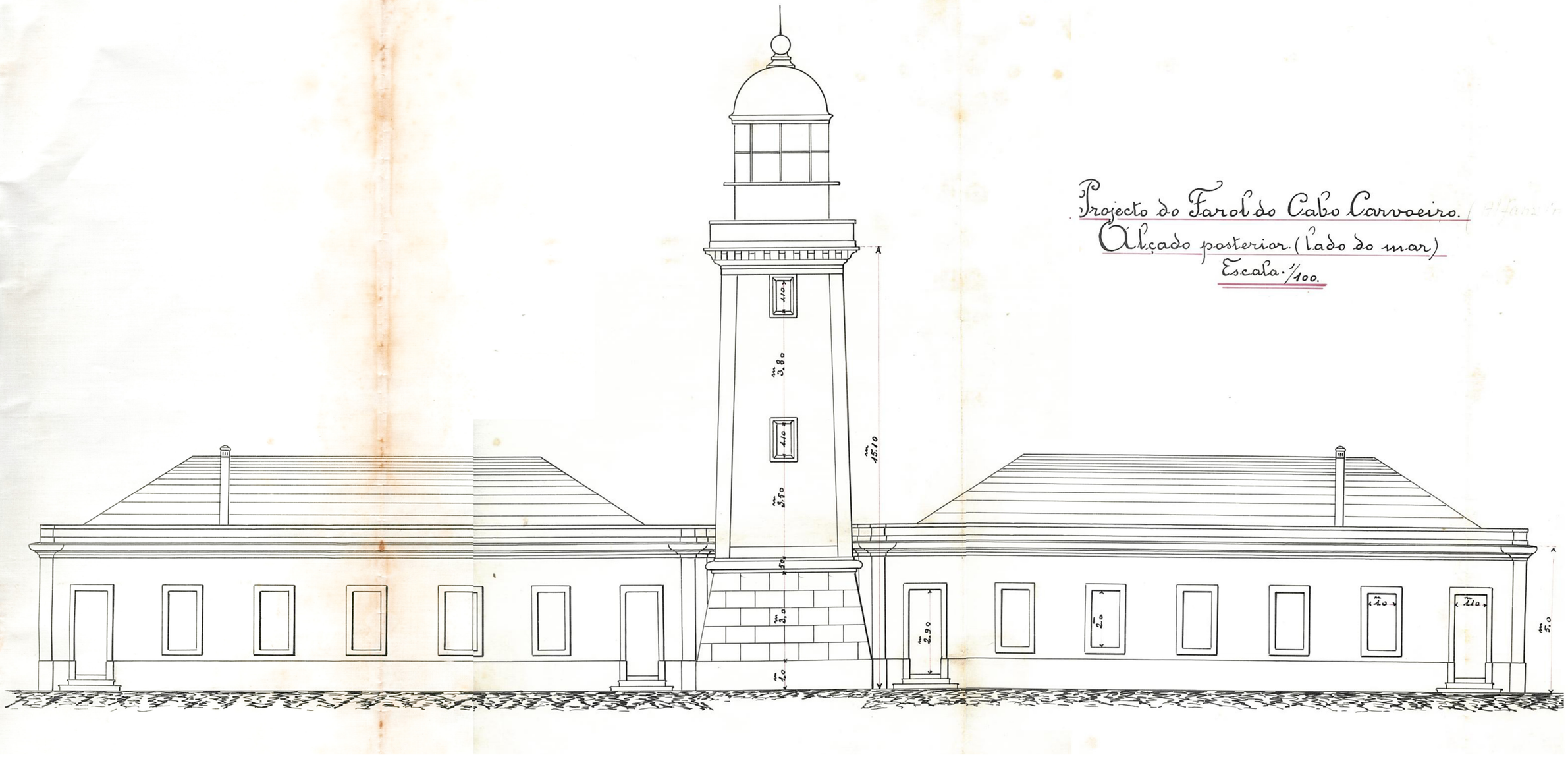
Fonte: Direção de Faróis

Anexo I - FAZ

Projecto do Farol do Cabo Carvoeiro.

Alçado posterior. (lado do mar)

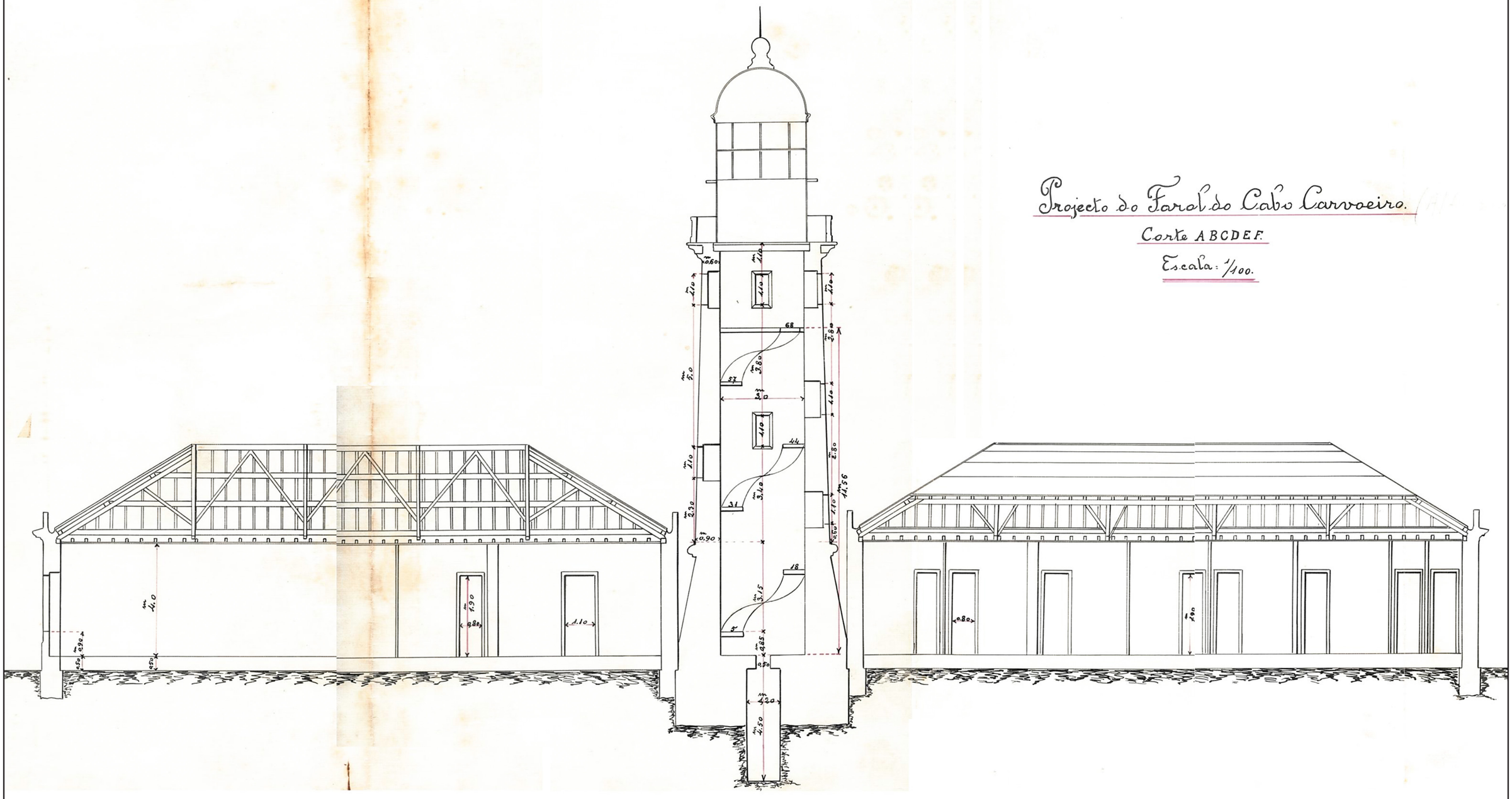
Escala 1/100.



Projecto do Farol do Cabo Carvoeiro.

Corte A B C D E F.

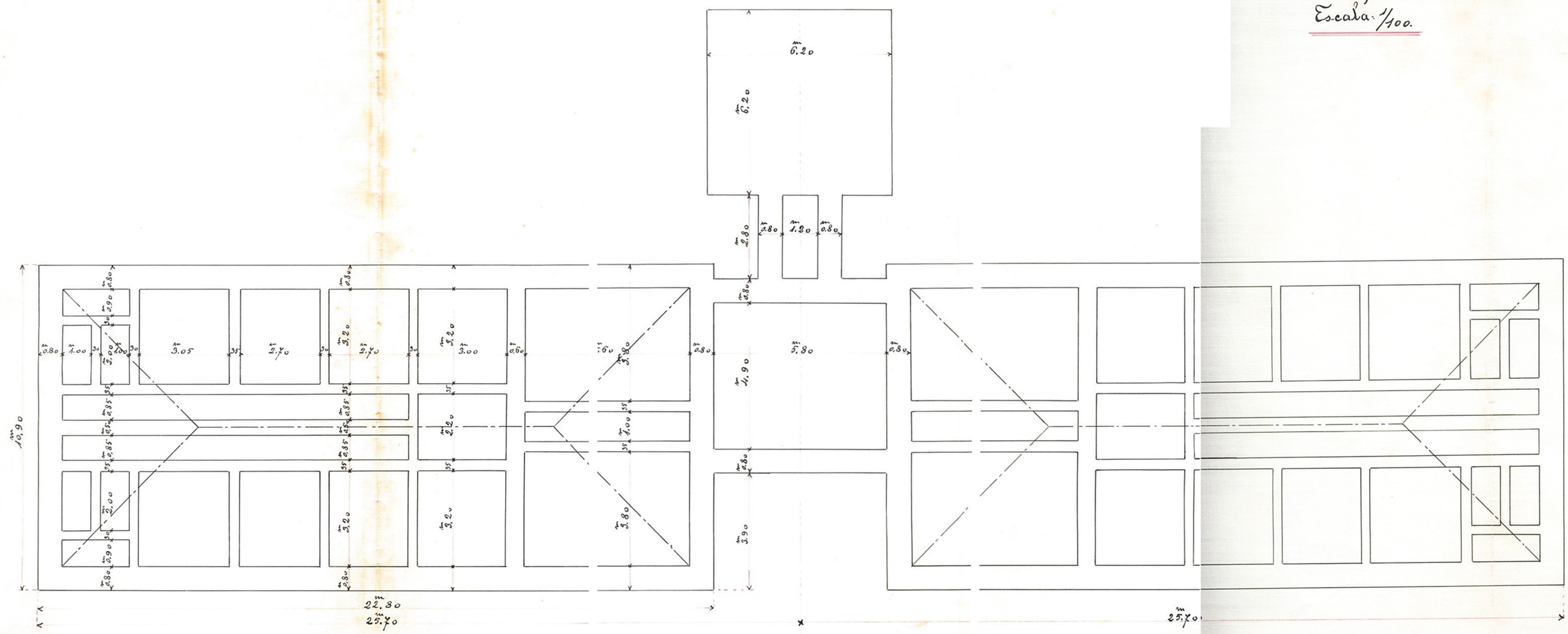
Escala: 1/100.

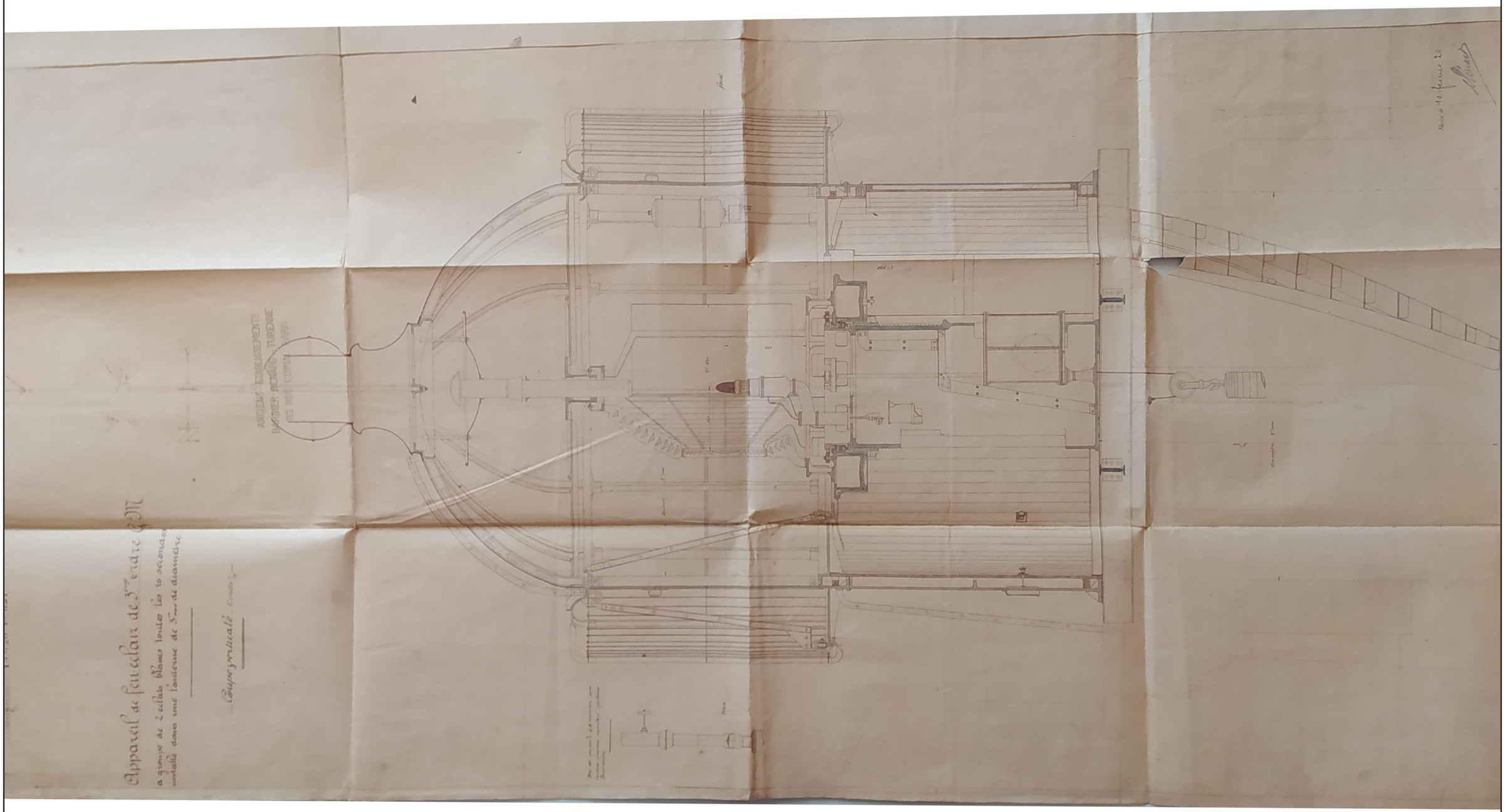

0.60
2.10
4.10
6.80
6.80
6.80

Projecto do Farol do Cabo Carvoeiro.

Planta das fundações.

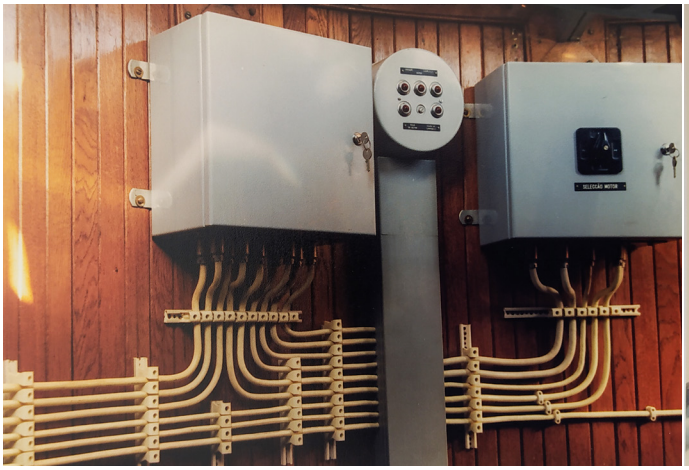
Escala 1/100.

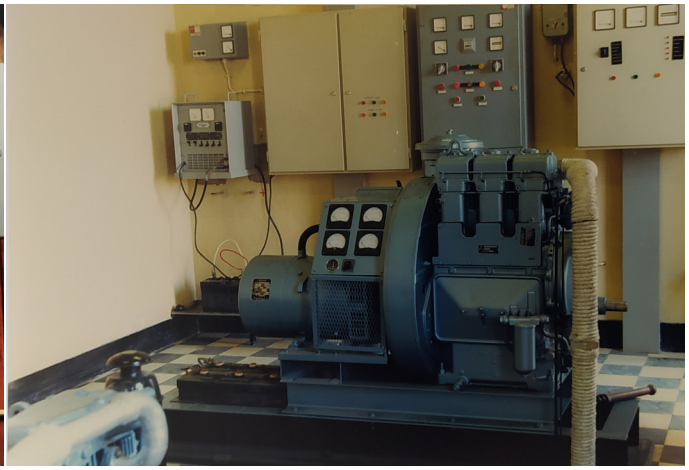

6.20
6.20
2.80
0.80
1.20
0.80
2.80
1.90
3.80
3.90
3.80
2.80
2.80
2

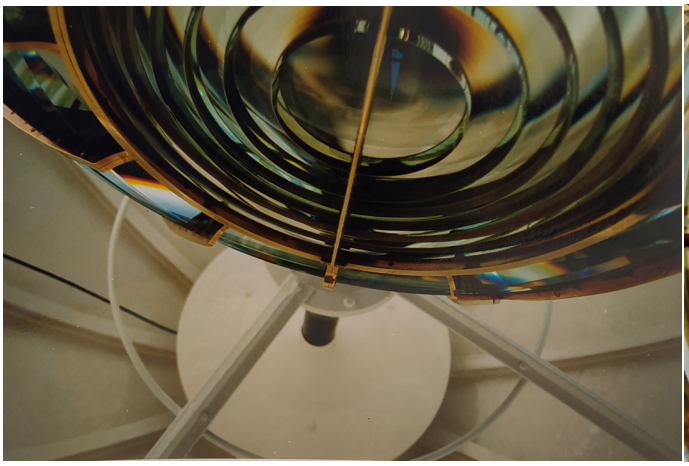


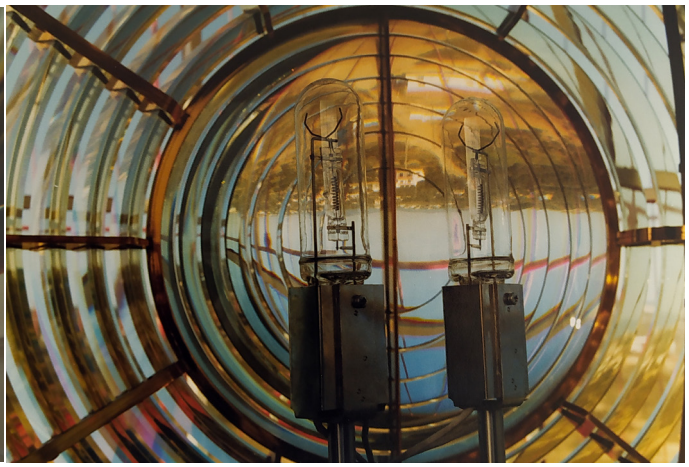
Fonte: Arquivo da Marinha Portuguesa

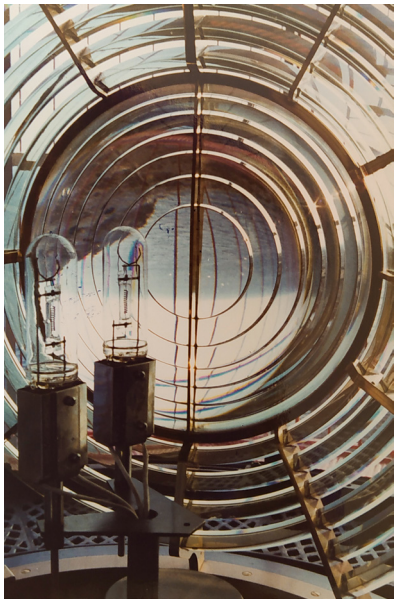
Fotografias
Fonte: Arquivo da Marinha Portuguesa

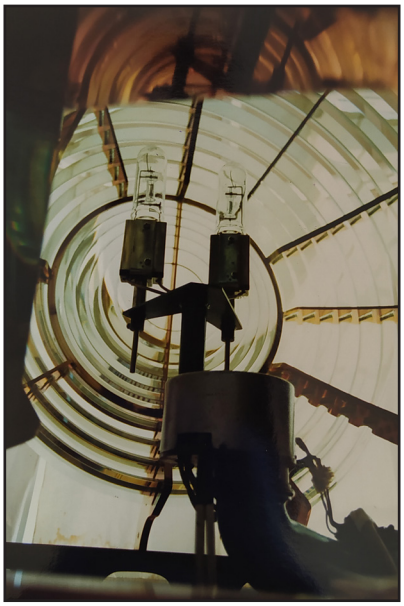


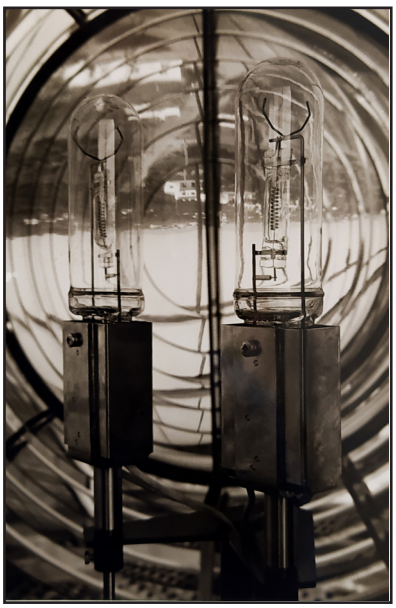




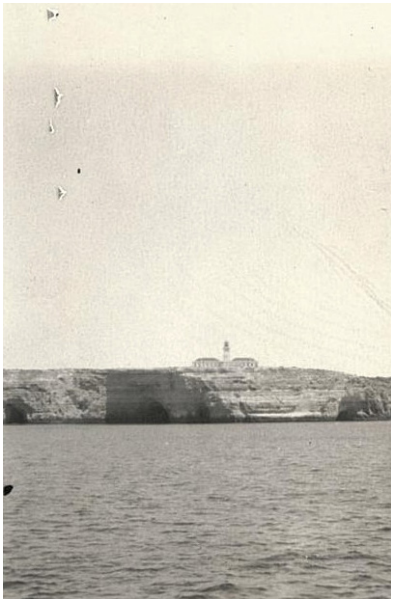








Fotografias
Fonte: Arquivo da Marinha Portuguesa



Fotografias
Fonte: Arquivo da Marinha Portuguesa

ANEXO III
Existente - Levantamentos Dimensionais

“ENTRE A TERRA E O MAR – PROPOSTA DE REABILITAÇÃO E VALORIZAÇÃO DOS FARÓIS DA PONTA DA PIEDADE, DA PONTA DO ALTAR E DE ALFANZINA”

BEATRIZ GUERREIRO

LISTAGEM DE PEÇAS DESENHADAS DO EXISTENTE

(04 DE JULHO DE 2022)

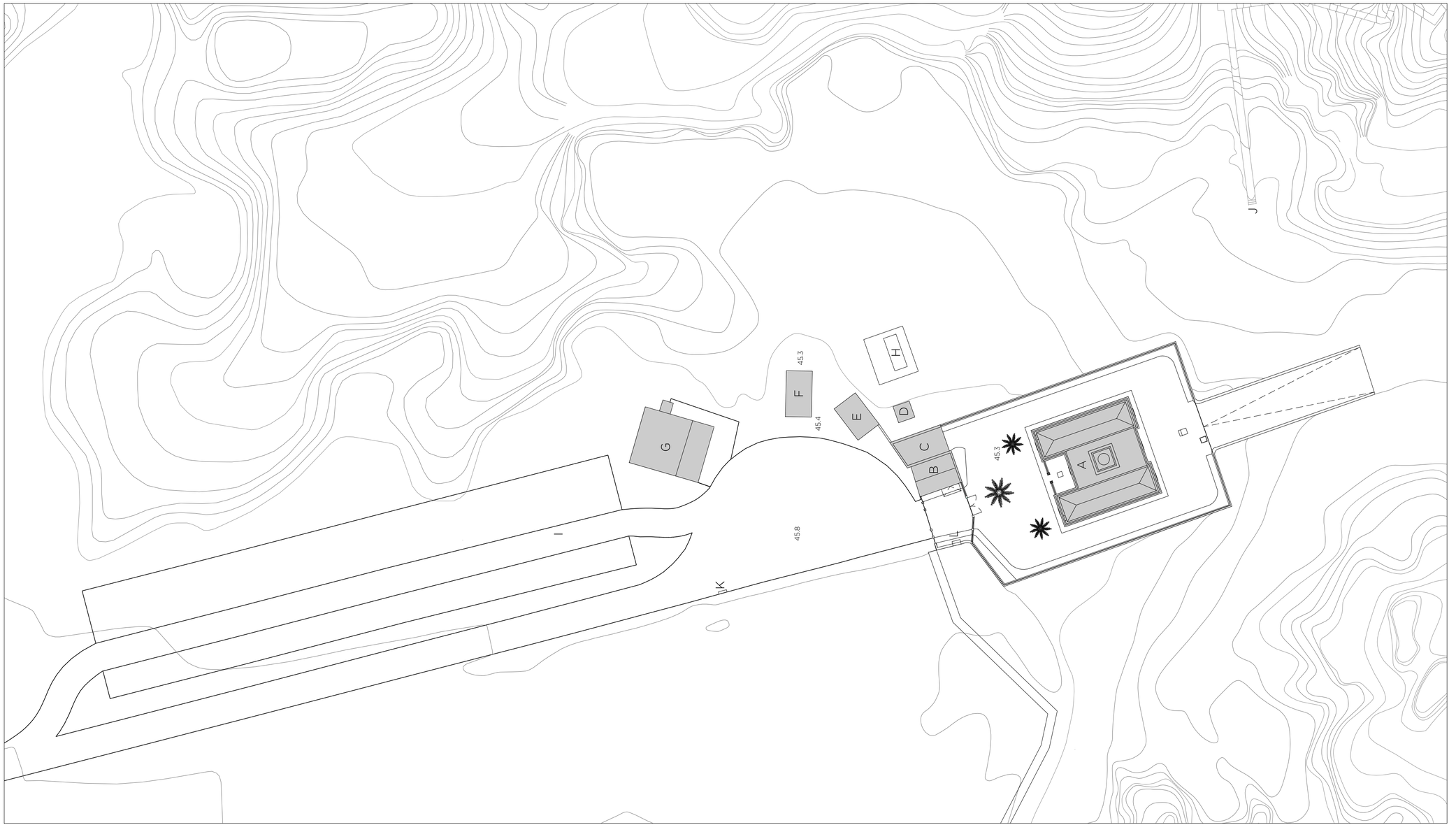
Desenho	Designação	Escala(s)
FPP – E01	Existente – Planta de cobertura	1/500
FPP – E02	Existente – Planta Piso térreo	1/200
FPP – E03	Existente – Corte A e Alçado Norte	1/200
FPP – E04	Existente – Alçado Poente e Corte B	1/200
FPA – E01	Existente – Planta de cobertura	1/500
FPA – E02	Existente – Planta do Piso térreo	1/200
FPA – E03	Existente – Planta do Piso -1	1/200
FPA – E04	Existente – Alçados Norte, Sul e Nascente	1/200
FPA – E05	Existente – Alçados Poente, Cortes A e B	1/200
FPA – E06	Existente – Cortes C e D	1/200
FAZ – E01	Existente - Planta de cobertura	1/500
FAZ – E02	Existente - Planta do Piso térreo - Farol	1/200
FAZ – E03	Existente – Alçado Norte - Farol	1/200
FAZ – E04	Existente – Corte A - Farol	1/200
FAZ – E05	Existente – Alçado Poente - Farol	1/200
FAZ – E06	Existente – Corte B	1/200
FAZ – E07	Existente – Planta – Alçados Norte, Poente e Sul - Casa de férias	1/200

Abreviaturas:

FPP – Farol da Ponta da Piedade

FPA – Farol da Ponta do Altar

FAZ – Farol de Alfanzina



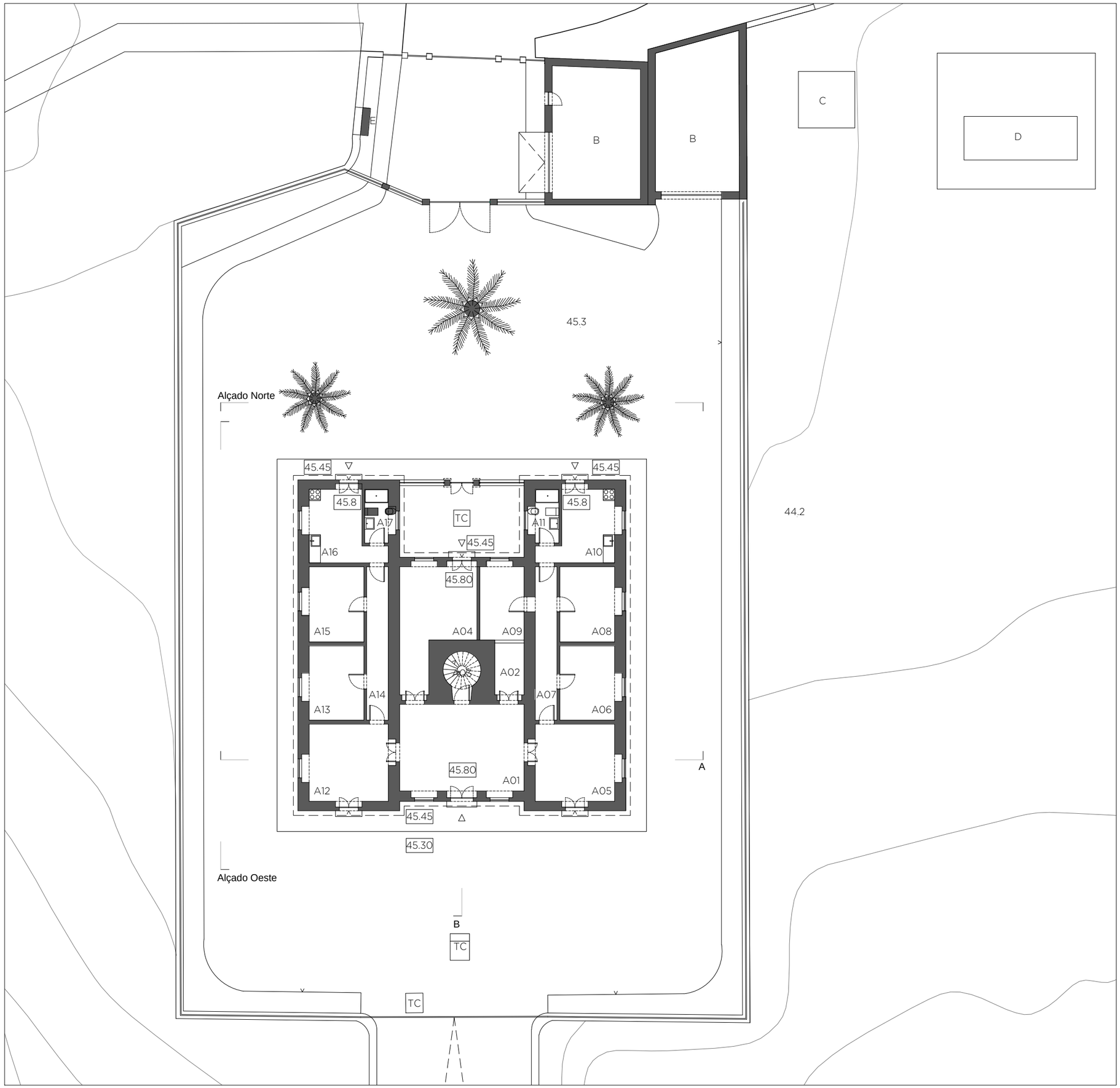
LISTA DE EDIFÍCIOS:
A | Farol
B | Garagem
C | Garagem
D | Torre de telecomunicações
E | Barraca - venda souvenirs
F | Barraca - venda souvenirs
G | Snack-bar
H | Equipamento de apoio à torre de telecomunicações
I | Estacionamento de automóveis
J | Escadaria de acesso às grutas
K | XIV Estação da Via-Sacra
L | XV Estação da Via-Sacra

N

FAROL DA PONTA DA PIEDADE
Existente - Implantação e Planta de cobertura
Escala 1.500

Beatriz Guerreiro Data: julho 2022

FPP - E01



LISTA DE COMPARTIMENTOS:

A | Farol
A01 | Átrio principal
A02 | Arrumos
A03 | Torre
A04 | Oficina
A05 | Sala
A06 | Quarto
A07 | Corredor
A08 | Quarto
A09 | Quarto
A10 | Cozinha
A11 | Instalação sanitária
A12 | Sala
A13 | Quarto
A14 | Corredor
A15 | Quarto
A16 | Cozinha
A17 | Instalação sanitária
B | Garagem
C | Torre de telecomunicações
D | Equipamento de apoio à torre de telecomunicações
E | XV Estação da Via-Sacra
TC | Tapa de cisterna

FAROL DA PONTA DA PIEDADE

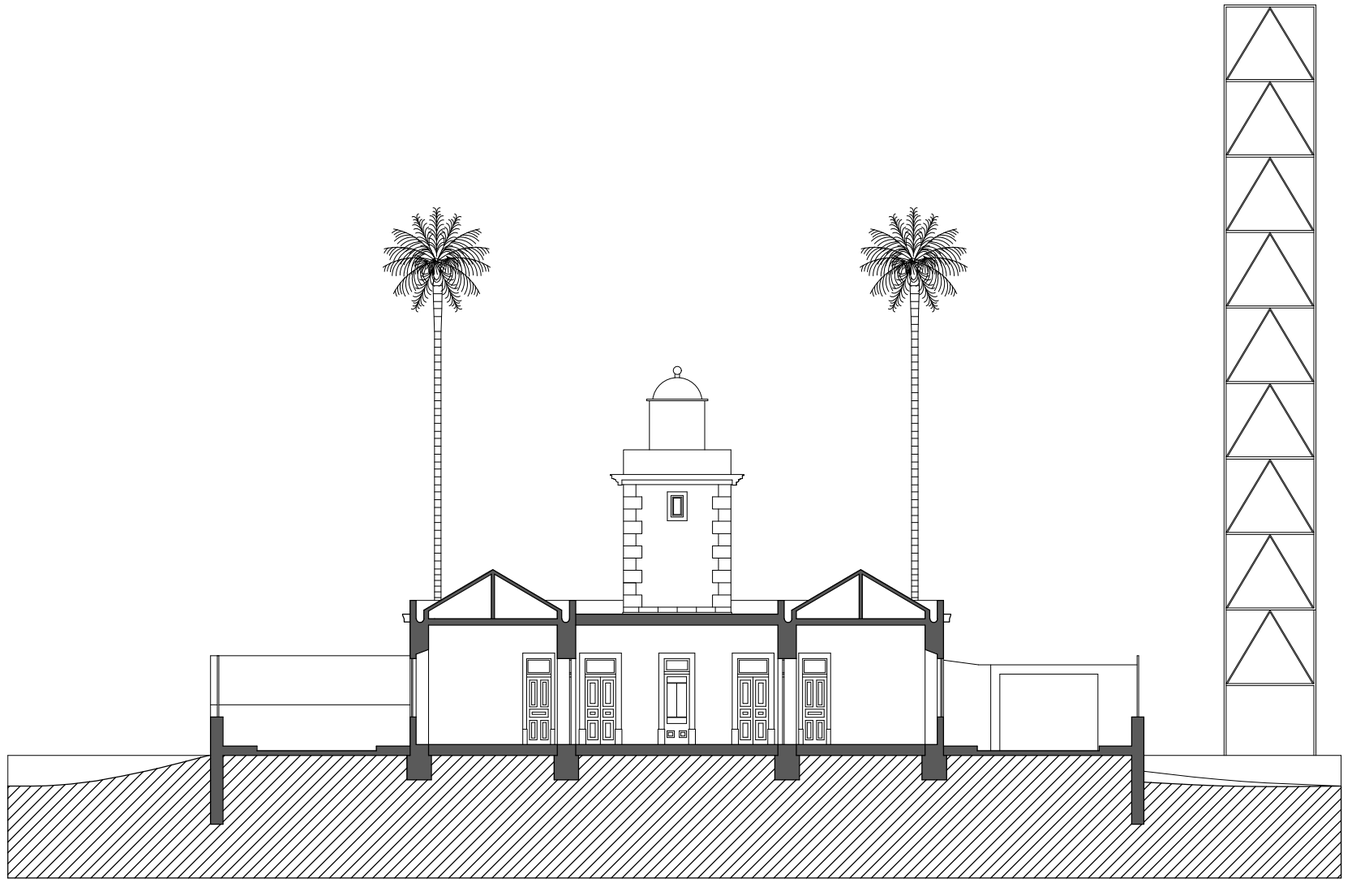
Existente - Planta piso térreo

Escala 1.200

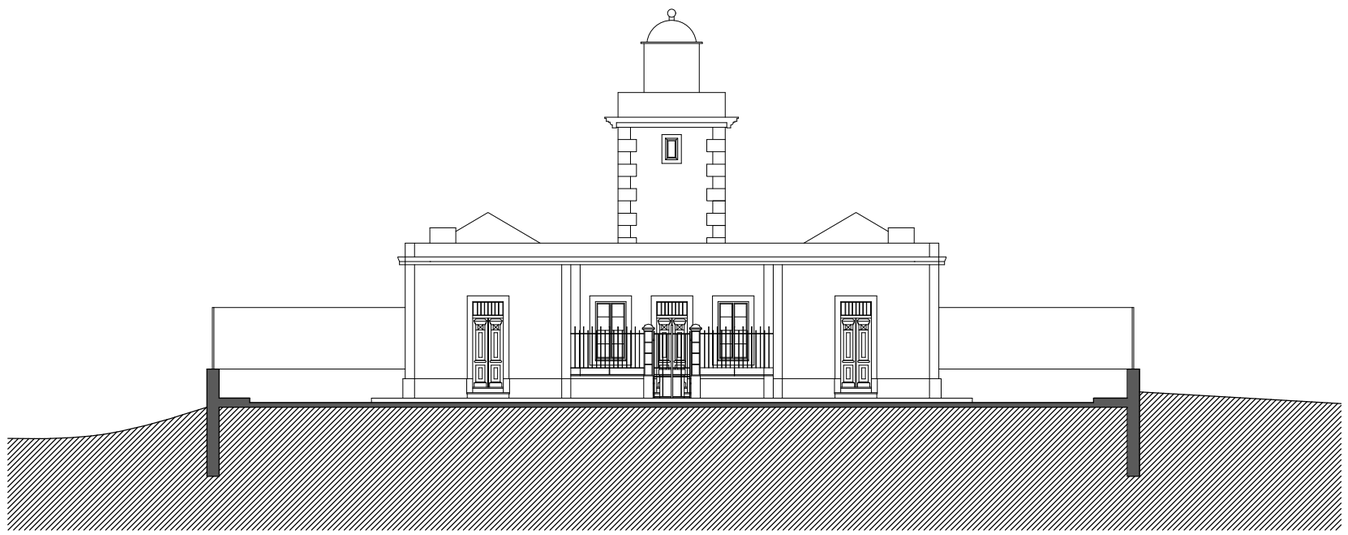
Beatriz Guerreiro

Data: julho 2022

FPP - E02



Corte A



Alçado Norte

FAROL DA PONTA DA PIEDADE

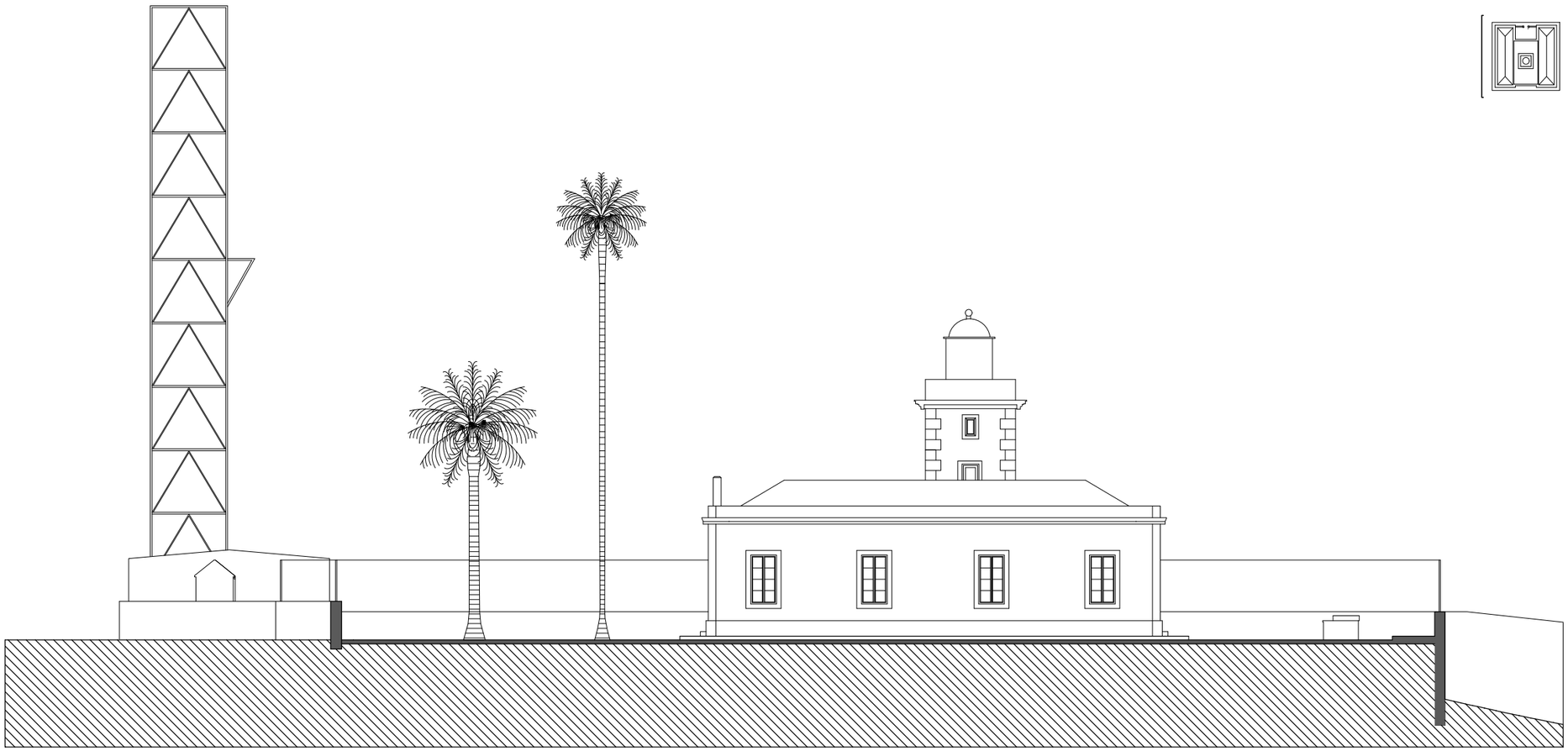
Proposta - Corte A e Alçado norte

Escala 1.200

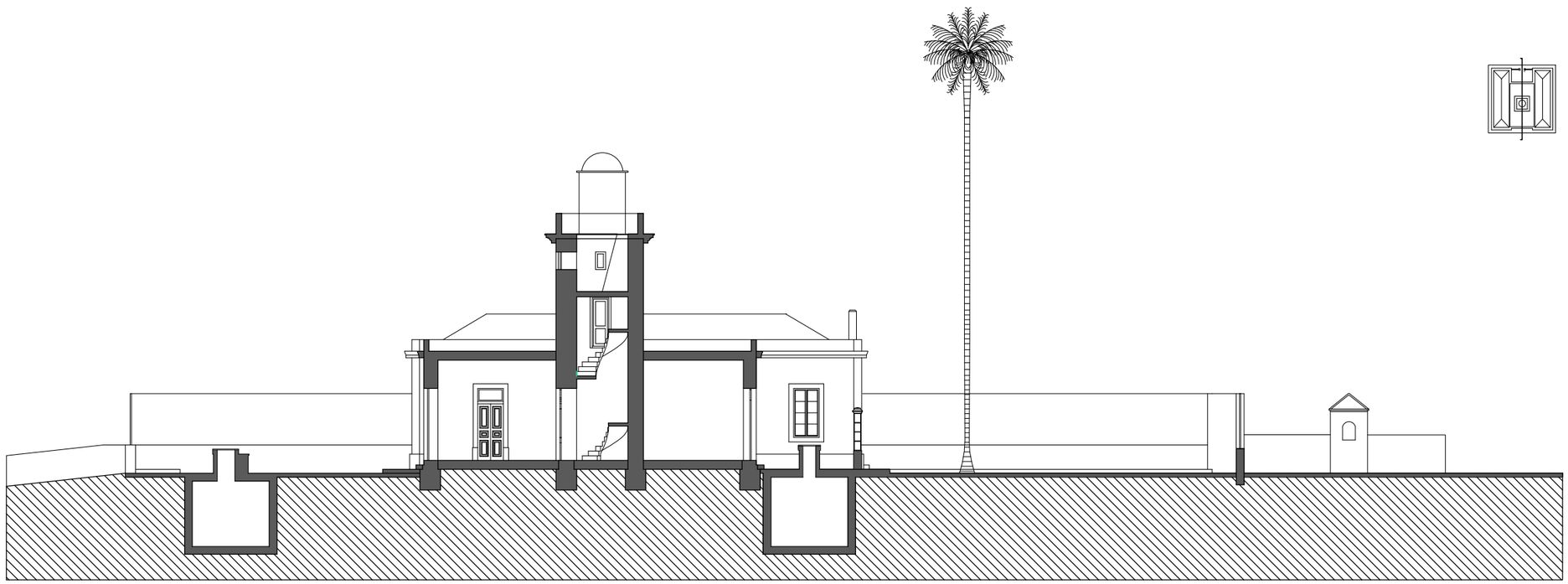
Beatriz Guerreiro

Data: julho 2022

FPP - E03



Alçado Oeste



Corte B

FAROL DA PONTA DA PIEDADE

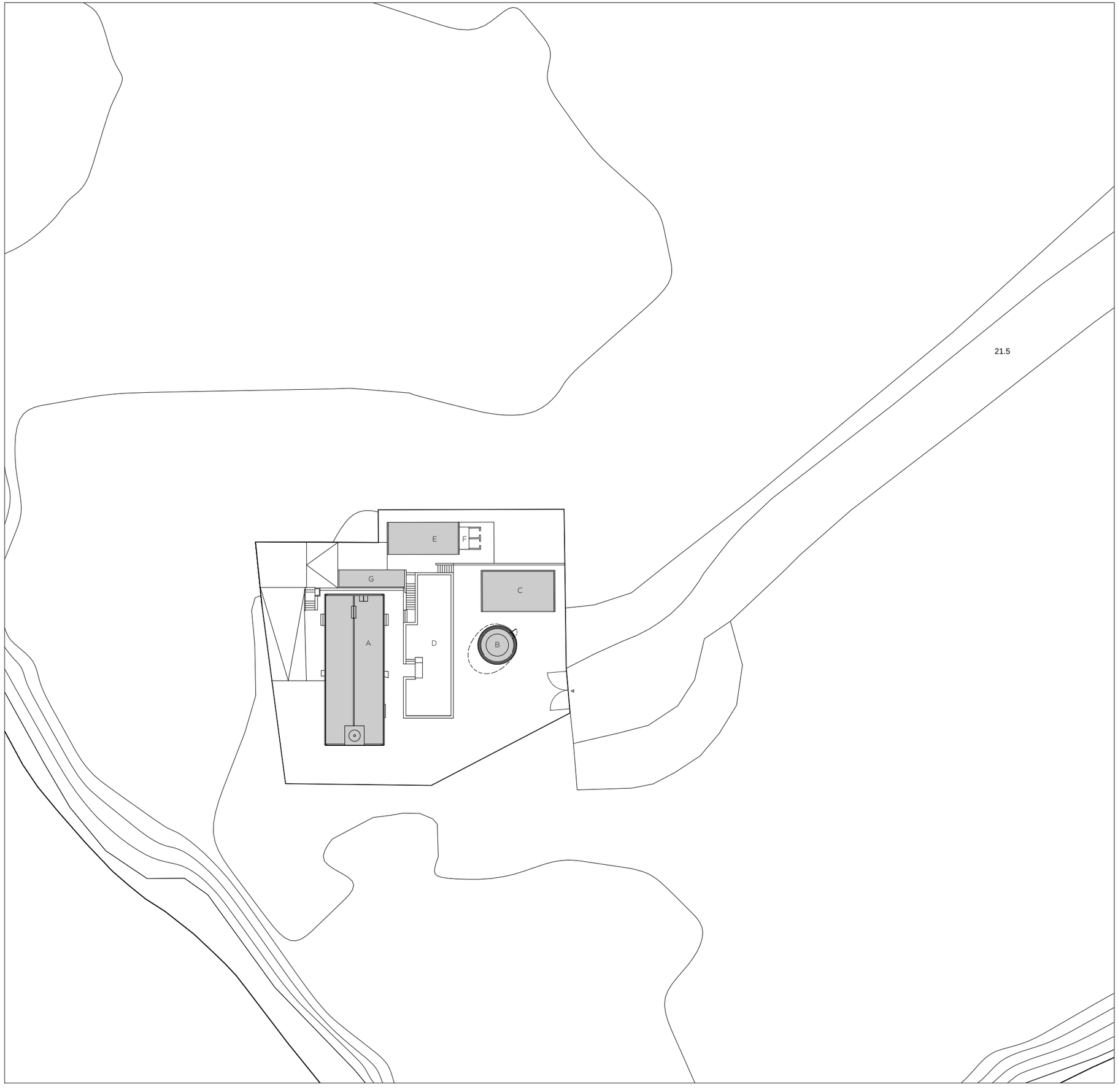
Proposta - Alçado poente e Corte B

Escala 1.200

Beatriz Guerreiro

Data: julho 2022

FPP - E04



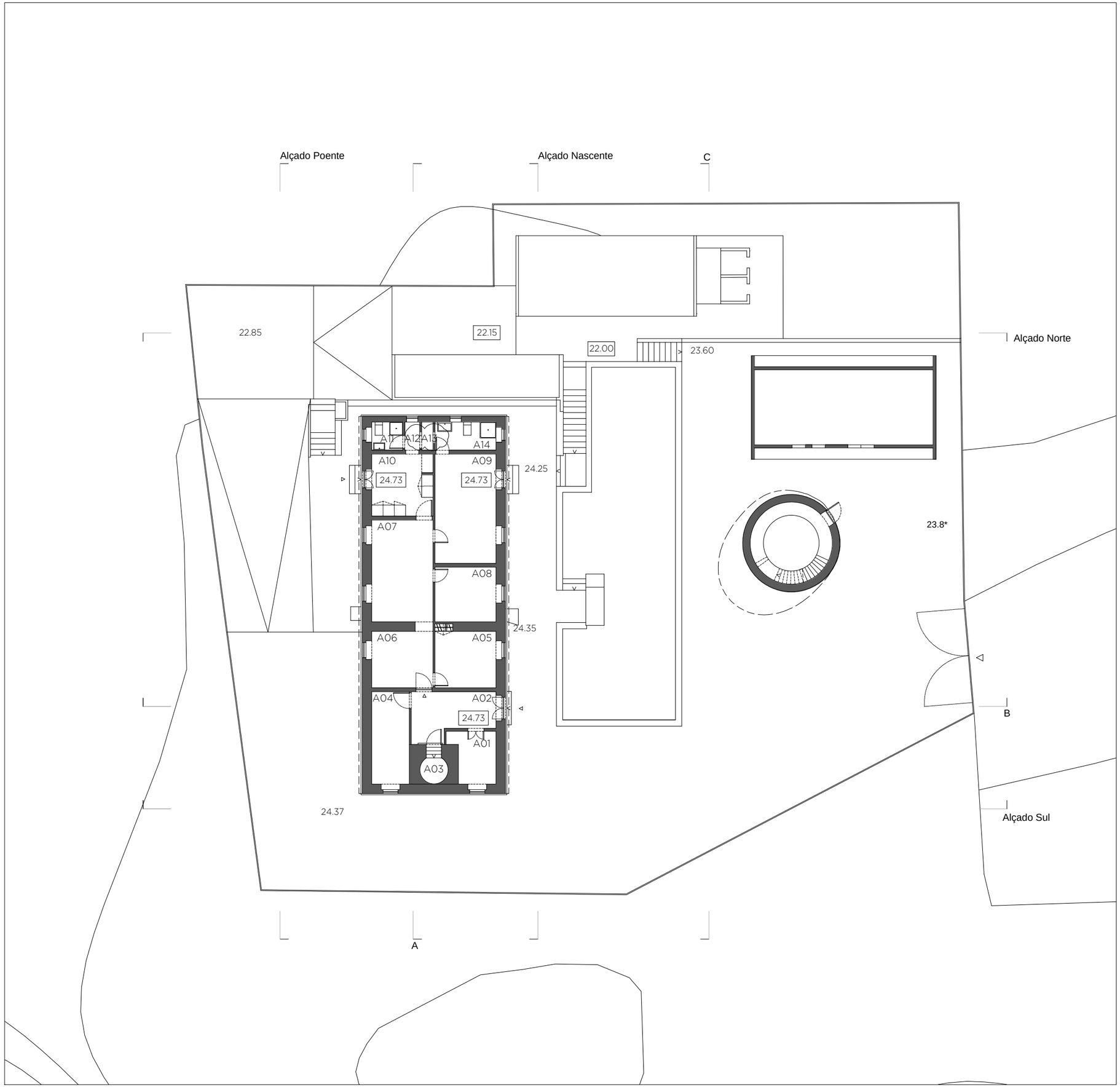
LISTA DE EDIFÍCIOS:
A | Farol
B | Torre de vigia VTS
C | Edifício de apoio à torre
D | Cisterna
E | Zona de arrumos, tratamento de roupa e oficina
F | Galinheiros
G | Garagem

FAROL DA PONTA DO ALTAR
Existente - Implantação e Planta geral de coberturas
Escala 1.500

Beatriz Guerreiro Data: julho 2022

FPA - E01

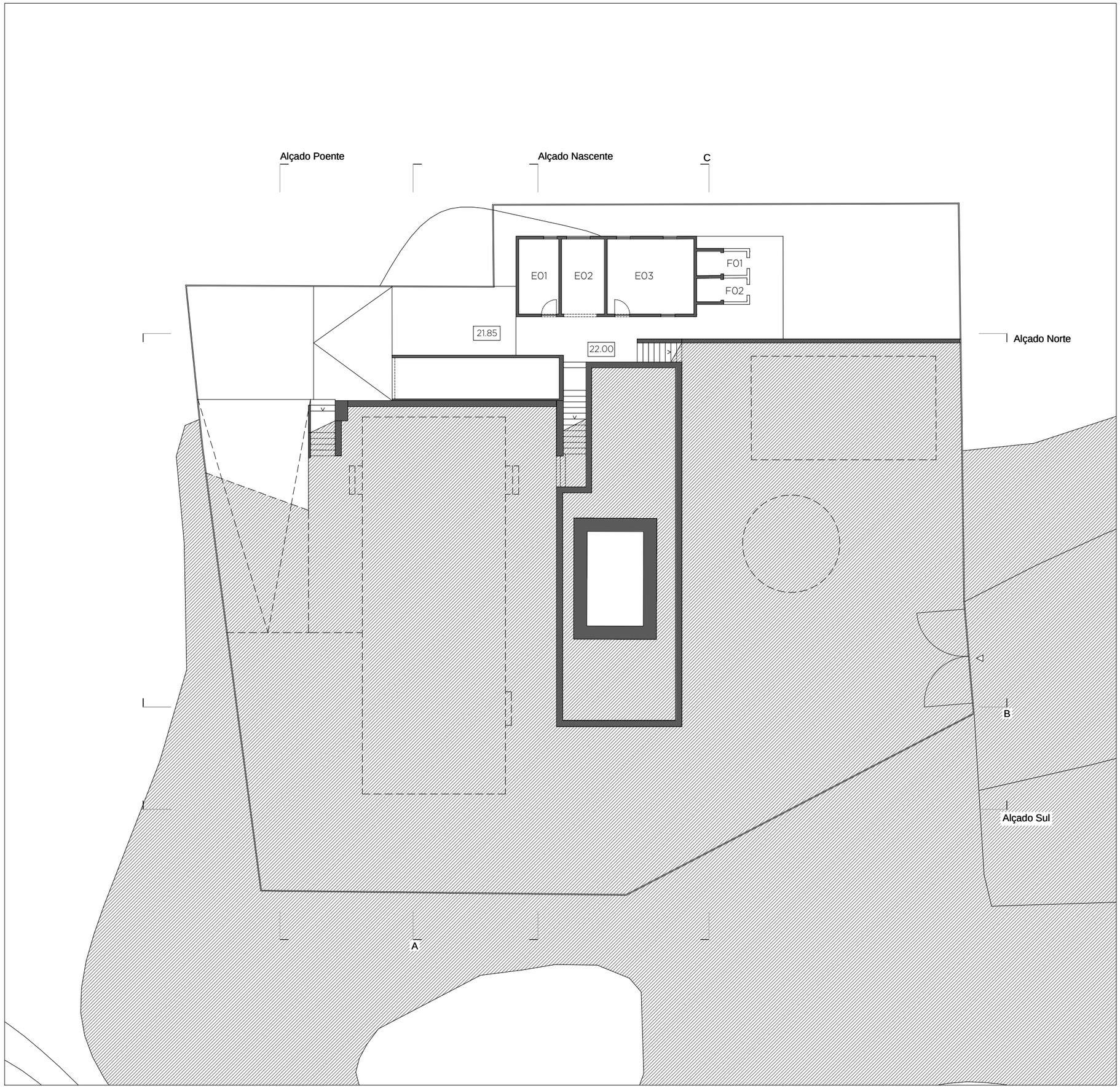
LISTA DE COMPARTIMENTOS:
A | Farol
A1 | Escritório
A2 | Átrio de entrada
A3 | Torre
A4 | Arrumos
A5 | Quarto
A6 | Hall de entrada
A7 | Sala
A8 | Quarto
A9 | Quarto
A10 | Cozinha
A11 | Instalação sanitária
A12 | Espaço de arrumos
A13 | Dispensa
A14 | Instalação sanitária



FAROL DA PONTA DO ALTAR
Existente - Planta piso térreo
Escala 1.200

Beatriz Guerreiro
Data: julho 2022

FPA - E02

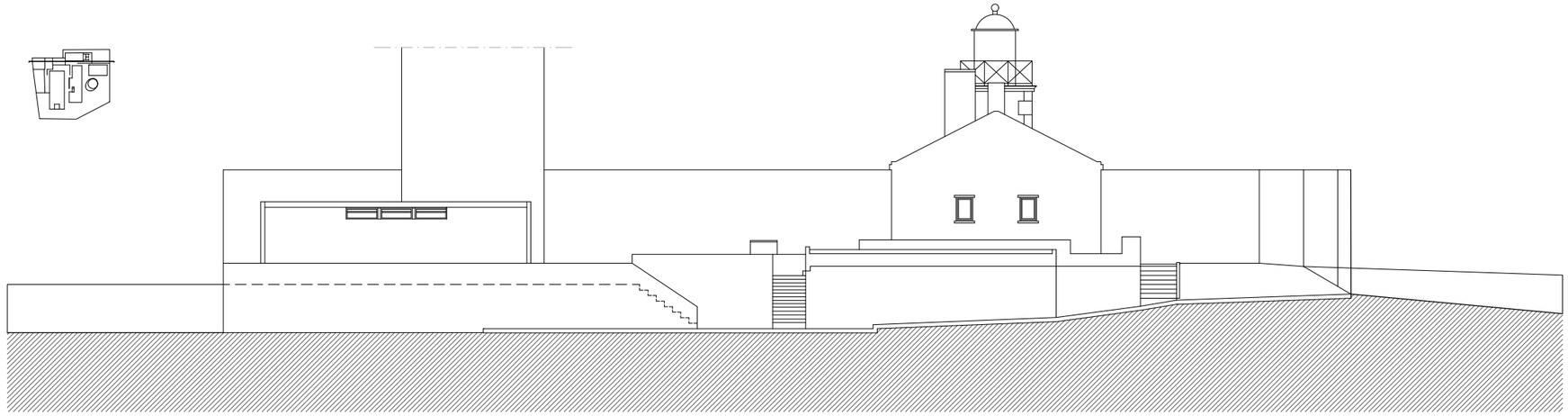


LISTA DE COMPARTIMENTOS:
E | Zona de arrumos, tratamento de roupa e oficina
E01 | Arrumos
E02 | Espaço de tratamento de roupa
E03 | Oficina
F | Galinheiros
F01 | Galinheiro
F02 | Galinheiro

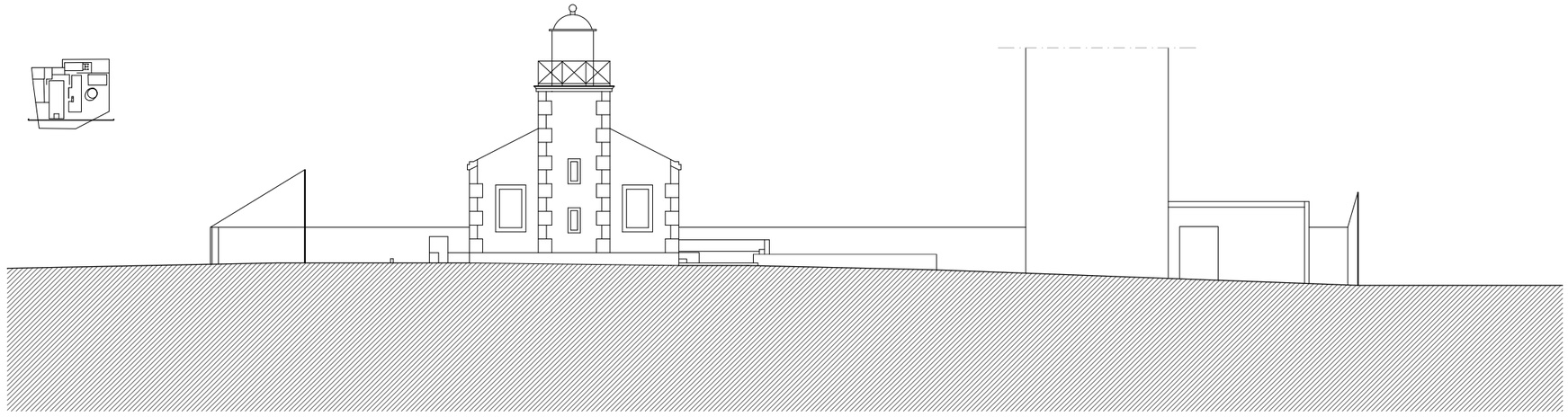
FAROL DA PONTA DO ALTAR
Existente - Planta piso -1
Escala 1.200

Beatriz Guerreiro Data: julho 2022

FPA - E03



Alçado Norte



Alçado Sul

Alçado Nascente

FAROL DA PONTA DO ALTAR

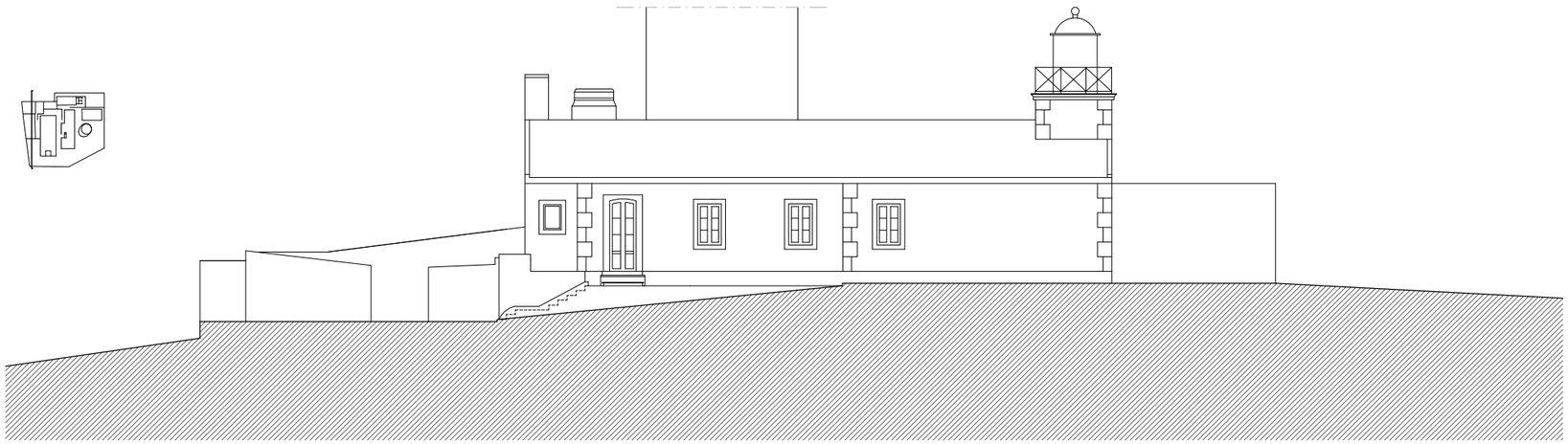
Existente - Alçados Norte, Sul e Nascente - Farol

Escala 1.200

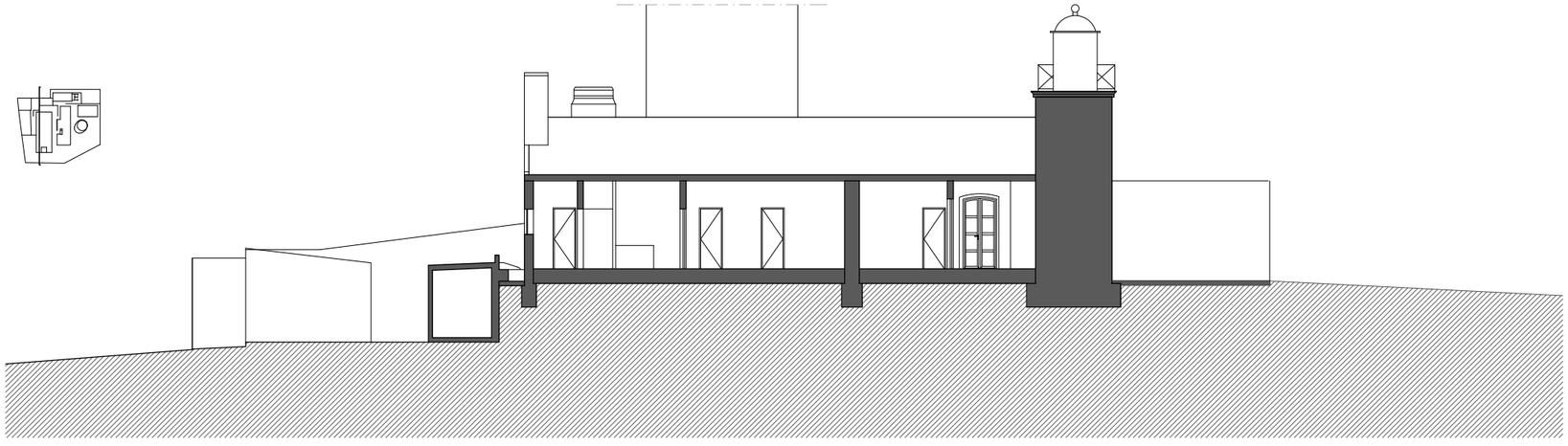
Beatriz Guerreiro

Data: julho 2022

FPA - E04



Alçado Poente



Corte A

FAROL DA PONTA DO ALTAR

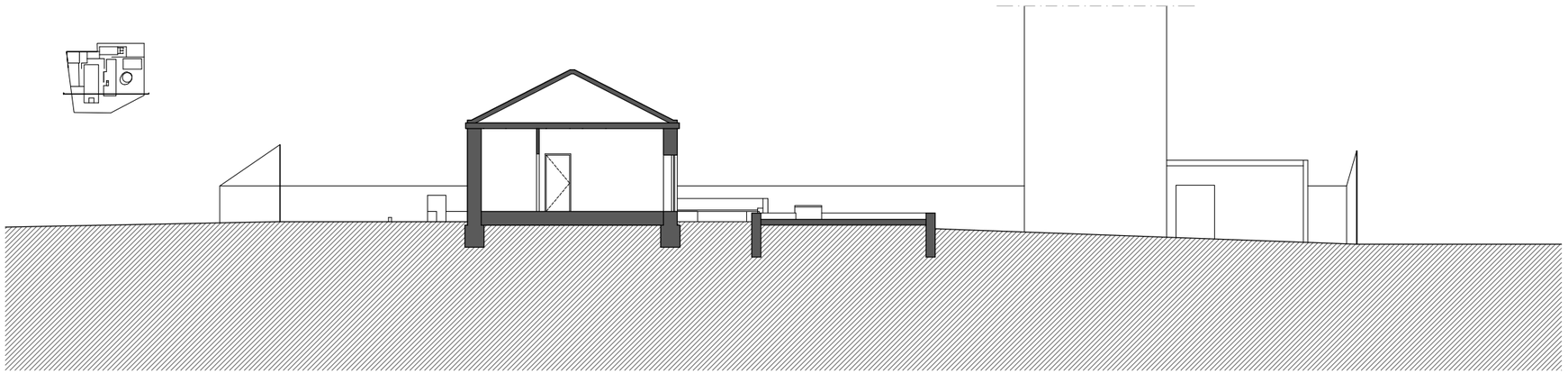
Existente - Alçado Poente, Cortes A e B

Escala 1.200

Beatriz Guerreiro

Data: julho 2022

FPA - E05



Corte B

Corte C

FAROL DA PONTA DO ALTAR

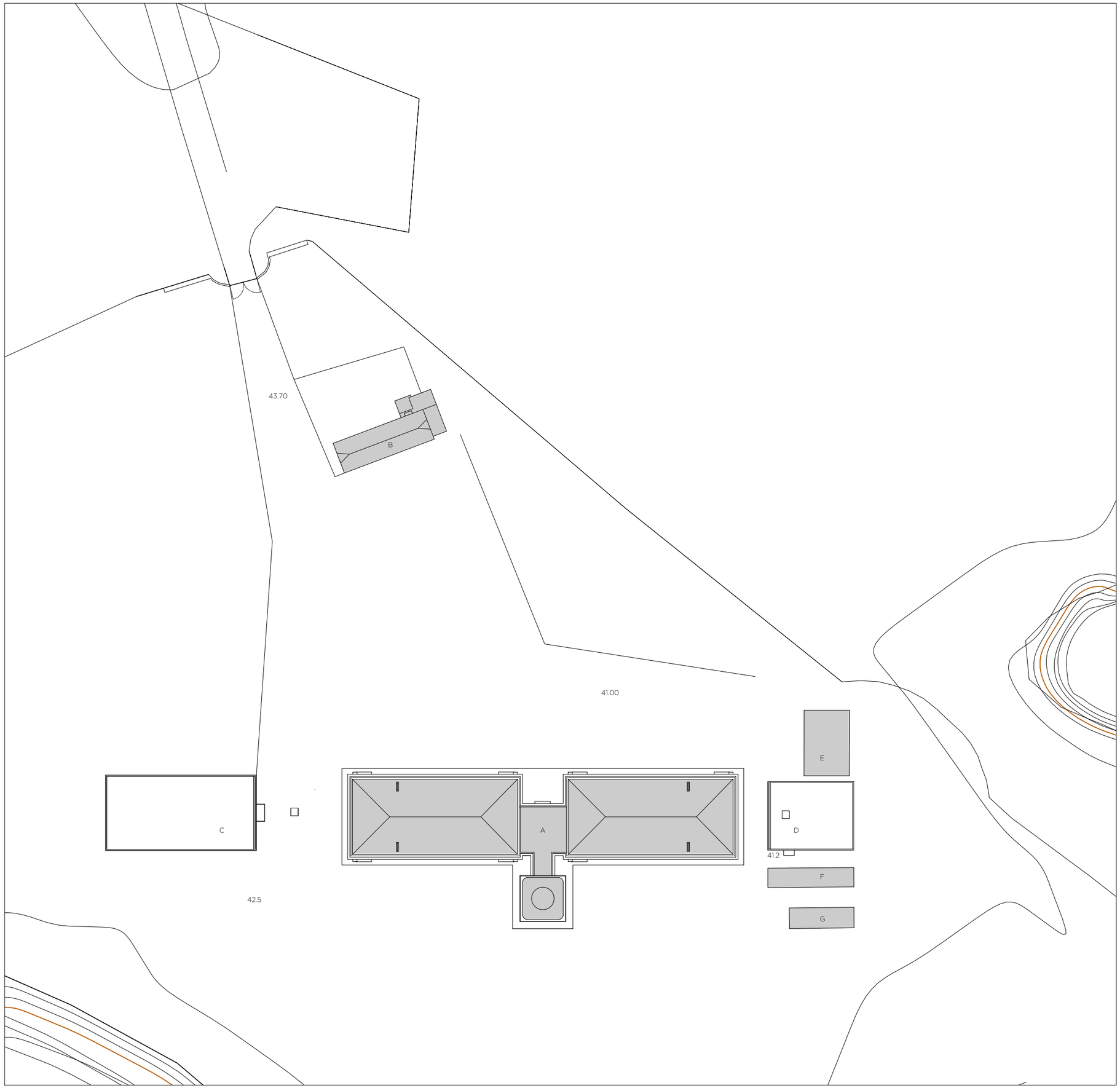
Existente - Cortes C e D

Escala 1.200

Beatriz Guerreiro

Data: julho 2022

FPA - E06

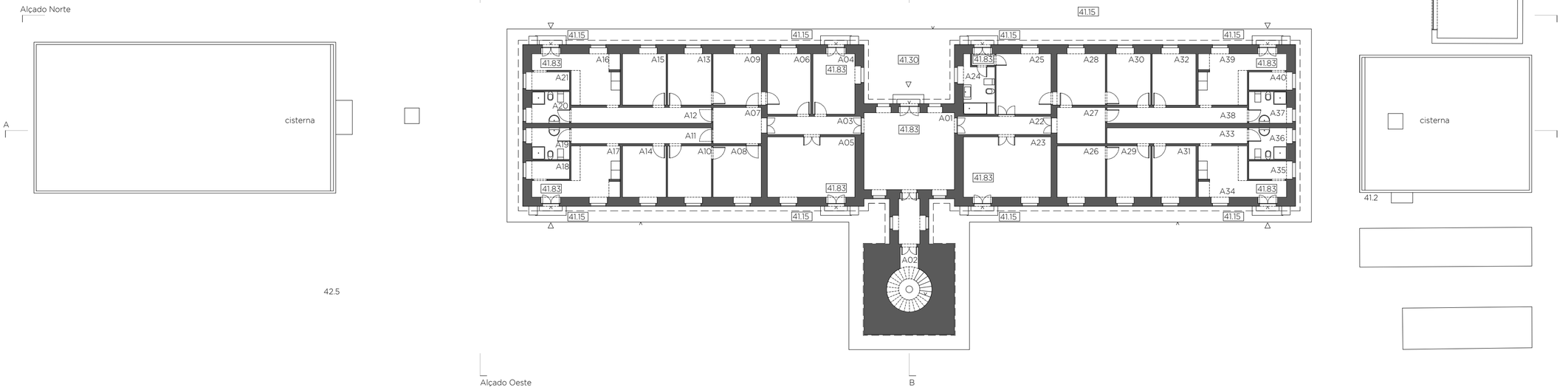


LISTA DE EDIFÍCIOS:
A | Farol
B | Casa de férias
C | Cisterna
D | Cisterna
E | Garagem
F | Zona de tratamento de roupa
G | Galinheiros

FAROL DE ALFANZINA
Existente - Planta de cobertura
Escala 1.500

Beatriz Guerreiro Data: julho 2022

FAZ - E01

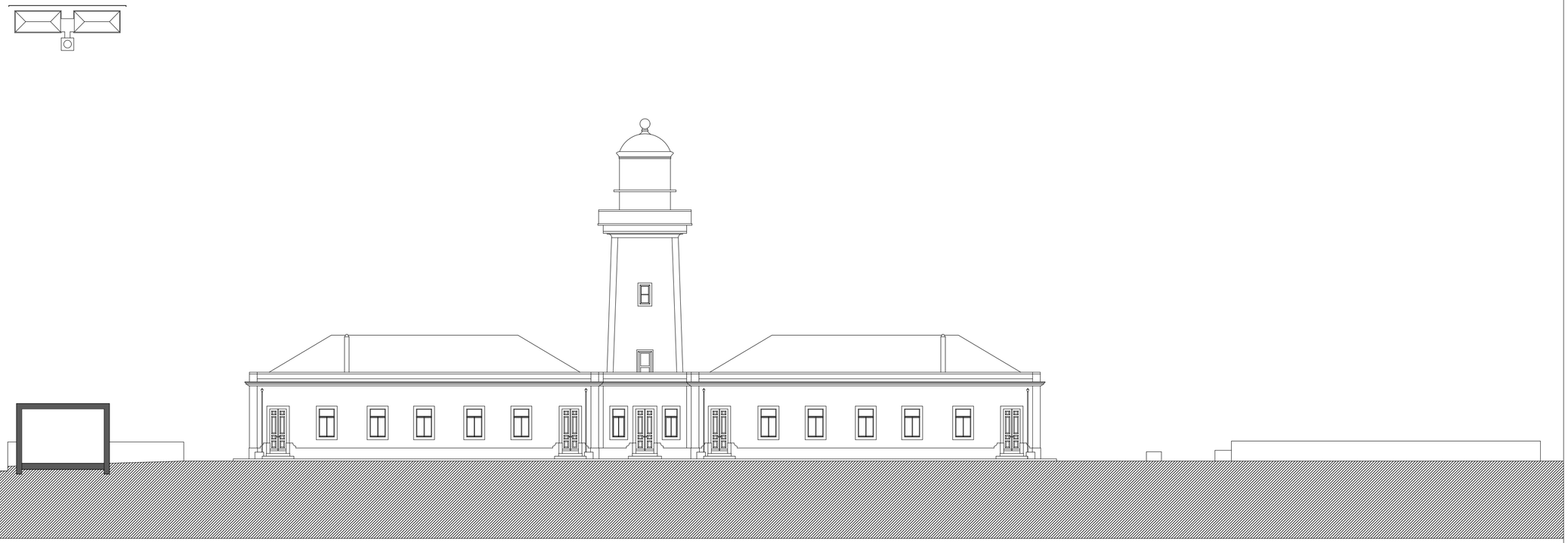


LISTA DE COMPARTIMENTOS:
A | Farol
A1 | Átrio principal
A2 | Torre
A3 | Corredor
A4 | Sala de convívio
A5 | Central elétrica
A6 | Quarto
A7 | Átrio de entrada para as habitações
as habitações
A8 | Quarto
A9 | Quarto
A10 | Sala
A11 | Corredor
A12 | Corredor
A13 | Sala
A14 | Quarto
A15 | Quarto
A16 | Cozinha
A17 | Cozinha
A18 | Dispensa
A19 | Instalação sanitária
A20 | Instalação sanitária
A21 | Dispensa
A22 | Corredor
A23 | Oficina
A24 | Instalação sanitária
A25 | Quarto
A26 | Quarto
A27 | Hall de entrada
A28 | Sala
A29 | Sala
A30 | Quarto
A31 | Quarto
A32 | Quarto
A33 | Corredor
A34 | Cozinha
A35 | Dispensa
A36 | Instalação sanitária
A37 | Instalação sanitária
A38 | Corredor
A39 | Cozinha
A40 | Dispensa

FAROL DE ALFANZINA
Existente - Planta piso térreo
Escala 1.200

Beatriz Guerreiro Data: julho 2022

FAZ - E02



Alçado Norte

FAROL DE ALFANZINA

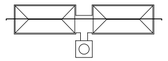
Existente - Alçado Norte

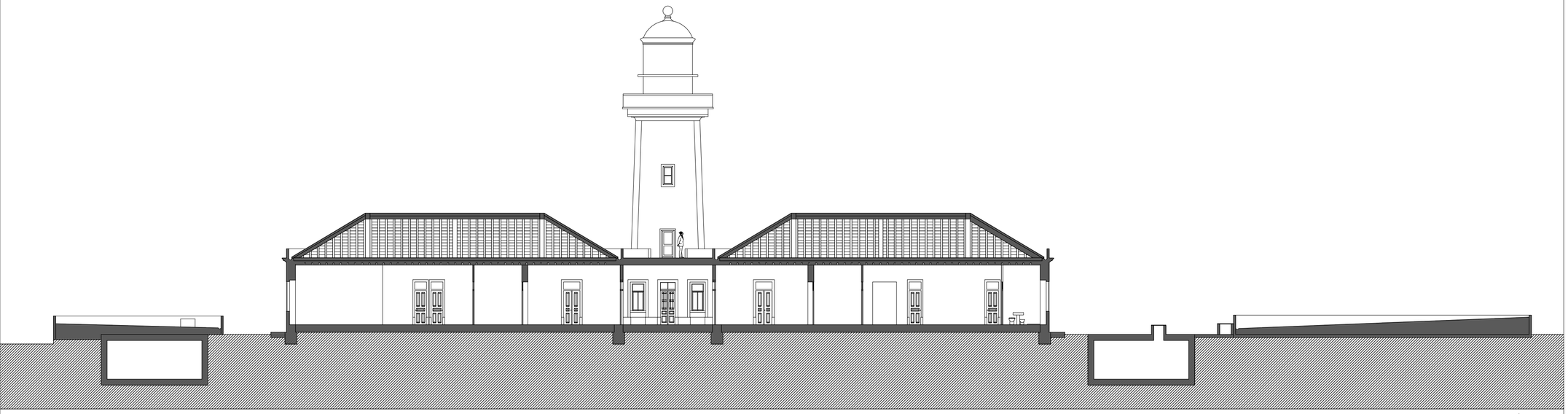
Escala 1.200

Beatriz Guerreiro

Data: julho 2022

FAZ - E03





A

FAROL DE ALFANZINA

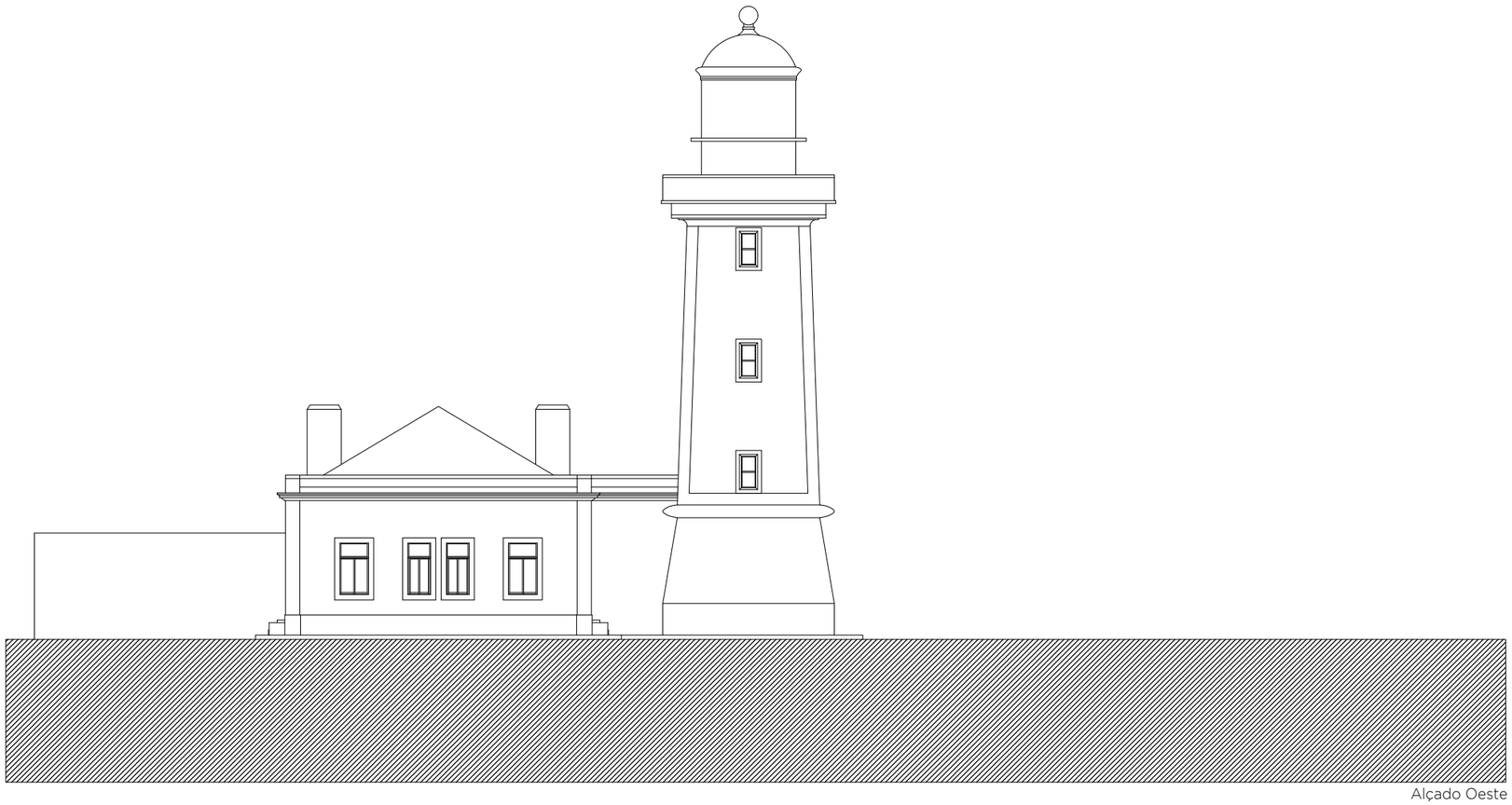
Existente - Corte A

Escala 1.200

Beatriz Guerreiro

Data: julho 2022

FAZ - E04



Alçado Oeste

FAROL DE ALFANZINA

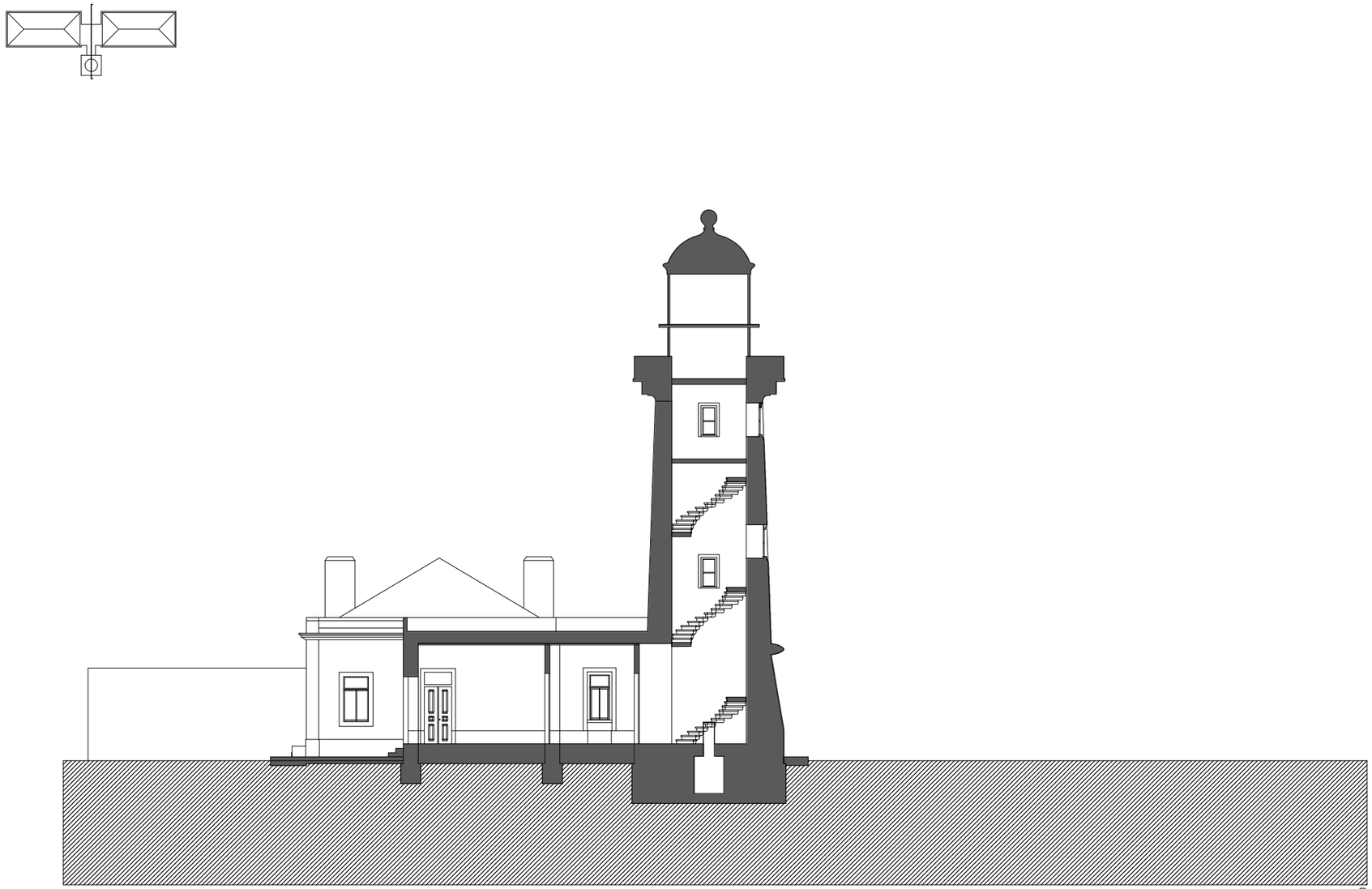
Existente - Alçado Poente

Escala 1.200

Beatriz Guerreiro

Data: julho 2022

FAZ - E05



FAROL DE ALFANZINA

Existente - Corte B

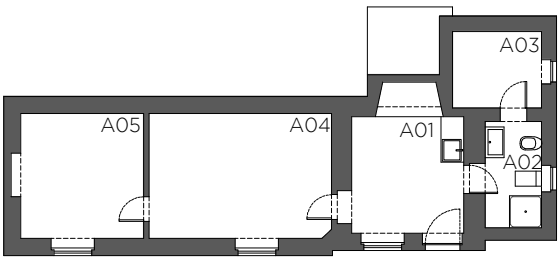
Escala 1.200

Beatriz Guerreiro

Data: julho 2022

FAZ - E06

Alçado Norte



Planta piso térreo

Alçado Nascente

Alçado Sul

LISTA DE COMPARTIMENTOS:

B | Casa de férias

A01 | Cozinha

A02 | Instalação sanitária

A03 | Arrumos

A04 | Quarto

A05 | Quarto

FAROL DE ALFANZINA

Existente - Alçados Norte, Poente e Sul - Casa de férias

Escala 1.200

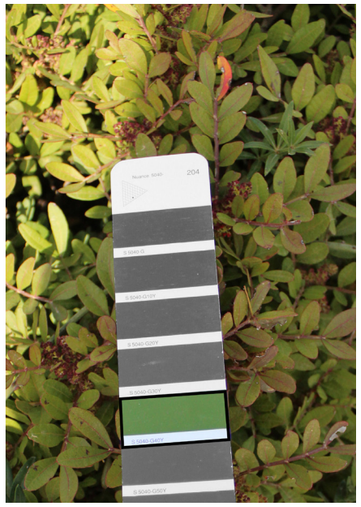
Beatriz Guerreiro Data: julho 2022

FAZ - E07

ANEXO IV

Existente - Levantamento fotográfico e cromático
dos faróis

01 - Cor vegetação



02 - Cor vegetação

03 - Fotografia vista

04 - Comércio souvenirs

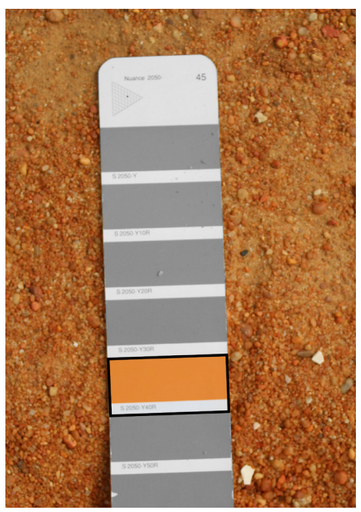
05 - Última estação da Via Sacra até à Ponta da Piedade

06 - Fotografia aérea (Google Earth) - Farol da Ponta da Piedade

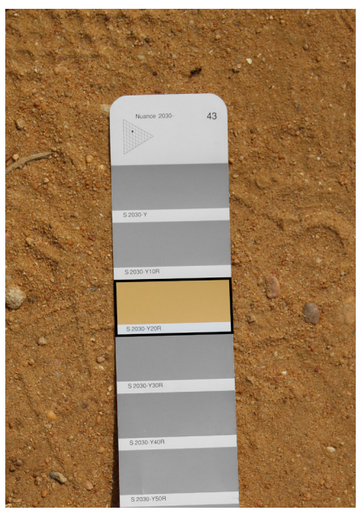
07 - Distância de 0,08 km do Farol

08 - Distância de 0,18 km do Farol

09 - Cor pavimento



10 - Cor terra



11 - Cor terra

12 - Vista para Este - Alçado Oeste do Farol

13 - Fotografia passadiço

14 - Cor cúpula

15 - Cor telhado

16 - Cor azulejos

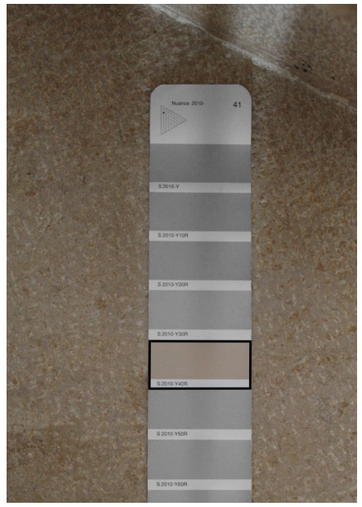
17 - Farol da Ponta da Piedade (2021) - vista sul

18 - Cor cantaria

19 - Cor portas

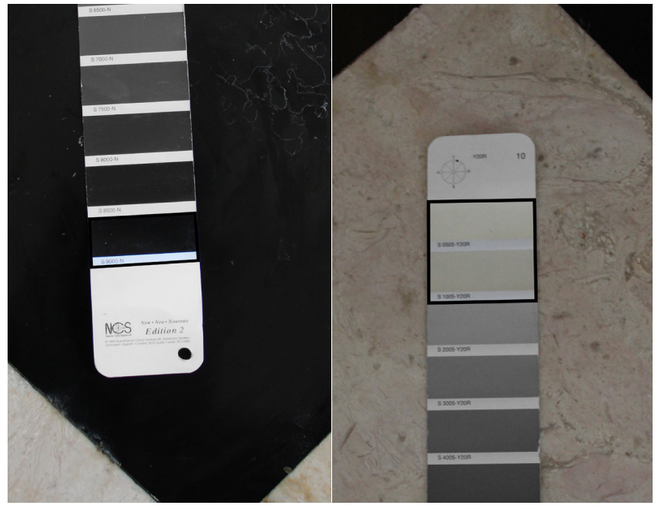
20 - Cor caixilharia

21 - Cor pavimento



22 - Cor degraus

23 - Cores corrimão



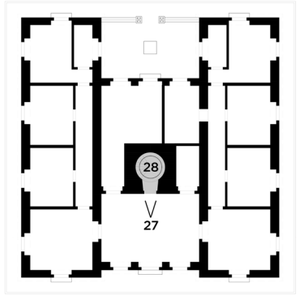
24 - Cor azulejo

25 - Cor pavimento

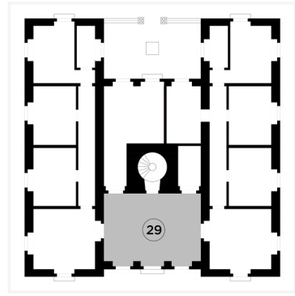
26 - Cor azulejoS

27 - Fotografia interior da torre

28 - Fotografia interior da torre

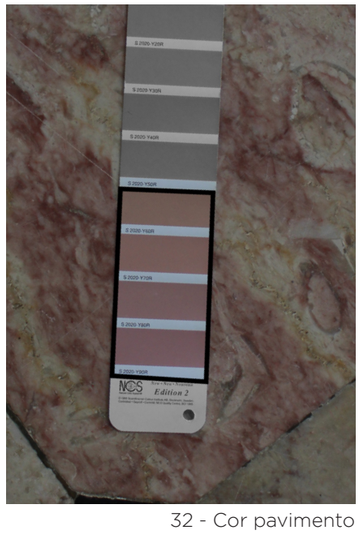


29 - Fotografia átrio



30 - Cor pavimento

31 - Cor estrutura de suporte do aparelho lenticular



32 - Cor pavimento

33 - Cor cantaria

34 - Cor portas e portadas

35 - Cor azulejos

01 - Estação I da Via Sacra

02 - Estação II da Via Sacra

03 - Estação III da Via Sacra

04 - Estação IV da Via Sacra

05 - Estação V da Via Sacra

06 - Estação VI da Via Sacra

Fotografia aérea (Google Earth) - Localização das Estações da Via Sacra - Lagos - 07

08 - Estação VII da Via Sacra

09 - Estação VIII da Via Sacra

10 - Estação IX da Via Sacra

11 - Estação X da Via Sacra

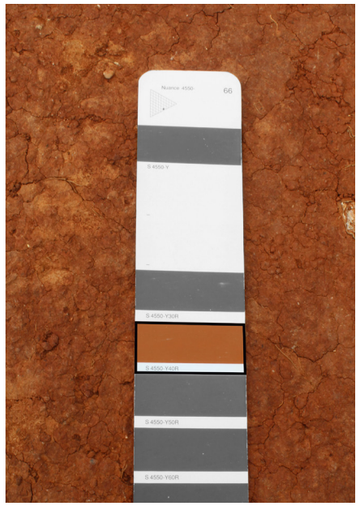
12 - Estação XI da Via Sacra

13 - Estação XII da Via Sacra

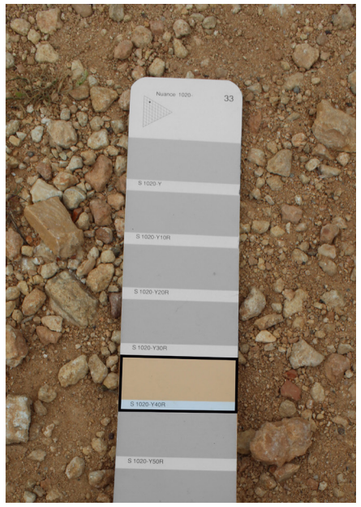
14 - Estação XIII da Via Sacra

15 - Estação XIV da Via Sacra

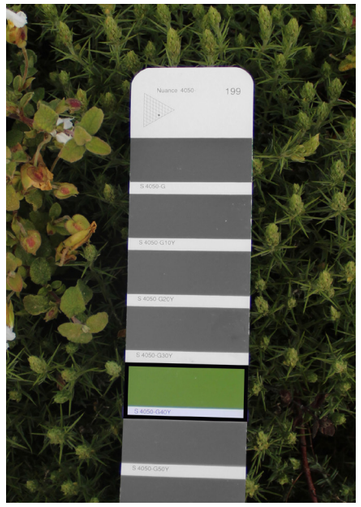
16 - Estação XV da Via Sacra



01 - Cor terra



02 - Cor terra



03 - Cor vegetação

04 - Fotografia

05 - Fotografia

06 - Fotografia aérea (Google Earth) - Farol da Ponta do Altar

07 - Fotografia

08 - Fotografia

09 - Cor rochas

10 - Cor rochas

11 - Cor ciclóvia

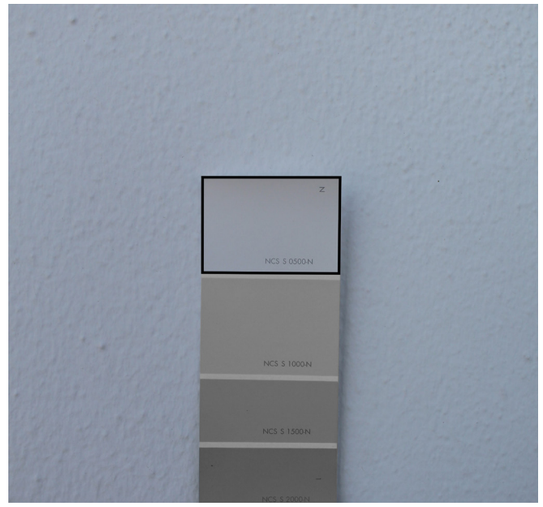
12 - Distância de 0,18 km do Farol

13 - Distância de 0,53 km do Farol

Cor cúpula - 14

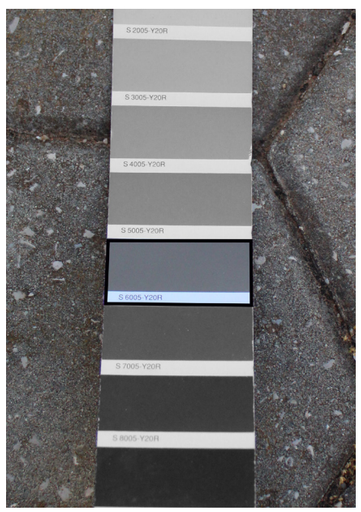
Cor cantaria (rodapé) - 15

Cor cantaria - 16



Cor parede - 17

Farol da Ponta do Altar (2021) - vista norte - 18



Cor pavimento - 19

Cor portas - 20

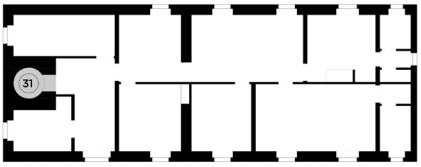
Cor caixilharia - 21

Cor telhas - 22

23 - Cor guarnição

24 - Cor guarnição

25 - Cor degraus

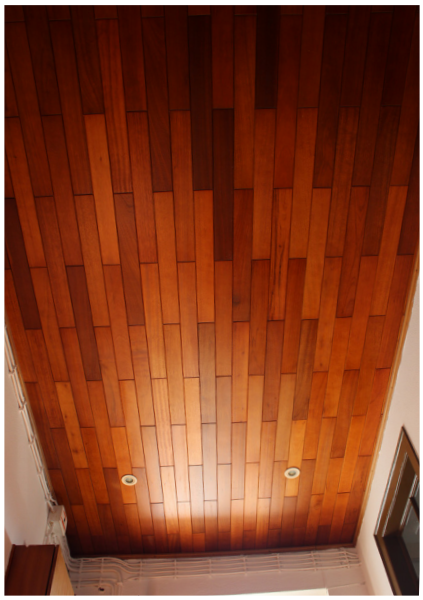


26 - Cor cantaria

27 - Cor portadas

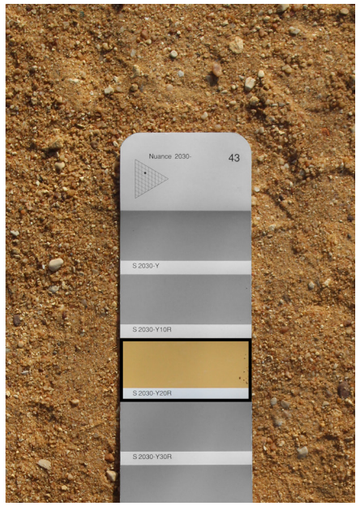
28 - Cor portas

29 - Cor portas e portadas

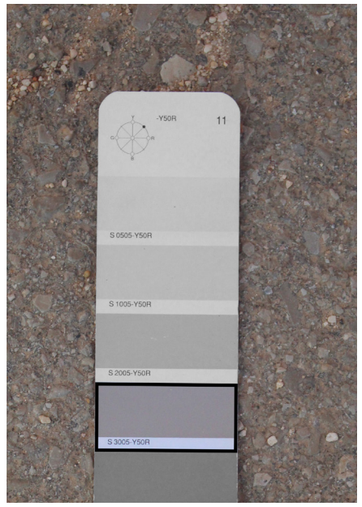


30 - Fotografia teto (átrio)

31 - Fotografia escadas



01 - Cor terra



02 - Cor estrada

03 - Cor vegetação

04 - Fotografia

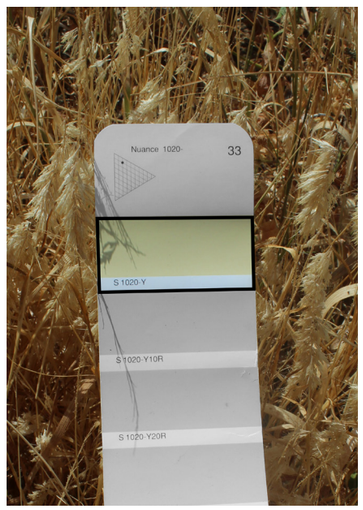
05 - Fotografia

06 - Fotografia aérea (Google Earth) - Farol de Alfanzina

07 - Distância de 0,08 km do Farol

08 - Vedação do Farol

09 - Cor rochas



10 - Cor vegetação

11 - Cor rodapé

12 - Distância de 0,22 km do Farol

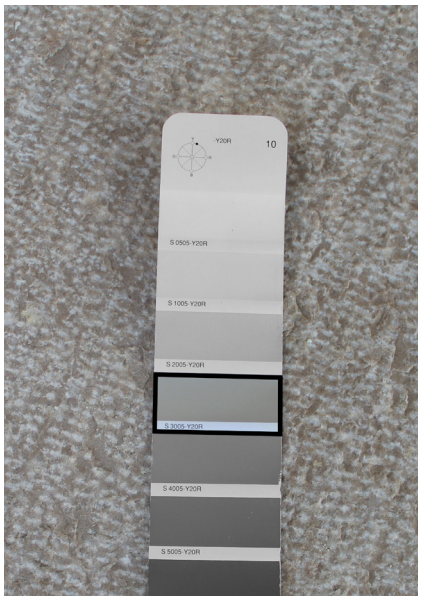
13 - Distância de 0,39 km do Farol

14 - Cor azulejos

15 - Cor telhas

16 - Cor Cúpula

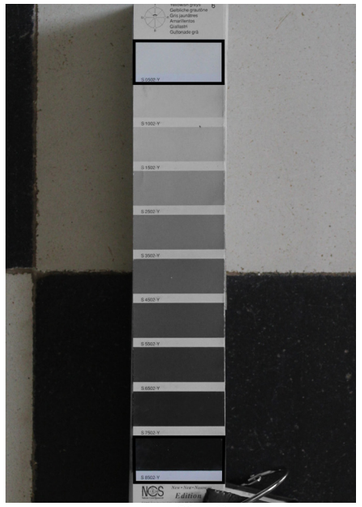
17 - Farol de Alfanzina (2008) - vista nordeste



18 - Cor cantaria

19 - Cor portas

20 - Cor caixilharia



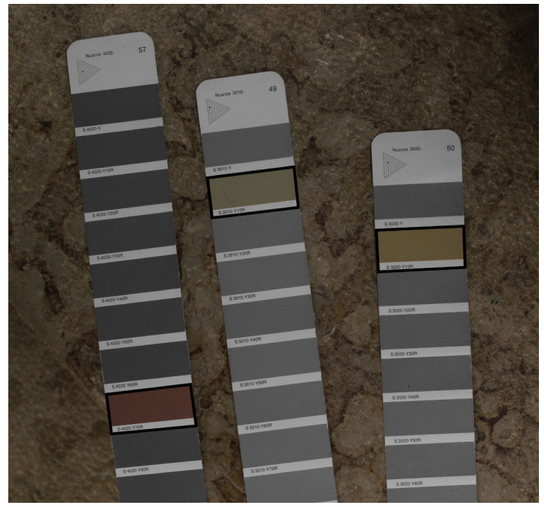
21 - Cor pavimento

22 - Cor rodapé

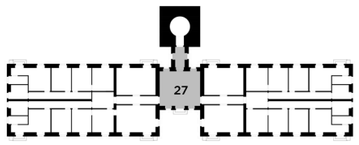
23 - Cor portadas

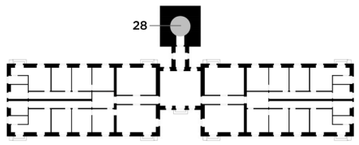
24 - Cor corrimão (torre)

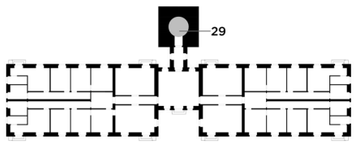
25 -Cor cantaria

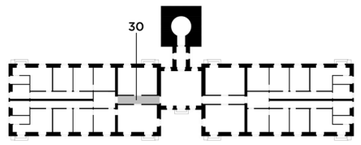


26 - Cor degraus





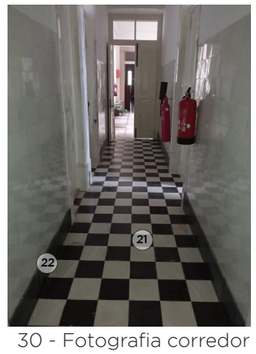




27 - Fotografia átrio

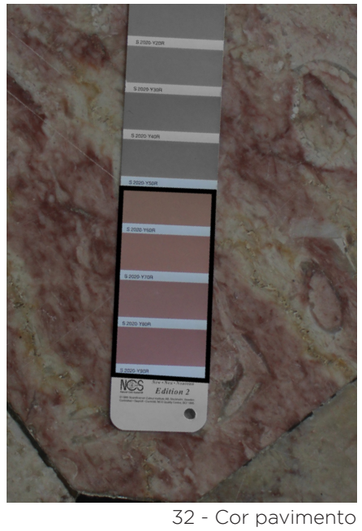
28 - Fotografia antecâmara do farol

29 - Fotografia interior da torre



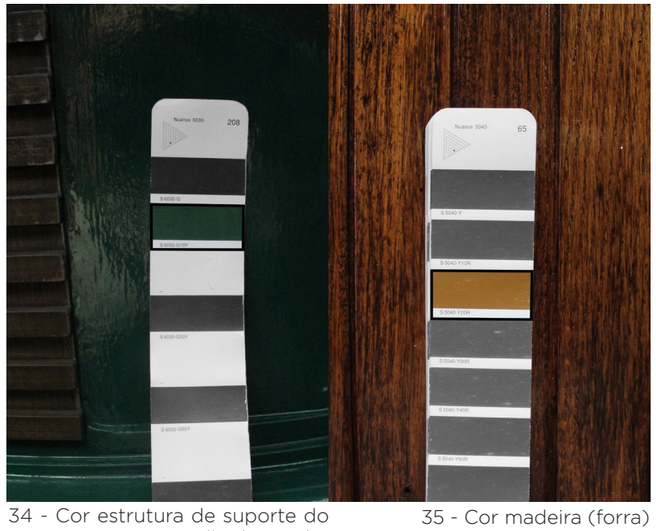
30 - Fotografia corredor

31 - Cor pavimento



32 - Cor pavimento

33 - Cor pavimento



34 - Cor estrutura de suporte do aparelho lenticular

35 - Cor madeira (forra)

36 - Cor azulejo

ANEXO V

Existente - Levantamento fotográfico - trilho

01

02

03

04

05

06

Fotografia aérea (Google Earth) - Indicação do percurso - fotografias

07

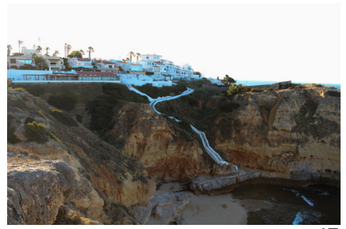
08

09

10

11

12


13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

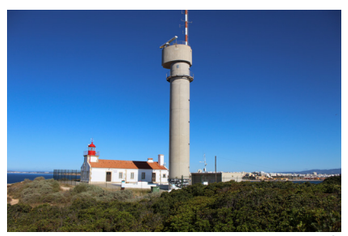
25

26

27

28

29


30

Anexo V - Levantamento Fotográfico - Trilho - do Farol de Alfanzina ao Farol da Ponta do Altar

ANEXO VI

Proposta - Farol da Ponta da Piedade

"ENTRE A TERRA E O MAR – PROPOSTA DE REABILITAÇÃO E VALORIZAÇÃO DOS FARÓIS DA PONTA DA PIEDADE, DA PONTA DO ALTAR E DE ALFANZINA"

BEATRIZ GUERREIRO

LISTAGEM DE PEÇAS DESENHADAS

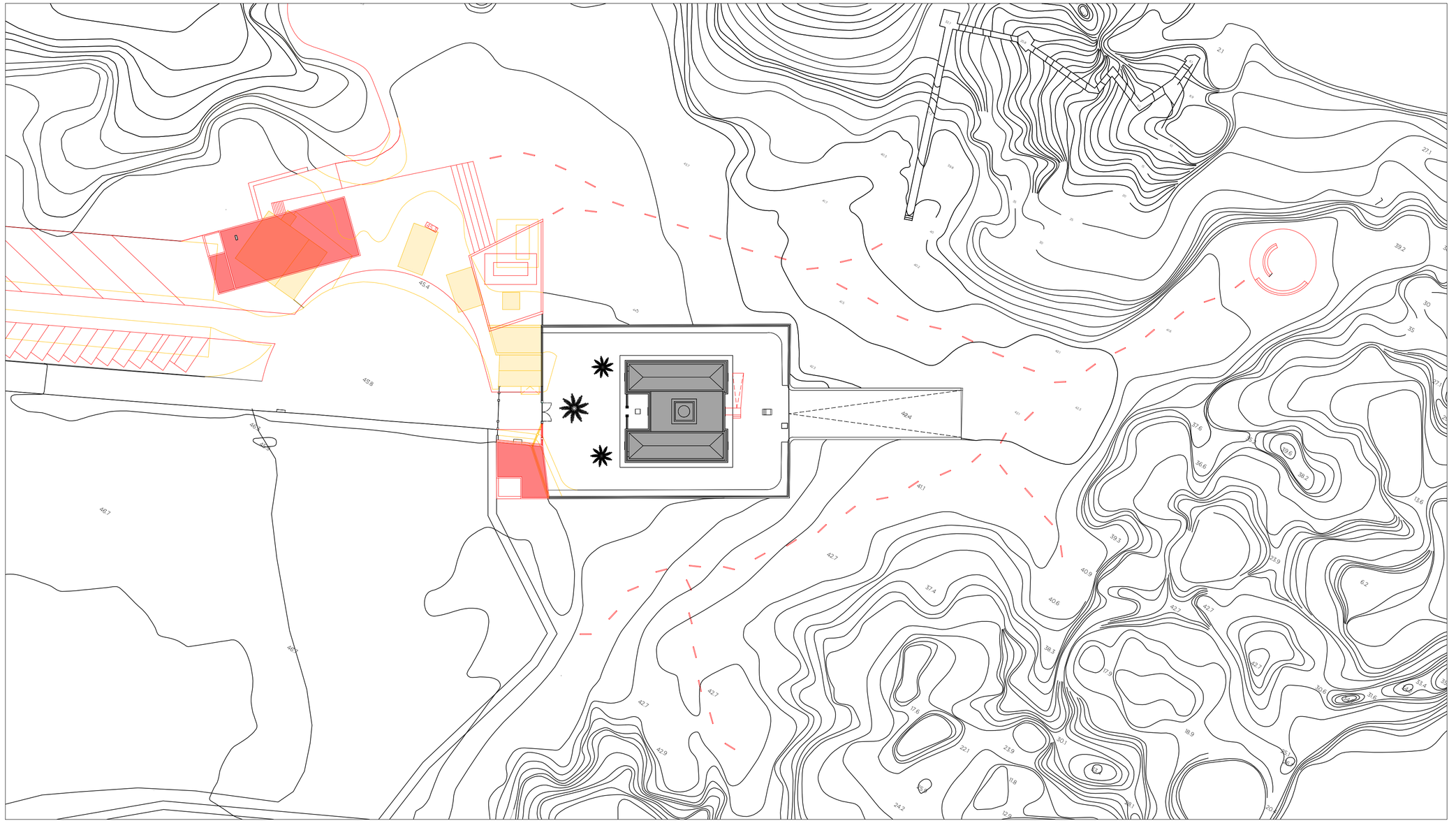
PROPOSTA FAROL DA PONTA DA PIEDADE

(04 DE JULHO DE 2022)

Desenho	Designação	Escala(s)
FPP – VA01	Vermelhos e Amarelos – Planta de implantação	1/500
FPP – VA02	Vermelhos e Amarelos – Planta do piso térreo	1/200
FPP – P01	Proposta – Planta de Cobertura	1/500
FPP – P02	Proposta – Perfil	1/500
FPP – P03	Proposta – Farol – Planta do Piso Térreo	1/200
FPP – P04	Proposta – Farol – Corte A e Alçado Norte	1/500
FPP – P05	Proposta – Farol – Alçado Poente e Corte B	1/200
FPP – P06	Proposta – Restaurante e Lojas – Planta do Piso Térreo	1/200
FPP – E07	Proposta – Restaurante e Lojas - Alçados Nascente e Poente, Corte C	1/200
FPP – E08	Proposta – Restaurante e Lojas –Cortes A e B	1/200
FPP – E09	Proposta – Farol – Planta de Pavimentos	1/200
FPP – E10	Proposta – Restaurante e Lojas – Planta de Pavimentos	1/200

Abreviatura:

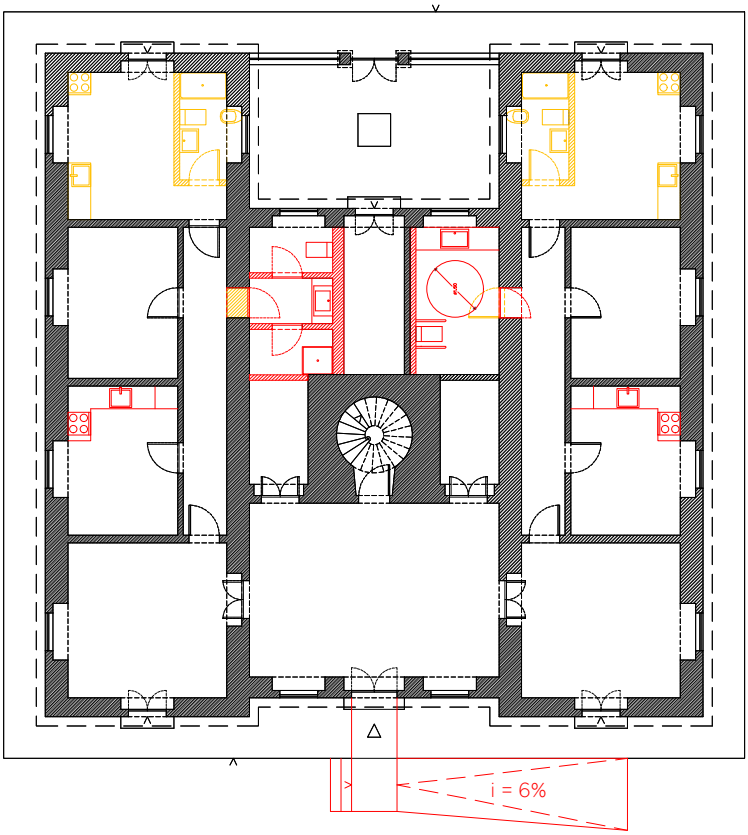
FPP – Farol da Ponta da Piedade



FAROL DA PONTA DA PIEDADE
Vermelhos e amarelos - Implantação
Escala 1.500

Beatriz Guerreiro Data: julho 2022

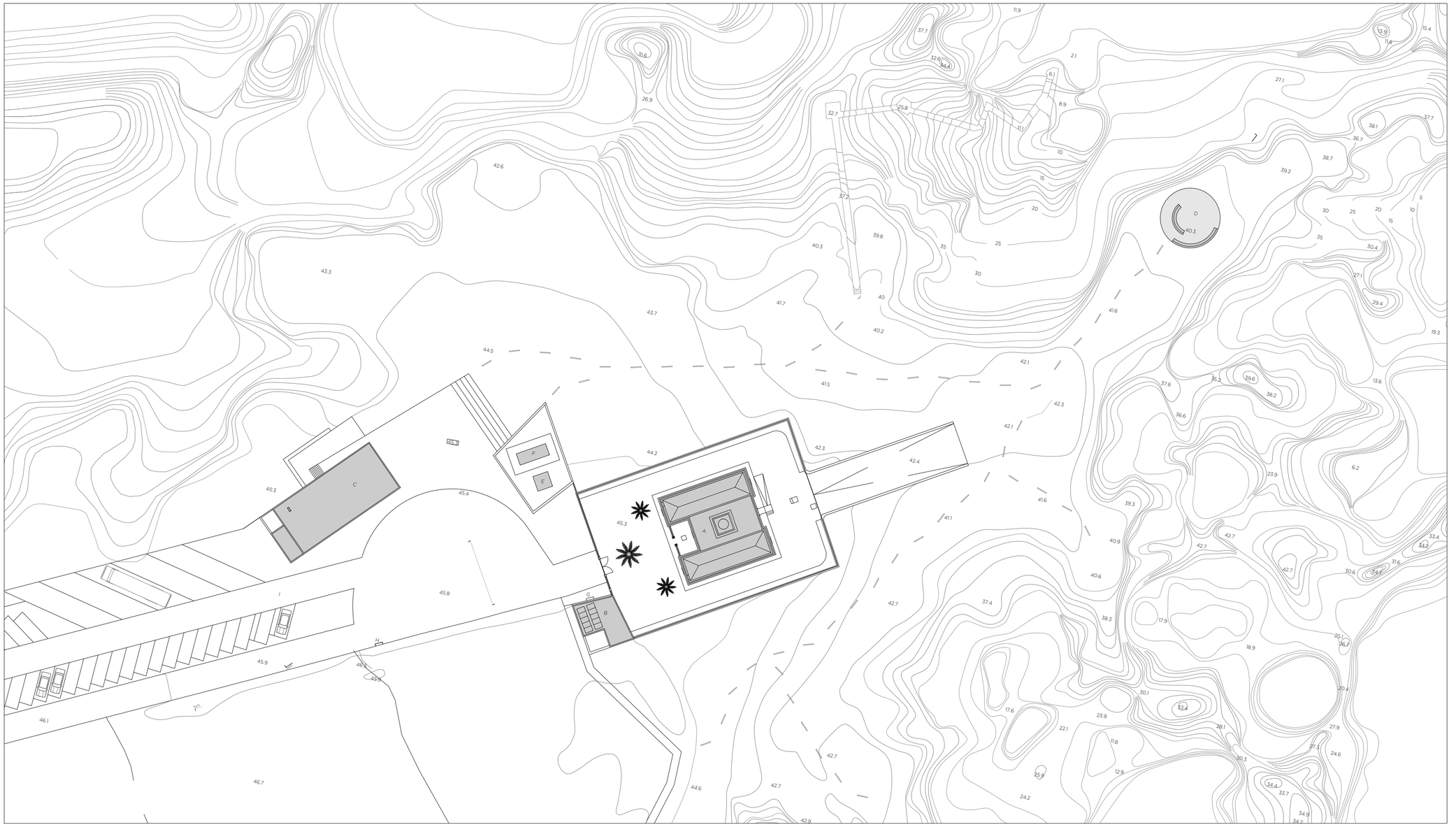
FPP - VA01



FAROL DA PONTA DA PIEDADE
Vermelhos e amarelos - Farol
Escala 1.200

Beatriz Guerreiro Data: julho 2022

FPP - VA02

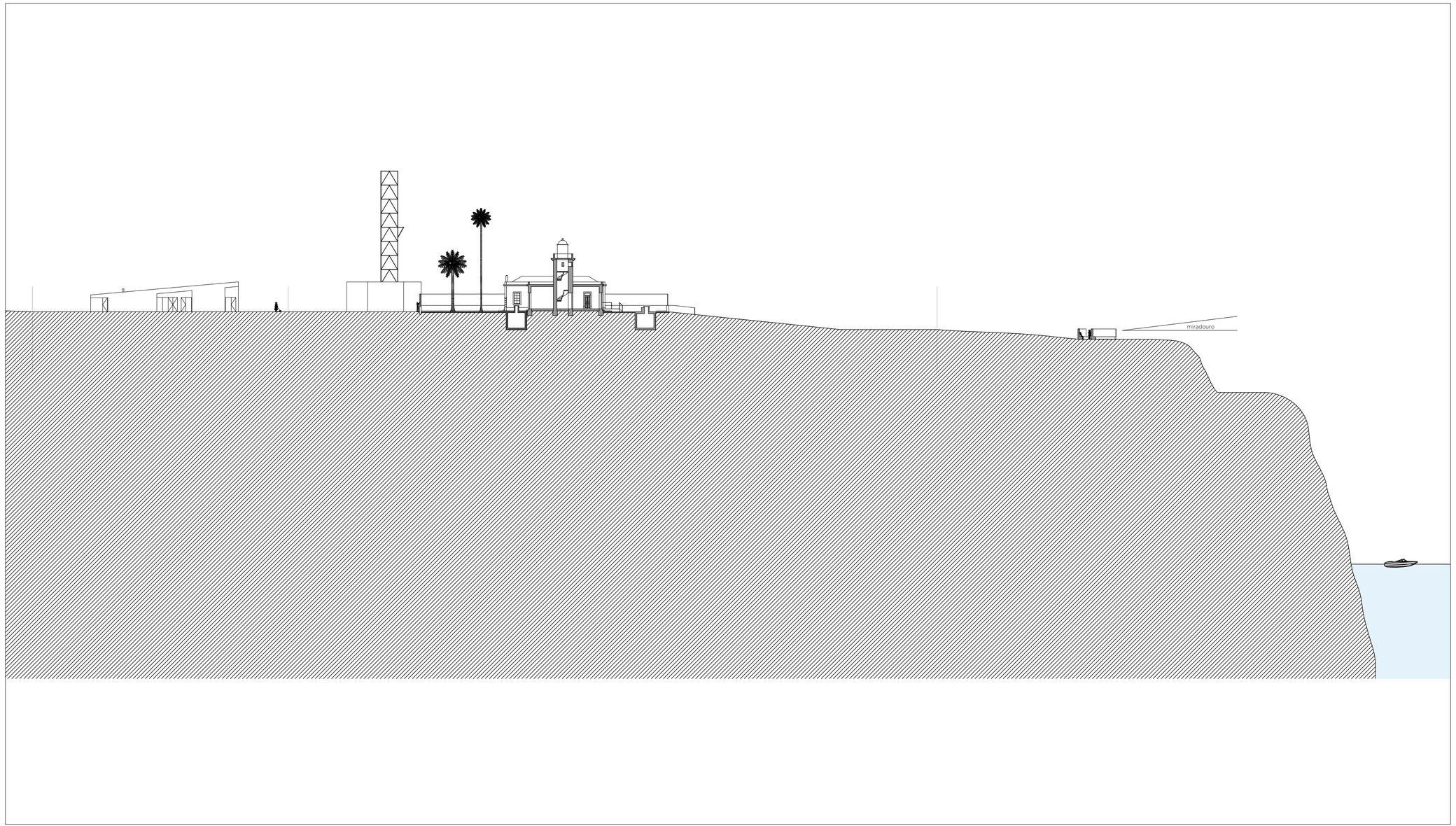


LISTA DE EDIFÍCIOS:
A | Farol (existente)
B | Garagem (proposta)
C | Restaurante e lojas (proposta)
D | Miradouro (proposta)
E | Torre de telecomunicações (existente)
F | Equipamento de apoio à torre de telecomunicações (existente)
G | XV Estação da Via-Sacra (existente)
H | XIV Estação da Via-Sacra (existente)
I | Estacionamento para automóveis e autocarros
J | Escadaria de acesso às grutas

FAROL DA PONTA DA PIEDADE
Proposta - Planta de cobertura
Escala 1.500

Beatriz Guerreiro — Data: julho 2022

FPP - P01



FAROL DA PONTA DA PIEDADE

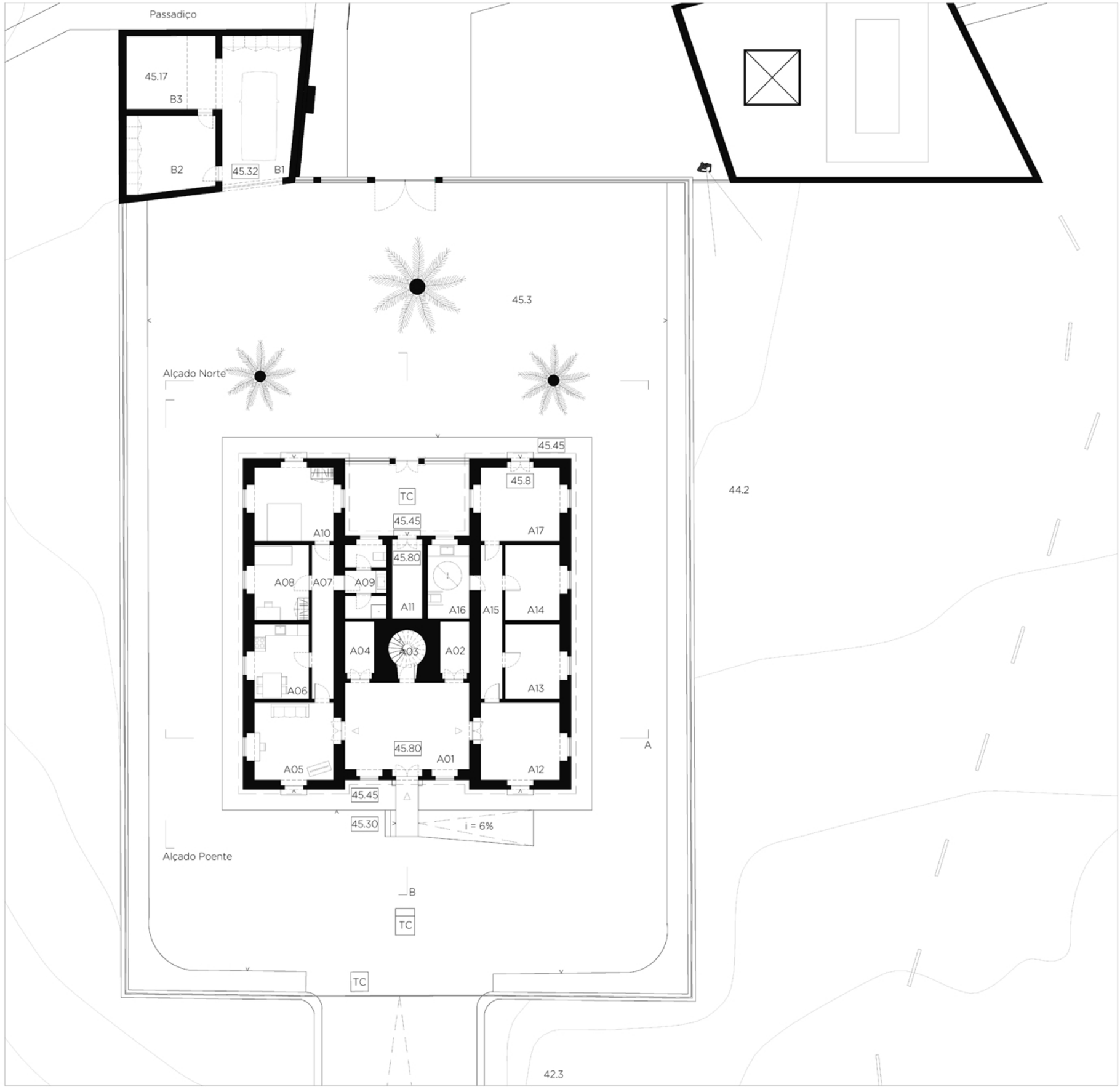
Proposta - Perfil

Escala 1.500

Beatriz Guerreiro

Data: julho 2022

FPP - P02



LISTA DE COMPARTIMENTOS:

A | Farol
A01 | Átrio principal
A02 | Arrumos
A03 | Torre
A04 | Arrumos
A05 | Sala
A06 | Cozinha
A07 | Corredor
A08 | Quarto
A09 | Instalação sanitária
A10 | Quarto
A11 | Arrumos
A12 | Espaço de exposição
A13 | Espaço de exposição
A14 | Espaço de exposição
A15 | Corredor
A16 | Instalação sanitária
A17 | Espaço de exposição
B | Garagem
B01 | Garagem
B02 | Espaço de tratamento de roupa
B03 | Pátio
TC | Tampa de cisterna

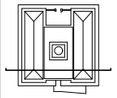
Esquema usos:

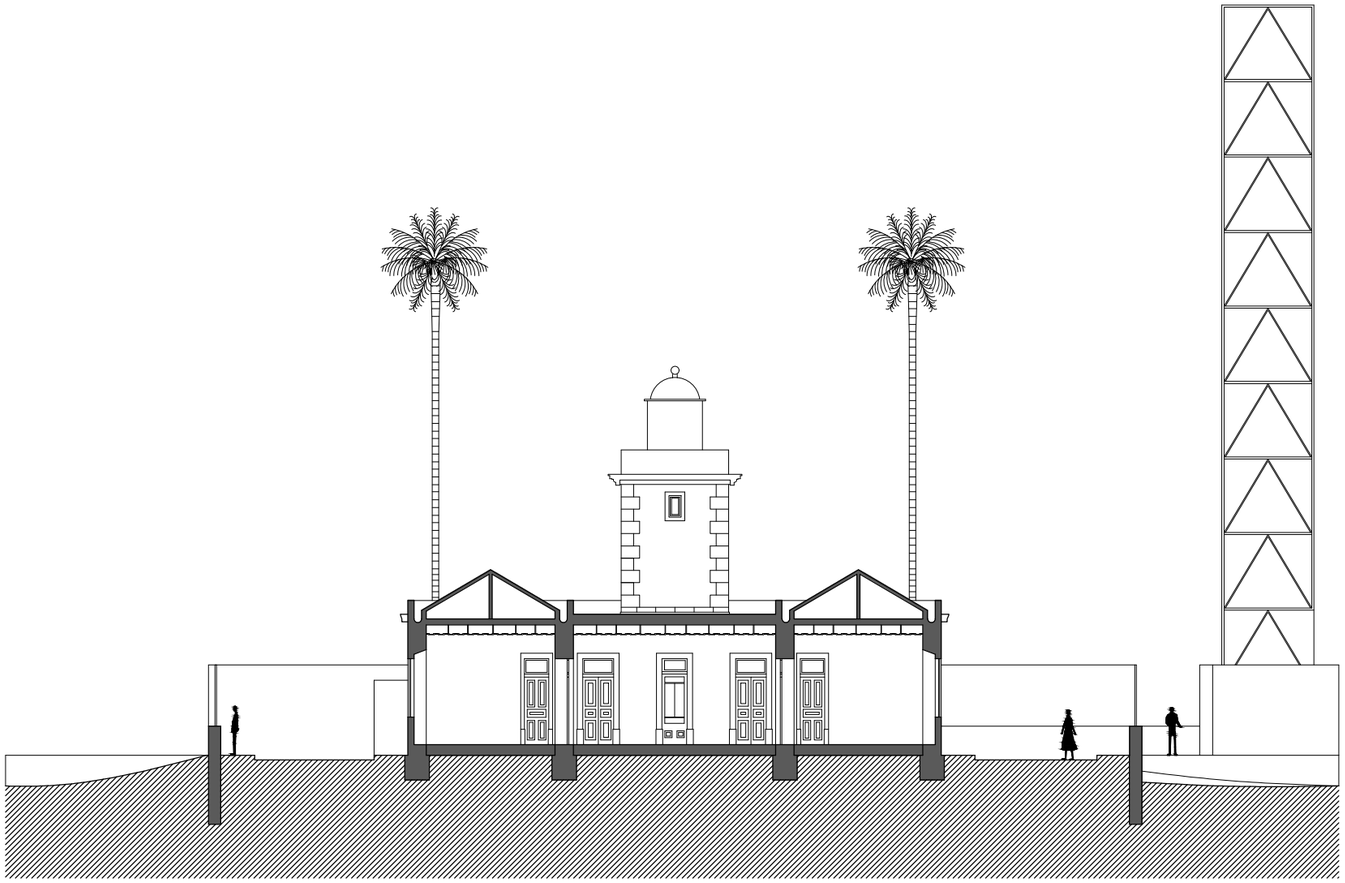
- átrio
- habitação
- centro de interpretação

FAROL DA PONTA DA PIEDADE
Proposta - Planta piso térreo
Escala 1.200

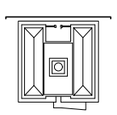
Beatriz Guerreiro — Data: julho 2022

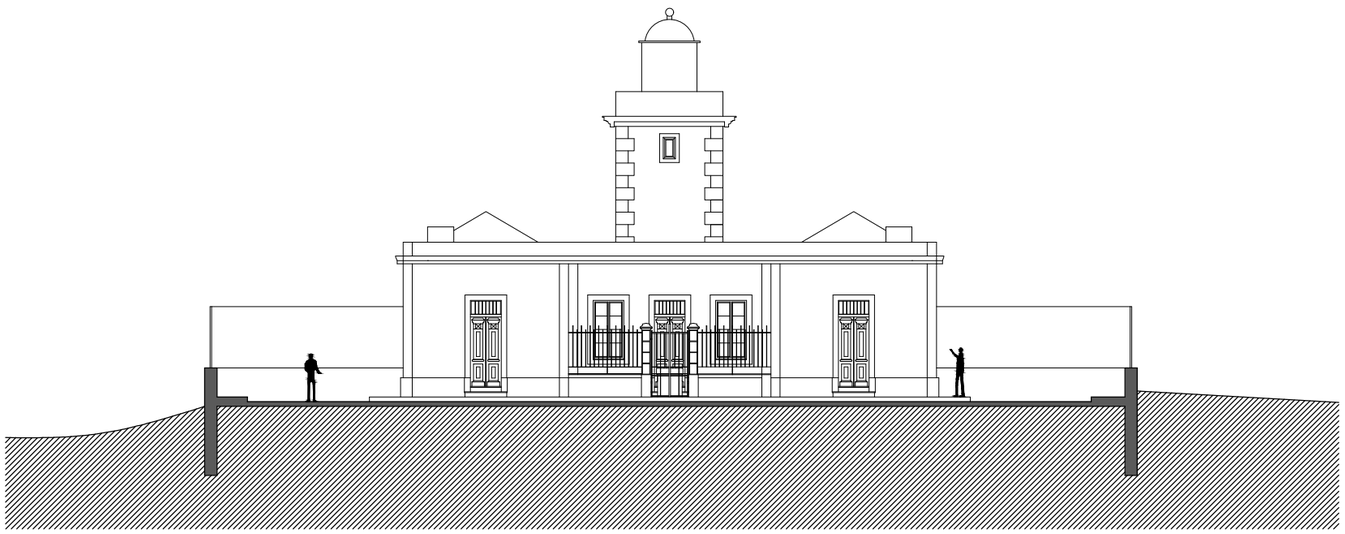
FPP - P03





A





Alçado Norte

FAROL DA PONTA DA PIEDADE

Proposta - Corte A e Alçado norte - Farol

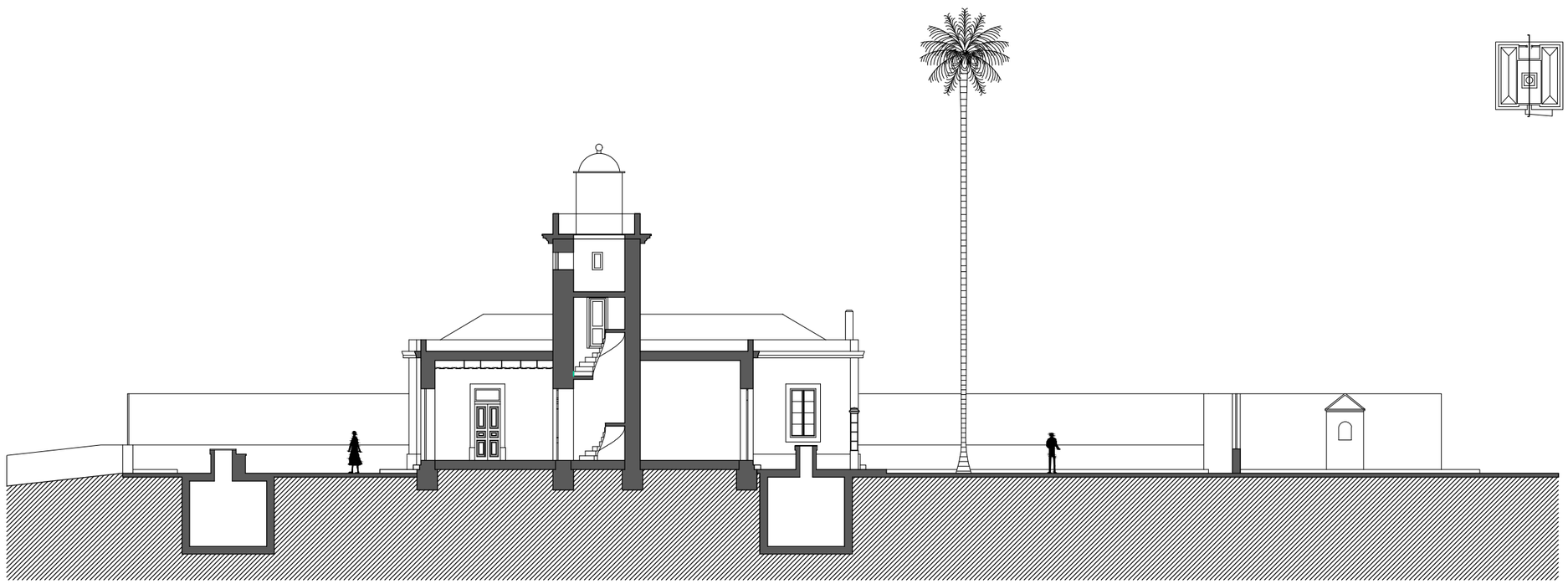
Escala 1.200

Beatriz Guerreiro

Data: julho 2022

FPP - P04

Alçado Poente



B

FAROL DA PONTA DA PIEDADE

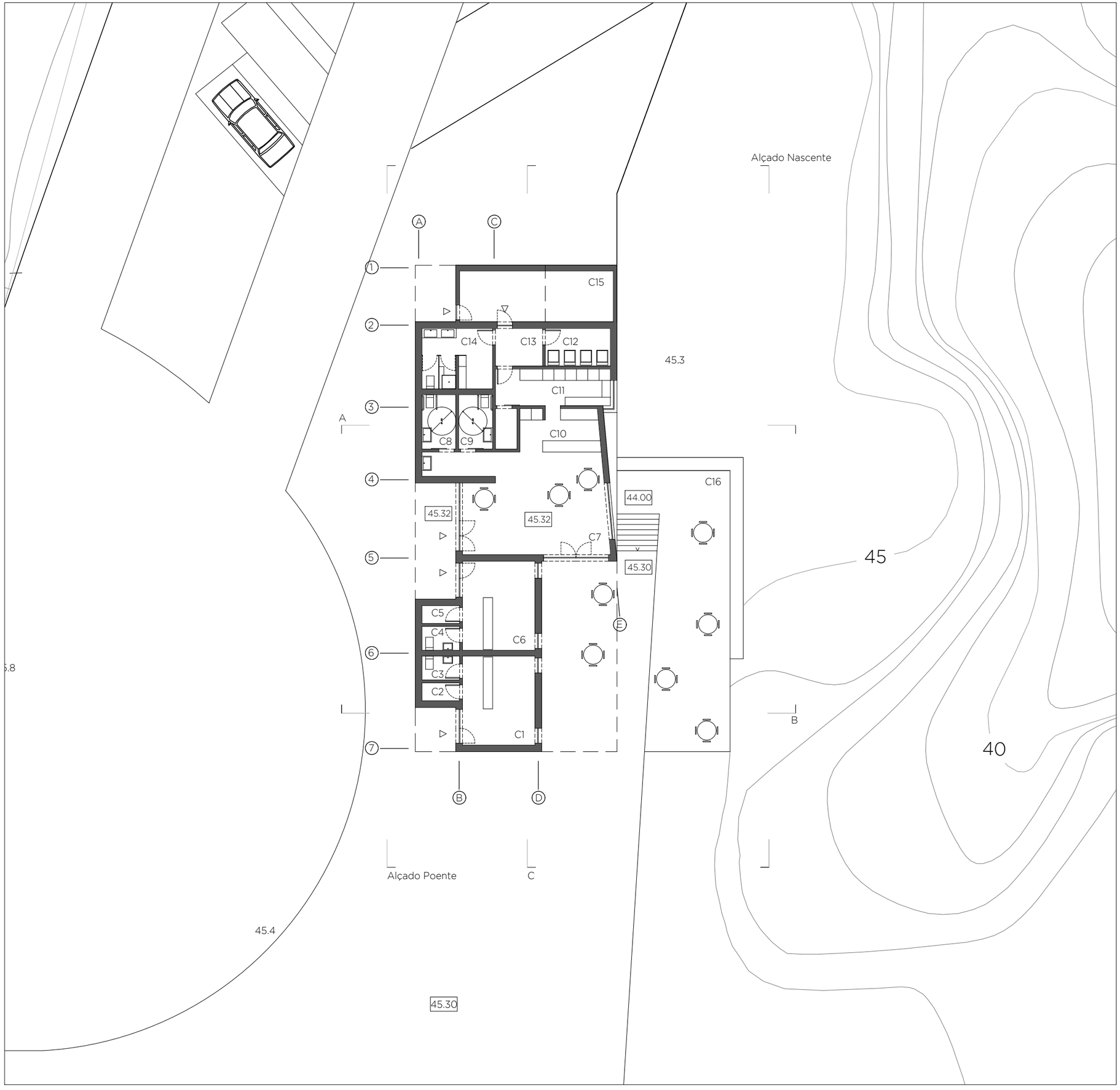
Proposta - Alçado poente e Corte B - Farol

Escala 1.200

Beatriz Guerreiro

Data: julho 2022

FPP - P05

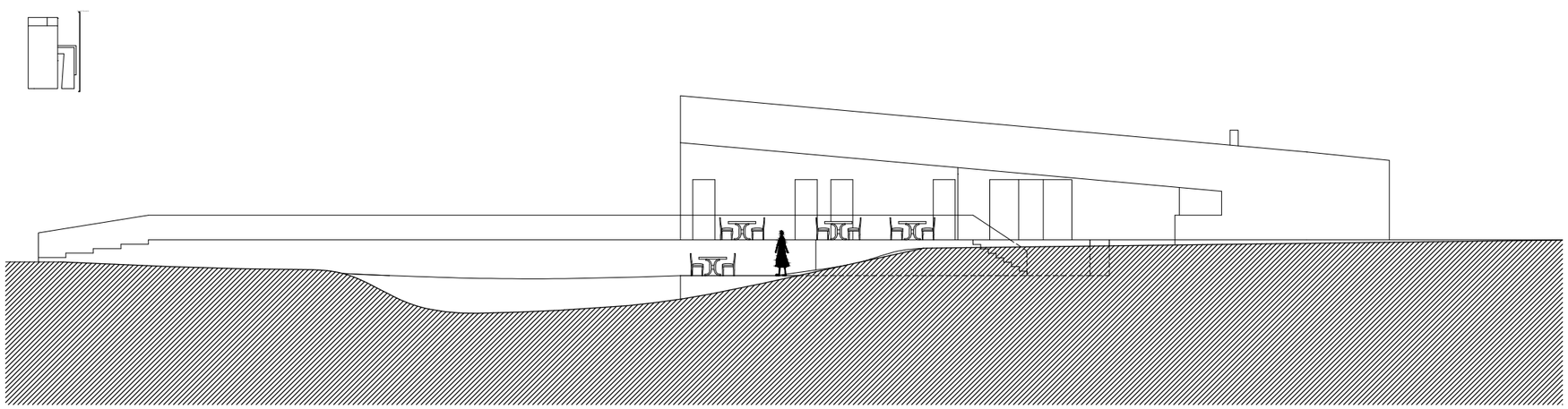


LISTA DE COMPARTIMENTOS:
C01 | Espaço de loja
C02 | Arrumos
C03 | Instalação sanitária
C04 | Instalação sanitária
C05 | Arrumos
C06 | Espaço de loja
C07 | Espaço de estar
C08 | Instalação sanitária
C09 | Instalação sanitária
C10 | Zona de balcão
C11 | Cozinha
C12 | Espaço do lixo
C13 | Espaço de entrada
C14 | Instalação sanitária
C15 | Pátio de serviço
C16 | Espaço de esplanada

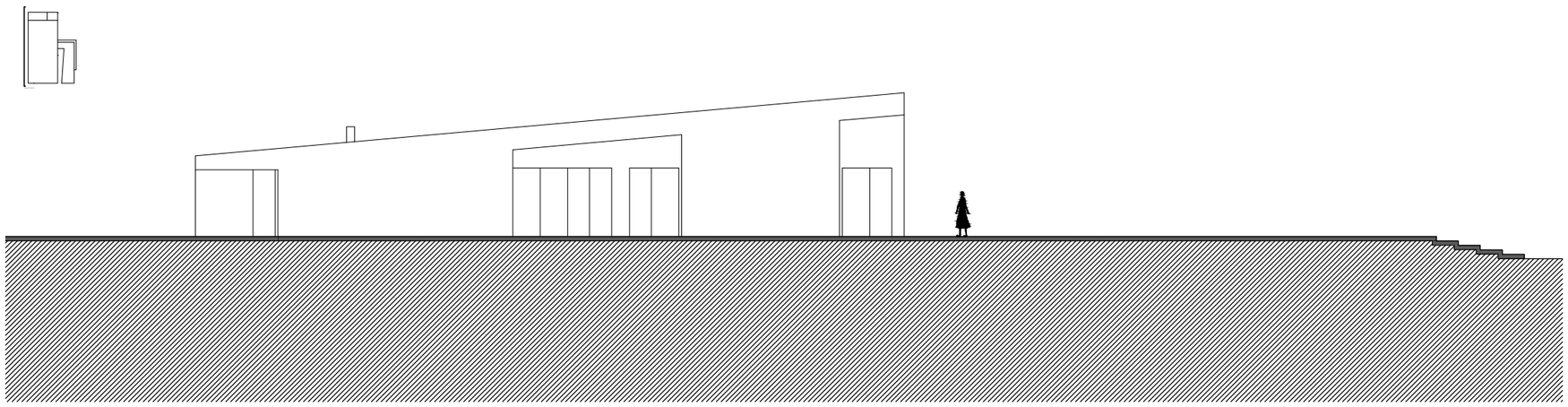
FAROL DA PONTA DA PIEDADE
Proposta - Piso térreo - Restaurante e lojas
Escala 1.200

Beatriz Guerreiro Data: julho 2022

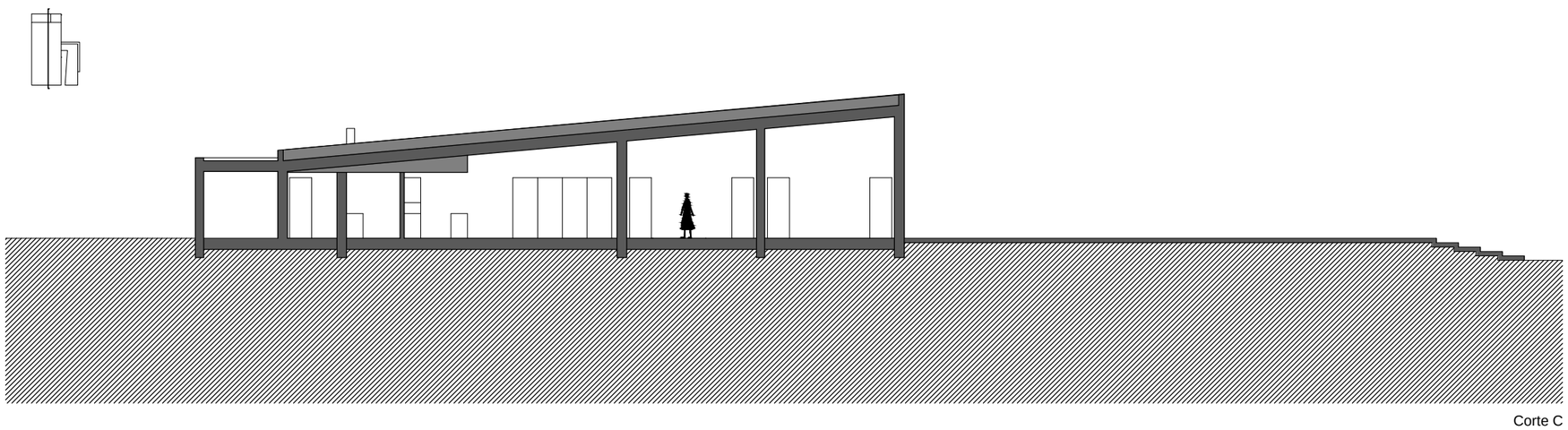
FPP - P06



Alçado Nascente



Alçado Poente



Corte C

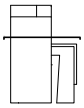
FAROL DA PONTA DA PIEDADE

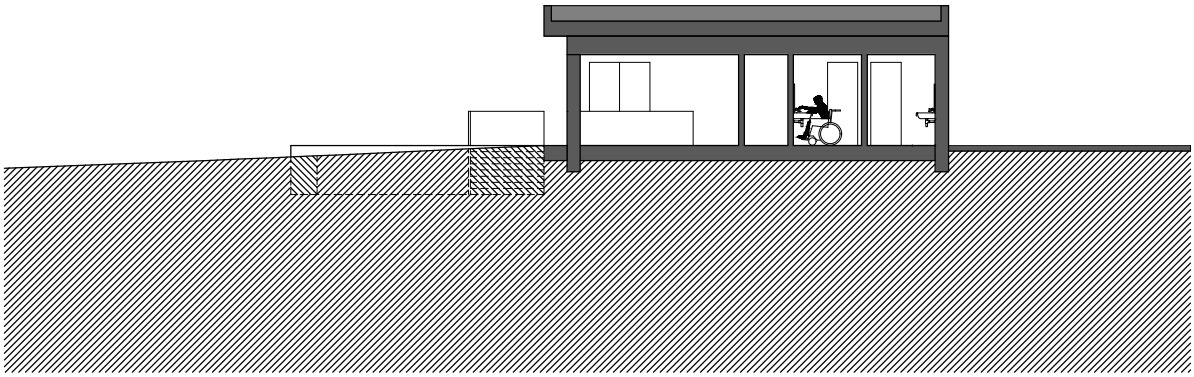
Proposta - Alçados nascente e poente,
Corte C - Restaurante e lojas
Escala 1.200

Beatriz Guerreiro

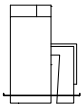
Data: julho 2022

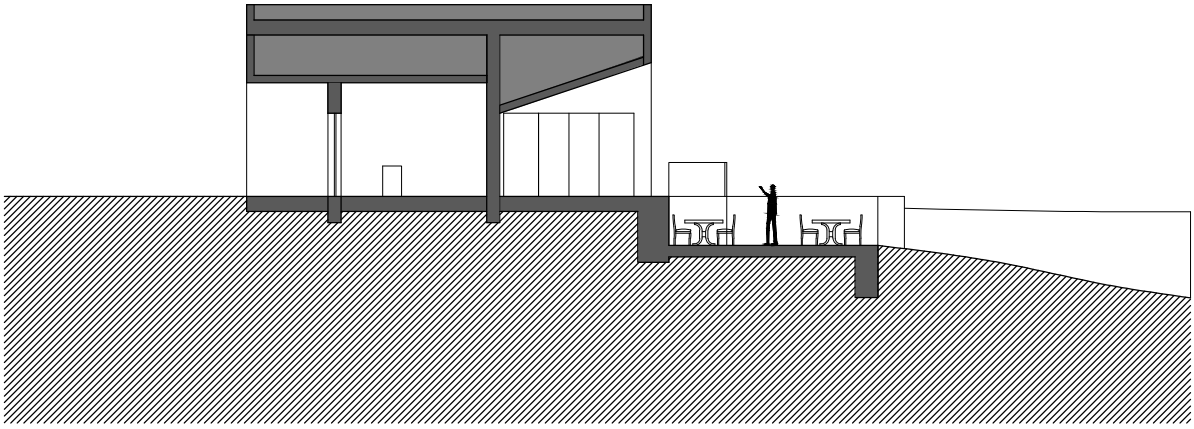
FPP - P07





Corte A





Corte B

FAROL DA PONTA DA PIEDADE

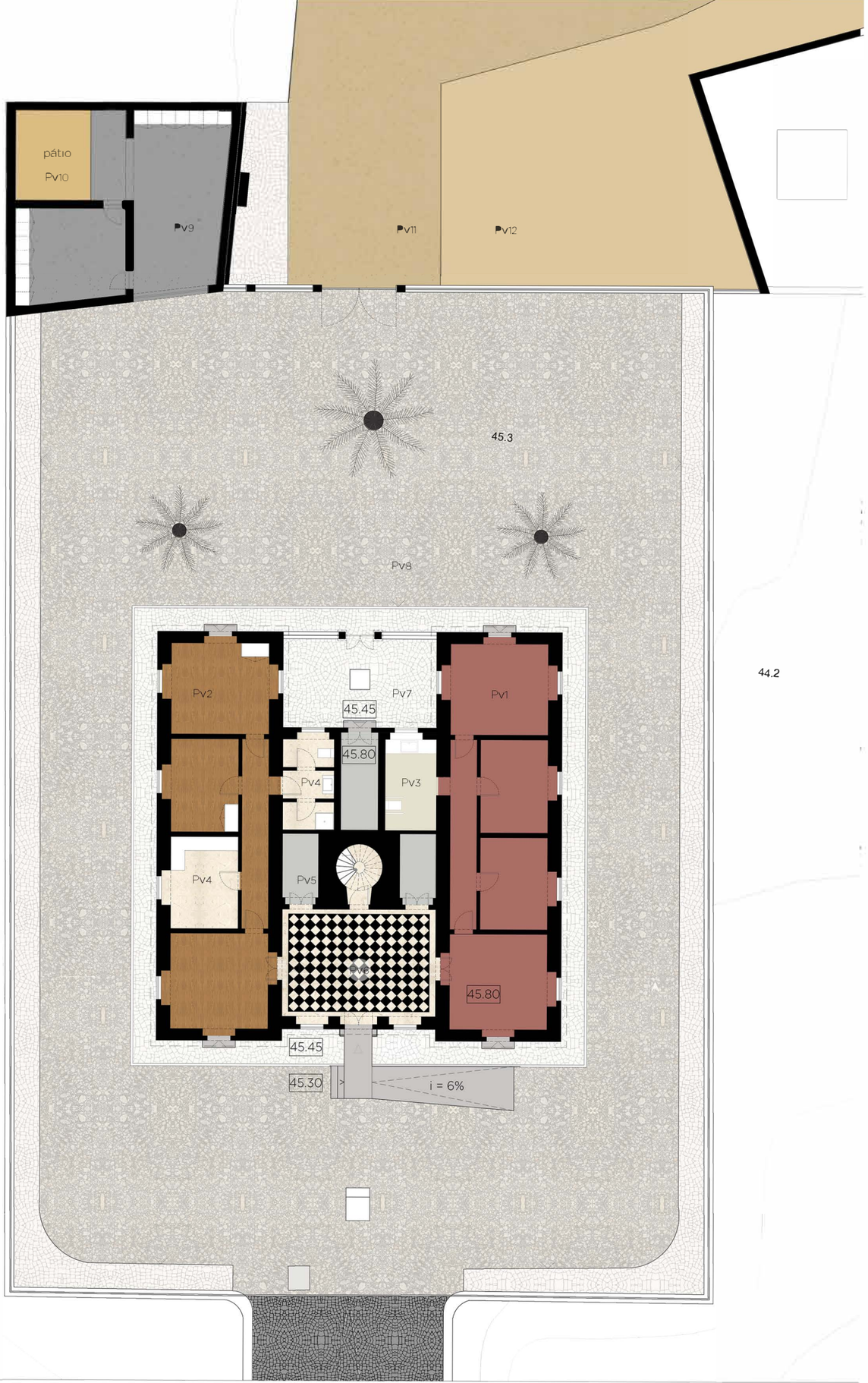
Cortes A e B - Restaurante e lojas

Escala 1.200

Beatriz Guerreiro

Data: julho 2022

FPP - P08



LEGENDA DE ACABAMENTOS

Pavimentos |

Interior:

Pv1
Autonivelante | cor NCS S 5020-Y80R

Pv2
Soalho de madeira de carvalho | tom natural

Pv3
Autonivelante | cor NCS S 1002-Y

Pv4
Pedra lioz

Pv5
Betonilha pigmentada | cor NCS S 3005-R80B

Pv6 (e)
Pedra lioz e mosaico hidráulico | 30cm x 30cm | cor NCS S 9000-N

Pv9
Betonilha pigmentada | cor NCS S 6005-G20Y

Exterior:

Pv7
Calçada

Pv8
Gravilha de asfalto

Pv11
Asfalto pigmentado | cor NCS S 2030-Y20R

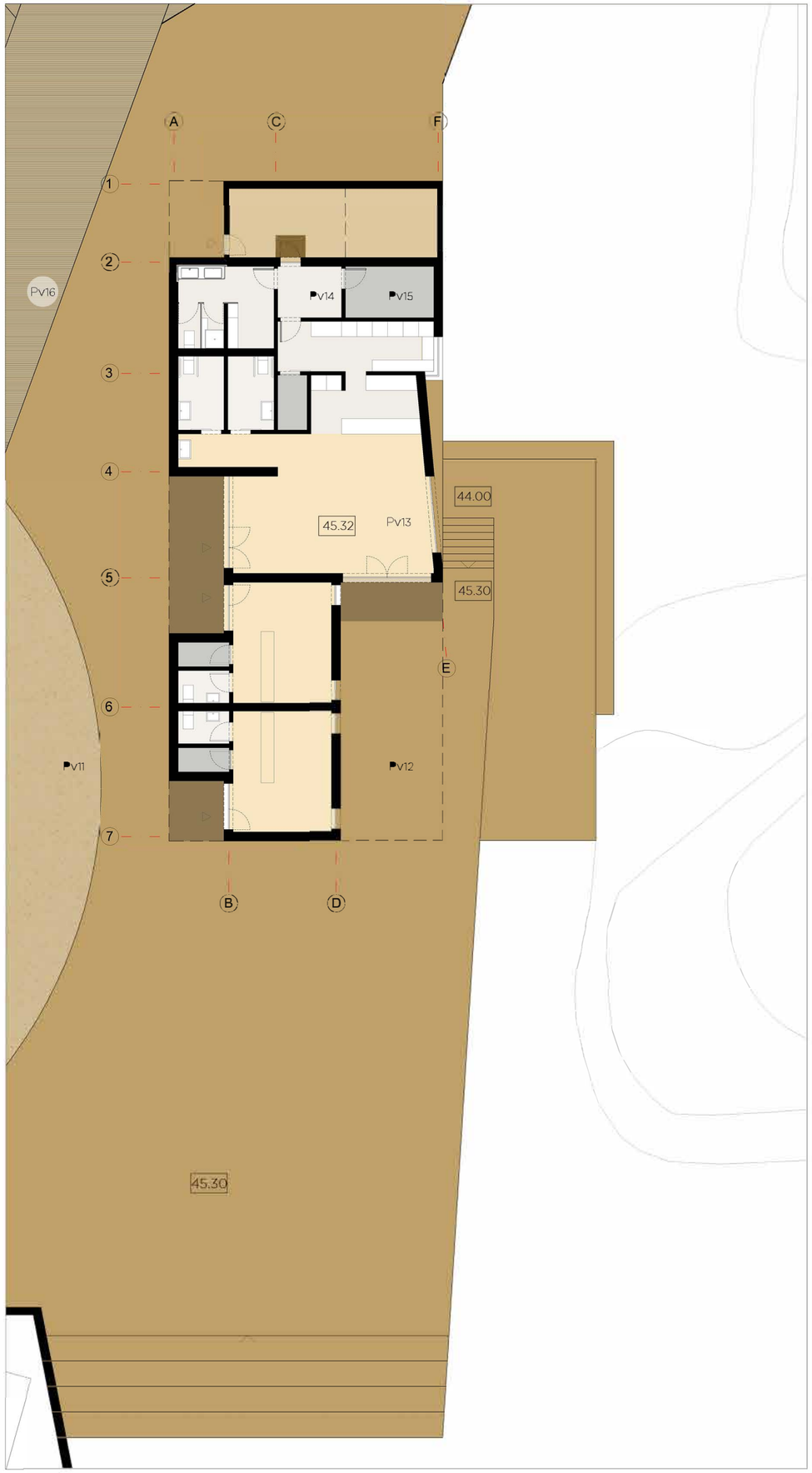
Pv12
Betão pigmentado | cor NCS S 2030-Y20R

(e) - existente

FAROL DA PONTA DA PIEDADE
Proposta - Farol - Planta de Pavimentos

Escala 1.200
Beatriz Guerreiro
Data: julho 2022

FPP - P09



45.4

LEGENDA DE ACABAMENTOS

Pavimentos |

Interior

Pv13
Autonivelante | cor NCS S 1010-Y20R

Pv14
Autonivelante | cor NCS S 1005-R50B

Pv15
Betonilha pigmentada | cor NCS S 3005-R80B

Exterior

Pv11
Asfalto pigmentado | cor NCS S 2030-Y20R

Pv12
Betão pigmentado | cor NCS S 2030-Y20R

Pv16
Grelha de betão pigmentada | cor NCS S 2030-Y20R

FAROL DA PONTA DA PIEDADE

Proposta - Restaurante e lojas -
Planta de Pavimentos
Escala 1.200

Beatriz Guerreiro Data: julho 2022

FPP - P10

ANEXO VII

Proposta - Farol da Ponta do Altar

“ENTRE A TERRA E O MAR – PROPOSTA DE REABILITAÇÃO E VALORIZAÇÃO DOS FARÓIS DA PONTA DA PIEDADE, DA PONTA DO ALTAR E DE ALFANZINA”

BEATRIZ GUERREIRO

LISTAGEM DE PEÇAS DESENHADAS

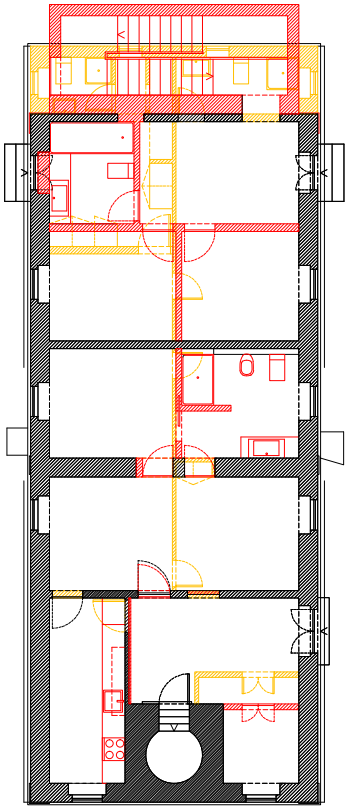
PROPOSTA FAROL DA PONTA DO ALTAR

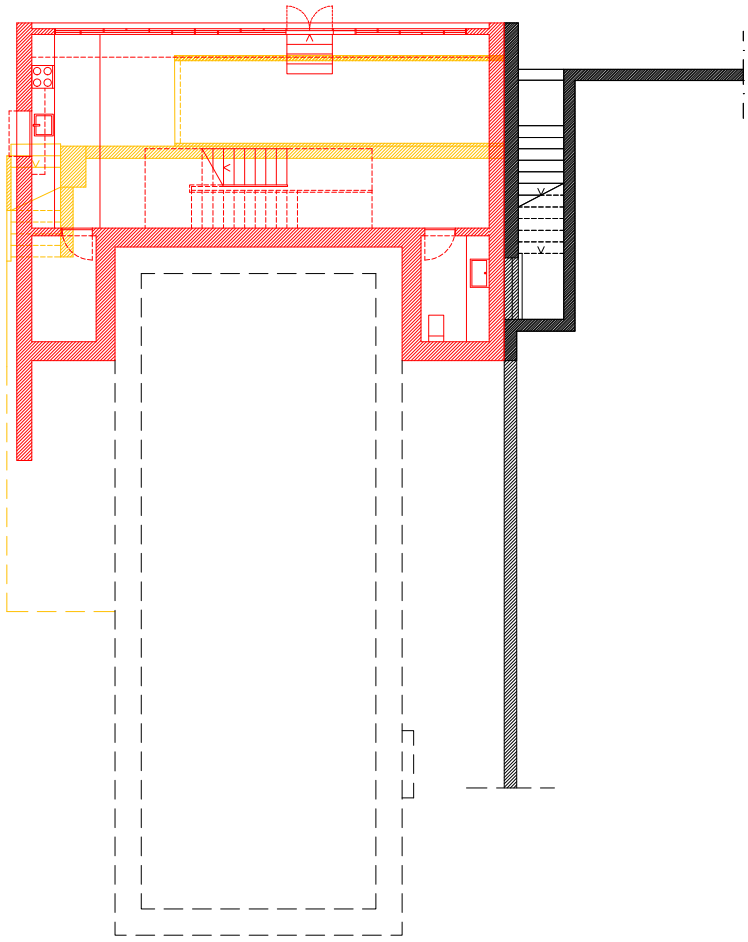
(04 DE JULHO DE 2022)

Desenho	Designação	Escala(s)
FPA – VA01	Vermelhos e Amarelos – Plantas do piso térreo e do piso -1	1/200
FPA – P01	Proposta – Planta de Cobertura	1/500
FPA – P02	Proposta – Perfil	1/500
FPA – P03	Proposta – Planta do Piso Térreo	1/200
FPA – P04	Proposta – Planta do Piso -1	1/500
FPA – P05	Proposta – Alçado Norte, Sul e Nascente	1/200
FPA – P06	Proposta – Alçado Poente, Cortes A e B	1/200
FPA – E07	Proposta – Cortes C e D	1/200
FPA – E08	Proposta – Planta Piso Térreo	1/50
FPA – E09	Proposta – Planta Piso -1	1/50
FPA – E10	Proposta – Corte A	1/50
FPA – E11	Proposta – Alçado Poente	1/50
FPA – E12	Proposta – Planta de Pavimento – Planta Piso Térreo	1/200
FPA – E13	Proposta – Planta de Pavimento – Planta Piso -1	1/200

Abreviatura:

FPA – Farol da Ponta do Altar

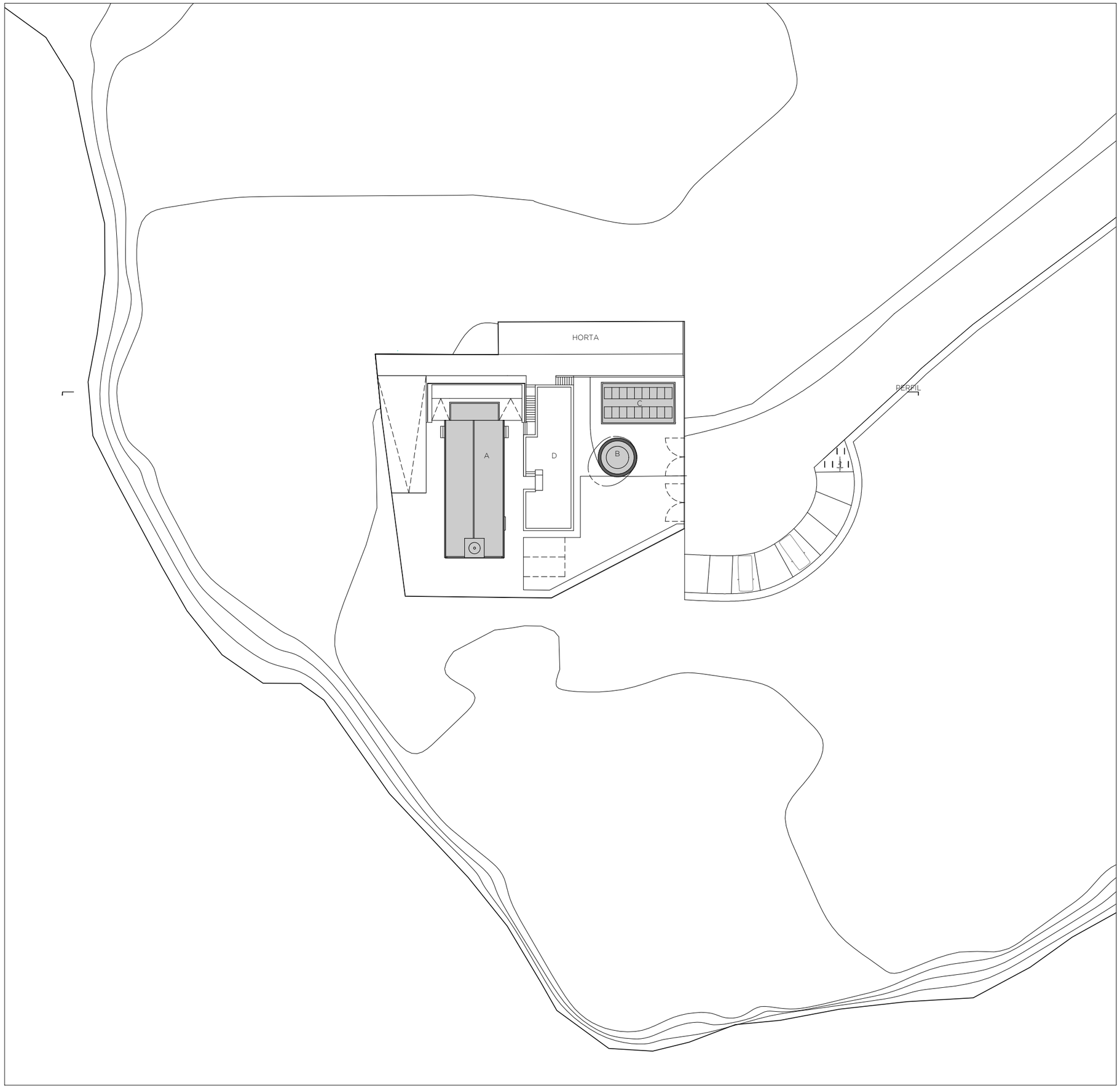




FAROL DA PONTA DO ALTAR
Vermelhos e amarelos - Farol
Escala 1.200

Beatriz Guerreiro Data: julho 2022

FPA - VA01

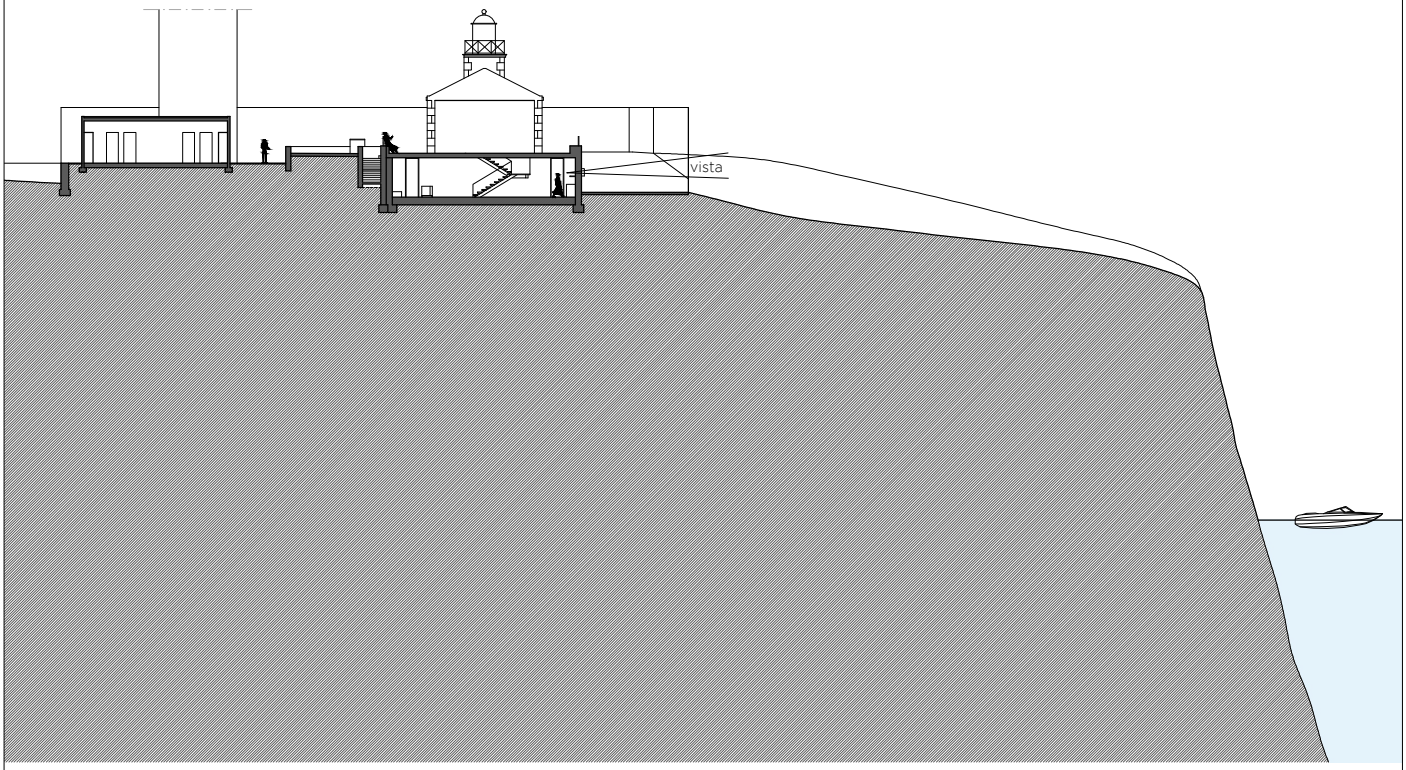


LISTA DE EDIFÍCIOS EXISTENTES:
A | Farol
B | Torre - miradouro
C | Edifício de apoio à torre
D | Cisterna

FAROL DA PONTA DO ALTAR
Proposta - Planta de cobertura
Escala 1.500

Beatriz Guerreiro Data: julho 2022

FPA - P01



FAROL DA PONTA DO ALTAR

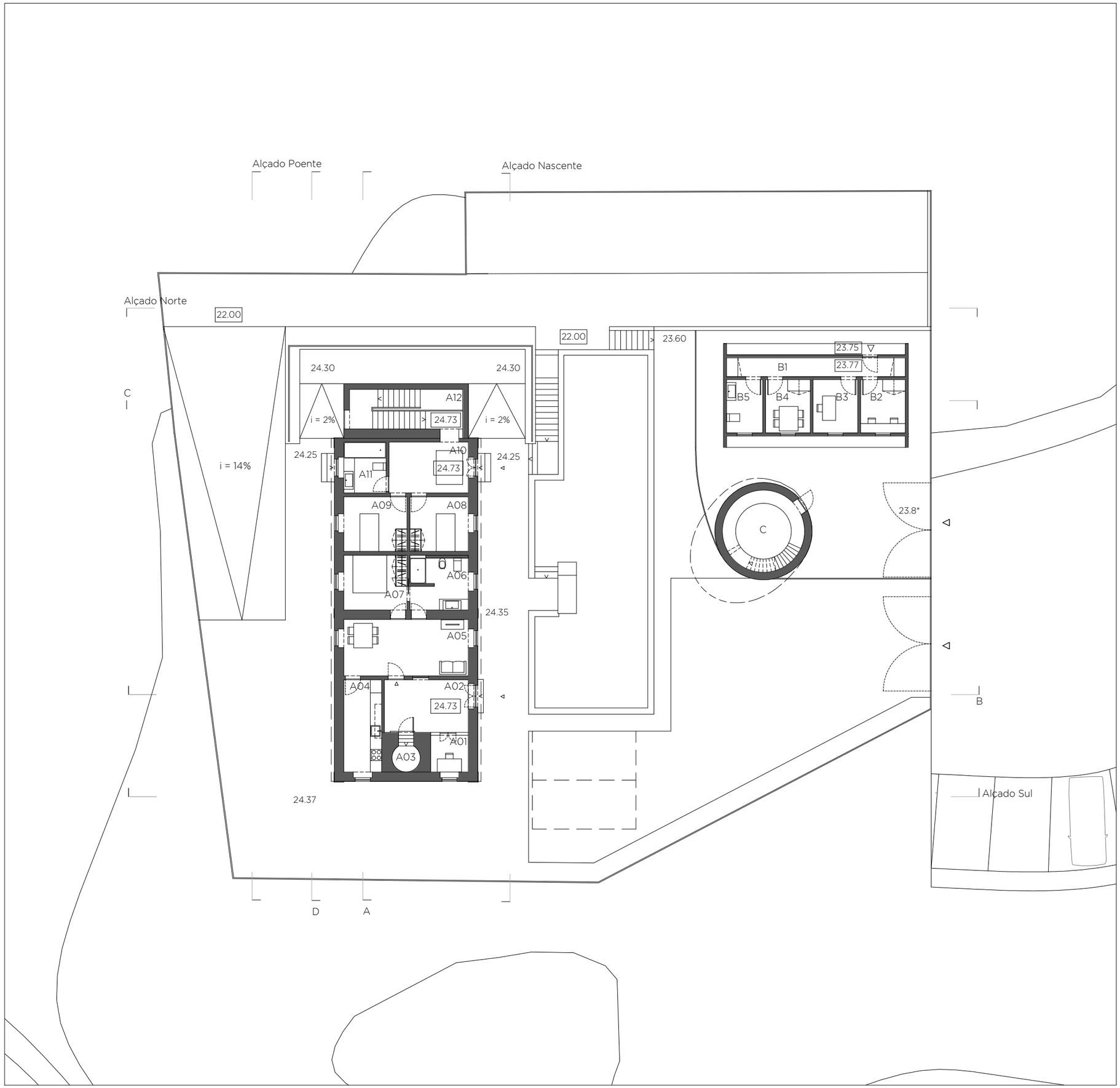
Proposta - Perfil

Escala 1.500

Beatriz Guerreiro

Data: julho 2022

FPA - P02



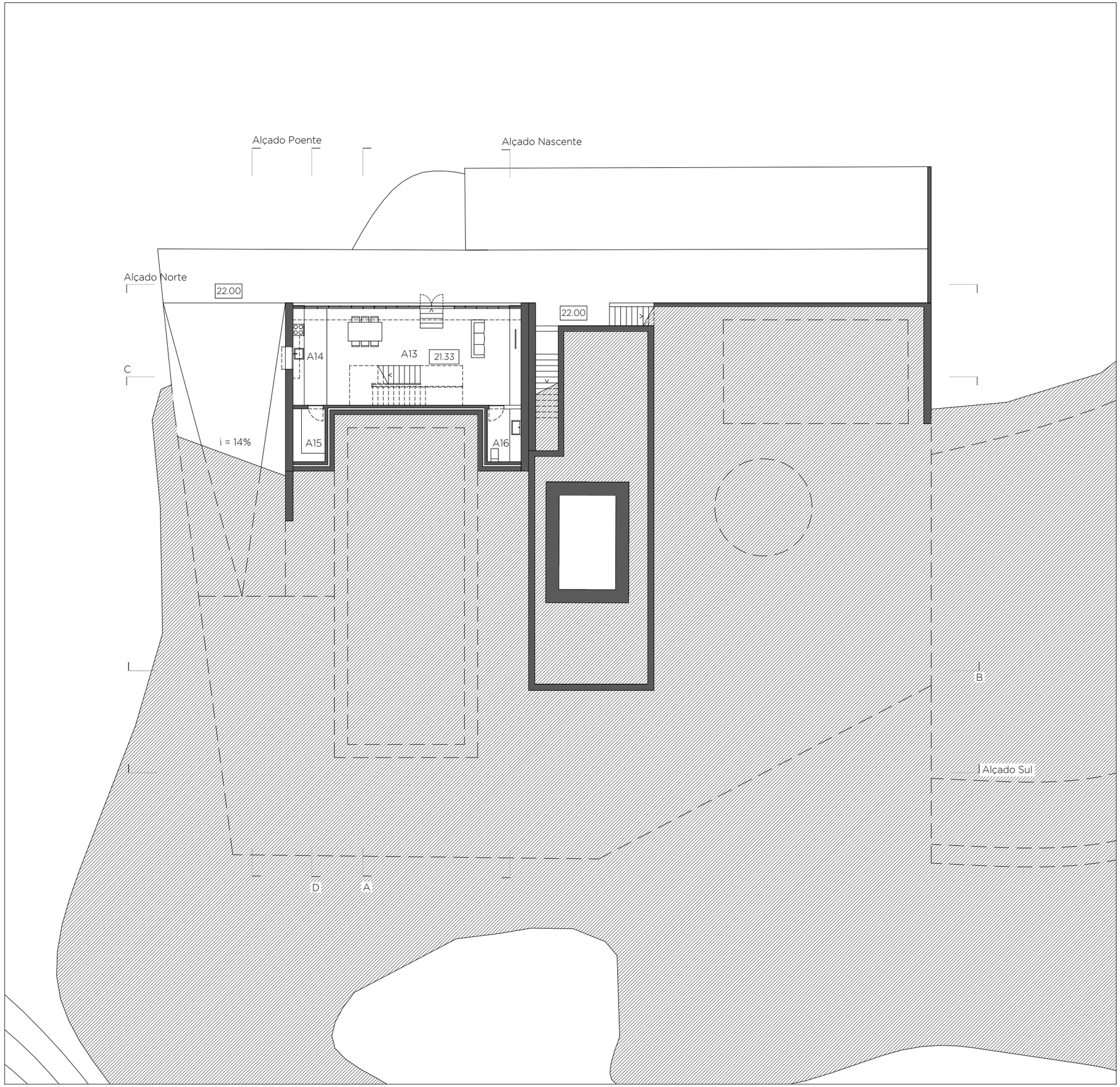
LISTA DE COMPARTIMENTOS:
A | Farol
A1 | Escritório
A2 | Átrio de entrada
A3 | Torre
A4 | Cozinha
A5 | Sala
A6 | Instalação sanitária
A7 | Quarto
A8 | Quarto
A9 | Quarto
A10 | Átrio de entrada
A11 | Instalação sanitária
A12 | Núcleo de escadas
B | Edifício de apoio à torre
B1 | Corredor
B2 | Bilheteira
B3 | Escritório
B4 | Escritório
B5 | Instalação sanitária

C | Torre

FAROL DA PONTA DO ALTAR
Proposta - Planta piso térreo
Escala 1.200
* - cota aproximada
Beatriz Guerreiro
Data: julho 2022

FPA - P03

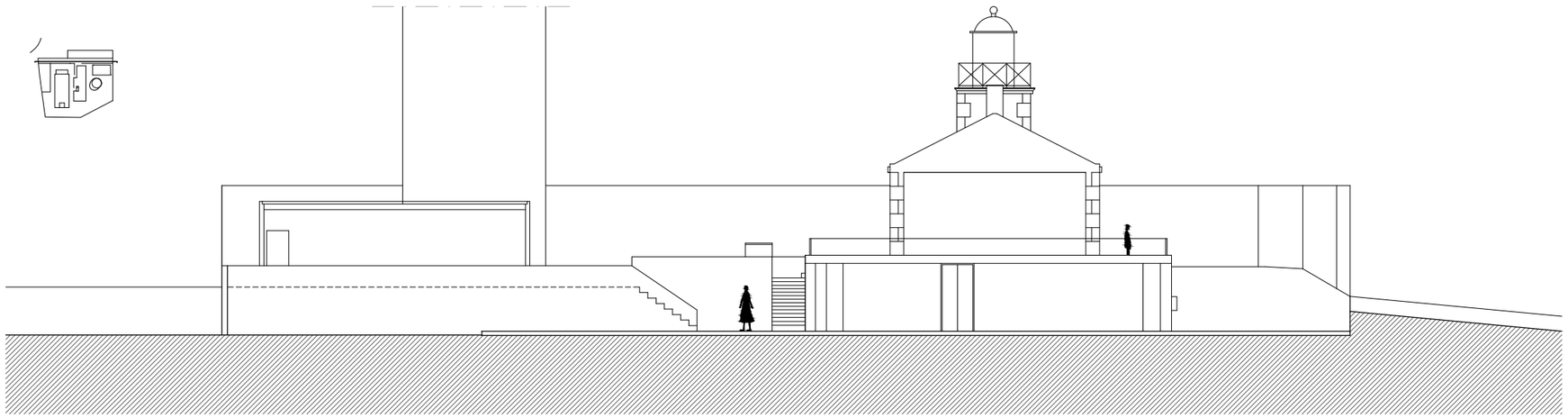
LISTA DE COMPARTIMENTOS:
A13 | Sala
A14 | Cozinha
A15 | Despensa
A16 | Instalação sanitária



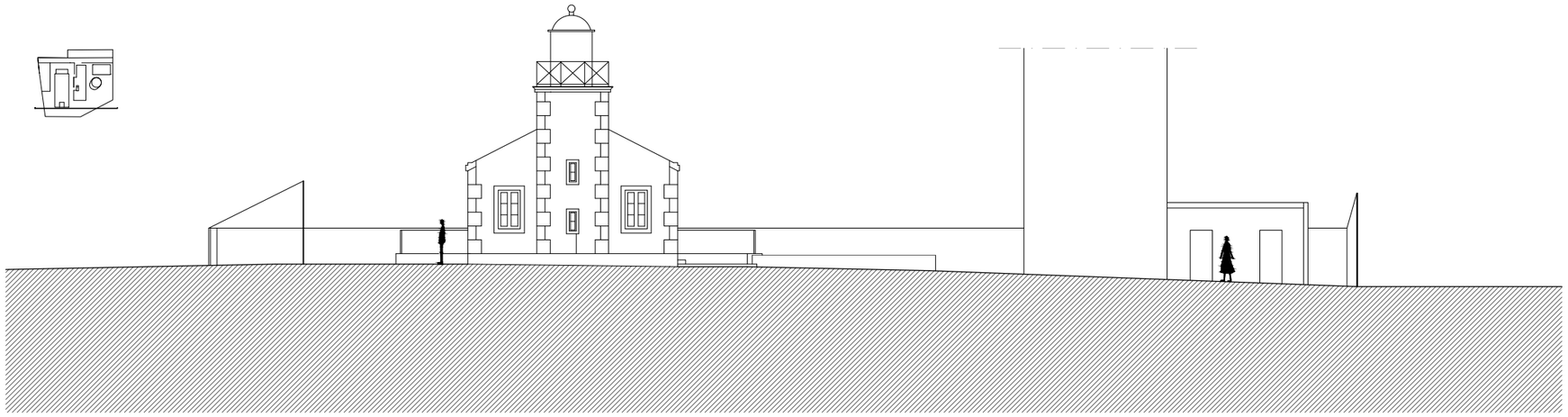
FAROL DA PONTA DO ALTAR
Proposta - Planta piso -1
Escala 1.200

Beatriz Guerreiro Data: julho 2022

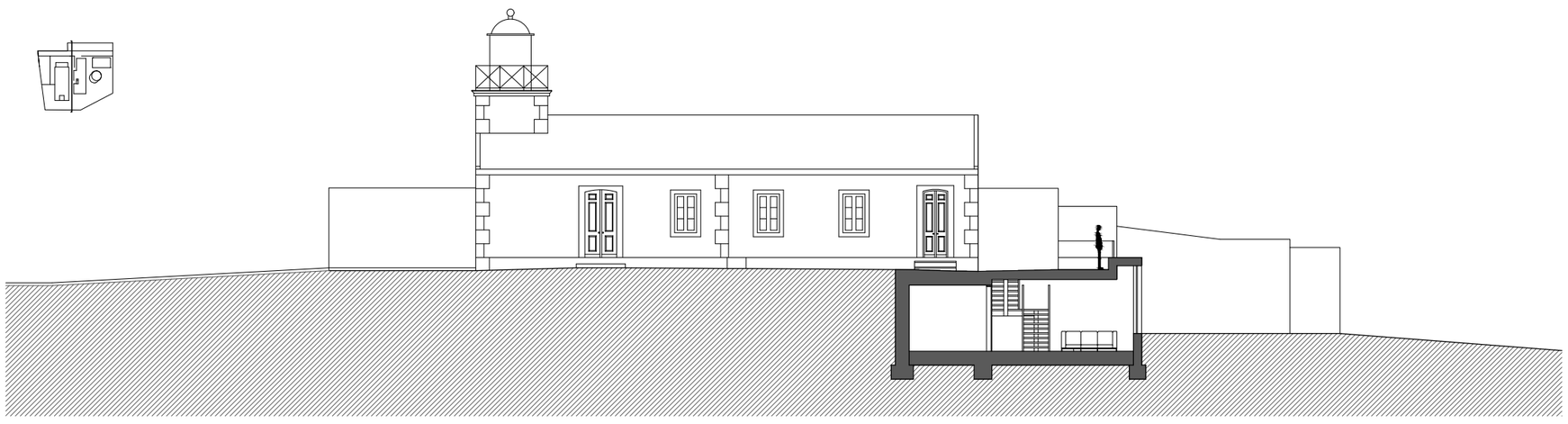
FPA - P04



Alçado Norte



Alçado Sul



Alçado Nascente

FAROL DA PONTA DO ALTAR

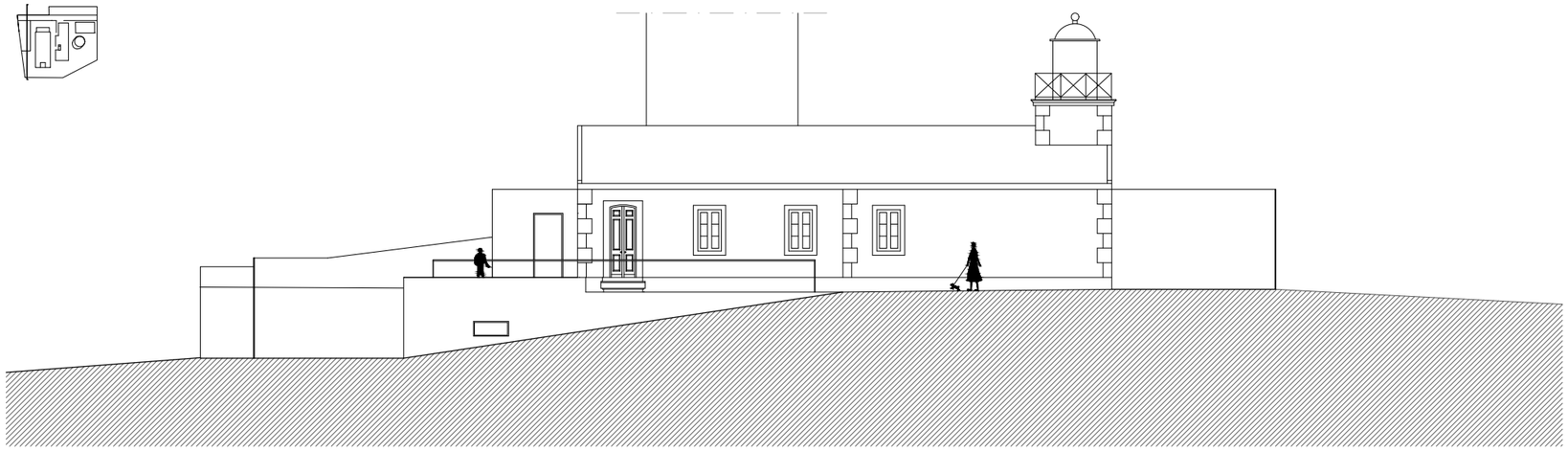
Proposta - Alçados Norte, Sul e Nascente - Farol

Escala 1.200

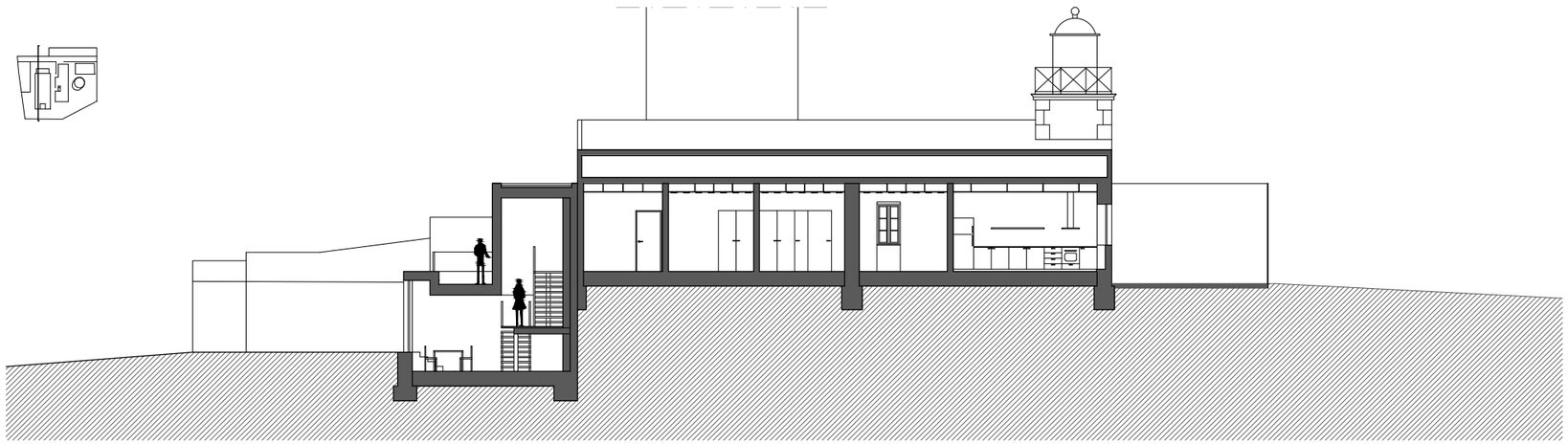
Beatriz Guerreiro

Data: julho 2022

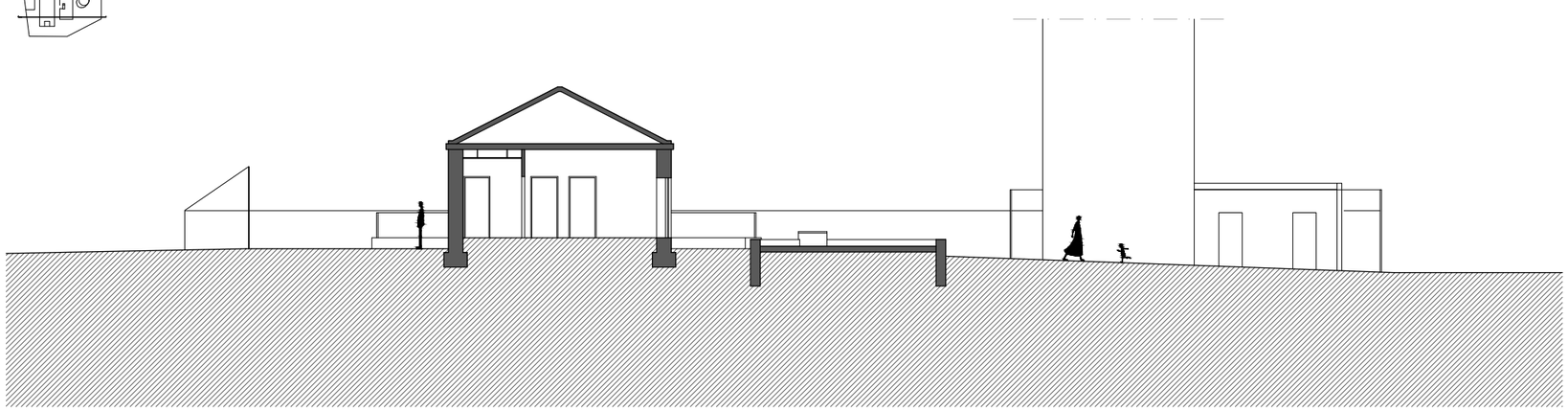
FPA - P05



Alçado Poente



A



B

FAROL DA PONTA DO ALTAR

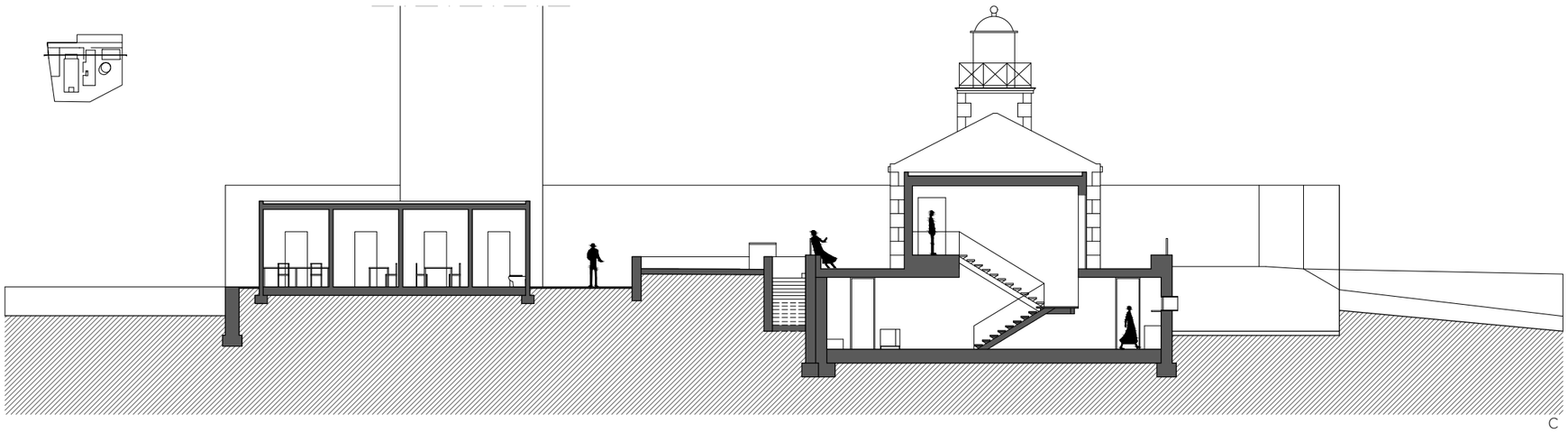
Proposta - Alçado Poente, Cortes A e B

Escala 1.200

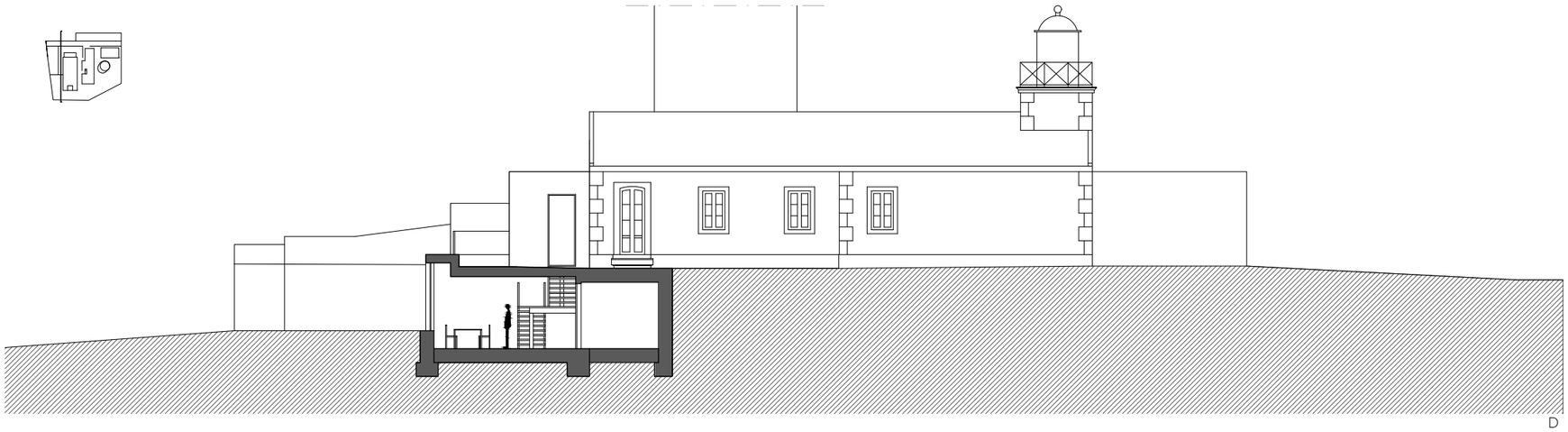
Beatriz Guerreiro

Data: julho 2022

FPA - P06



C



D

FAROL DA PONTA DO ALTAR

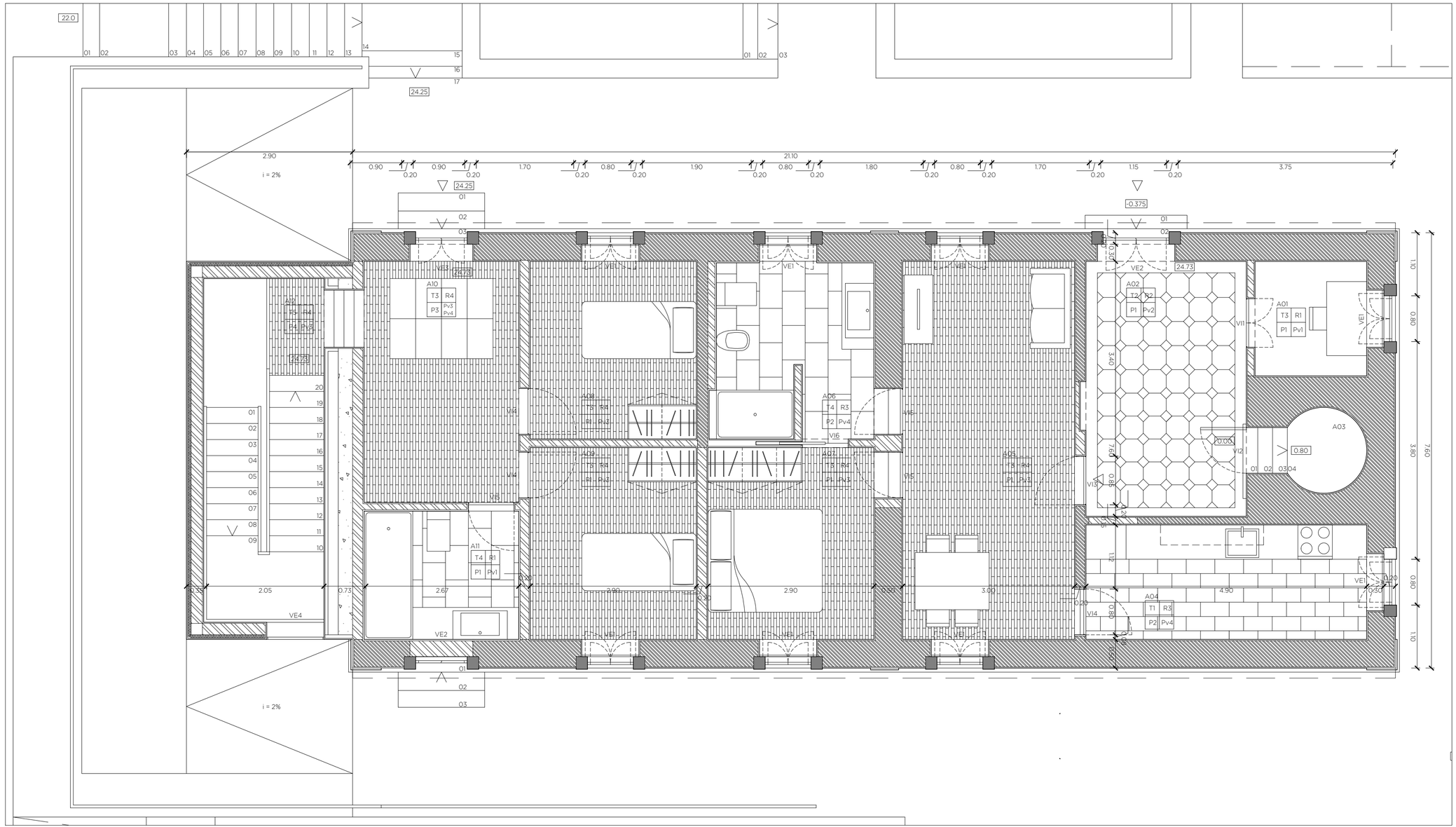
Proposta - Cortes C e D

Escala 1.200

Beatriz Guerreiro

Data: julho 2022

FPA - P07



LISTA DE COMPARTIMENTOS:
A01 | Escritório
A02 | Átrio de entrada
A03 | Torre
A04 | Cozinha
A05 | Sala
A06 | Instalação sanitária
A07 | Quarto
A08 | Quarto
A09 | Quarto
A10 | Átrio de entrada
A11 | Instalação sanitária
A12 | Núcleo de escadas

LISTA DE MATERIAIS / TEXTURAS:
Alvenaria de tijolo e pedra
Pedra
Alvenaria de tijolo
Betão

LISTA DE ACABAMENTOS INTERIORES:

T	R
P	Pv

T | Tetos
P | Paredes
R | Rodapés
Pv | Pavimentos

TETOS |
T1 | Reboco pintado | cor NCS S 0502-Y50B
T2 | Madeira pintada | cor NCS S 0502-R50B
| cor NCS S 1002-R
T3 | Madeira pintada | cor NCS S 0502-Y50R
T4 | Reboco pintado | cor NCS S 0502-R
T5 | Madeira | cor NCS S 4020-Y10R

PAREDES |
P1 | Reboco pintado | cor NCS S 0502-R50B
P2 | Reboco pintado | cor NCS S 0502-R
P3 | Reboco pintado | cor NCS S 0502-Y50R
P4 | Reboco pintado | cor NCS S 4020-Y10R

RODAPÉ |
R1 | Contraplacado pintado | cor NCS 3005-R80B
R2 | Pedra calcária - local
R3 | Pedra Lioz
R4 | Contraplaco marítimo folheado com madeira de carvalho | tom natural

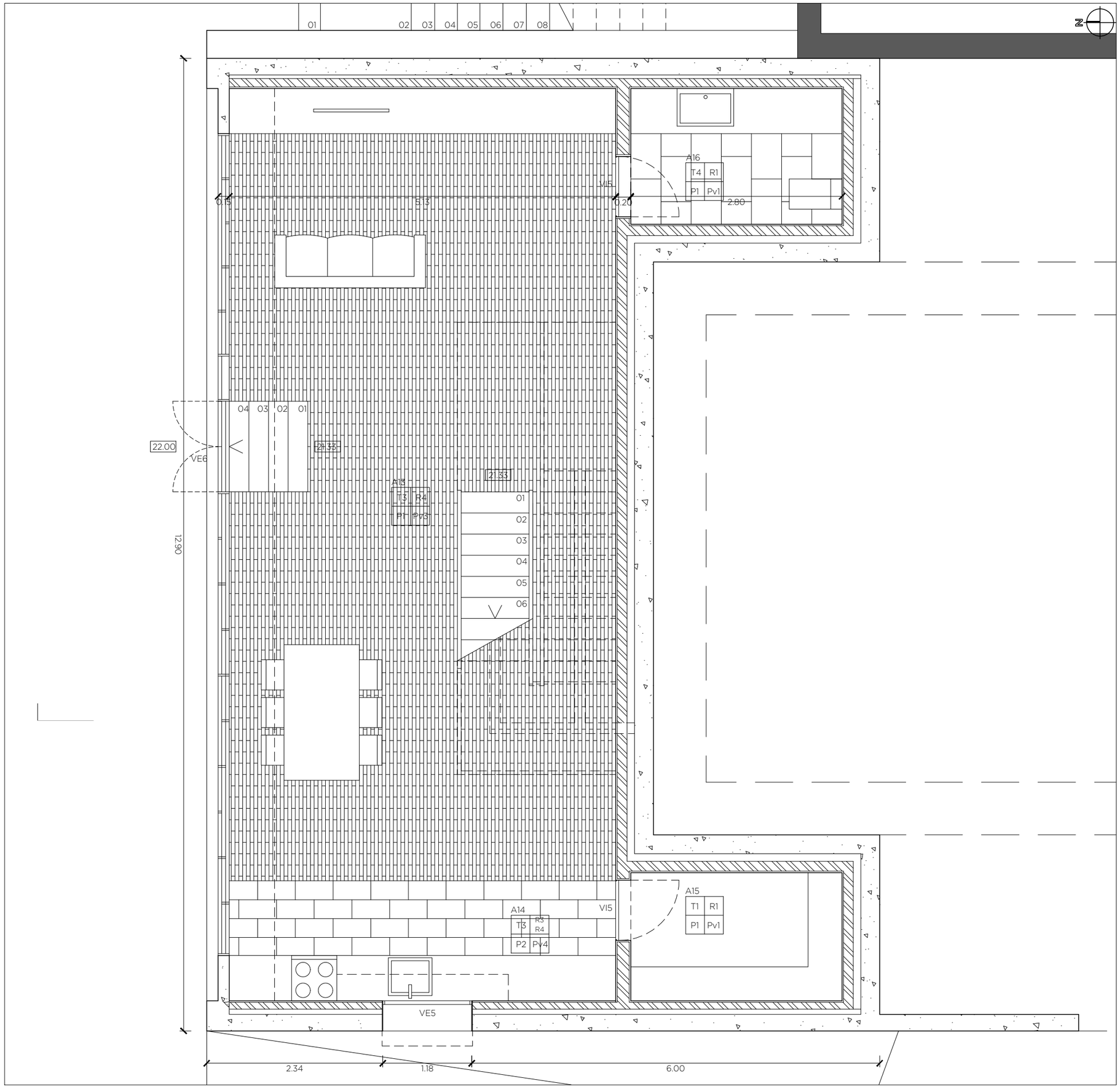
PAVIMENTOS |
Pv1 | Autonivelante | cor NCS S 3005-R80B
Pv2 | Pedra lioz e mosaico hidráulico | cor NCS S 9000-N
Pv3 | Tacos de madeira de carvalho | tom natural
Pv4 | Pedra lioz

VÃOS:
VE - Vão exterior
VI - Vão Interior

FAROL DA PONTA DO ALTAR
Proposta - Planta piso térreo - Farol
Escala 1.50

Beatriz Guerreiro Data: julho 2022

FPA - P08



LISTA DE COMPARTIMENTOS:
A13 | Sala
A14 | Cozinha
A15 | Despensa
A16 | Instalação sanitária

LISTA DE MATERIAIS / TEXTURAS:
Alvenaria de tijolo e pedra
Pedra
Alvenaria de tijolo
Betão

LISTA DE ACABAMENTOS INTERIORES:
TETOS |
T1 | Reboco pintado | cor NCS S 0502-Y50B
T3 | Madeira pintada | cor NCS S 0502-Y50R
T4 | Reboco pintado | cor NCS S 0502-R

PAREDES |
P1 | Reboco pintado | cor NCS S 0502-R50B
P2 | Reboco pintado | cor NCS S 0502-R

RODAPÉ |
R1 | Contraplacado pintado | cor NCS 3005-R80B
R3 | Pedra Lioz
R4 | Contraplaco marítimo folheado com madeira de carvalho | tom natural

PAVIMENTOS |
Pv1 | Autonivelante | cor NCS S 3005-R80B
Pv3 | Tacos de madeira de carvalho | tom natural
Pv4 | Pedra lioz

T	R
P	Pv

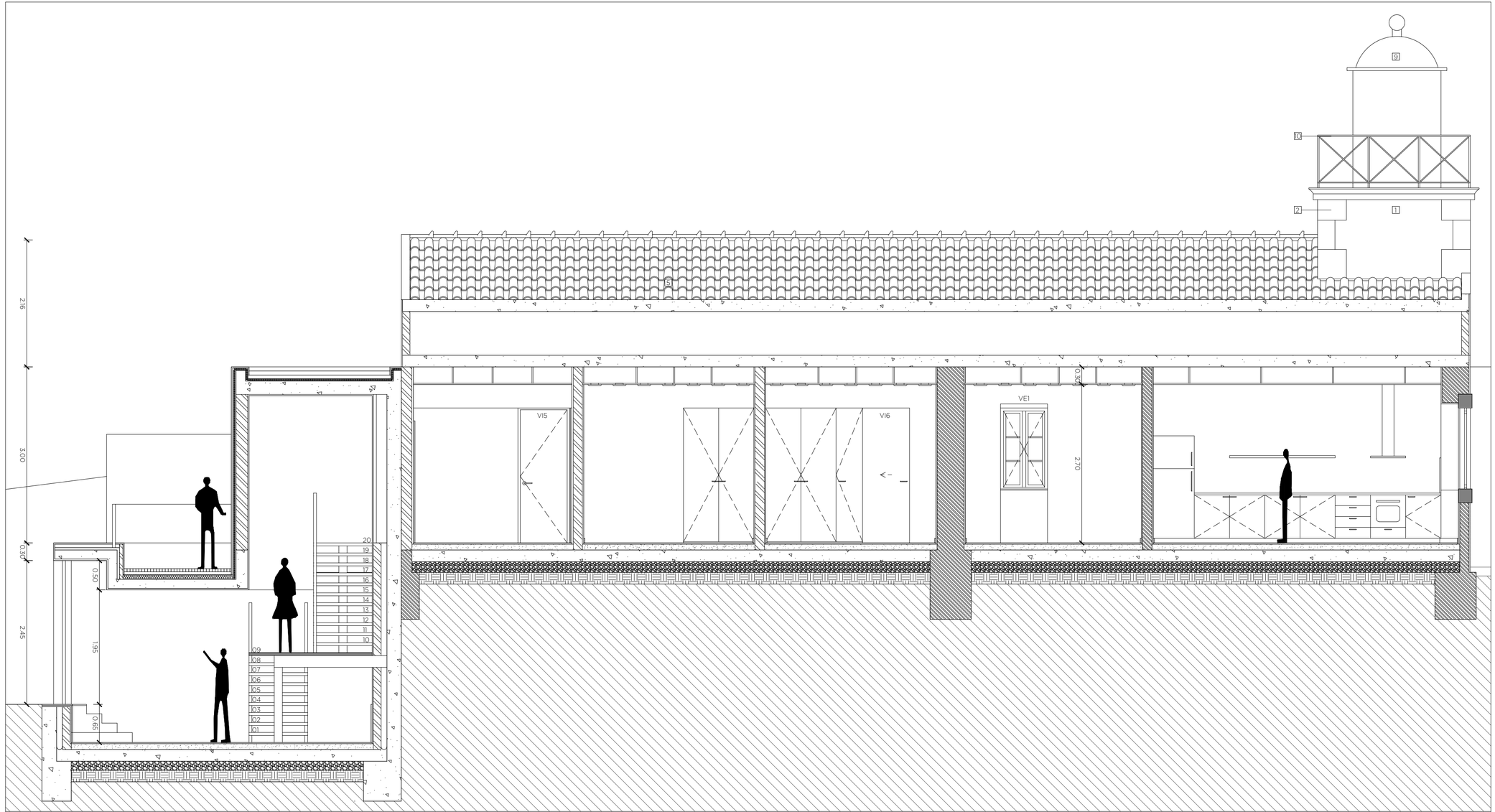
T | Tetos
P | Paredes
R | Rodapés
Pv | Pavimentos

VÃOS:
VE - Vão exterior
VI - Vão Interior

FAROL DA PONTA DO ALTAR
Proposta - Planta piso -1 - Farol
Escala 1.50

Beatriz Guerreiro Data: julho 2022

FPA - P09



LISTA DE ACABAMENTOS EXTERIORES:
1 | Reboco pintado | cor NCS S 0500-N
2 | Pedra (existente)
3 | Betão pigmentado | NCS S 2010-Y30R
4 | Aço pintado | cor NCS S 2010-Y30R
5 | Telhas
6 | Vidro
7 | Porta de madeira
8 | Vão existente
9 | Cobre pintado | cor NCS S 1085-Y90R
10 | Ferro pintado | cor NCS S 1085-Y90R

LISTA DE MATERIAIS / TEXTURAS:
- Alvenaria de tijolo e pedra
- Enrocamento
- Pedra
- Terra
- Alvenaria de tijolo
- Betão

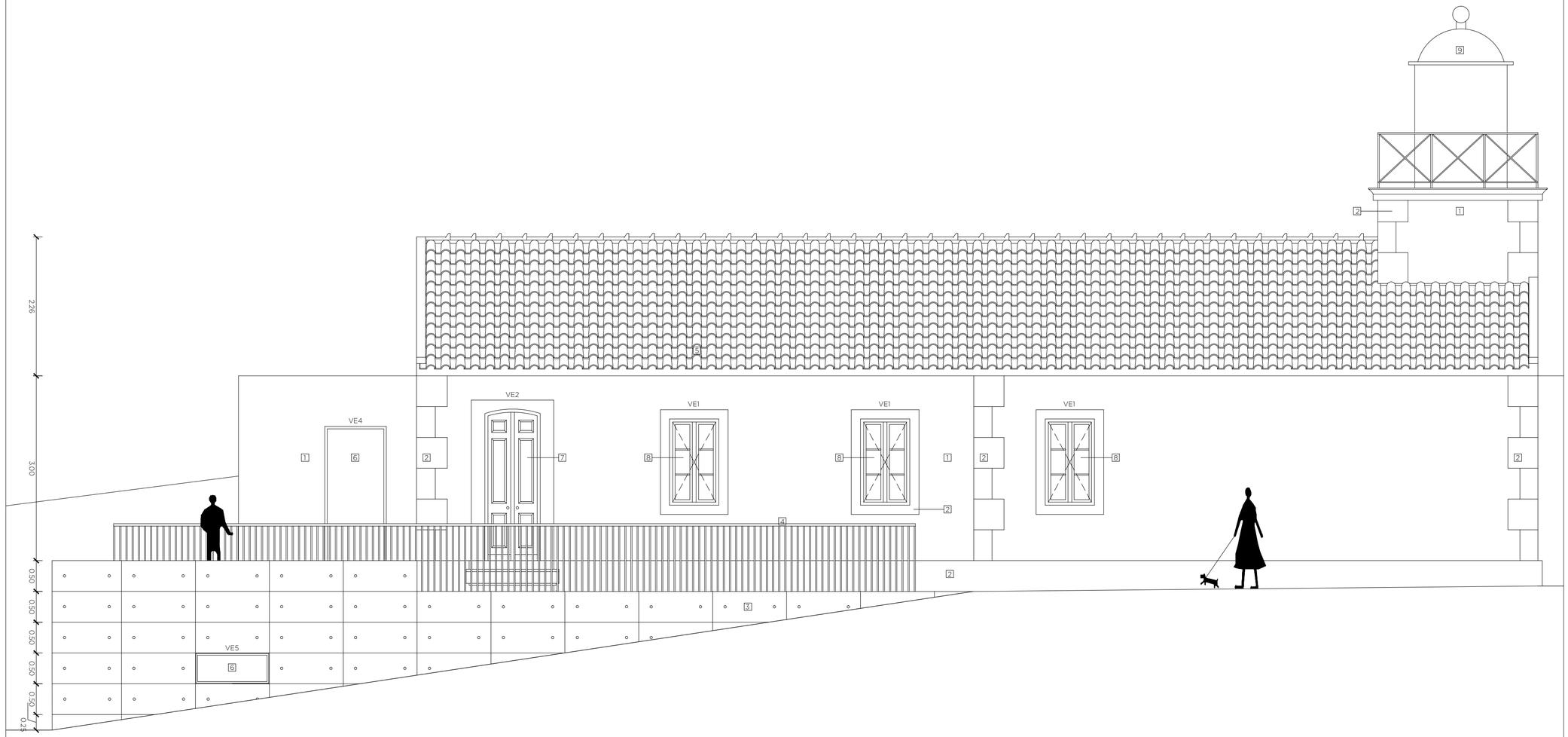
VÃOS:
VE - Vão exterior
VI - Vão Interior

FAROL DA PONTA DO ALTAR
Proposta - Corte A
Escala 1.50

Beatriz Guerreiro

Data: julho 2022

FPA - P10



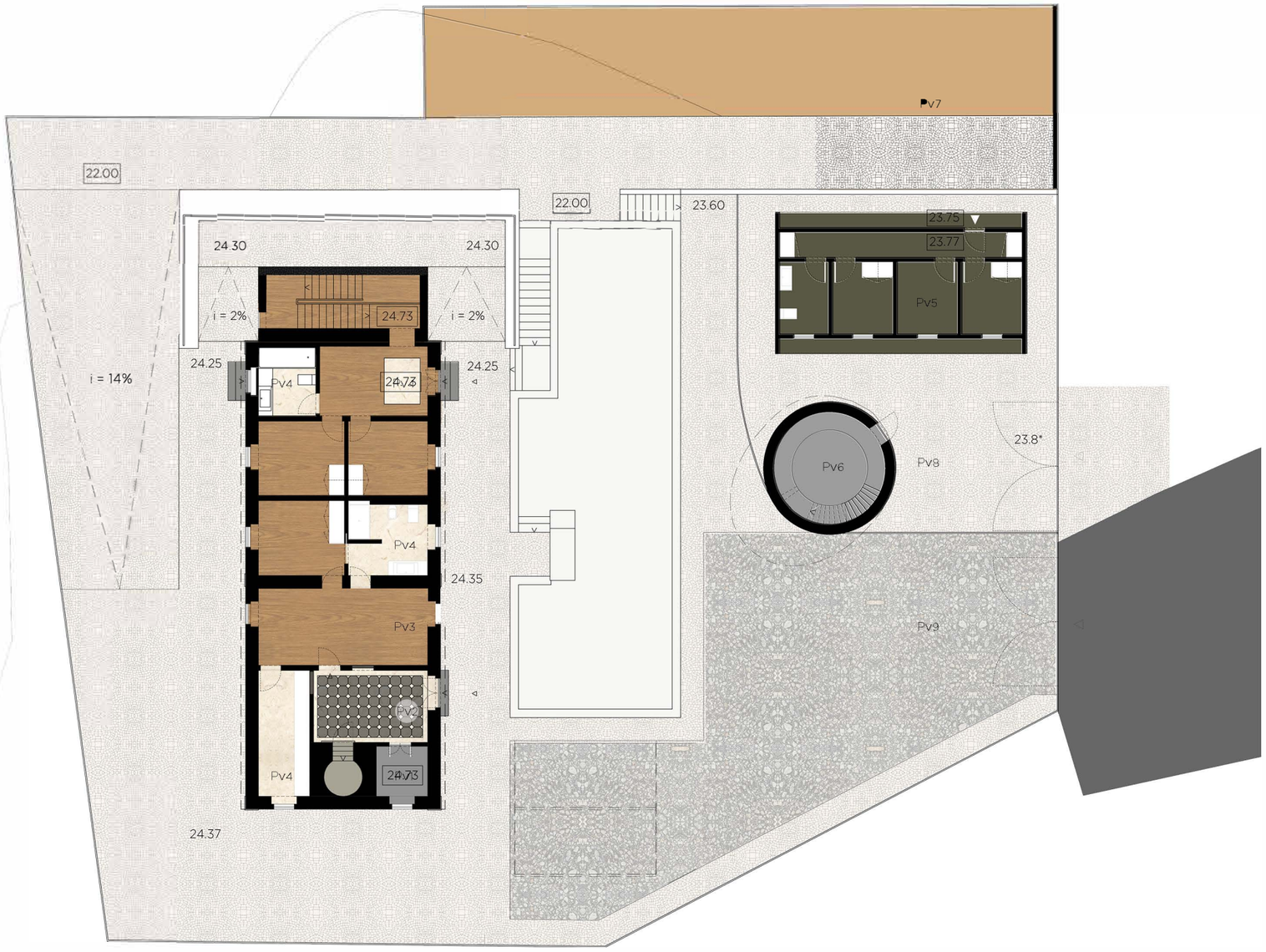
LISTA DE ACABAMENTOS EXTERIORES:
1 | Reboco pintado | cor NCS S 0500-N
2 | Pedra (existente)
3 | Betão pigmentado | cor NCS S 2010-Y30R
4 | Aço pintado | cor NCS S 2010-Y30R
5 | Telhas
6 | Vidro
7 | Porta de madeira
8 | Vão existente
9 | Cobre pintado | cor NCS S 1085-Y90R
10 | Ferro pintado | cor NCS S 1085-Y90R

VÃOS:
VE - Vão exterior
VI - Vão Interior

FAROL DA PONTA DO ALTAR
Proposta - Alçado Poente
Escala 1.50

Beatriz Guerreiro Data: julho 2022

FPA - P11



LEGENDA DE ACABAMENTOS

Pavimentos |

Interior:

Pv1
Autonivelante | cor NCS S 3●●5-R●●B

Pv2
Pedra lioz e mosaico hidráulico | cor NCS S ●●●●-N

Pv3
Soalho de madeira de carvalho | tom natural

Pv4
Pedra lioz

Pv5
Betonilha pigmentada | cor NCS S 7●1●-G7●Y

Pv6
Betonilha pigmentada | cor NCS S 6●●5-G2●Y

Exterior:

Pv7
Terra do local

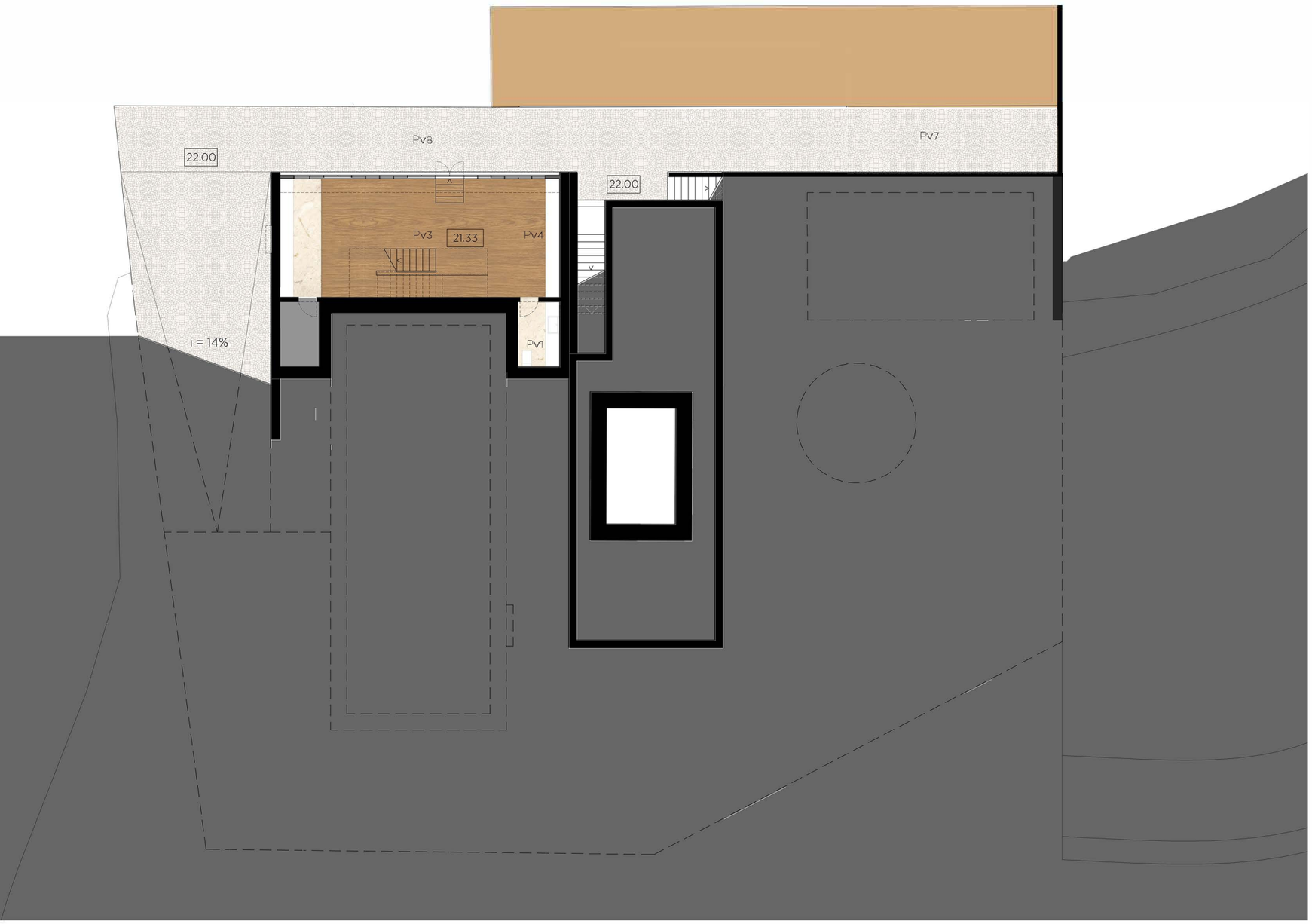
Pv8
Calçada

Pv9
Gravilha de asfalto

FAROL DA PONTA DO ALTAR
Proposta - Planta Piso Térreo - Planta de Pavimentos
Escala 1.200

Beatriz Guerreiro Data: julho 2022

FPA - P12



LEGENDA DE ACABAMENTOS

Pavimentos |

Interior:

Pv1
Autonivelante | cor NCS S 3005-R80B

Pv3
Soalho de madeira de carvalho | tom natural

Pv4
Pedra liz

Exterior:

Pv7
Terra do local

Pv8
Calçada

FAROL DA PONTA DO ALTAR
Proposta - Planta Piso -1 - Planta de Pavimentos
Escala 1.200

Beatriz Guerreiro Data: julho 2022

FPA - P13

ANEXO VIII

Proposta - Farol de Alfazina

“ENTRE A TERRA E O MAR – PROPOSTA DE REABILITAÇÃO E VALORIZAÇÃO DOS FARÓIS DA PONTA DA PIEDADE, DA PONTA DO ALTAR E DE ALFANZINA”

BEATRIZ GUERREIRO

LISTAGEM DE PEÇAS DESENHADAS

PROPOSTA FAROL DE ALFANZINA

(04 DE JULHO DE 2022)

Desenho	Designação	Escala(s)
FAZ – VA01	Vermelhos e Amarelos – Farol - Planta do piso térreo	1/200
FAZ – VA02	Vermelhos e Amarelos – Casa do Gerador - Planta do piso térreo	1/200
FAZ – P01	Proposta – Planta de Cobertura	1/500
FAZ – P02	Proposta – Perfil	1/500
FAZ – P03	Proposta – Farol – Planta do Piso Térreo	1/200
FAZ – P04	Proposta – Farol - Corte Alçado Norte	1/200
FAZ – P05	Proposta – Farol – Corte A	1/200
FAZ – P06	Proposta – Farol – Cortes B-B’ e C	1/200
FAZ – P07	Proposta – Garagem e Casa do Gerador - Planta Piso Térreo	1/200
FAZ – P08	Proposta – Garagem e Casa do Gerador – Cortes A, B, C e D	1/200
FAZ – P09	Proposta – Farol – Planta de Pavimentos	1/200
FAZ – P10	Proposta – Garagem e Casa do Gerador – Planta de Pavimentos	1/200

Abreviatura:

FAZ – Farol de Alfanzina

FAROL DE ALFANZINA

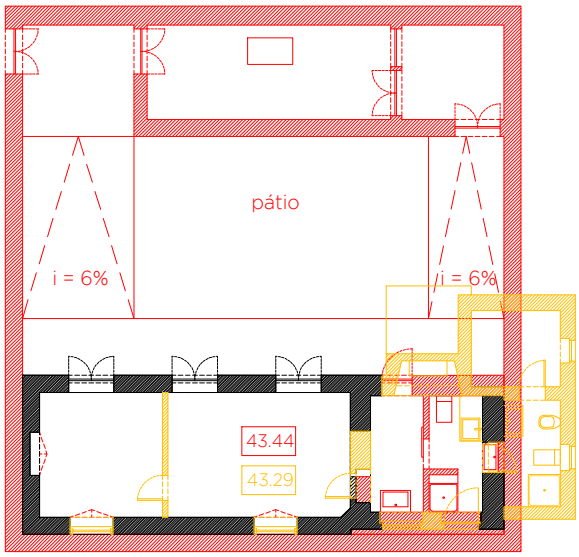
Vermelhos e amarelos - Planta piso térreo - Farol

Escala 1.200

Beatriz Guerreiro

Data: julho 2022

FAZ - VA01



FAROL DE ALFANZINA

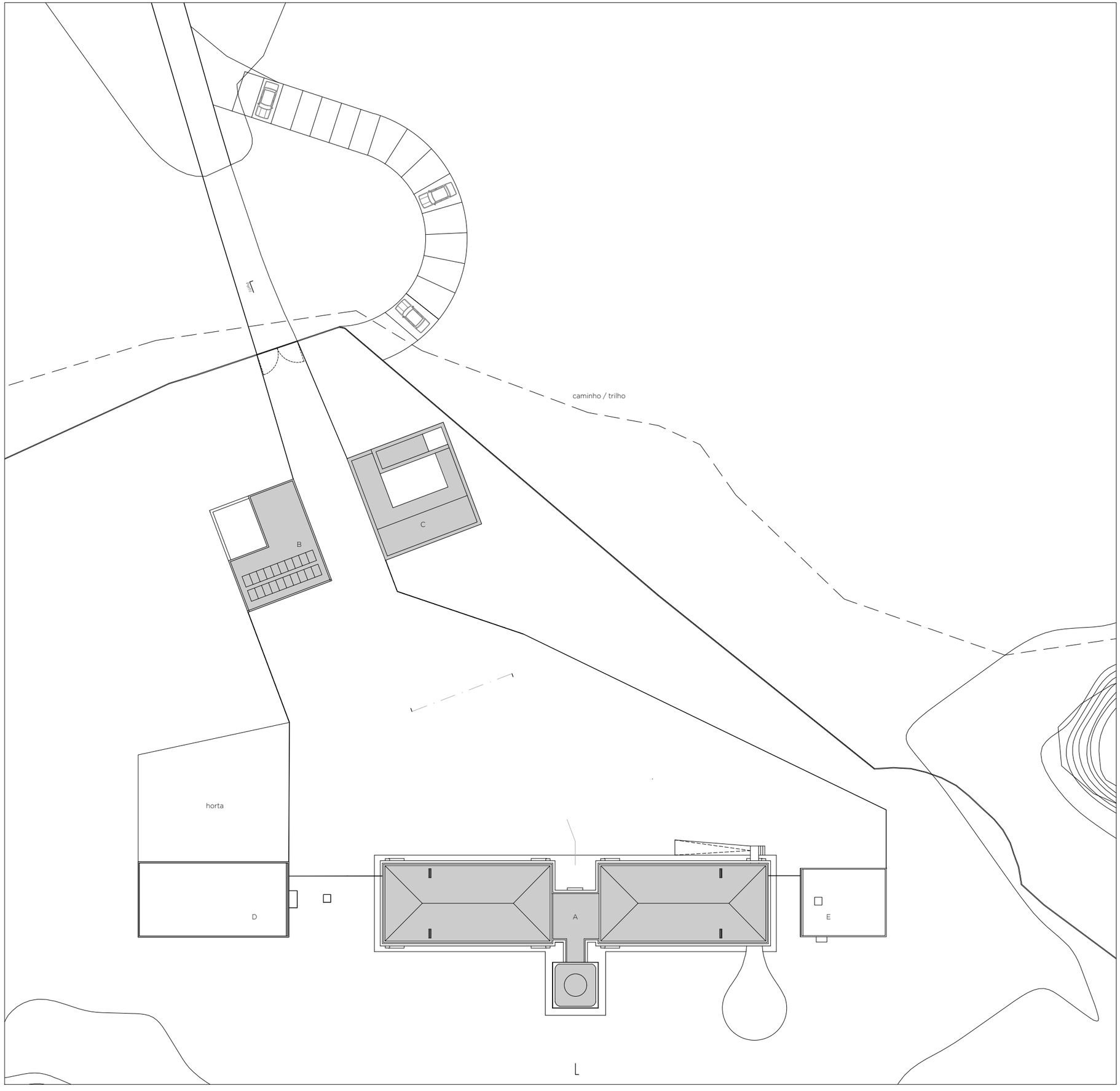
Planta de vermelhos e amarelos - Casa do gerador

Escala 1.200

Beatriz Guerreiro

Data: julho 2022

FAZ - VA02

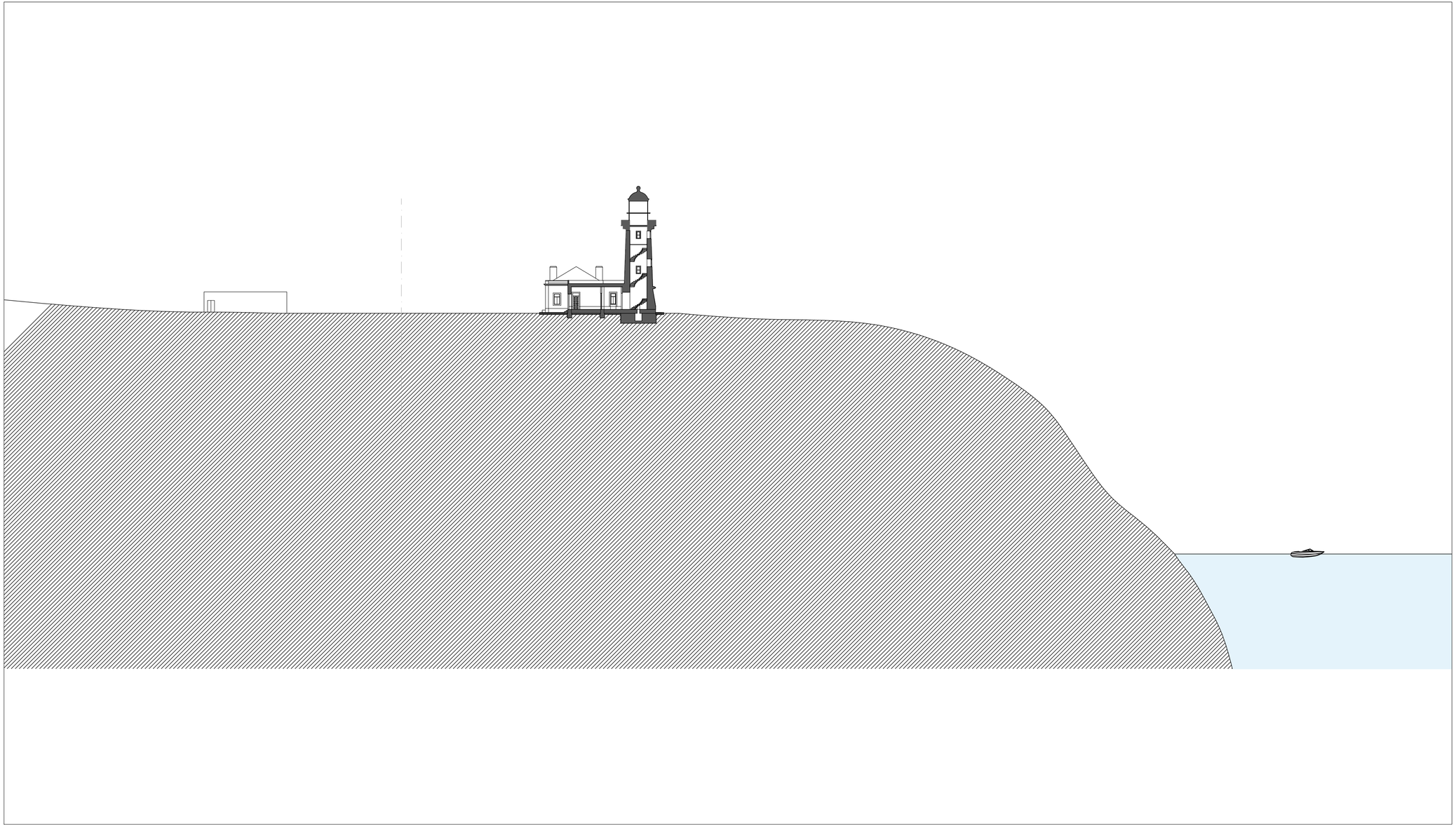


LISTA DE EDIFÍCIOS:
A | Farol (existente)
B | Garagem (proposta)
C | Casa do Gerador (reabilitação)
D | Cisterna (existente)
E | Cisterna (existente)

FAROL DE ALFANZINA
Proposta - Planta de cobertura
Escala 1.500

Beatriz Guerreiro Data: julho 2022

FAZ - P01



FAROL DE ALFANZINA

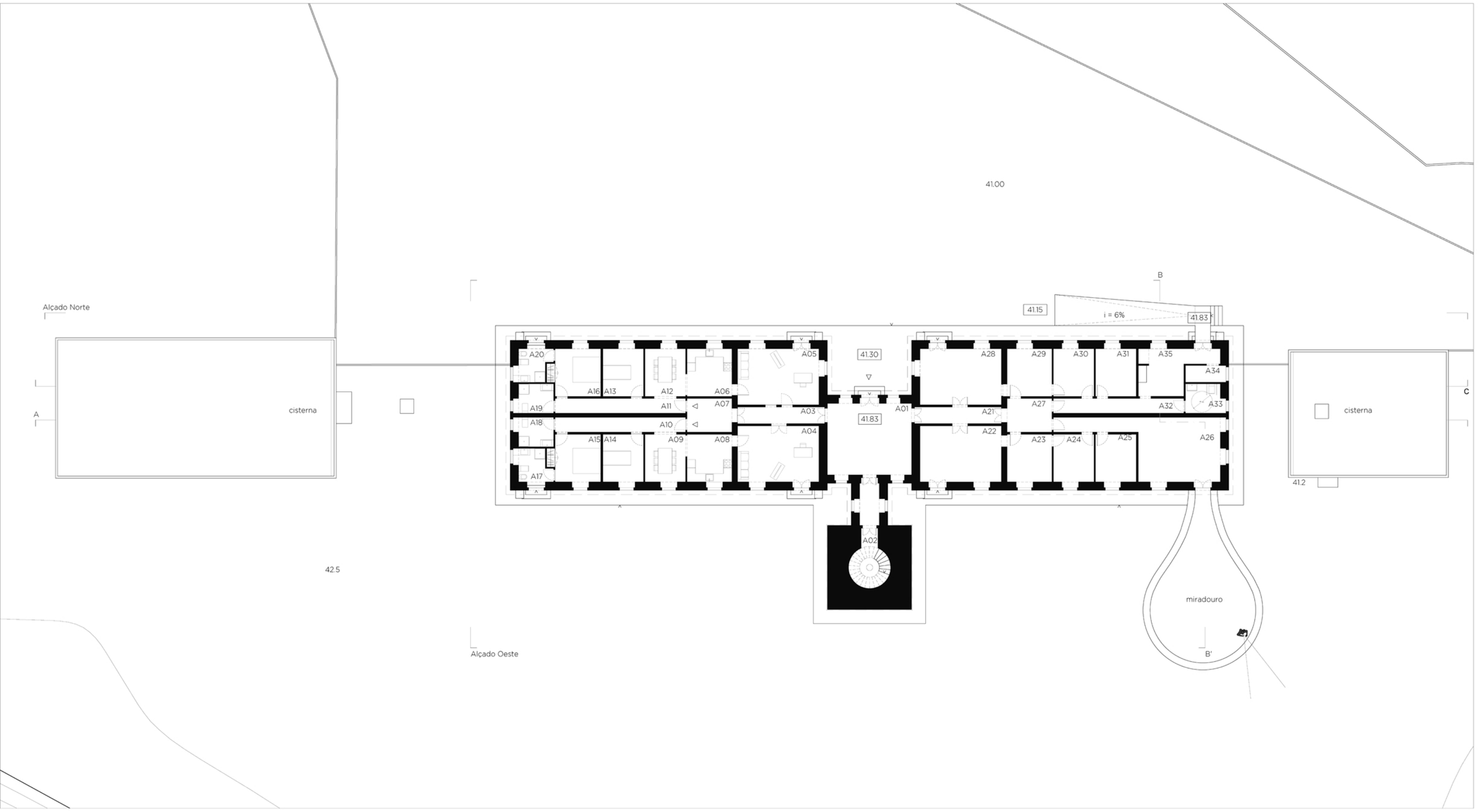
Proposta - Perfil

Escala 1.500

Beatriz Guerreiro

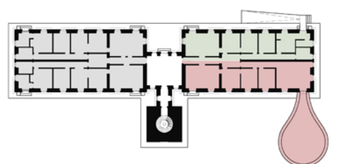
Data: julho 2022

FAZ - P02



LISTA DE COMPARTIMENTOS:

A | Farol
A01 | Átrio principal
A02 | Torre
A03 | Corredor
A04 | Sala de estar
A05 | Sala de estar
A06 | Cozinha
A07 | Átrio de entrada para as habitações
A08 | Cozinha
A09 | Espaço de refeições
A10 | Corredor
A11 | Corredor
A12 | Espaço de refeições
A13 | Quarto
A14 | Quarto
A15 | Quarto
A16 | Quarto
A17 | Instalação sanitária
A18 | Instalação sanitária
A19 | Instalação sanitária
A20 | Instalação sanitária
A21 | Corredor
A22 | Sala de exposição
A23 | Sala de exposição
A24 | Sala de exposição
A25 | Sala de exposição
A26 | Sala de exposição
A27 | Átrio de entrada
A28 | Sala de exposição
A29 | Sala de exposição
A30 | Sala de exposição
A31 | Sala de exposição
A32 | Corredor
A33 | Instalação sanitária
A34 | Sala de exposição
A35 | Sala de exposição



Esquema usos:

- habitação
- centro de interpretação
- museu

FAROL DE ALFANZINA

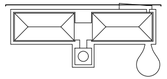
Proposta - Planta piso térreo

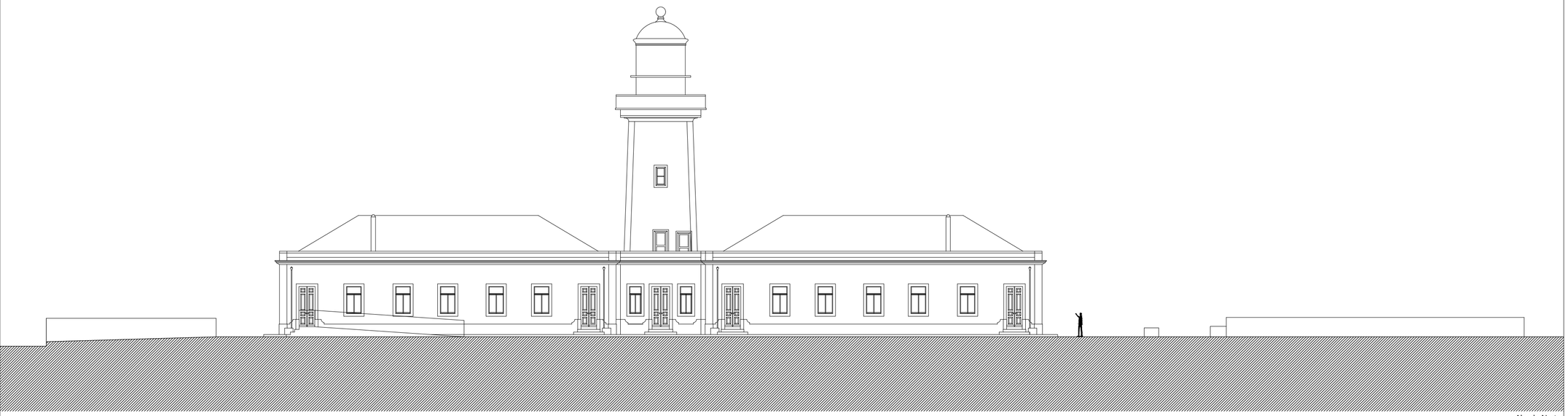
Escala 1.200

Beatriz Guerreiro

Data: julho 2022

FAZ - P03





Alçado Norte

FAROL DE ALFANZINA

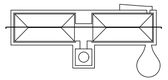
Proposta - Alçado norte - Farol

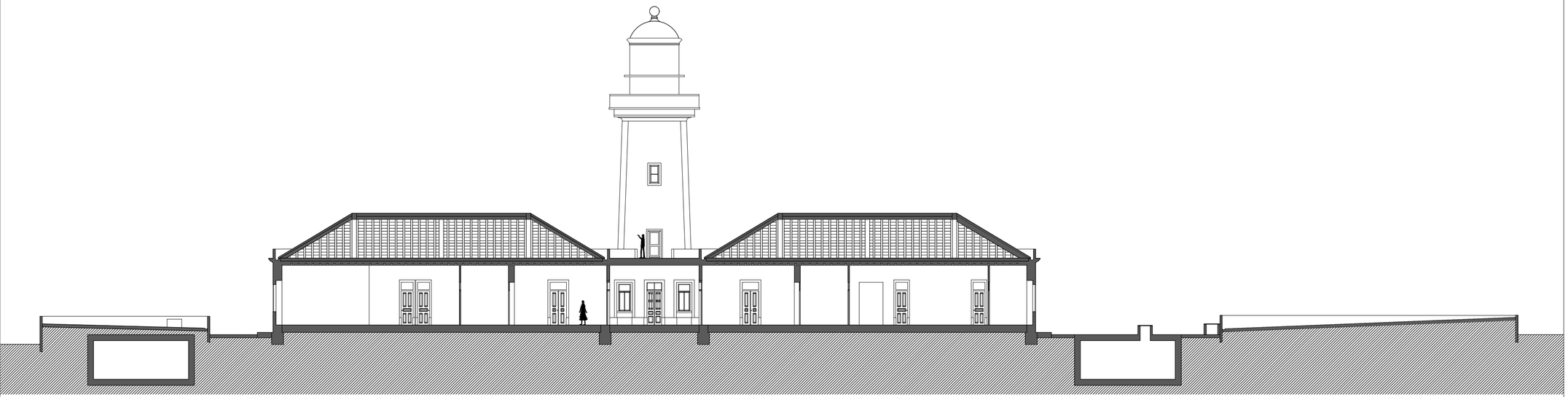
Escala 1.200

Beatriz Guerreiro

Data: julho 2022

FAZ - P04





Corte A

FAROL DE ALFANZINA

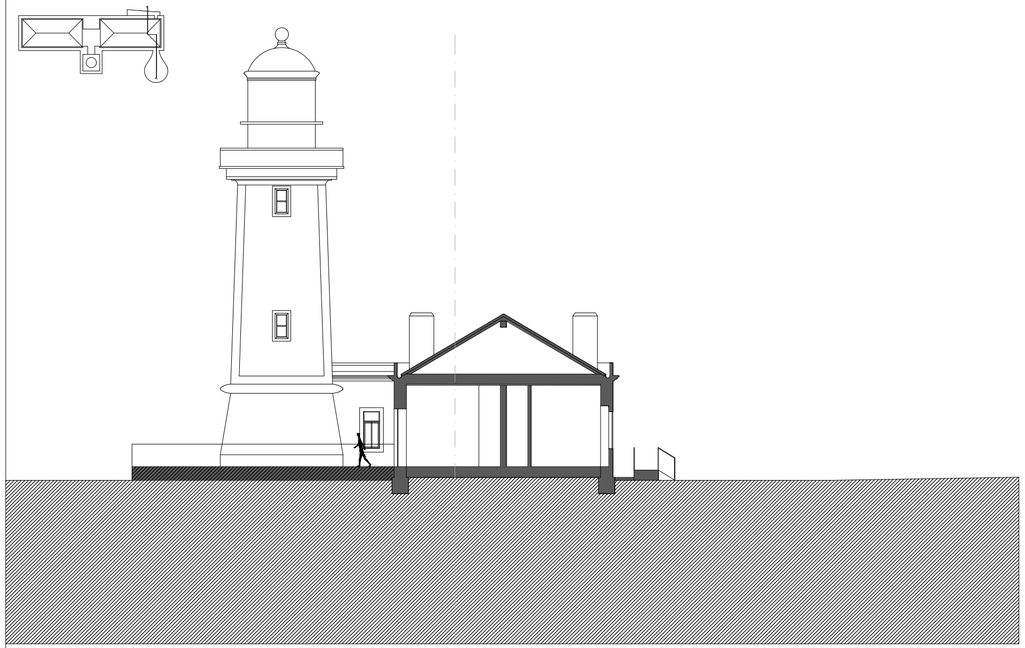
Proposta - Corte A - Farol

Escala 1.200

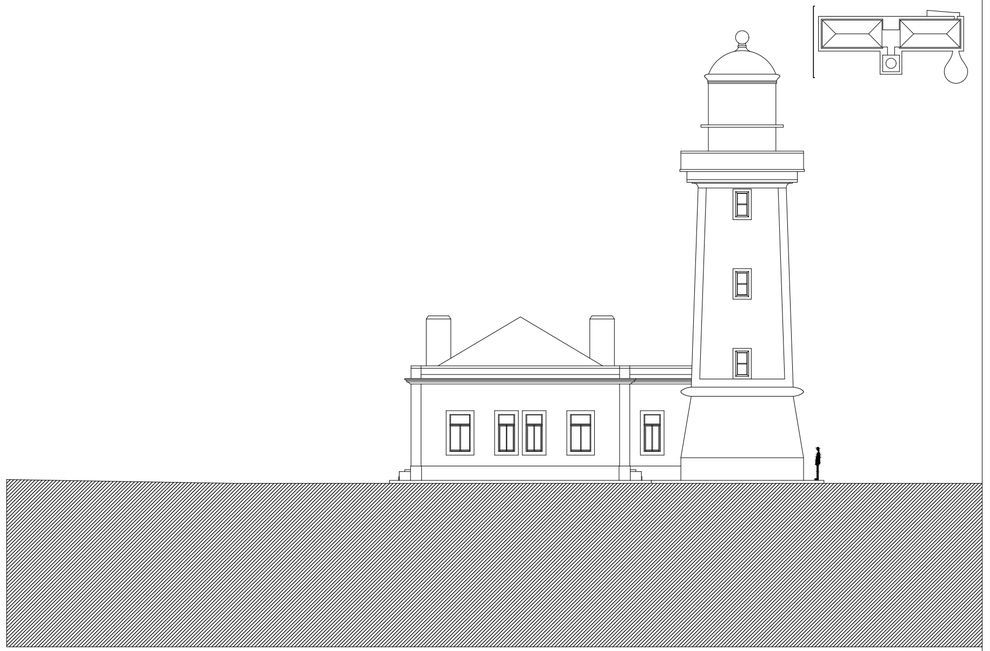
Beatriz Guerreiro

Data: julho 2022

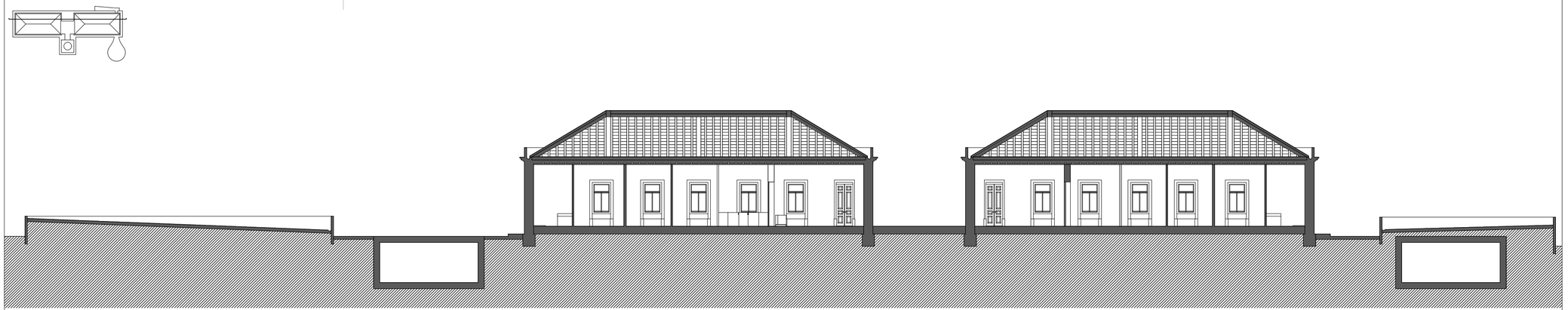
FAZ - P05



Corte B-B'



Alçado Poente



Corte C

FAROL DE ALFANZINA

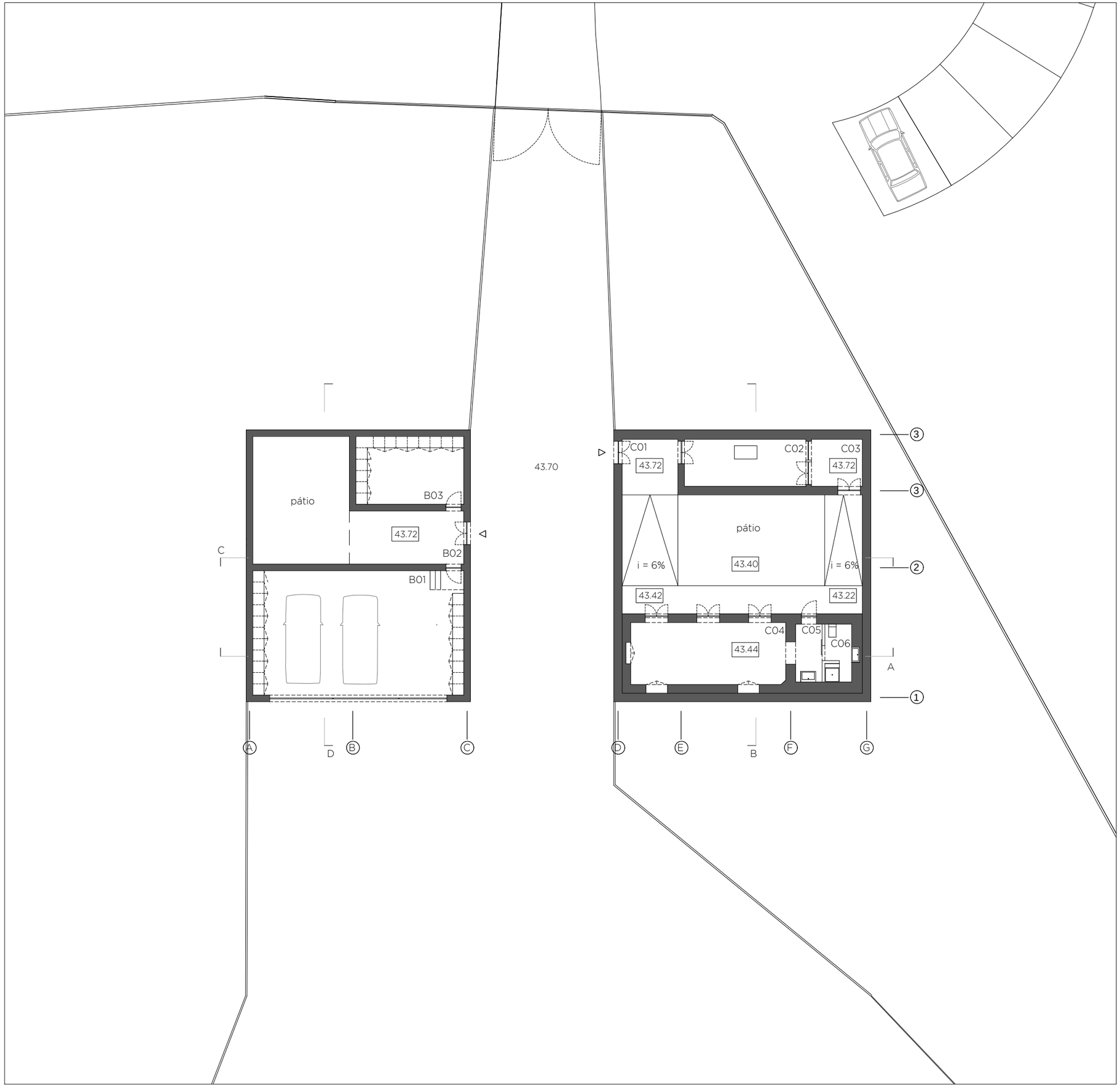
Proposta - Alçado Poente,
Cortes B-B´e C - Farol

Escala 1.200

Beatriz Guerreiro

Data: julho 2022

FAZ - P06



LISTA DE COMPARTIMENTOS:
B | Garagem
B01 | Garagem
B02 | Espaço de entrada
B03 | Espaço de tratamento de roupa

C | Casa do gerador
C01 | Espaço de entrada
C02 | Espaço do gerador
C03 | Pátio de entrada
C04 | Oficina
C05 | Espaço de entrada
C06 | Instalação sanitária

FAROL DE ALFANZINA

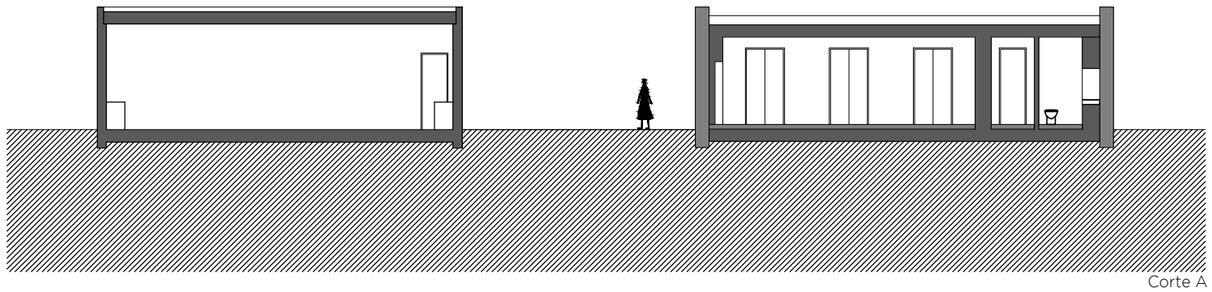
Proposta - Planta piso térreo - Garagem e Casa do gerador

Escala 1.200

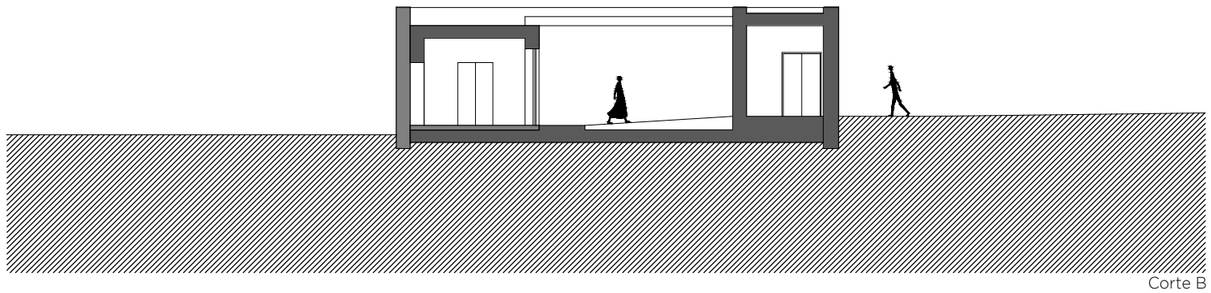
Beatriz Guerreiro

Data: julho 2022

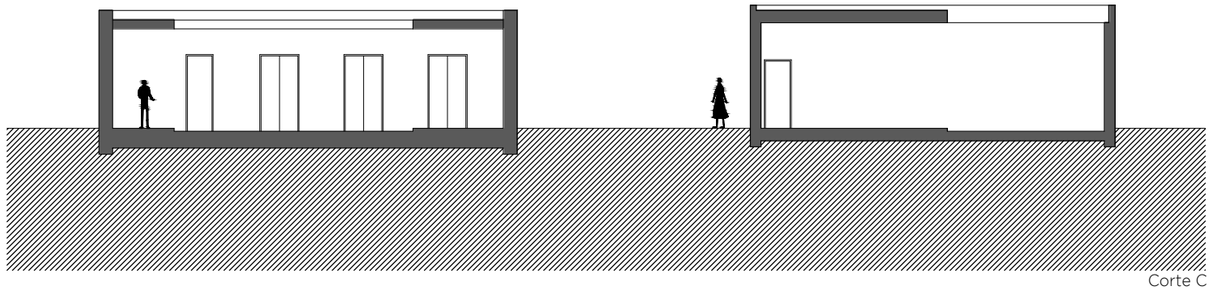
FAZ - P07



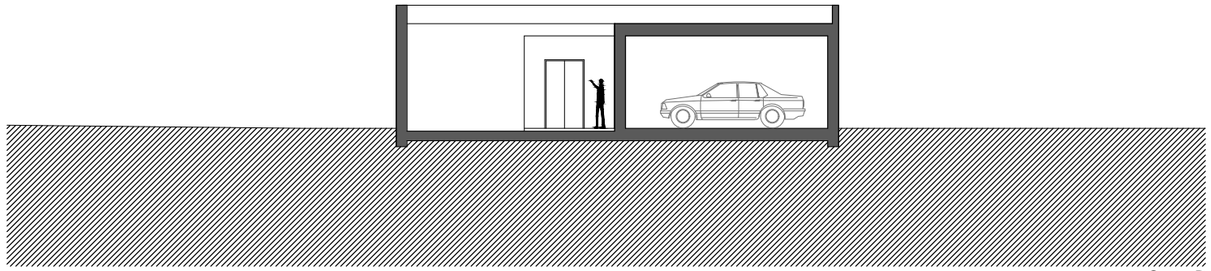
Corte A



Corte B



Corte C



Corte D

FAROL DE ALFANZINA

Proposta - Cortes A, B, C e D - Garagem e Casa do gerador

Escala 1.200

Beatriz Guerreiro

Data: julho 2022

FAZ - P8

LEGENDA DE ACABAMENTOS

Pavimentos | (Pv)

Interior

Pv1
Pedra lioz

Pv2
Soalho de madeira de carvalho | tom natural

Pv3 (e)
Pedra lioz 30 cm x 30cm
Mosaico hidráulico | 4,6cm x 4,6cm | cor NCS S 9000-N

Pv4 (e)
Mosaico hidráulico | 20 cm x 20cm | cor NCS S 0502-Y
Mosaico hidráulico | 20 cm x 20cm | cor NCS S 9000-N

Pv5
Pavimento Autonivelante | cor NCS S 0502-B

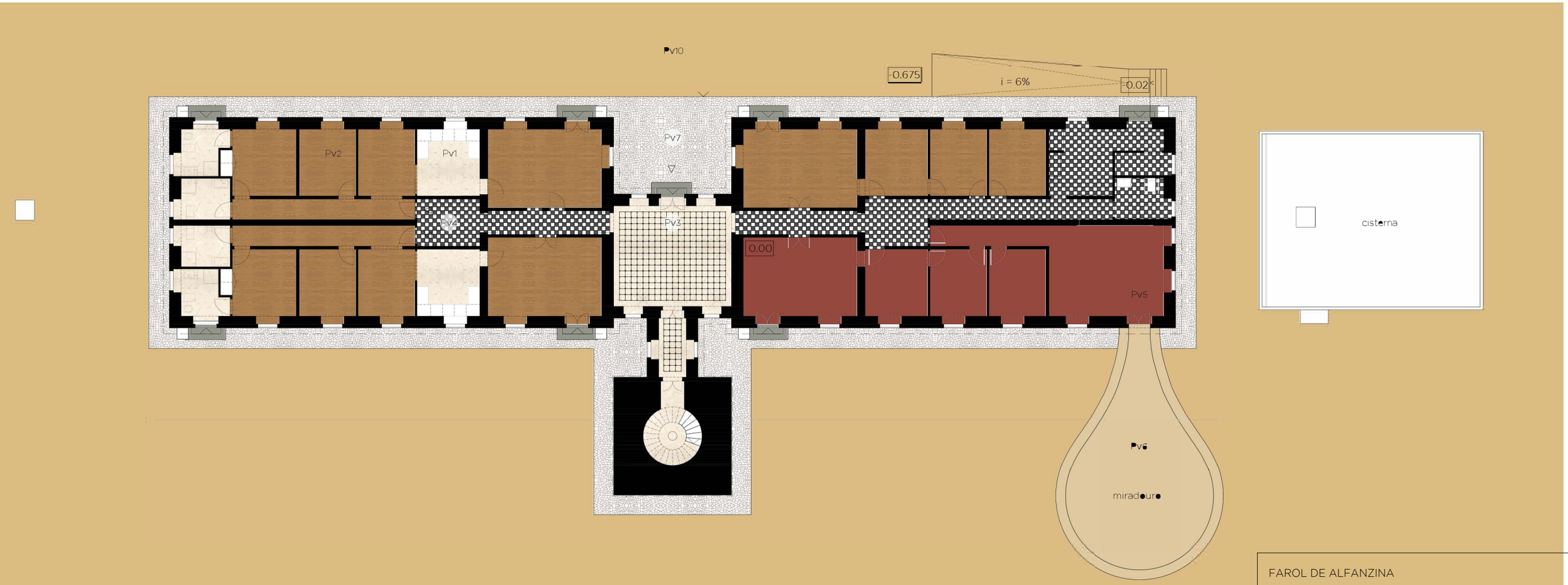
Exterior

Pv6
Betão pigmentado | cor NCS S 2030-Y20R

Pv7 (e)
Calçada

Pv10
Terra do local

(e) - existente



FAROL DE ALFANZINA
Proposta - Farol - Planta de Pavimentos
Escala 1.200

Beatriz Guerreiro Data: julho 2022

FAZ - P09

LEGENDA DE ACABAMENTOS

Pavimentos |

Interior:

Pv8
Betonilha pigmentada | cor NCS S 6005-G20Y

Pv9
Autonivelante | cor NCS S 3005-R80B

Exterior:

Pv6
Betão pigmentado | cor NCS S 2030-Y20R

PV10
Terra do local

FAROL DE ALFANZINA
Garagem e Casa do Gerador - Planta de Pavimentos
Escala 1.200

Beatriz Guerreiro Data: julho 2022

FAZ - P10

ANEXO IV

Existente - Levantamento fotográfico e cromático
dos faróis

https://nationalgeographic.pt/natureza/grandes-reportagens/2692-recife-pedra-do-valado-um-tesouro-submarino-no-algarve

consultado 2022-03-06

Recife Pedra do Valado, um tesouro submarino no Algarve

30 de Junho de 2021

Na orla costeira do barlavento algarvio, marcada por imponentes falésias de rochas carbonatadas mesozóicas, encontra-se o farol de Alfanzina, o ponto extremo ocidental do recife Pedra do Valado.

No maior recife costeiro do sul de Portugal, as paisagens ainda são dominadas por grandes concentrações de biomassa. À superfície, negoceia-se um acordo inédito para manter este tesouro submarino sem prejudicar os homens do mar.

Texto e fotografias: João Rodrigues

"Mantém o rumo. Ali!", exclama Luís Bentes para Frederico Oliveira, ambos investigadores do Centro de Ciências do Mar (CCMAR) da Universidade do Algarve. Enquanto Frederico manipula com cuidado de cirurgião os botões de um engenho semelhante ao comando de uma consola, o monitor de um computador portátil vai mostrando imagens coloridas de um mundo alienígena com formas e texturas singulares. A oscilação que se faz sentir no convés da embarcação não é suficientemente forte para desviar o foco dos cientistas que, sem pestanejar, registam avidamente os dados da nova descoberta. Trinta metros abaixo da superfície, lutando contra a corrente e acompanhado pela curiosidade de um cardume de peixes, um *robot* subaquático transmite, através da sua câmara, um luxuoso e vibrante jardim de corais. Nas águas costeiras do barlavento algarvio, ao longo de noventa e quatro quilómetros quadrados, do farol da Alfanzina à marina de Albufeira, existe um oásis submerso que se estende até à cota de trinta metros de profundidade. Nesta antiga linha de costa formada durante o último período glaciário, um bailado entre águas boreais, tropicais e mediterrâneas dá origem a um explosivo *cocktail* de nutrientes e matéria orgânica que seduz milhares de espécies, fazendo deste lugar a capital da biodiversidade do mar do Algarve. Esse estatuto foi comprovado por estudos pioneiros de mapeamento de habitats e biodiversidade marinha, levados a cabo pelo CCMAR entre 2003 e 2017.

O recife Pedra do Valado é uma espécie de cápsula do tempo que nos transporta à época em que as marés de Portugal fervilhavam intensamente de vida. Nesta encruzilhada de ecossistemas, movimentada como uma cidade global, uma mistura de habitats constituída por jardins de gorgónias, florestas de algas castanhas, bancos de algas calcárias e verdejantes pradarias marinhas, acolhe uma multidão de habitantes marinhos que aqui se alimentam e reproduzem em segurança. É o maior recife costeiro do Sul do país e as paisagens são dominadas por sargos, douradas, pargos e gigantescos cardumes de sardinhas. Invisíveis aos olhares menos atentos, cefalópodes como o polvo e o choco fazem deste lugar a sua maternidade. Todos dependem desta fonte de vida e o ser humano não é diferente. Há vários séculos que comunidades costeiras de Lagos, Portimão, Lagoa, Silves, Albufeira e Quarteira subsistem através da exploração dos recursos naturais que este paraíso de biodiversidade tem para oferecer. Uma ligação ancestral com a pesca que, nos dias de

hoje, se estende a actividades turísticas como o mergulho, a pesca recreativa, passeios de barco e observação de cetáceos.

A alegria no rosto de Jorge Gonçalves, biólogo marinho do CCMAR, responsável pelos projectos de mapeamento da biodiversidade do fundo marinho do Algarve, é proporcional ao entusiasmo das suas palavras que descrevem alguns dos dados mais impressionantes. “É uma zona de produtividade e de diversidade biológica fora do normal!”, diz o investigador, no seu gabinete, em Faro. Durante a campanha de mapeamento costeiro, entre Faro e Lagos, foram realizados 977 mergulhos científicos para censos visuais no recife rochoso e 664 arrastos de vara para amostragem de espécies no substrato móvel.

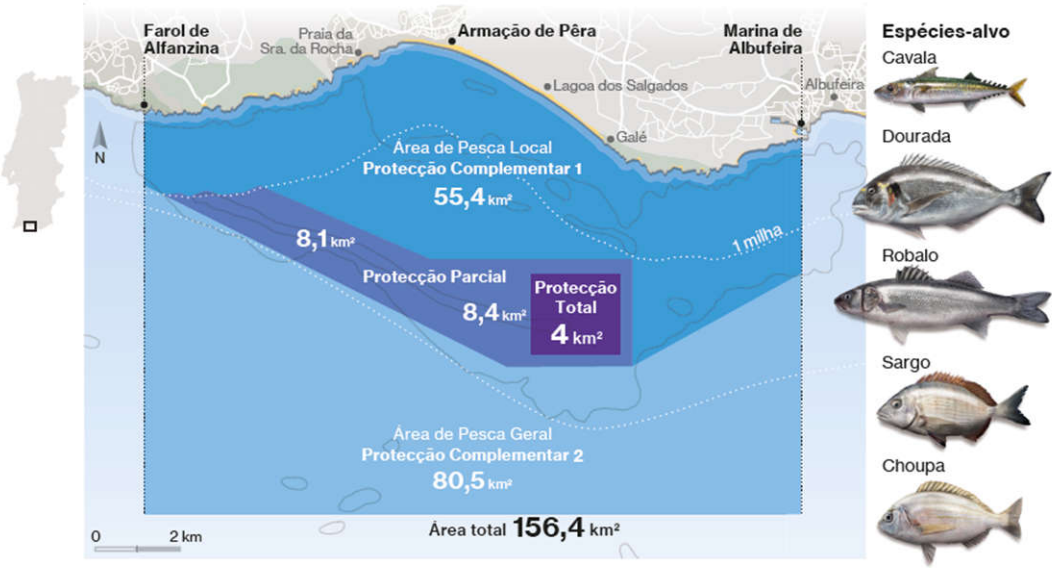


ILUSTRAÇÃO DE ANYFORMS; FONTE: CCMAR, UNIVERSIDADE DO ALGARVE

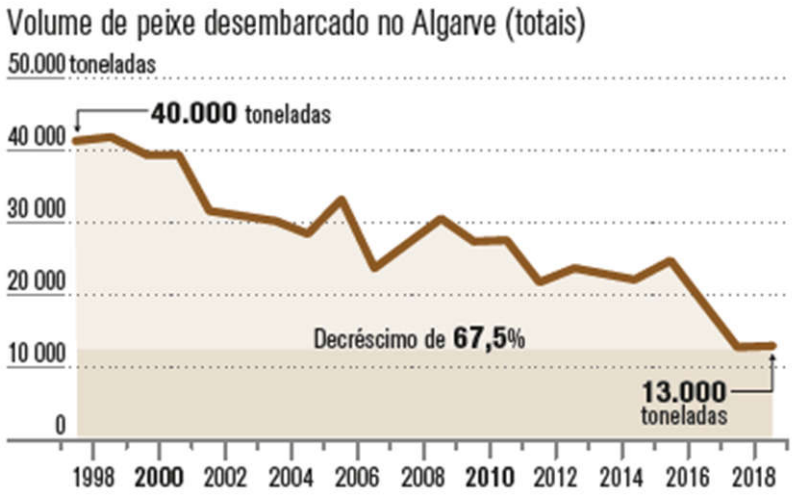
Ao longo desta meticulosa missão entre Faro e Lagos, os investigadores identificaram 1.294 espécies marinhas, das quais 1.020 invertebrados, 141 vertebrados e 133 espécies de algas. Dentro destes números astronómicos, que incluíram 447 espécies de valor comercial para consumo humano e 46 com propriedades biomedicinais, foram ainda encontradas 12 espécies totalmente novas para a ciência, como o molusco gastrópode *Fusinus albacarinoides*. “O recife Pedra do

Valado revelou-se claramente o epicentro deste capital natural de valor incalculável", conclui, sorridente, o meu interlocutor.

Há, porém, nuvens no horizonte. Ameaças como a sobrepesca, a pressão turística, a descarga de efluentes urbanos, a extracção de areia e o estabelecimento de sistema de aquicultura em mar aberto ameaçam naufragar esta arca de Noé, levando consigo animais ameaçados, como o enigmático cavalo-marinho ou o nobre mero que se tornaram icónicos de uma biodiversidade preciosa mas frágil.

O declínio abrupto da pesca algarvia é uma prova viva dos impactes negativos que a pressão antropogénica exerce sobre estes ecossistemas essenciais ao bem-estar humano. De acordo com os dados do Instituto Nacional de Estatística e da Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos, em pouco mais de duas décadas, entre 1998 e 2018, verificou-se um alarmante decréscimo de 67,5% do volume de peixe desembarcado no Algarve. E a tendência mantém-se na actualidade.

Assim como todos os recursos naturais finitos do nosso planeta, também o recife Pedra do Valado tem o seu ponto de ruptura. É urgente protegê-lo, mas, para o fazer com eficácia, é necessária mestria refinada para manobrar uma faca de dois gumes, pois é essencial proteger e conservar a natureza e fazê-lo de forma que os seus principais utilizadores não sejam seriamente prejudicados. Um quebra-cabeças complicado que a Fundação Oceano Azul, em colaboração com o CCMAR, pretende ajudar a resolver através de uma estratégia pioneira em Portugal: a criação de uma Área Marinha Protegida de Interesse Comunitário (AMPIC).



Sob um sol brilhante que aviva os tons azuis do mar sereno, uma longa serpente de *nylon* inunda o convés da embarcação de pesca tradicional do mestre Joaquim Alberto, fazendo as delícias dos pescadores a bordo. Depois de muitas cuspidelas de tinta de chocos enfurecidos e da chuva salgada de linguados saltitantes, as redes de tresmalho enchem todas as caixas de pescado. “Agora imagine: se nos tirassem deste lugar, como fazem em certas áreas protegidas, isto estaria vazio!”, expressa o mestre, com o indicador apontado para a fartura de peixe que me encontro a documentar.

Joaquim representa a última geração de pescadores de Armação de Pêra, uma vila com raízes piscatórias com mais de quatrocentos anos. A sua comunidade, embora reticente, está de acordo com a criação de uma reserva marinha neste local, pois sabe que se trata de uma estratégia assente num conjunto de medidas que zelam pelo interesse de todas as partes envolvidas, incluindo as associações de pescadores.

Curiosamente, existe apenas uma AMP no Algarve, a zona algarvia do Parque Marinho integrado no Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina (PNSACV), compreendida entre Odeceixe e Burgau. Ao longo da extensa faixa costeira entre Burgau e Vila Real de Santo

António, não existe nenhuma AMP que proteja valores ecológicos subaquáticos relevantes.

As Áreas Marinhas Protegidas (AMP) constituem uma ferramenta de gestão com resultados reconhecidos na conservação de espécies e habitats. No entanto, muitos modelos adoptados no mundo têm apresentado problemas durante a implementação. A maior deficiência detectada nestes sistemas é a falta de contacto com as comunidades locais e a sua inclusão nas estratégias de gestão. Um modelo assim não será eficaz para o recife Pedra do Valado, uma vez que este não é um lugar prístino e remoto no meio do oceano, onde não existe actividade humana. É, pelo contrário, um dos locais mais importantes do país para o turismo e um dos principais bancos de pesca da costa portuguesa. A criação de uma Área Marinha Protegida de Interesse Comunitário apresenta-se assim como a melhor solução para a conservação da natureza e para o desenvolvimento de uma economia mais sustentável nesta região. Uma abordagem integrada, da base para o topo, através de um processo participativo enriquecido pela experiência de casos de estudo nacionais e internacionais.

Depois de longos meses de negociações acesas entre autarquias, associações representativas da actividade piscatória e das actividades marítimo-turísticas, representantes da administração central, universidades, institutos de investigação, empresas, organizações não-governamentais e administração local, regional e nacional, surgiu por fim fumo branco. Em Fevereiro de 2021, concluiu-se a proposta para a criação da reserva marinha. O documento foi apoiado pelos principais agentes que, embora com níveis de satisfação diferentes, chegaram a um consenso.

A intenção é criar um parque marinho de dimensões consideráveis, com uma área total de 156 quilómetros quadrados, desde a linha de

costa à cota de cinquenta metros de profundidade, entre o farol de Alfanzina e a marina de Albufeira, abrangendo o recife Pedra do Valado.

Dividido em cinco zonas de protecção distintas, será constituído por uma pequena área de protecção total, onde a única actividade autorizada será a investigação científica para fins de monitorização. Na zona de protecção parcial, serão permitidas actividades como o mergulho, a observação de cetáceos ou outras actividades não extractivas. Nas duas zonas de protecção complementar, a pesca será permitida, mas com restrições.

“De forma a compensar o sector piscatório, que terá de se ajustar especialmente à implementação de zonas de não-pesca, existe um conjunto de medidas que propomos ao governo, de forma a que o menor número de pessoas seja prejudicado”, explica Jorge Gonçalves enquanto apresenta o mapa do futuro parque marinho. Um dos objectivos principais é conseguir, por parte do Estado português, compensações para este sector – dos apoios ao abate de barcos de pescadores que queiram abandonar a pesca, à reforma antecipada ou à reconversão de barcos costeiros para locais, um modelo de embarcação com permissão para operar em determinadas zonas do parque.

De forma a salvaguardar a pesca local, embarcações com menos de nove metros de comprimento continuarão a dispor da possibilidade de operar de forma exclusiva em cerca de um terço da área total do novo parque marinho.

As associações de pescadores de Armação de Pêra, Lagoa, Albufeira, Olhão e Quarteira assimilaram a importância do passo proposto e impuseram as suas condições. A remoção de cena das unidades de aquicultura previstas para *offshore* da AMPIC foi uma primeira condição para aceitarem também concessões, como a criação (essencial) de uma zona interdita a qualquer esforço de pesca e inevitavelmente um controlo do número de embarcações e licenças. O outro factor importante será a vigilância que as próprias comunidades terão de fazer para garantir que as regras são cumpridas por todos – locais e forasteiros.

Com frequência noutros debates sobre ordenamento do mar costeiro, os agentes de conservação esquecem-se que os homens e mulheres do

mar são também os primeiros interessados na sua conservação. Neste processo, a articulação com todos os agentes tem sido exemplar.

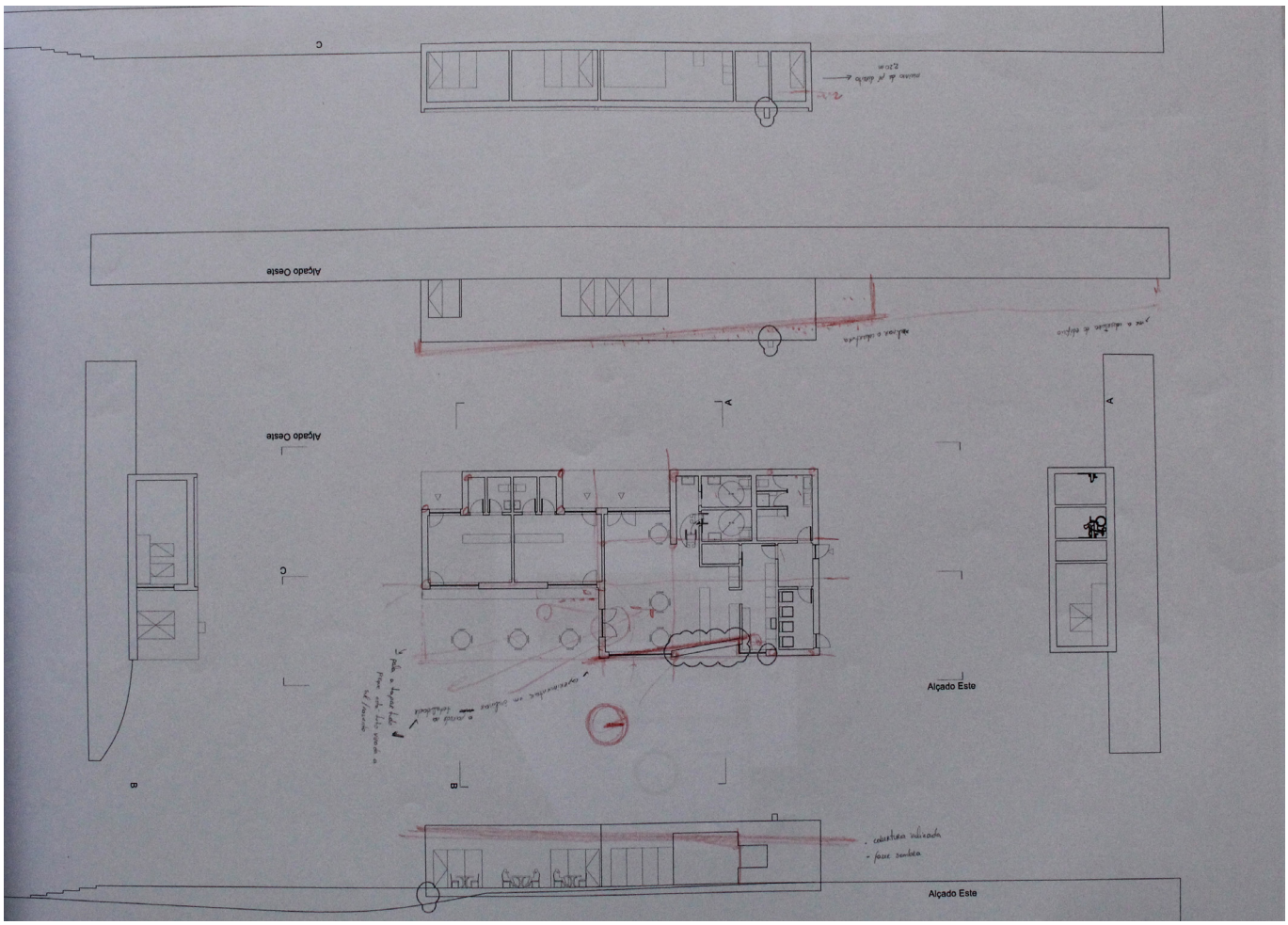
Se for bem gerida e fiscalizada, a AMPIC Parque Marinho do Algarve – Pedra do Valado, através de medidas como a limitação de esforço de pesca, da redução do número de embarcações, da diminuição do tráfego marítimo, do controlo de descargas de efluentes e do combate à poluição e ao ruído ajudará a contrariar as tendências de declínio da pesca e preservar habitats, espécies e processos ecológicos essenciais às comunidades, contribuindo, ao mesmo tempo, para o desenvolvimento económico sustentável da região e do país. Por sua vez, funcionará como instrumento integrante da estratégia nacional para a protecção dos oceanos, um objectivo da agenda do desenvolvimento sustentável das Nações Unidas para a década de 2030.

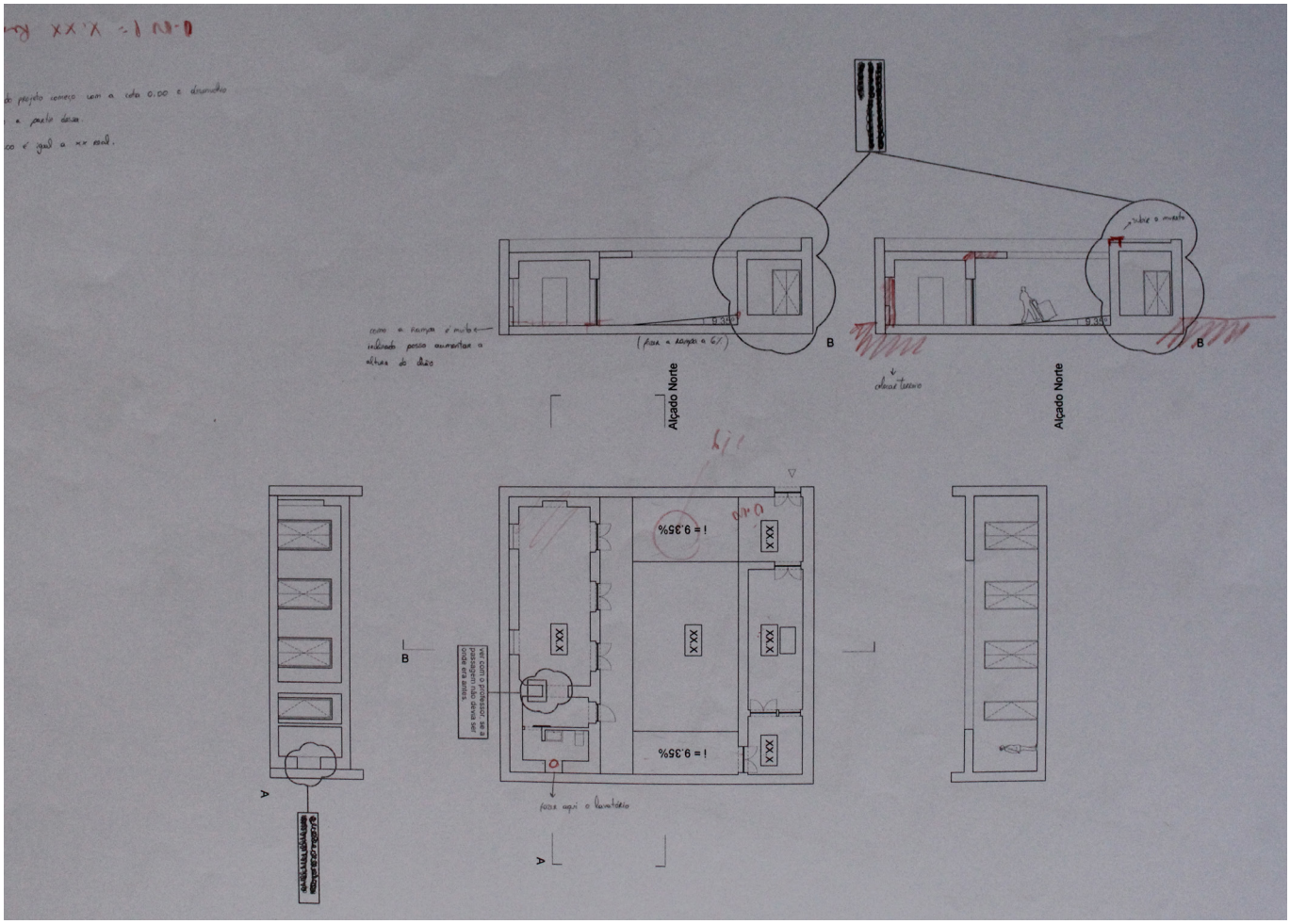
Em Abril de 2021, o valioso manuscrito terá sido entregue ao governo português. A sua decisão poderá mudar para sempre a história da conservação da natureza em Portugal. Os promotores estão confiantes. Acreditam que não existem razões para travar um projecto tão original, inovador e inclusivo como a AMPIC. Simplesmente não seria justo para um povo que se mostrou mais unido e dedicado do que nunca.

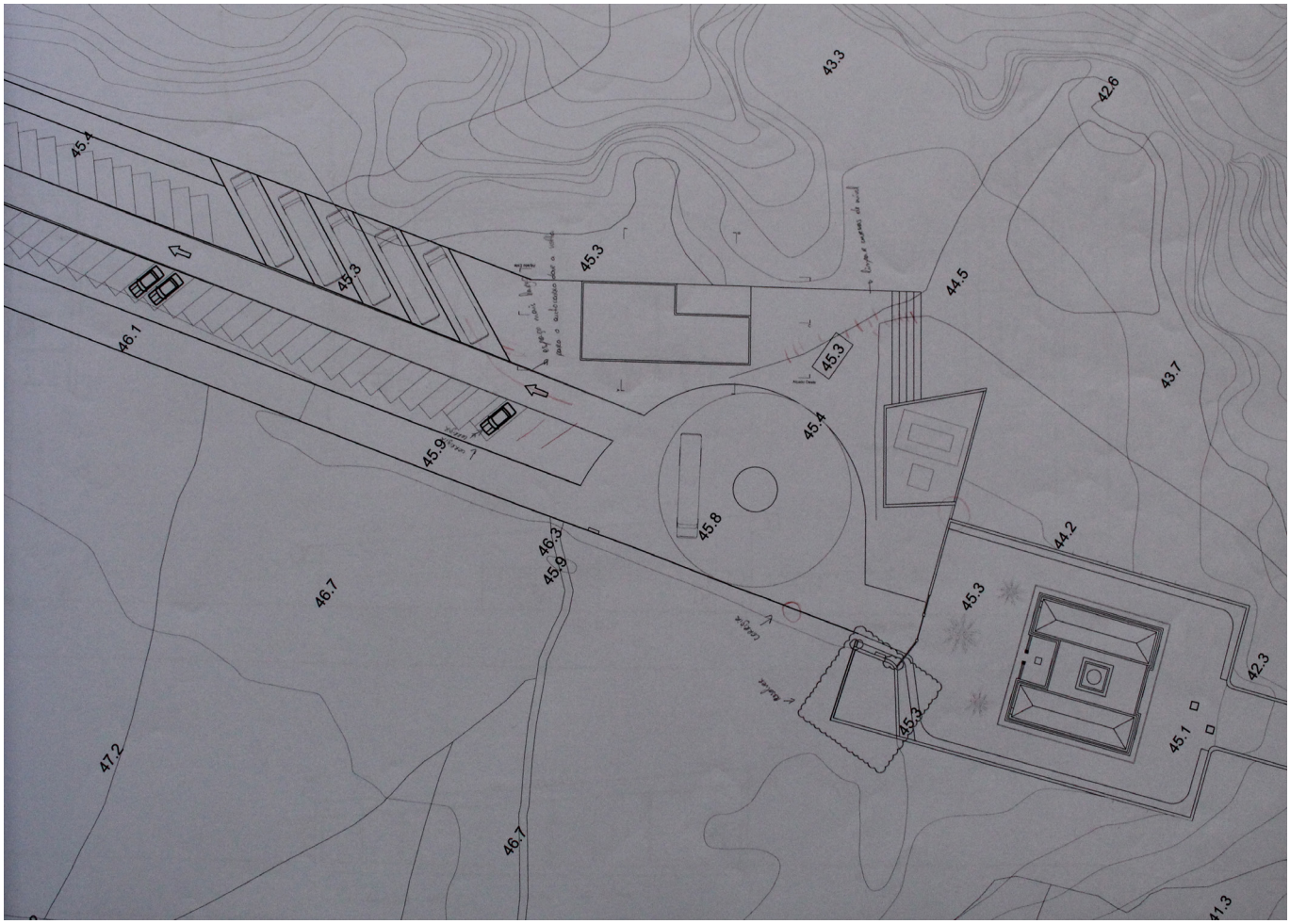
Nas noites cinzentas que a humanidade atravessa, é preciso sonhar com pedras filosofais como a AMPIC. Sem esperança, será de todo impossível construir um futuro melhor.

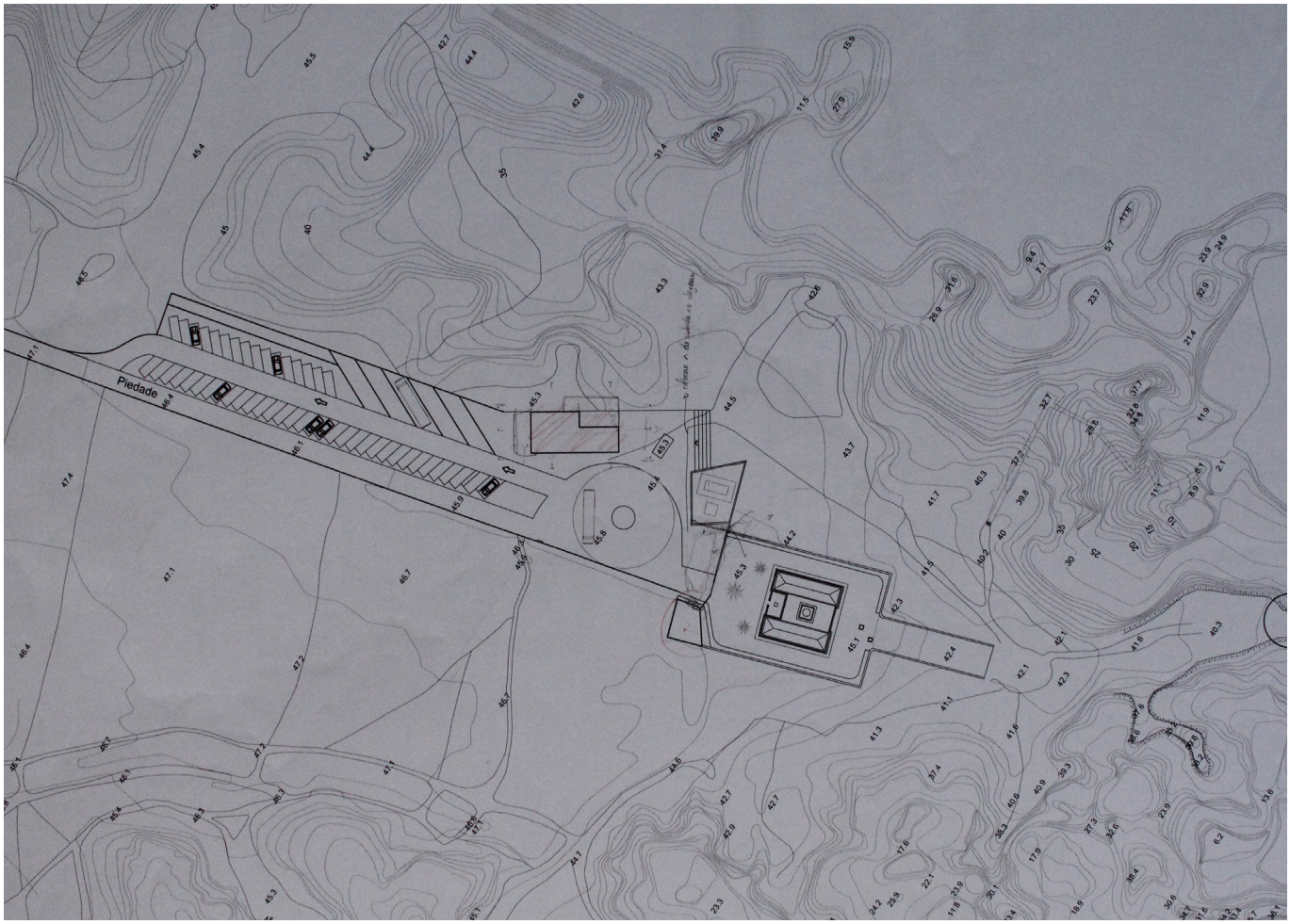
ANEXO X

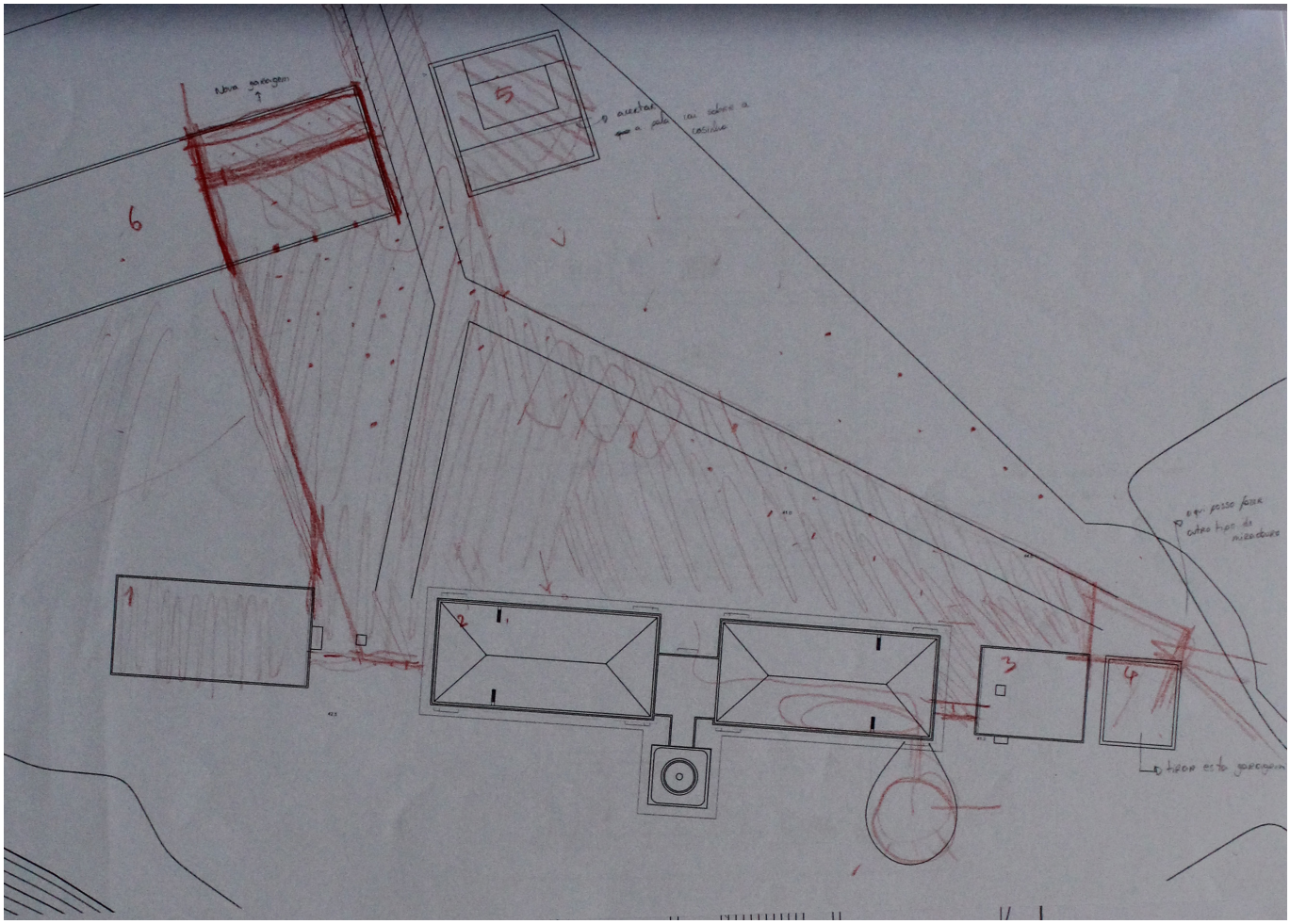
Anexo X - Processo de Trabalho

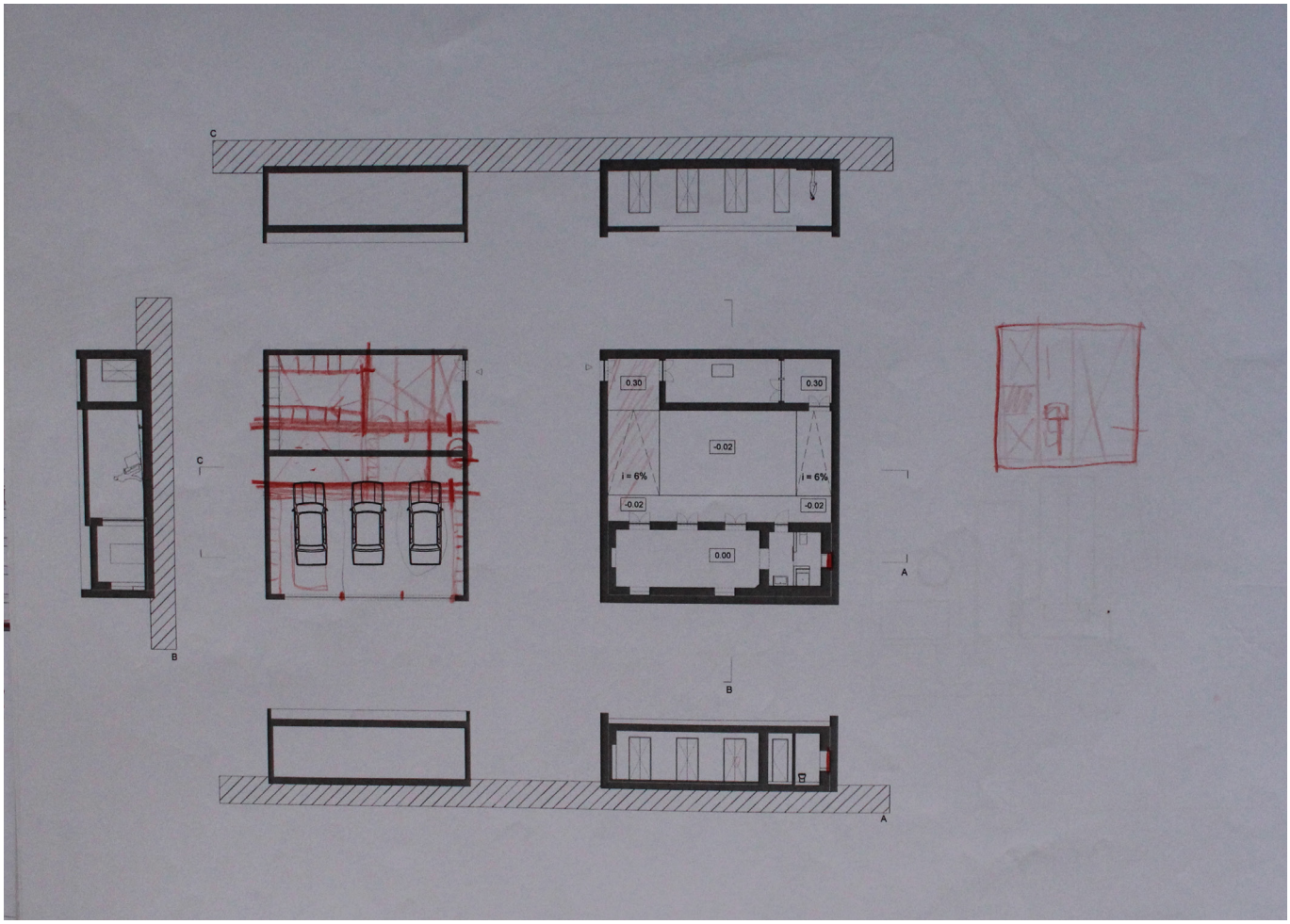

Alçado Este
Alçado Este
Alçado Este

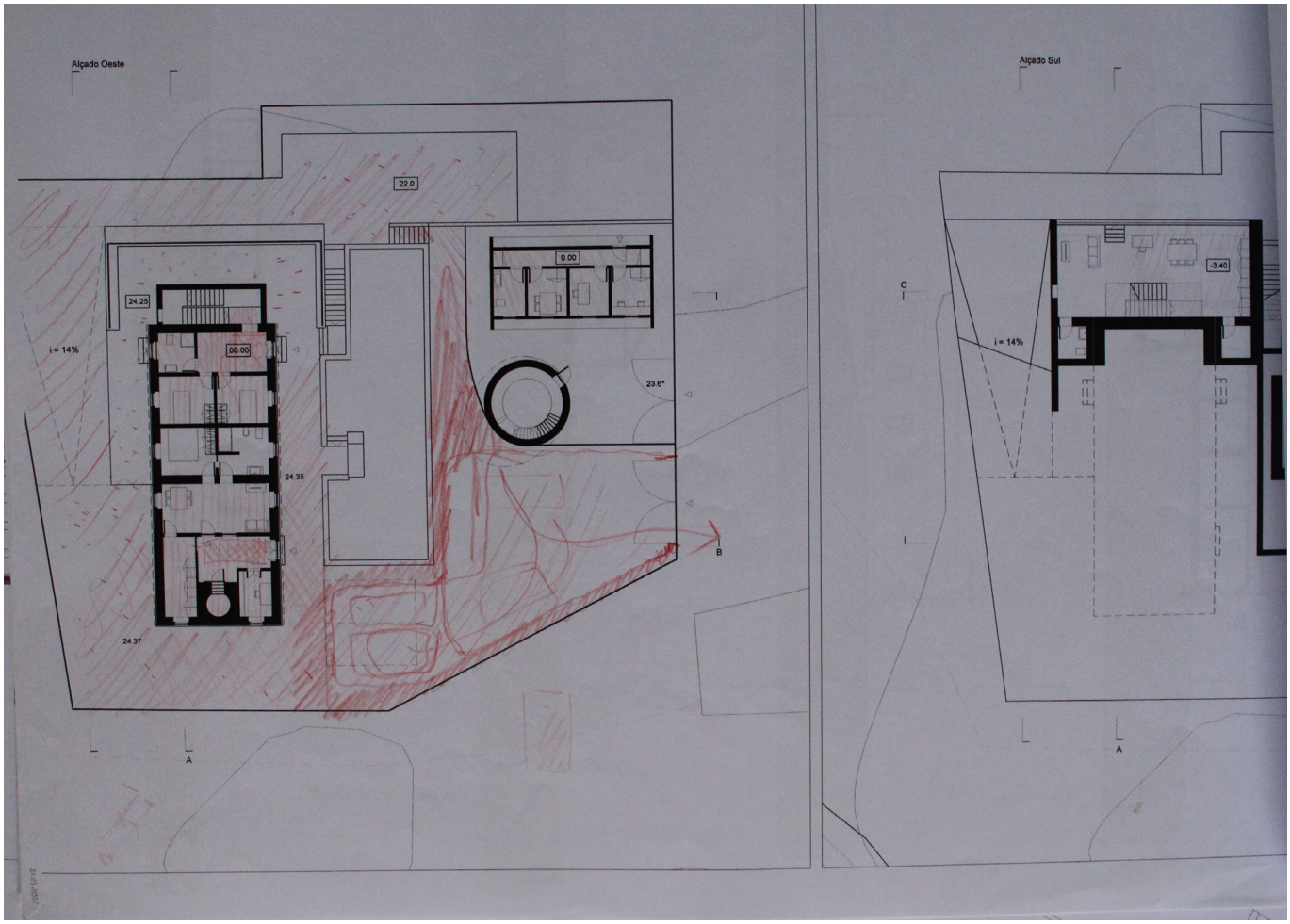

Alçado Norte
Alçado Norte
B
B
A
A
XXX
XXX
XXX
XXX
XXX
i = 9.35%
i = 9.35%


43.3
42.6
45.4
45.3
45.3
44.5
46.1
45.3
43.7
45.4
45.9
45.8
46.2
45.9
44.2
46.7
45.3
42.3
45.3
45.1
47.2
46.7
41.3

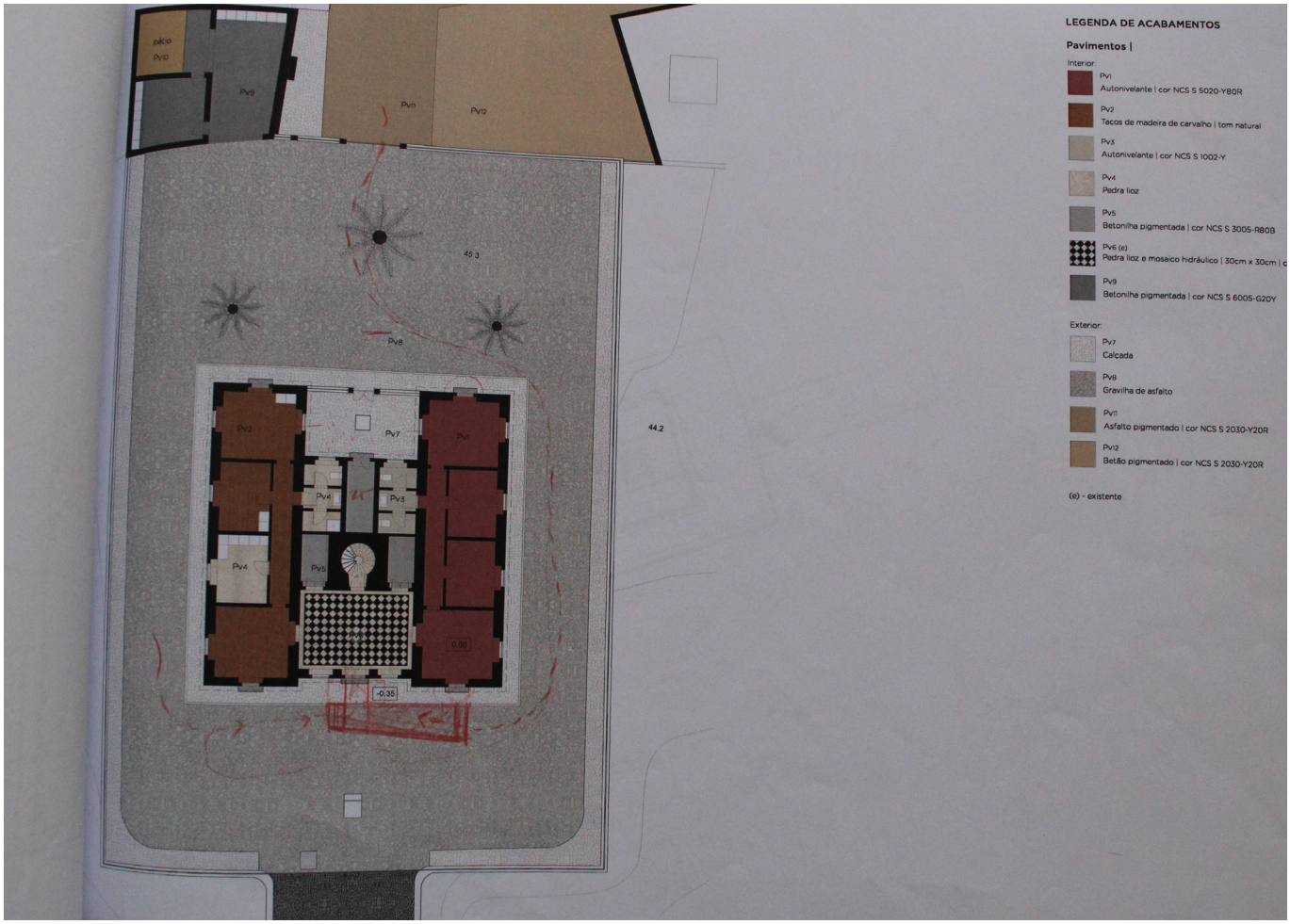

Piedade

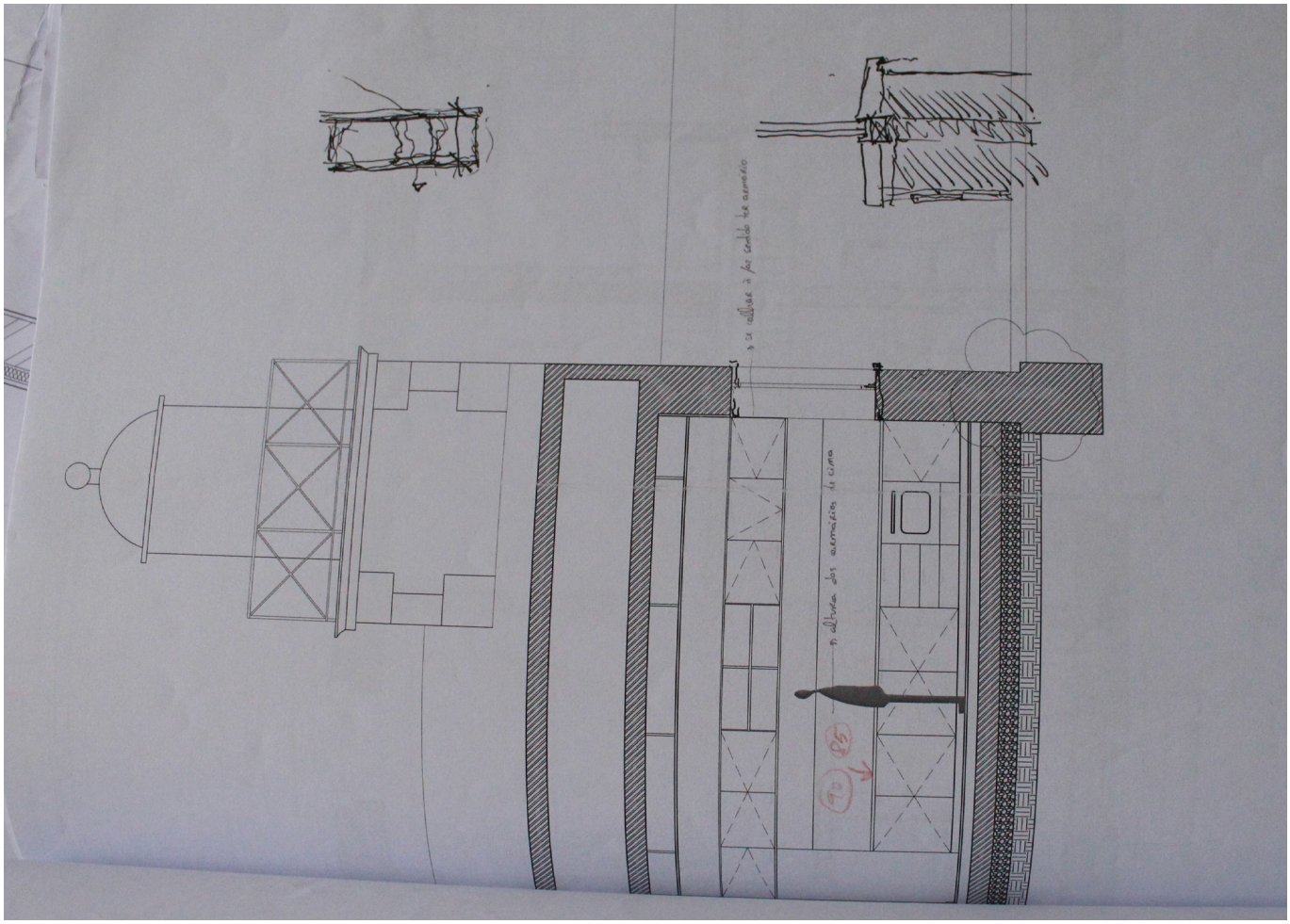

Nova garagem
1
2
3
4
5
6

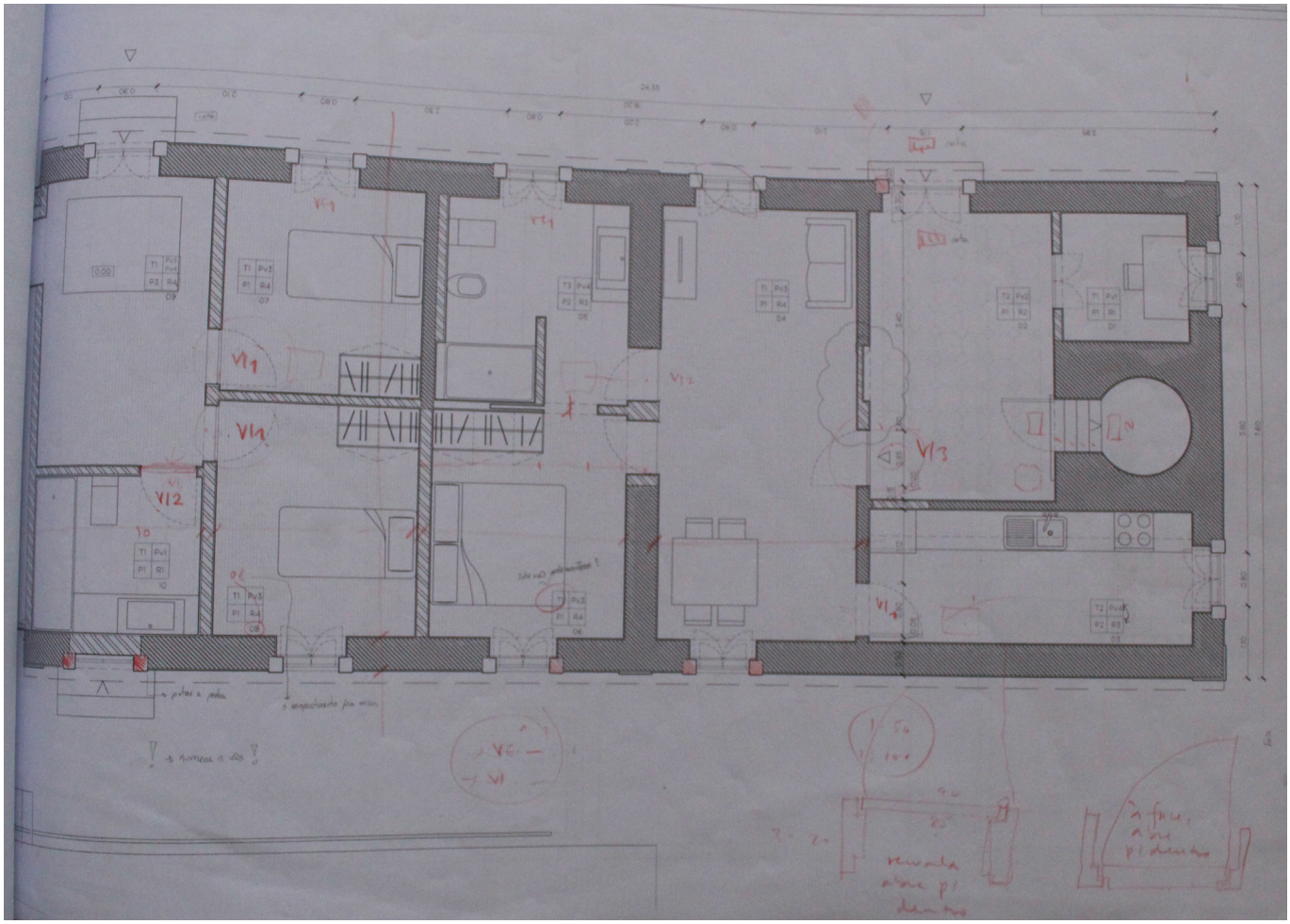

C
0.30
0.30
-0.02
i = 6%
i = 6%
-0.02
-0.02
0.00
A
B
C
B
A

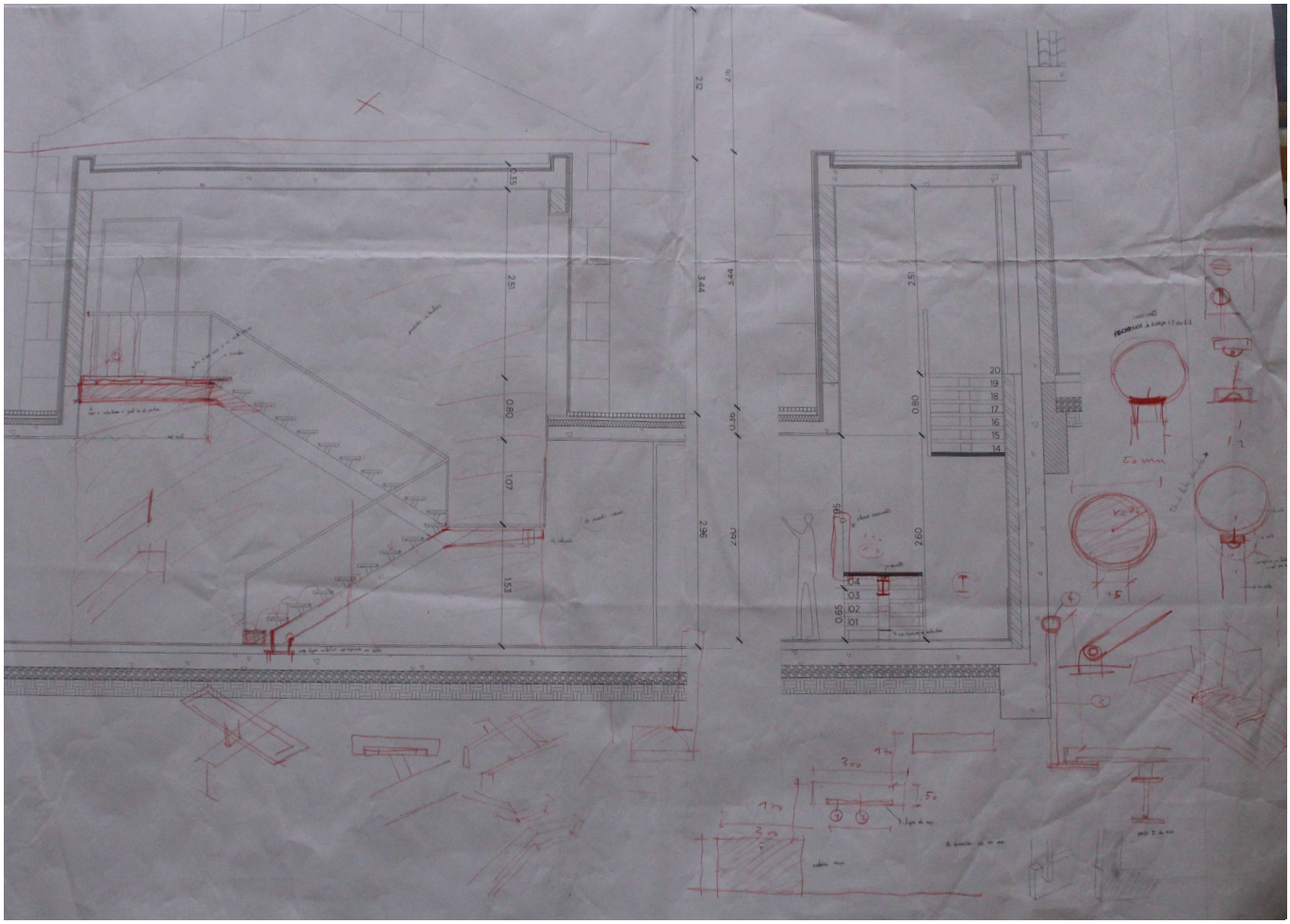

Alçado Oeste
22.0
0.00
24.25
i = 14%
00.00
23.6°
24.35
24.37
B
A
Alçado Sul
-3.40
C
i = 14%
A

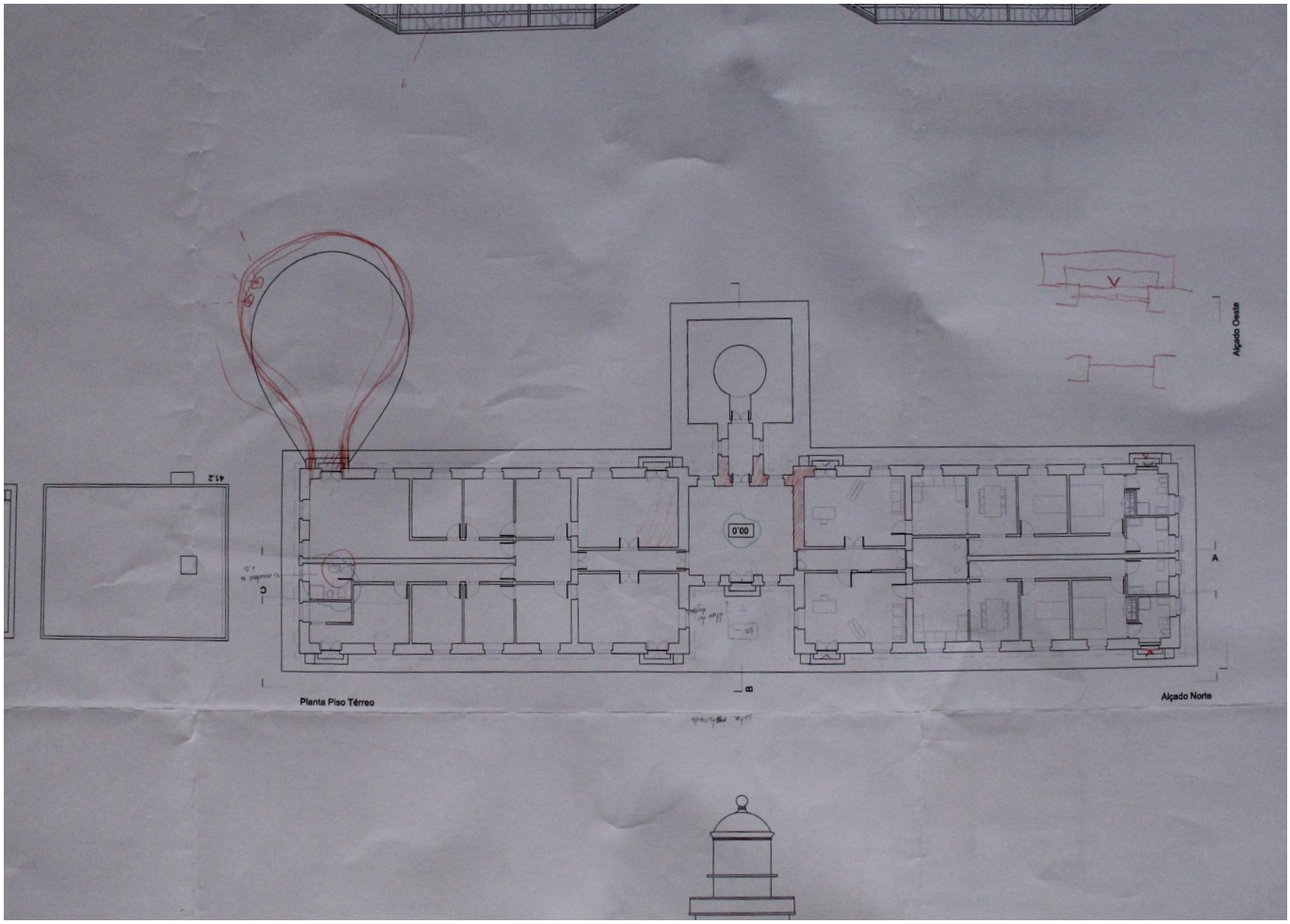
calçada
pavimento autonivelante ou pavimento vinílico (cor a)
pavimento autonivelante ou pavimento vinílico (bege)
30.03.23
26.03.2022

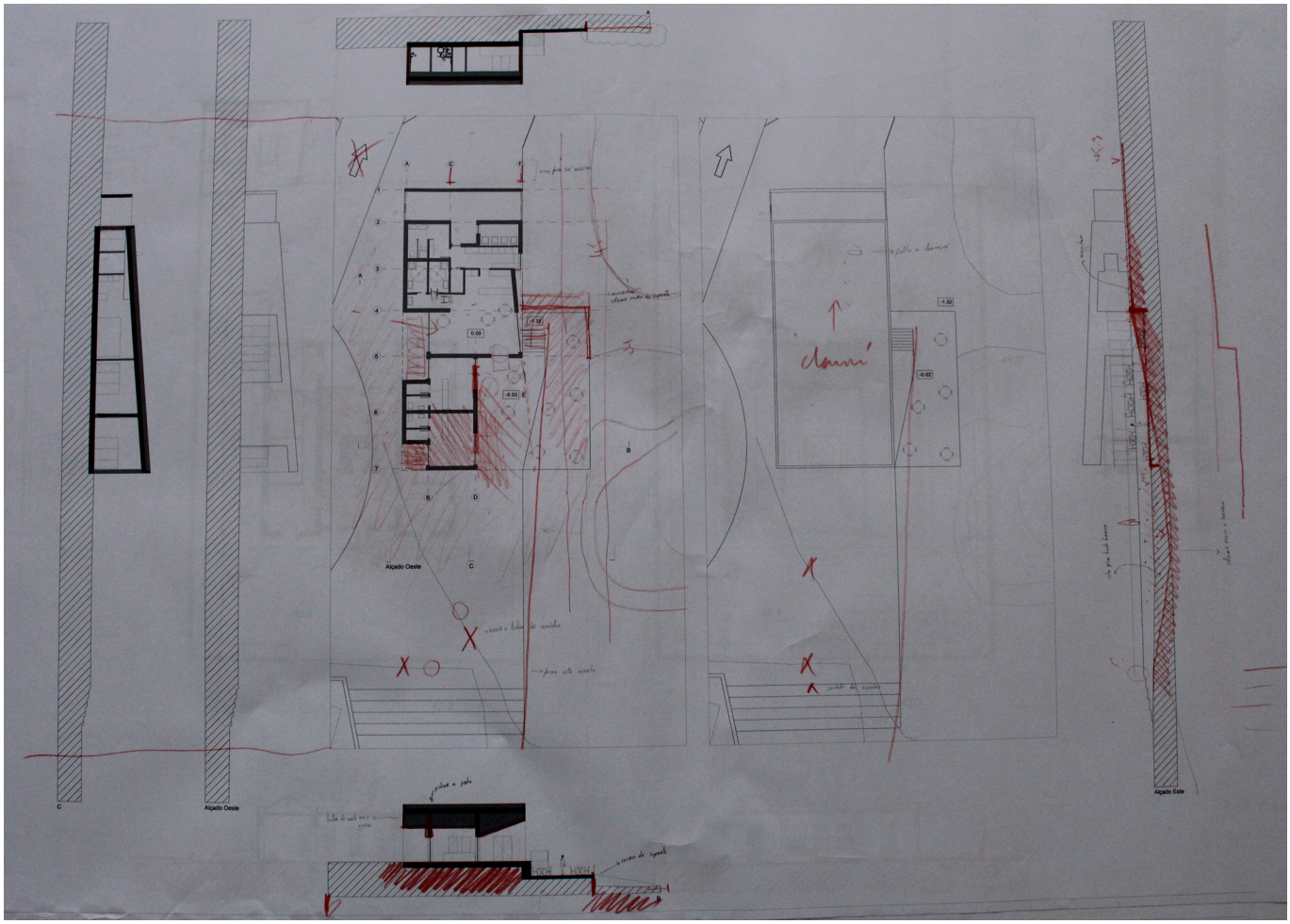

LEGENDA DE ACABAMENTOS
Pavimentos |
Interior:
Pv1
Autonivelante | cor NCS S 5020-Y80R
Pv2
Tacos de madeira de carvalho | tom natural
Pv3
Autonivelante | cor NCS S 1002-Y
Pv4
Pedra lioz
Pv5
Betonilha pigmentada | cor NCS S 3005-R80B
Pv6 (e)
Pedra lioz e mosaico hidráulico | 30cm x 30cm |
Pv9
Betonilha pigmentada | cor NCS S 6005-G20Y
Exterior:
Pv7
Calçada
Pv8
Gravilha de asfalto
Pv11
Asfalto pigmentado | cor NCS S 2030-Y20R
Pv12
Betão pigmentado | cor NCS S 2030-Y20R
(e) - existente
Pv10
Pv9
Pv11
Pv12
45.3
Pv8
44.2
Pv2
Pv7
Pv1
Pv6
Pv3
Pv4
Pv5
0.00
-0.35

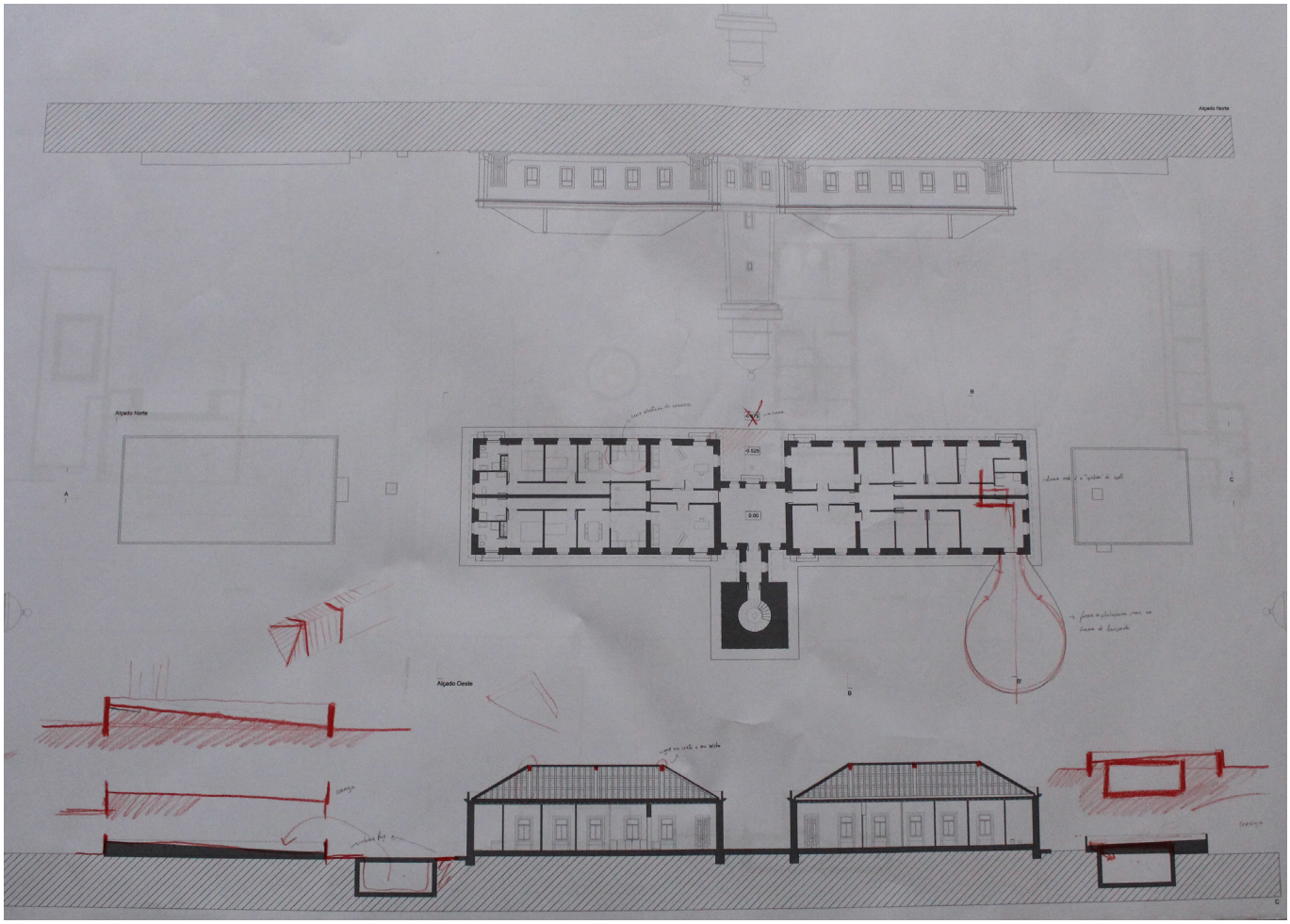


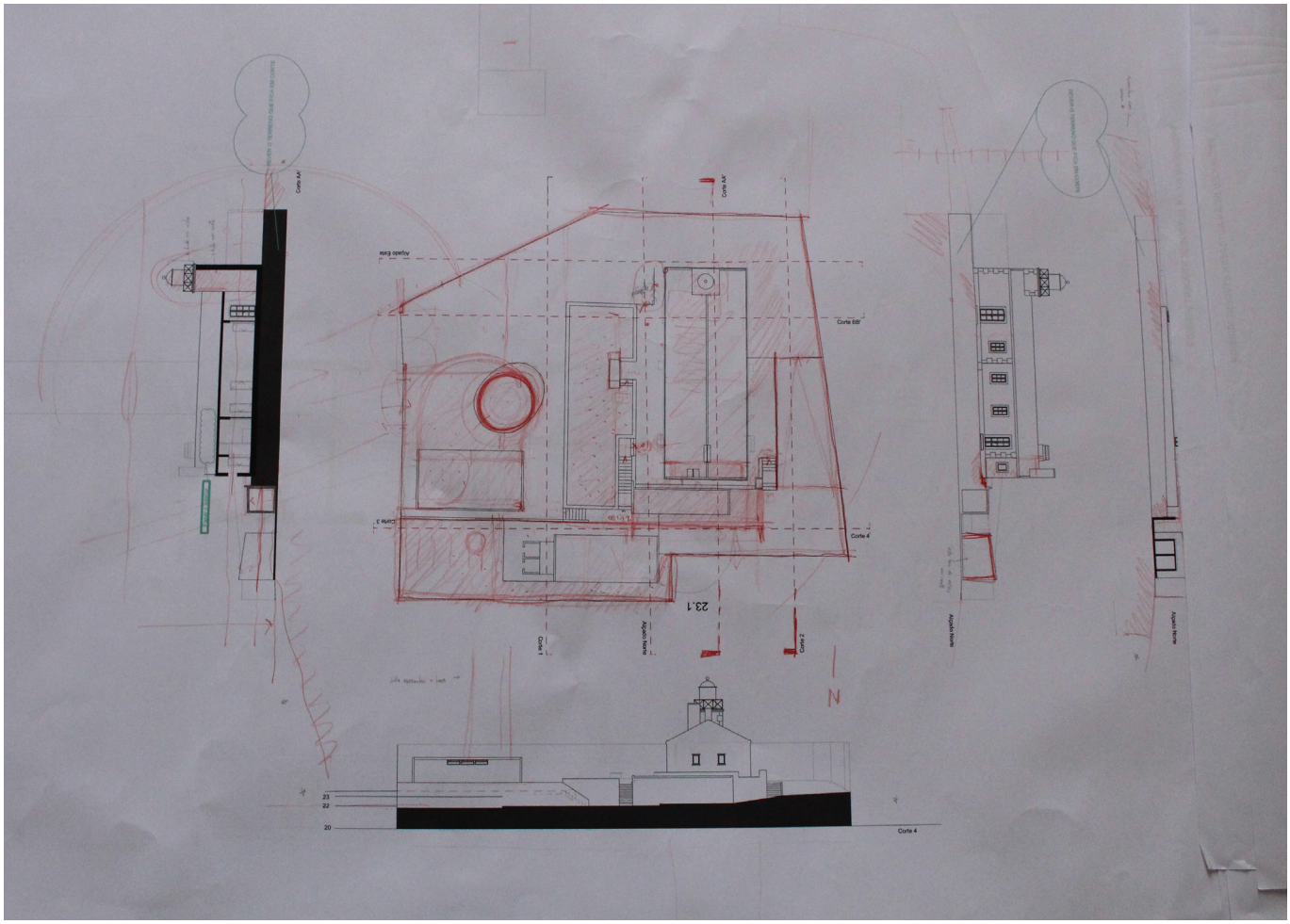


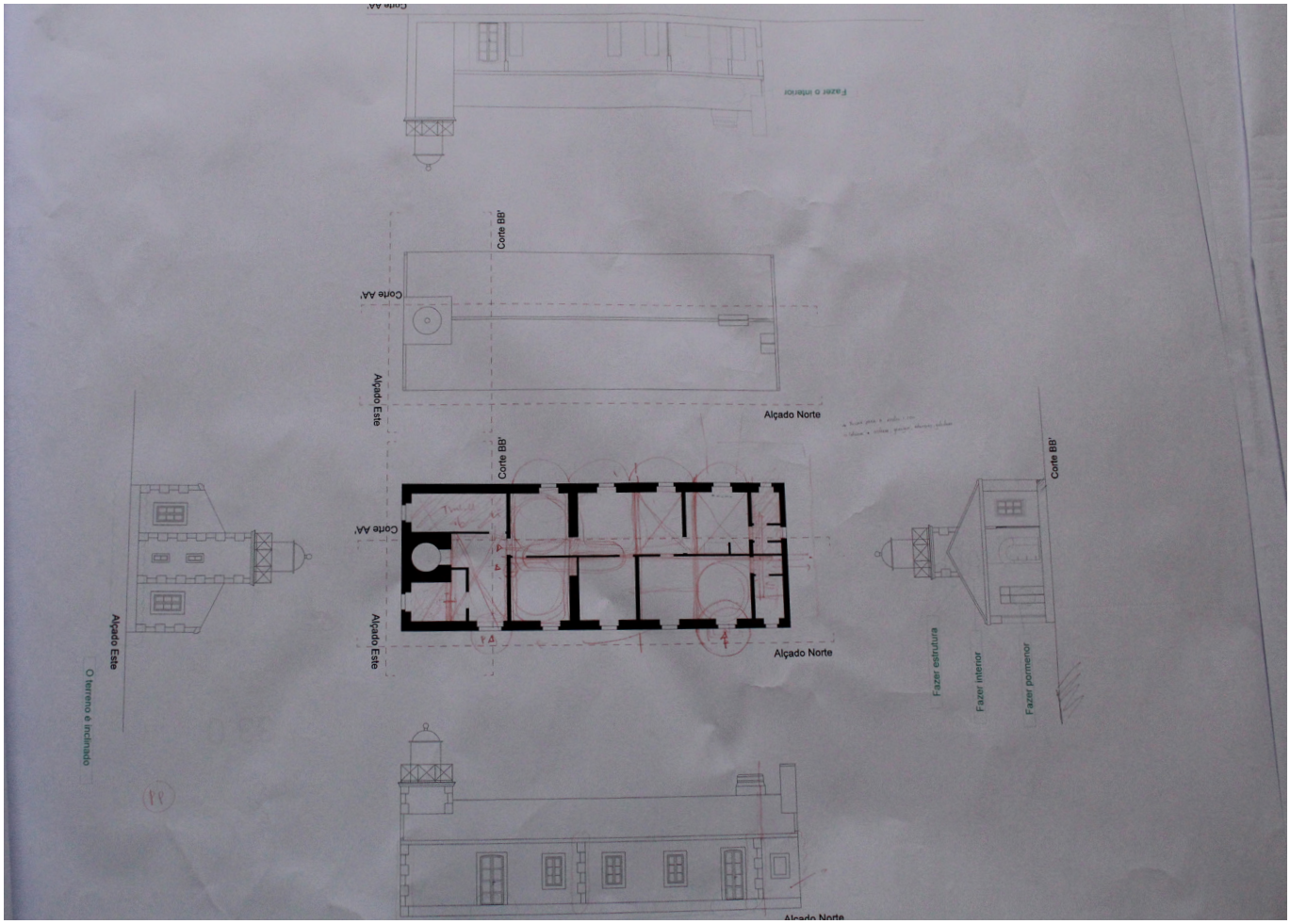


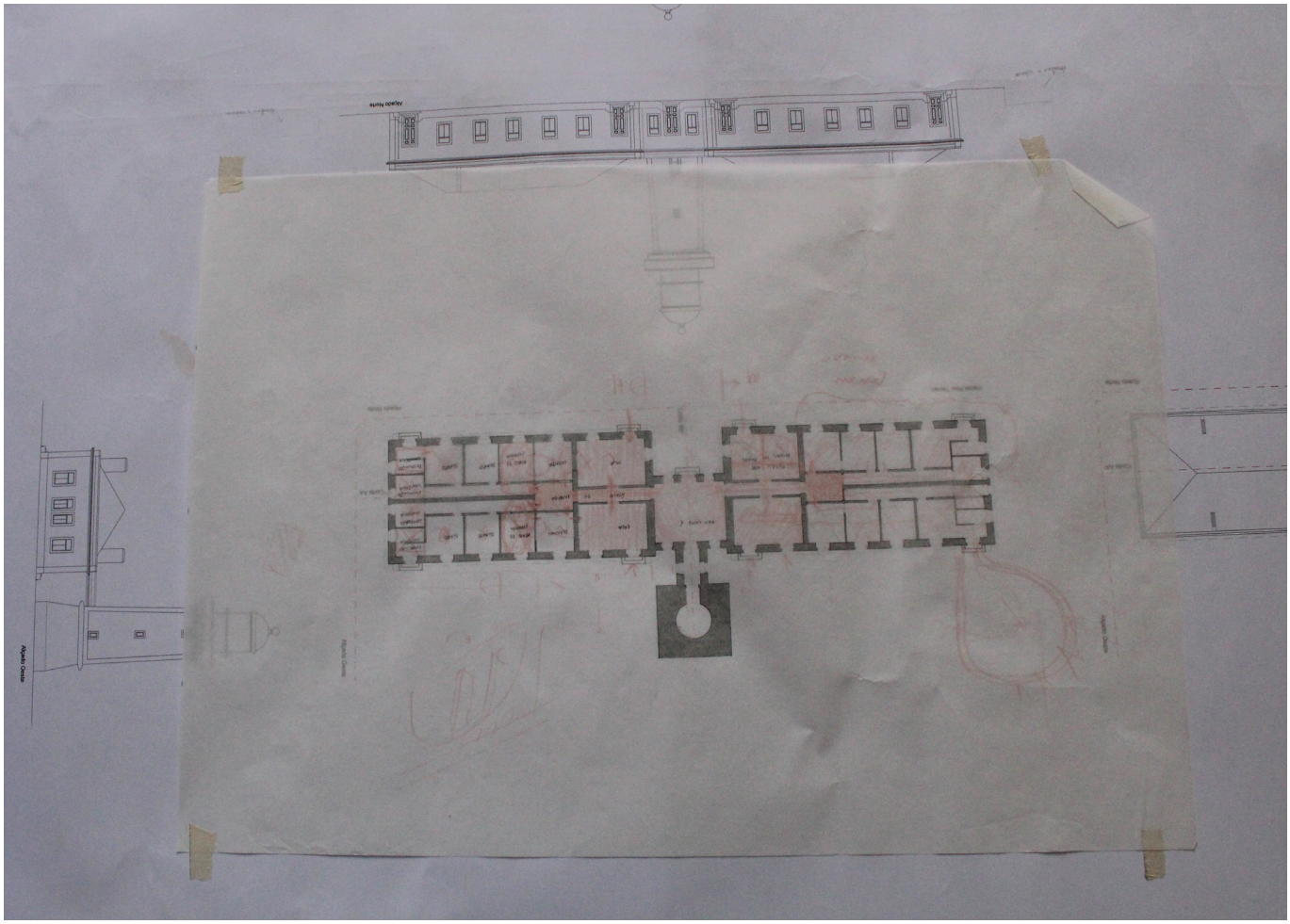

Planta Piso Térreo
Alçado Norte
Alçado Oeste


Alçado Oeste
Alçado Este


Alçado Norte
Alçado Norte
Alçado Oeste

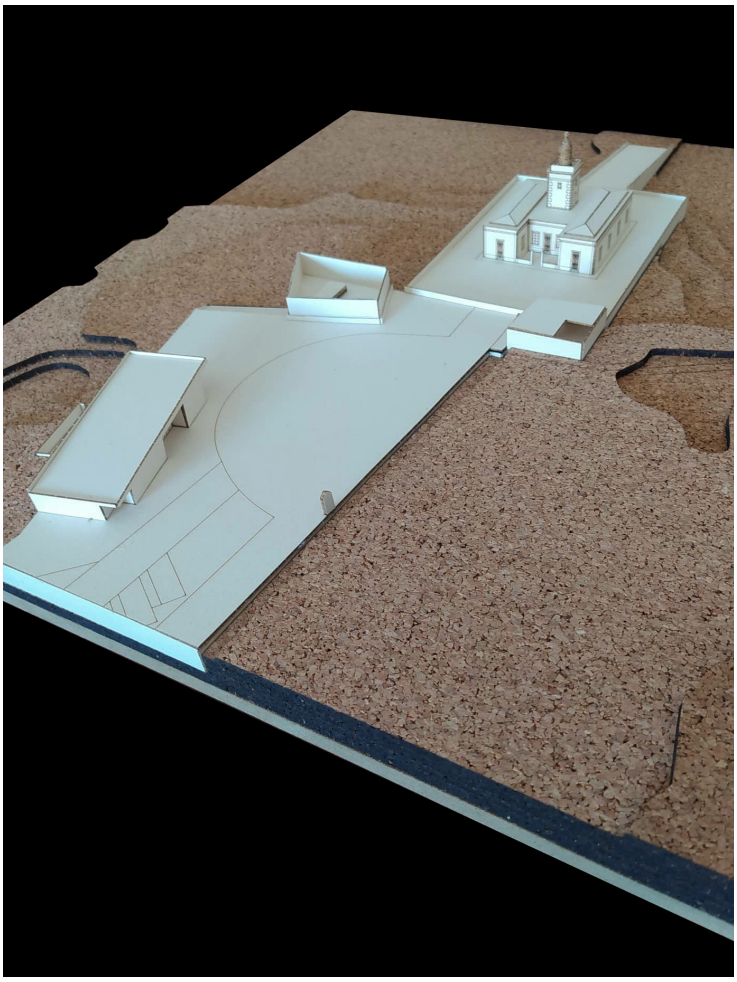


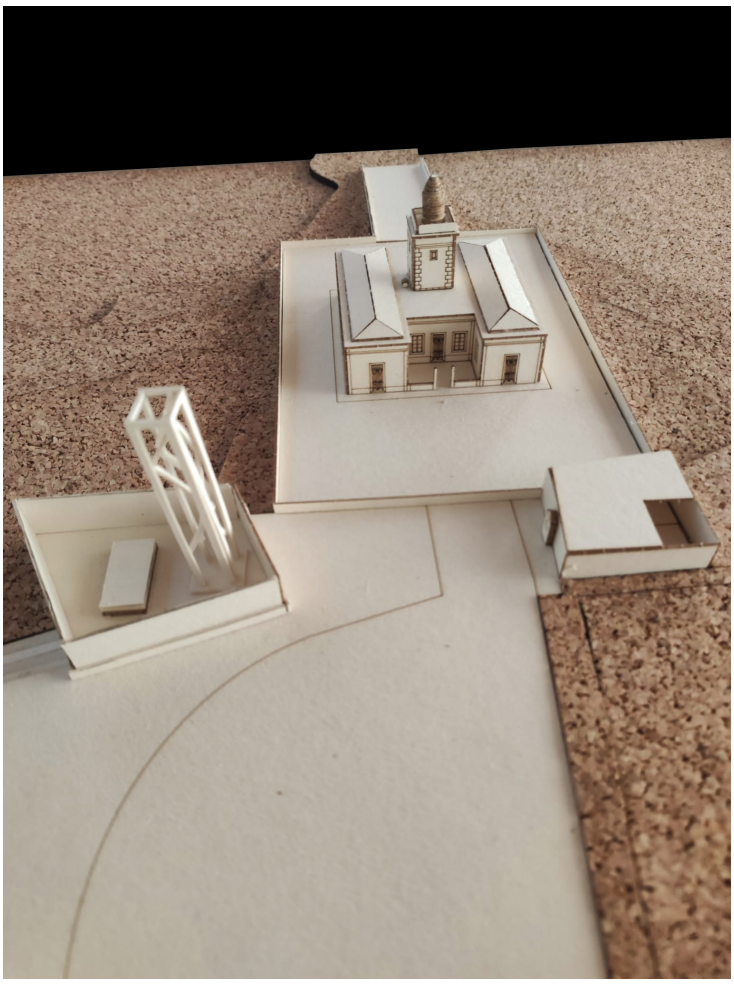

Corte AA'
Corte BB'
Alçado Este
Alçado Norte
Fazer estrutura
Fazer interior
Fazer pormenor
O terreno é inclinado

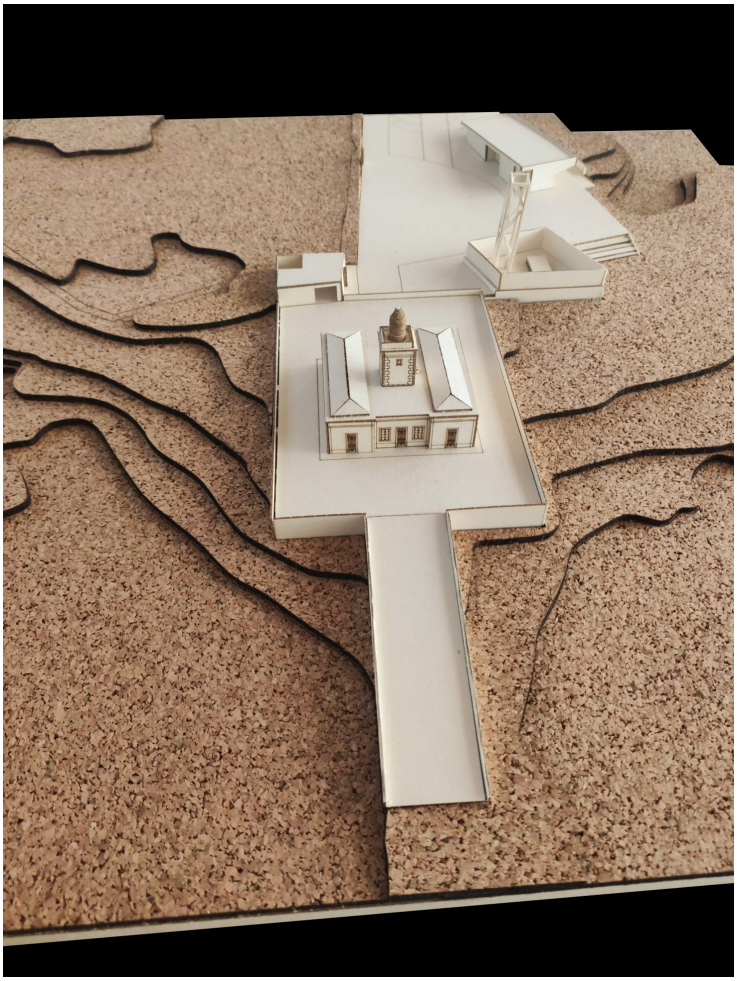


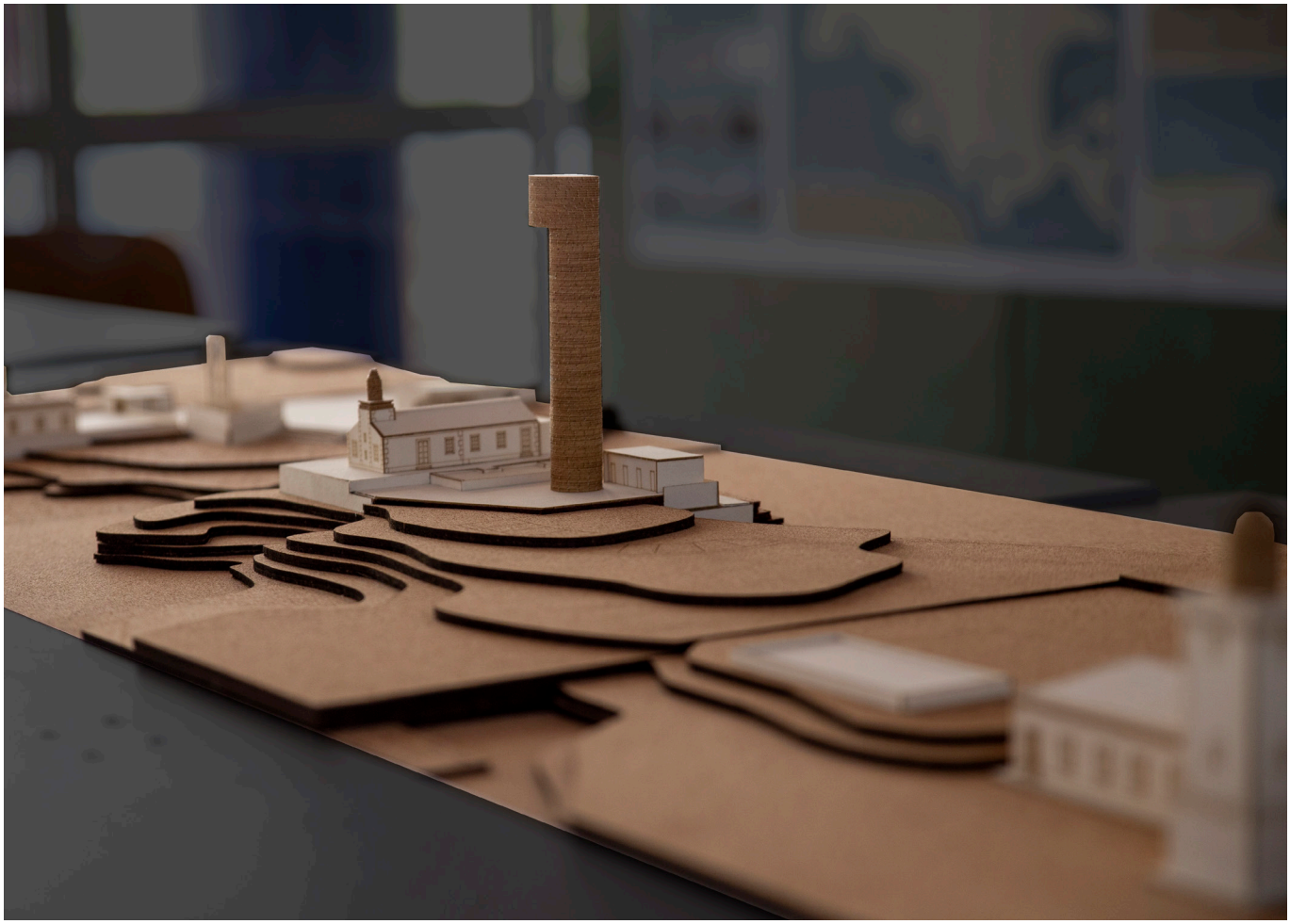
ANEXO XI

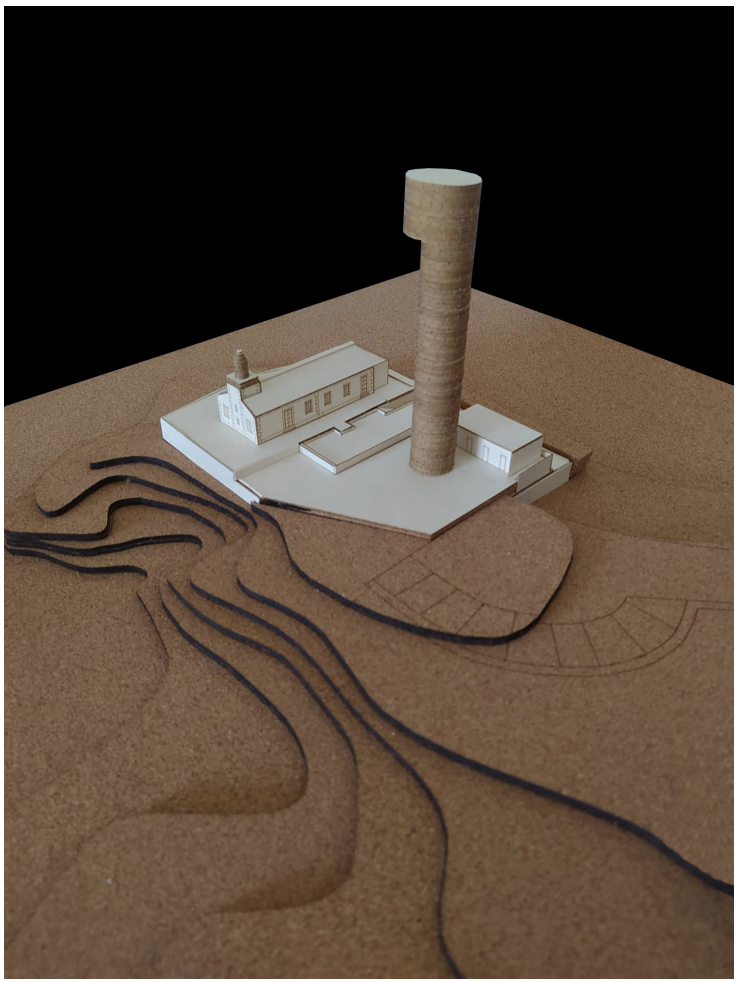
Anexo XI - Maquetes

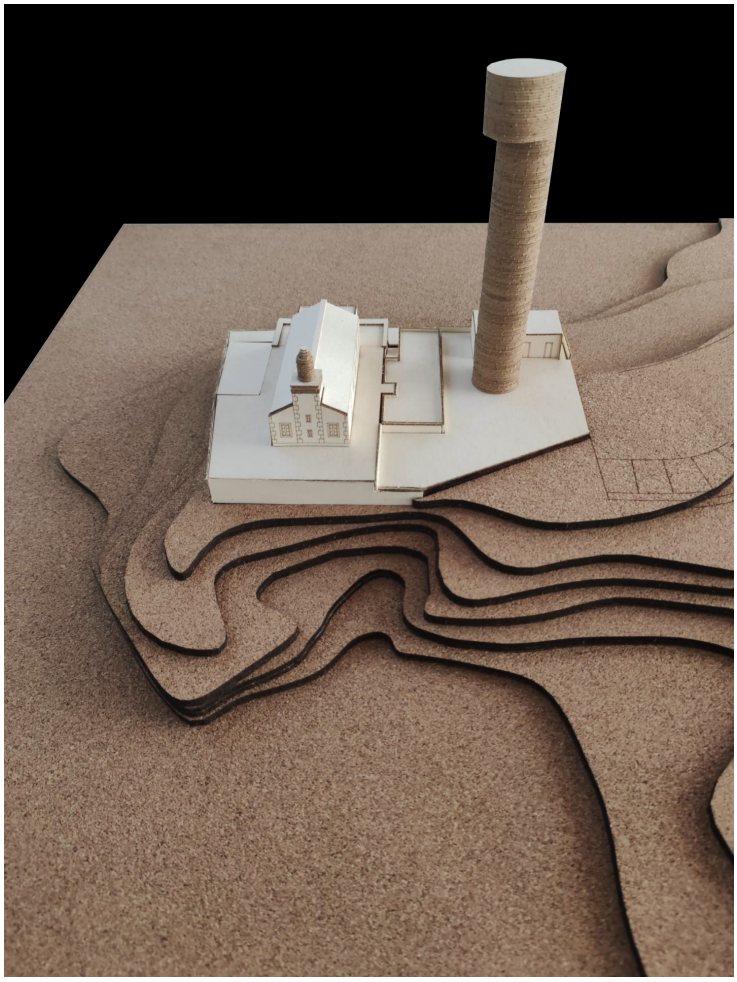


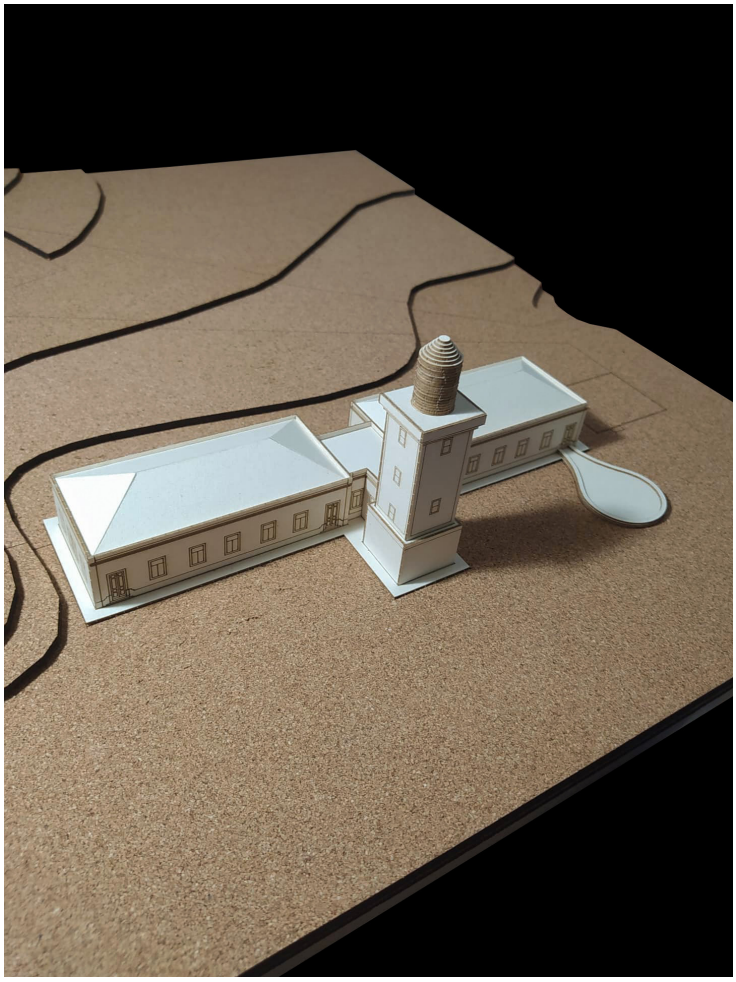


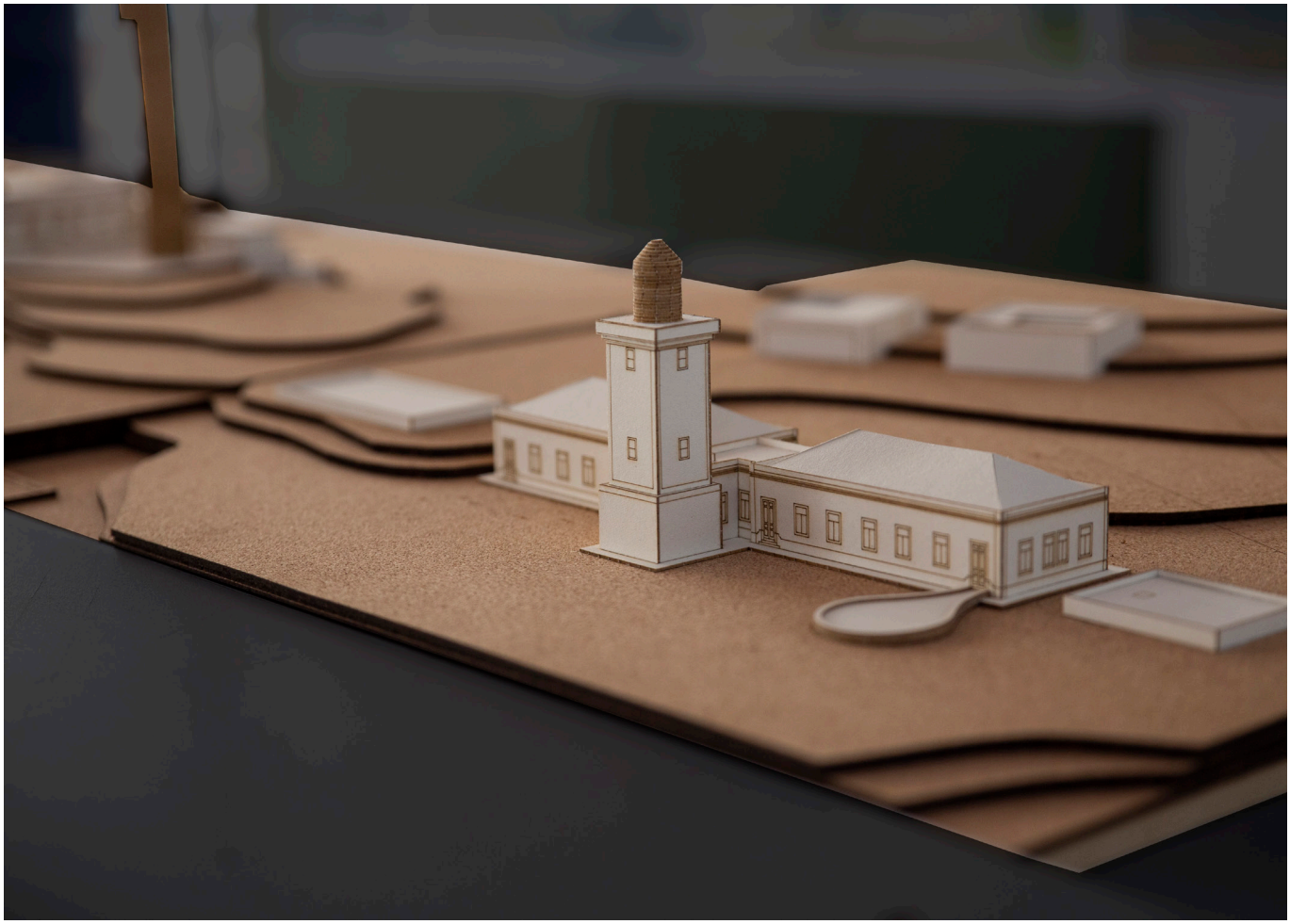


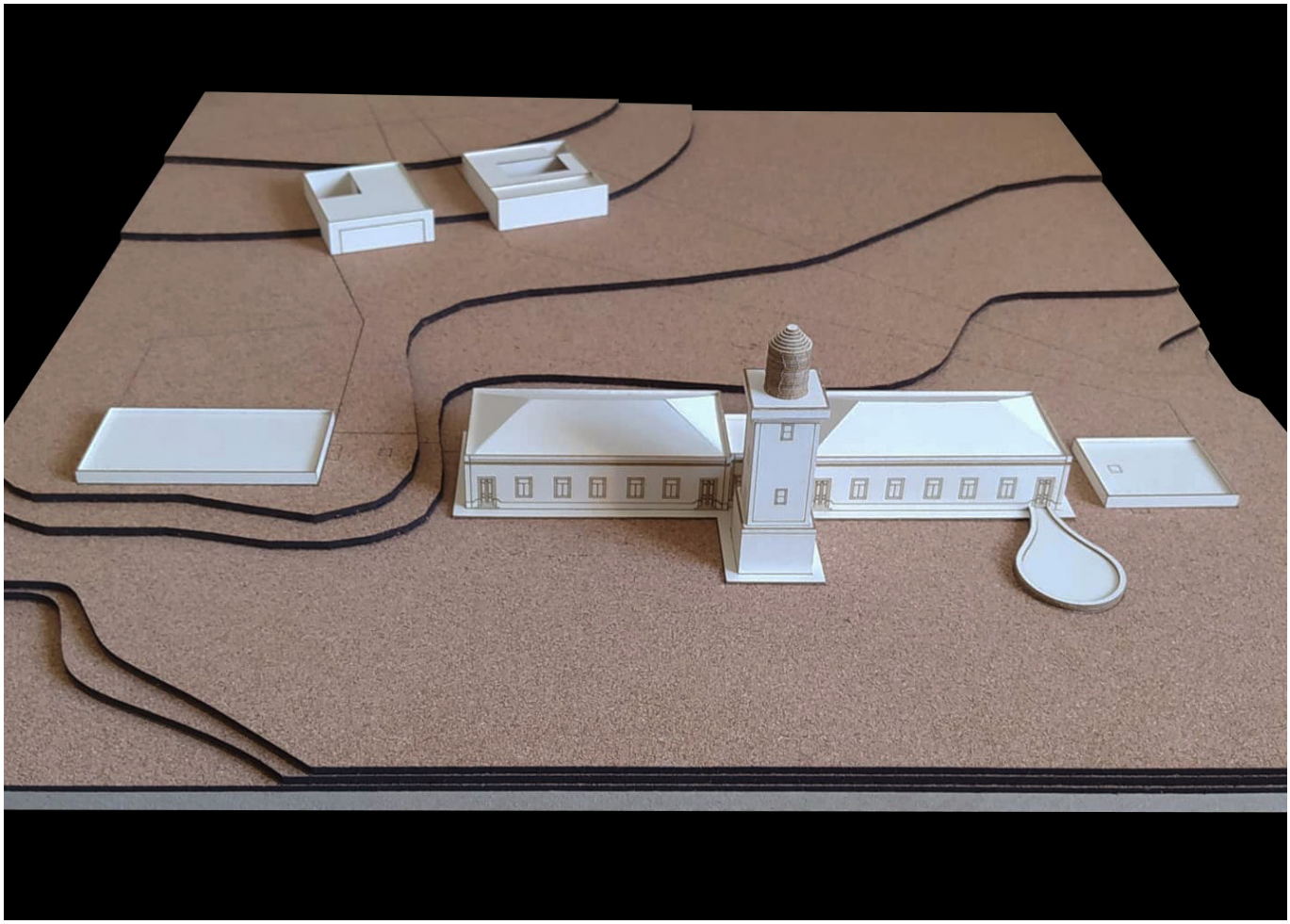


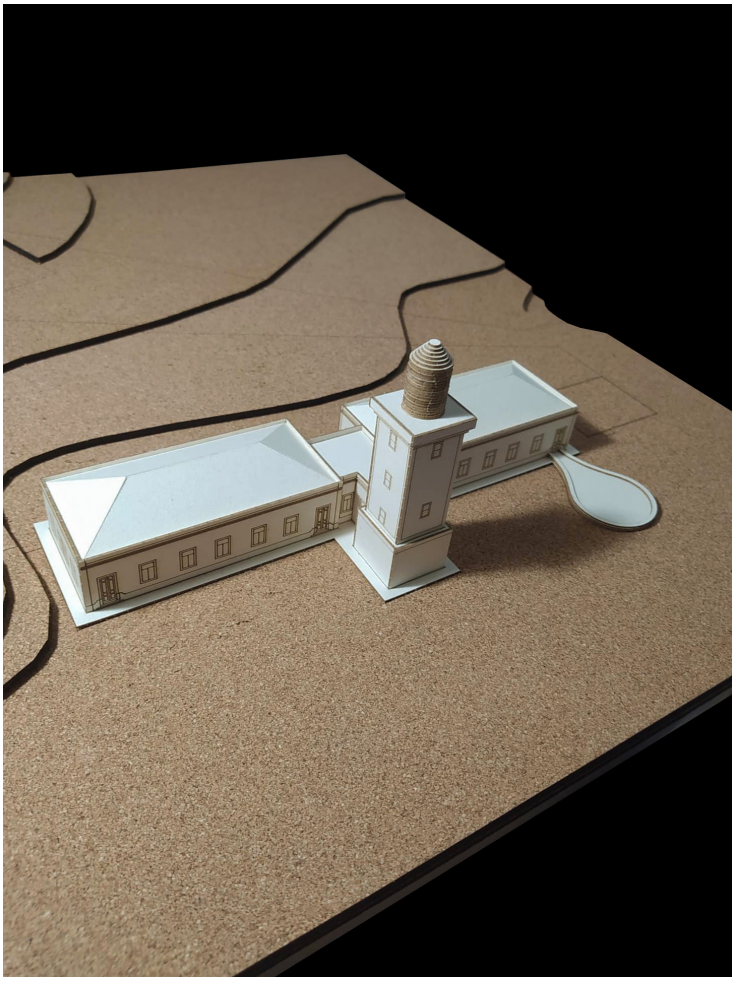


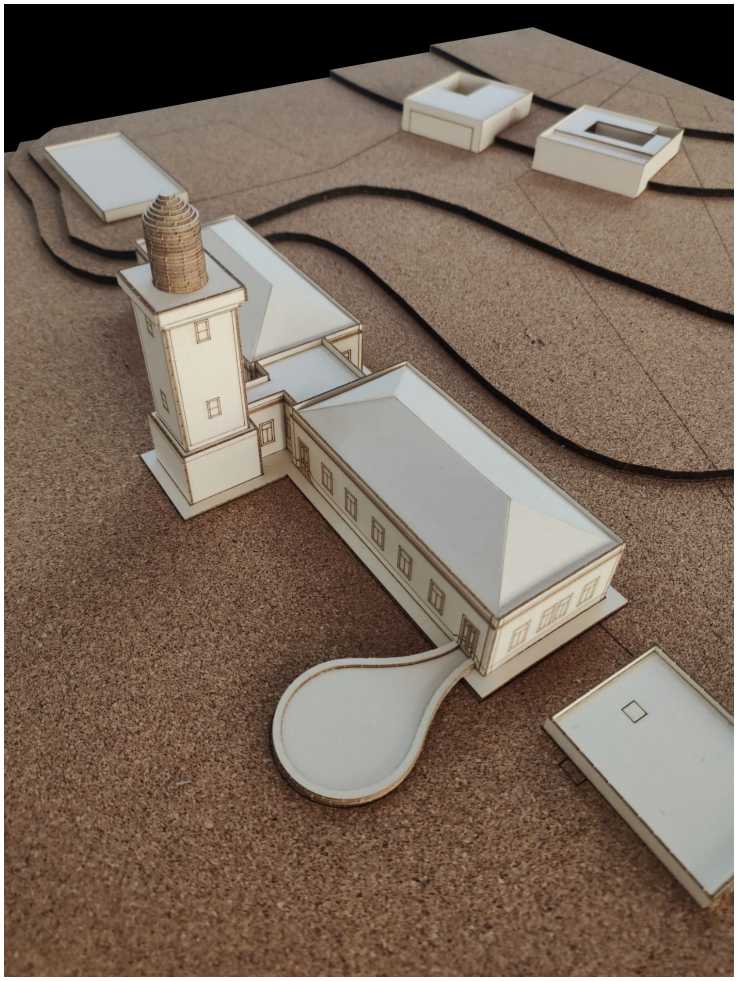


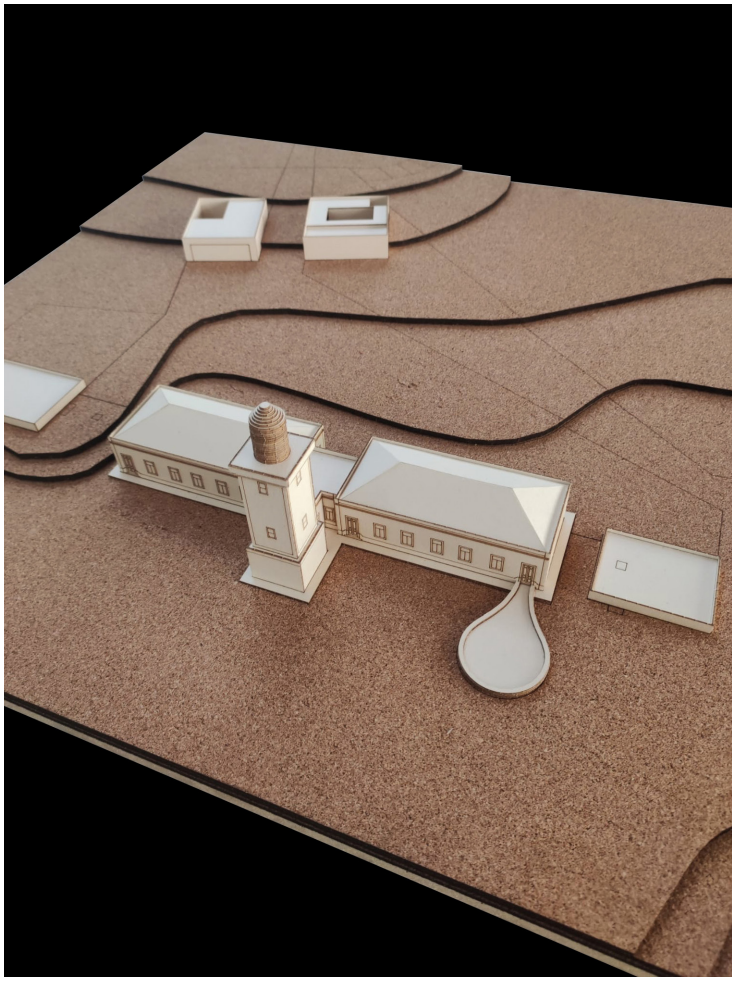












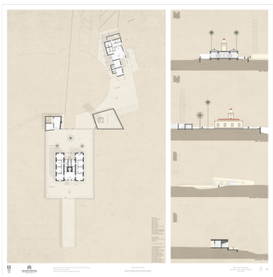
ANEXO XII

Anexo XII - Peças desenhadas - Painéis Finais

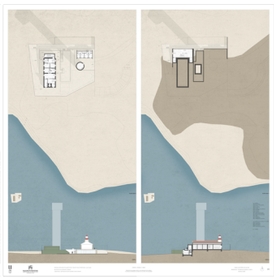
Esquema de Painéis

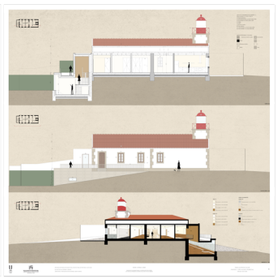
01

03

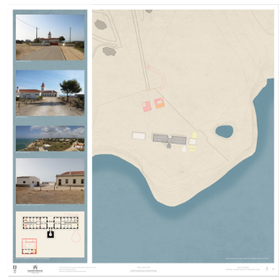

05

07


09


11

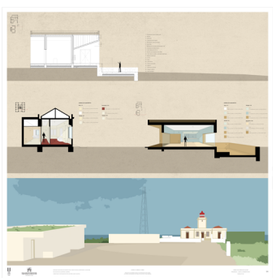
13


15

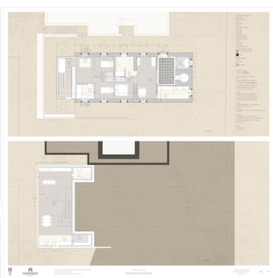
17

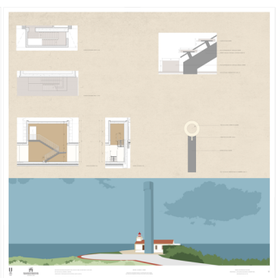
02

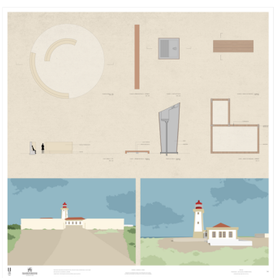
04


06

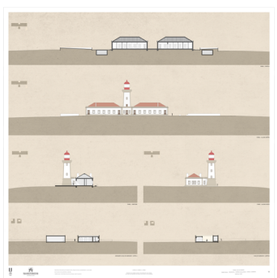
08


10


12

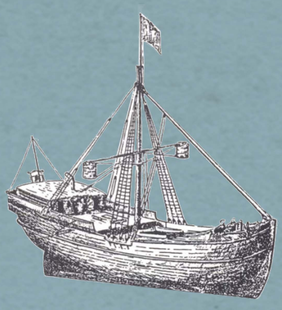

14

16

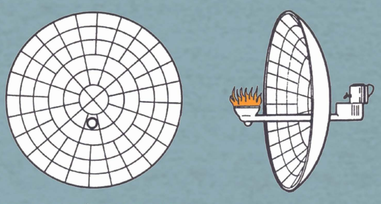

18

FAROL DE ALEXANDRIA

TORRES DUPLAS - FARÓIS DE LA HÈVE, EM FRANÇA, S/D



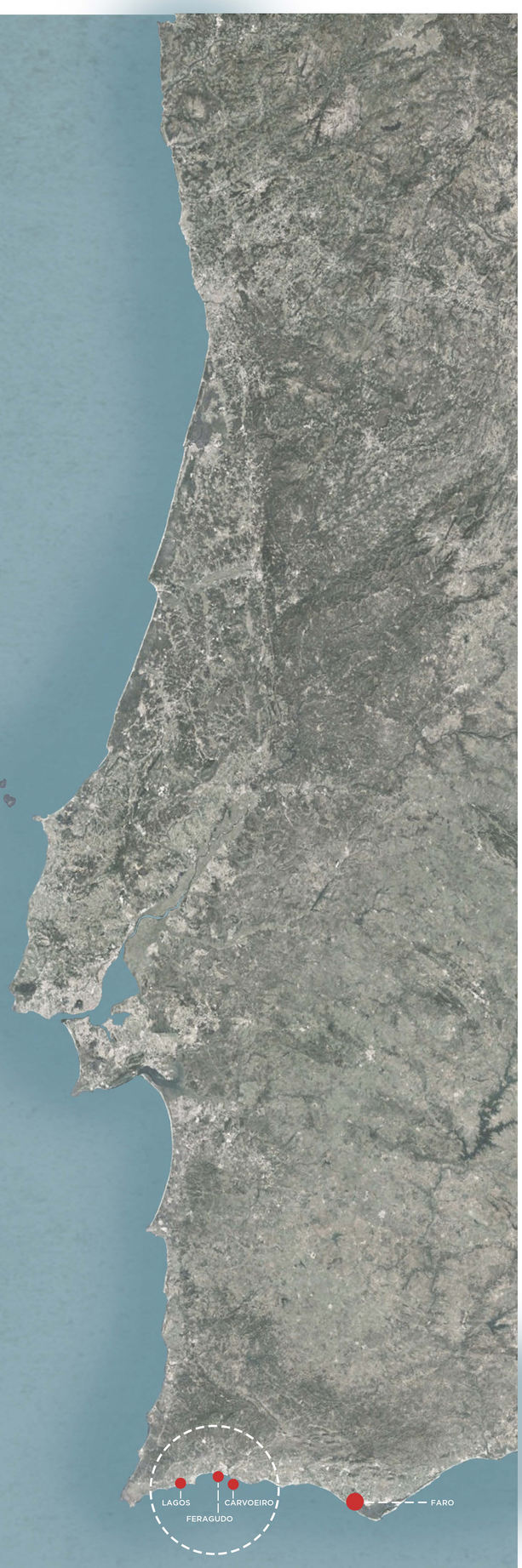
BARCO-FAROL



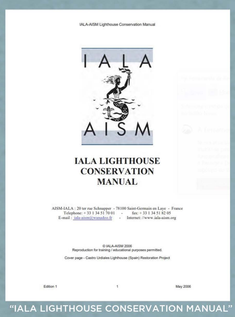
REFLETOR PARABÓLICO DE HUTCHINSON.

FAROL DO BUGIO, 2004

FAROL DE ESPOSENDE, 2020

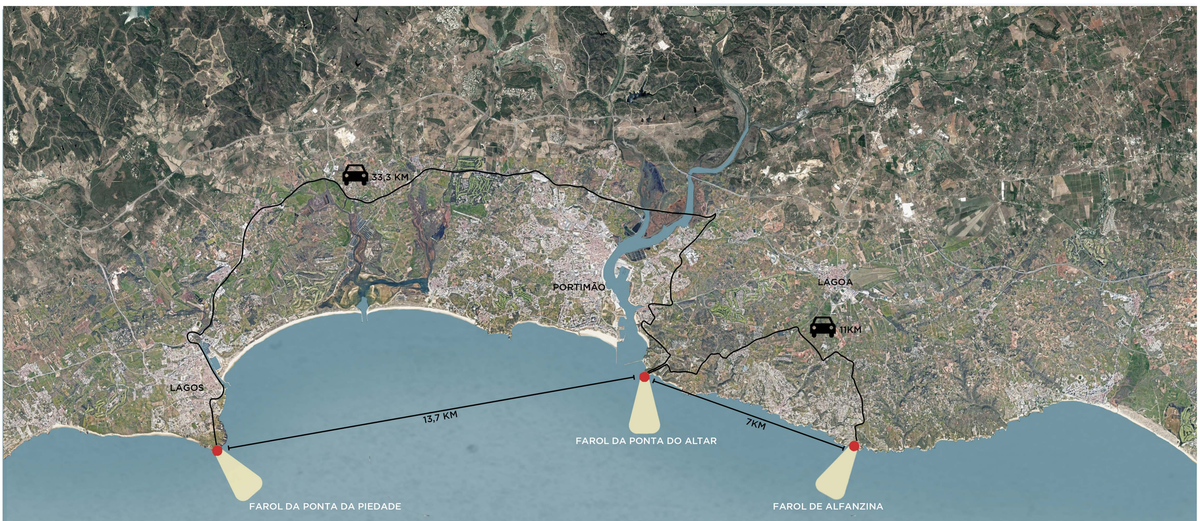


FAROL DO CABO MAYOR, 2020



"IALA LIGHTHOUSE CONSERVATION MANUAL"

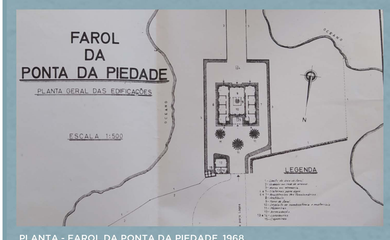
FAROL MUSEU DE SANTA MARTA, 2021



LOCALIZAÇÃO - FAROL DA PONTA DA PIEDADE.

LOCALIZAÇÃO - FAROL DA PONTA DO ALTAR.

LOCALIZAÇÃO - FAROL DE ALFANZINA.



PLANTA - FAROL DA PONTA DA PIEDADE, 1968.

PLANTA - FAROL DA PONTA DO ALTAR, 1968.

PLANTA - FAROL DE ALFANZINA, 1966.

FAROL DA PONTA DA PIEDADE, S/D.

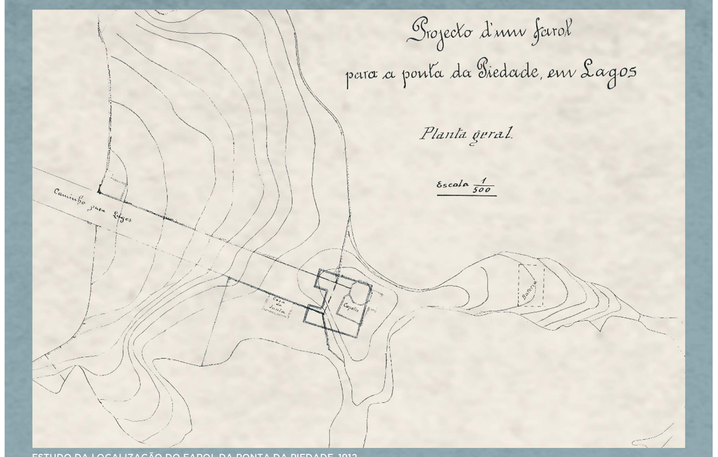
FAROL DA PONTA DO ALTAR, S/D.

FAROL DE ALFANZINA, S/D.

FAROL DA PONTA DA PIEDADE, 2021.

FAROL DA PONTA DO ALTAR, 2021.

FAROL DE ALFANZINA, 2021.

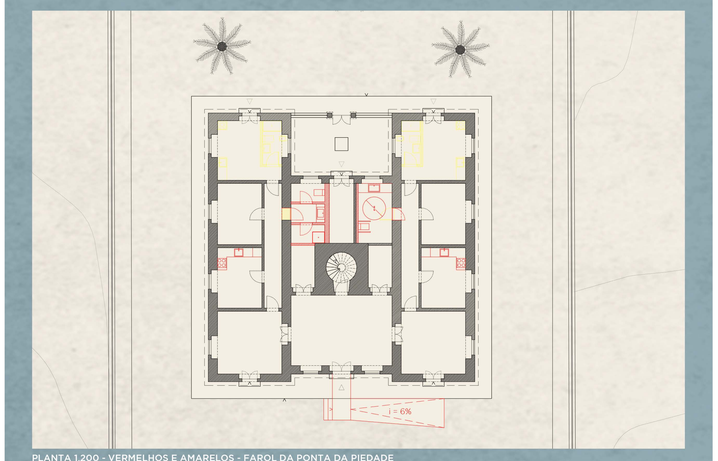


ESTUDO DA LOCALIZAÇÃO DO FAROL DA PONTA DA PIEDADE, 1912

VISTA À CHEGADA AO FAROL DA PONTA DA PIEDADE, 2021

CONSTRUÇÕES ABARRACADAS EXISTENTES À ENTRADA DO FAROL, 2021

XV ESTAÇÃO DEDICADA À ROTA CERIMONIAL DA VIA SACRA, 2021



PLANTA 1.200 - VERMELHOS E AMARELOS - FAROL DA PONTA DA PIEDADE

PLANTA DE IMPLANTAÇÃO 1.500 - VERMELHOS E AMARELOS - FAROL DA PONTA DA PIEDADE

FACULDADE DE ARQUITETURA
LISBON SCHOOL OF ARCHITECTURE
UNIVERSIDADE DE LISBOA

MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITETURA | PROJETO FINAL DE MESTRADO | JULHO 2022

BEATRIZ MATIAS GUERREIRO | 20161508

ORIENTADOR : PROFESSOR DOUTOR ANTÓNIO LOBATO SANTOS

ENTRE A TERRA E O MAR

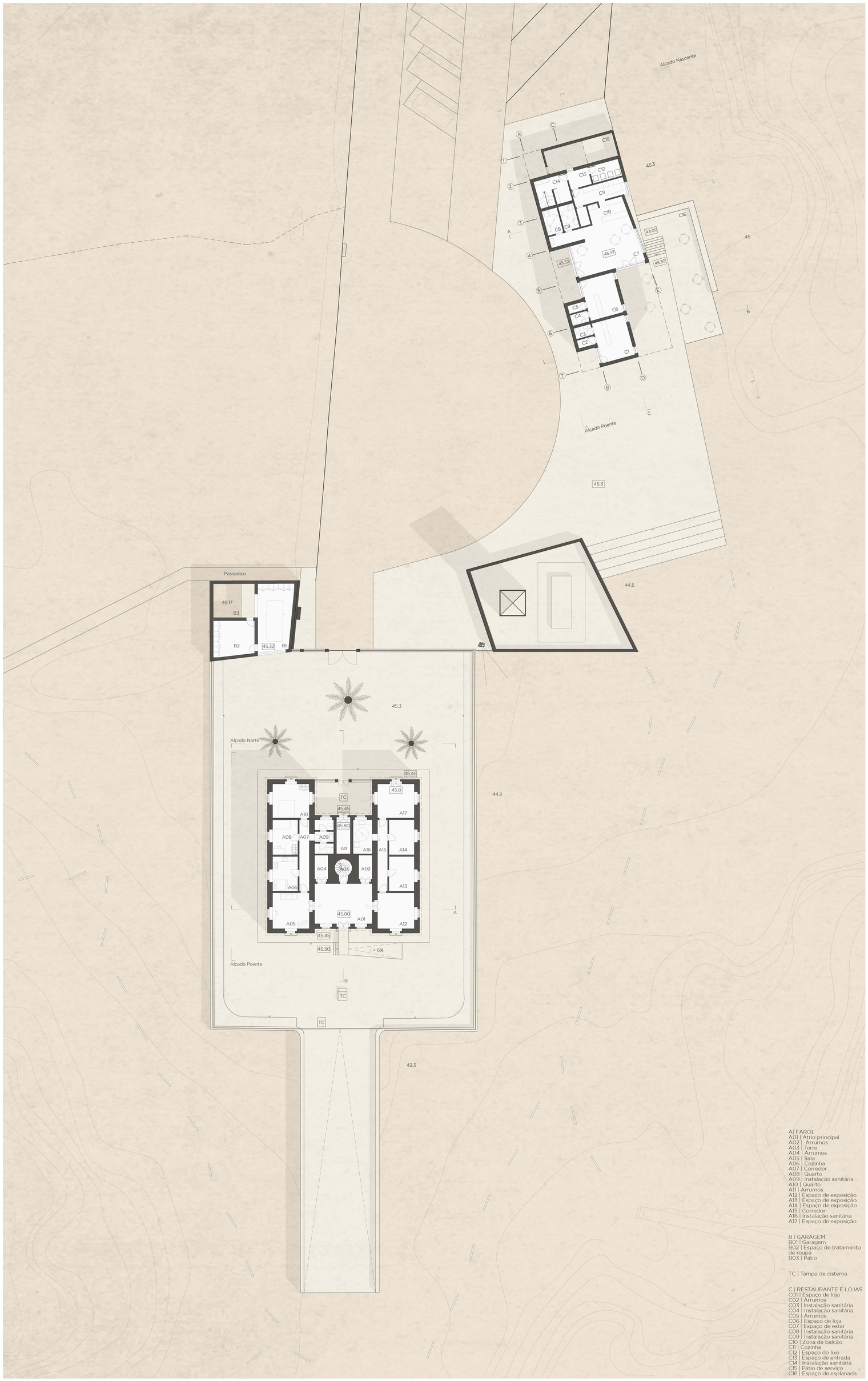
PROPOSTA DE REABILITAÇÃO E VALORIZAÇÃO DOS FARÓIS
DA PONTA DA PIEDADE, DA PONTA DO ALTAR E DE ALFANZINA

FAROL DA PONTA DA PIEDADE

PROPOSTA - IMPLANTAÇÃO - PLANTA E PERFIL

ESCALA 1:500

N



A| FAROL
A01 | Átrio principal
A02 | Arrumos
A03 | Torre
A04 | Arrumos
A05 | Sala
A06 | Cozinha
A07 | Corredor
A08 | Quarto
A09 | Instalação sanitária
A10 | Quarto
A11 | Arrumos
A12 | Espaço de exposição
A13 | Espaço de exposição
A14 | Espaço de exposição
A15 | Corredor
A16 | Instalação sanitária
A17 | Espaço de exposição

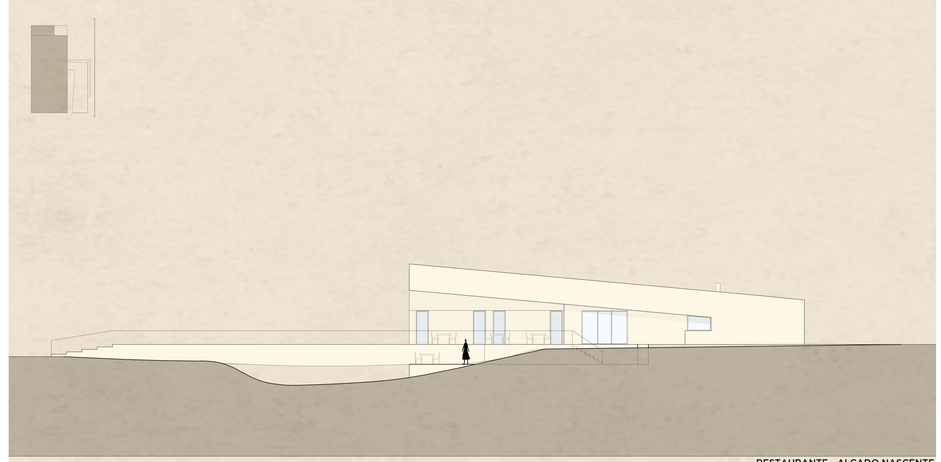
B | GARAGEM
B01 | Garagem
B02 | Espaço de tratamento de roupa
B03 | Pátio

TC | Tampa de cisterna

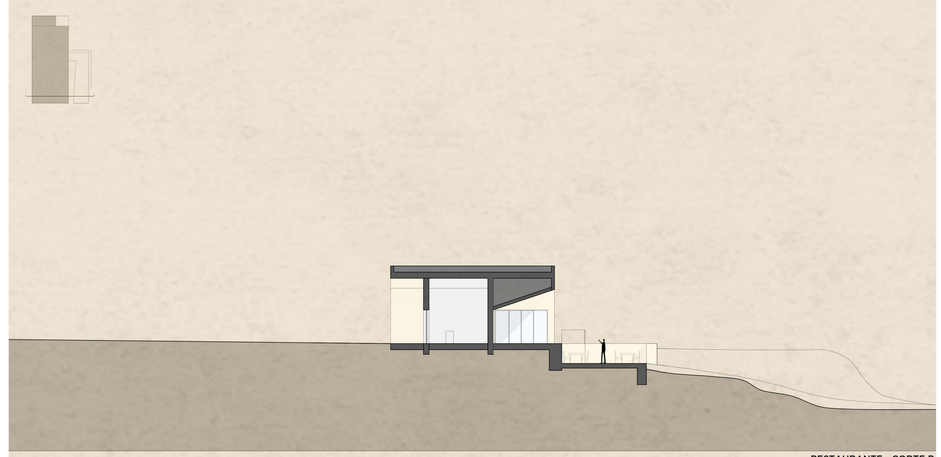
C | RESTAURANTE E LOJAS
C01 | Espaço de loja
C02 | Arrumos
C03 | Instalação sanitária
C04 | Instalação sanitária
C05 | Arrumos
C06 | Espaço de loja
C07 | Espaço de estar
C08 | Instalação sanitária
C09 | Instalação sanitária
C10 | Zona de balcão
C11 | Cozinha
C12 | Espaço do lixo
C13 | Espaço de entrada
C14 | Instalação sanitária
C15 | Pátio de serviço
C16 | Espaço de esplanada

FAROL - CORTE A

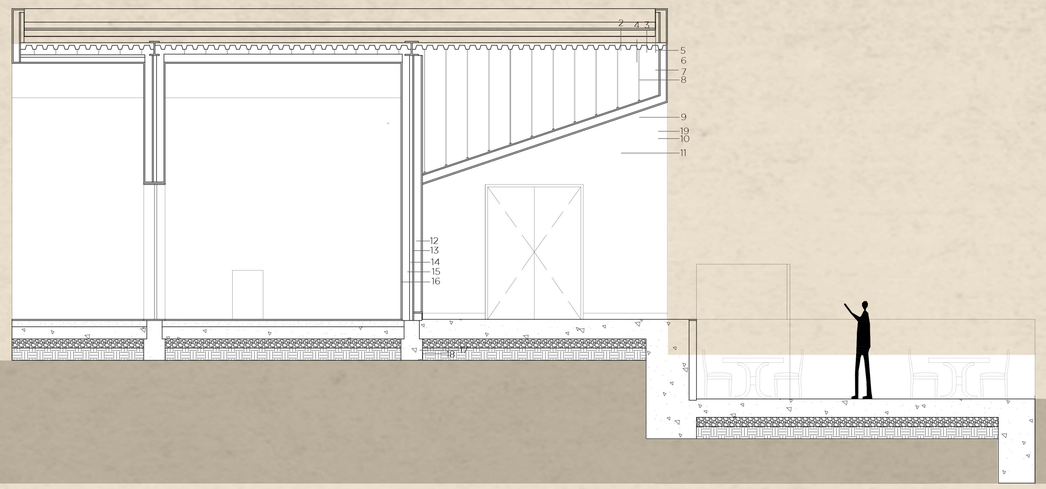
FAROL - ALÇADO POENTE



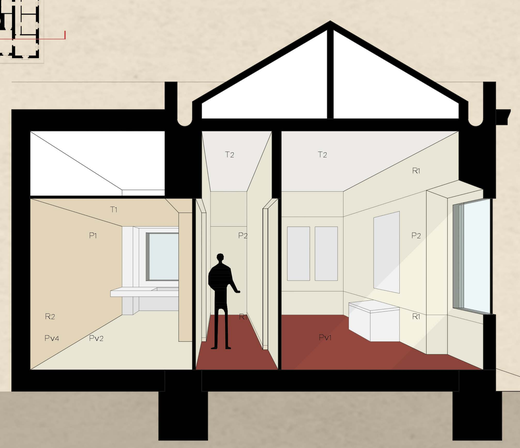
RESTAURANTE - ALÇADO NASCENTE



RESTAURANTE - CORTE B



1 - Camada de impermiabilização
2 - Plantas
3 - Substrato
4 - Camada de drenagem
5 - Membrana à prova de água
6 - Betonilha
7 - Membrana de impermiabilização 2 cm
8 - Camada de regularização
8 - Laje colaborante 12 cm
9 - Sistema de fixação de teto falso
10 - Teto falso em gesso cartonado hidrófugo
11 - Reboco hidrófugo
12 - ETICS
13 - Viroc
14 - Caixa de ar
15 - Gesso Cartonado
16 - Reboco
17 - Alvenaria de tijolo
18 - Chapa metálica
19 - Perfil metálico



LEGENDA DE ACABAMENTOS

Tetos | (T)

T1
Reboco pintado | cor NCS S 1005-Y30R

T2
Reboco pintado | cor NCS S 0502-R50B

Paredes | (P)

P1
Reboco pintado | cor NCS S 1502-B50G

P2
Reboco pintado | cor NCS S 1002-Y50R

Pavimentos | (Pv)

Pv1
Autonivelante | cor NCS S 5020-Y80R

Pv2
Autonivelante | cor NCS S 1002-Y

Rodapés | (R)

R1
Contraplacado pintado | cor NCS S 1502-R

LEGENDA DE ACABAMENTOS

Tetos | (T)

T4
Reboco pintado | cor NCS S 0502-R50B

T5
Reboco pintado | cor NCS S 0502-B

T6
Reboco pintado | cor NCS S 2030-Y20R

Paredes | (P)

P3
Reboco pintado | cor NCS S 0502-B

P4
Reboco pintado | cor NCS S 2010-R90B

P5
Reboco pintado | cor NCS S 2030-Y20R

P6
Betão pigmentado | cor NCS S 2030-Y20R

Rodapés | (R)

R2
Contraplacado pintado | cor NCS S 1050-B

R3
Contraplacado pintado | cor NCS S 2010-R90B

R4
Contraplacado pintado | cor NCS S 2030-Y20R

Pavimentos | (Pv)

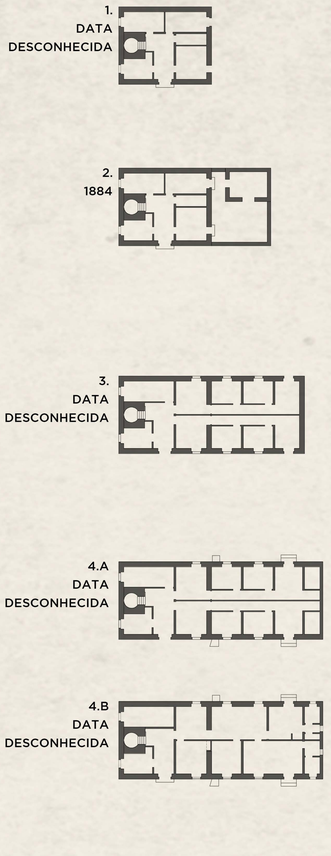
Interior:

Pv3
Autonivelante | cor NCS S 1010-Y20R

Pv4
Autonivelante | cor NCS S 1005-R50B

Exterior:

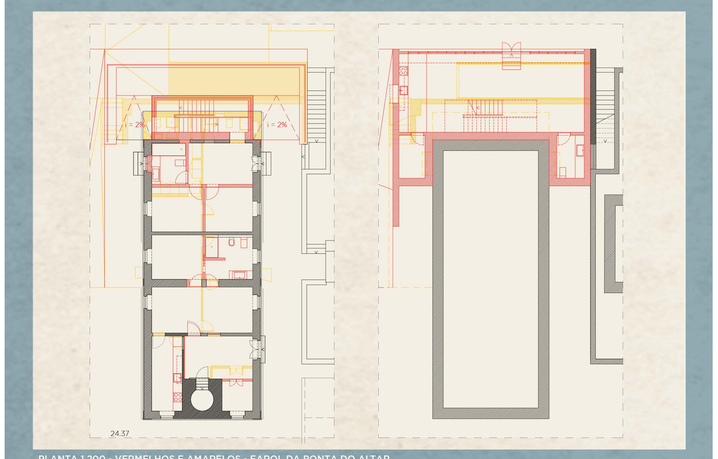
Pv5
Betão pigmentado | cor NCS S 2030-Y20R



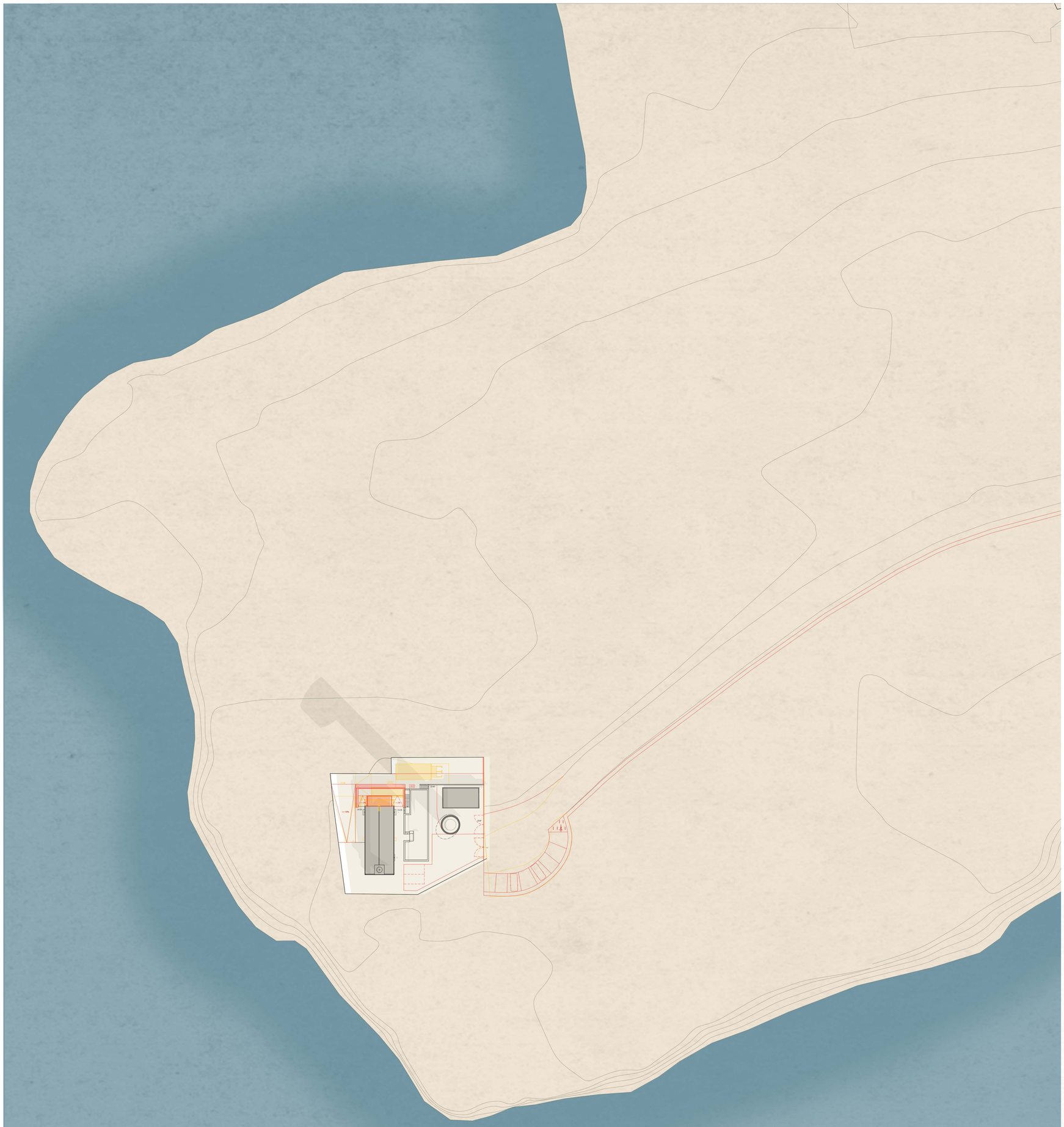
ESQUEMA DE EVOLUÇÃO DO FAROL DA PONTA DO ALTAR

CONSTRUÇÕES ABARRACADAS EXISTENTES À ENTRADA DO FAROL, 2021

VISTA À CHEGADA AO LOCAL - TORRE DE BETÃO, 2021



PLANTA 1.200 - VERMELHOS E AMARELOS - FAROL DA PONTA DO ALTAR



PLANTA DE IMPLANTAÇÃO 1.500 - VERMELHOS E AMARELOS - FAROL DA PONTA DO ALTAR

A | Farol
B | Edifício de apoio à torre
C | Torre miradouro
D | Cisterna

LISBOA
UNIVERSIDADE DE LISBOA

FACULDADE DE ARQUITETURA
LISBON SCHOOL OF ARCHITECTURE
UNIVERSIDADE DE LISBOA

MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITETURA | PROJETO FINAL DE MESTRADO | JULHO 2022

BEATRIZ MATIAS GUERREIRO | 20161508

ORIENTADOR : PROFESSOR DOUTOR ANTÓNIO LOBATO SANTOS

ENTRE A TERRA E O MAR

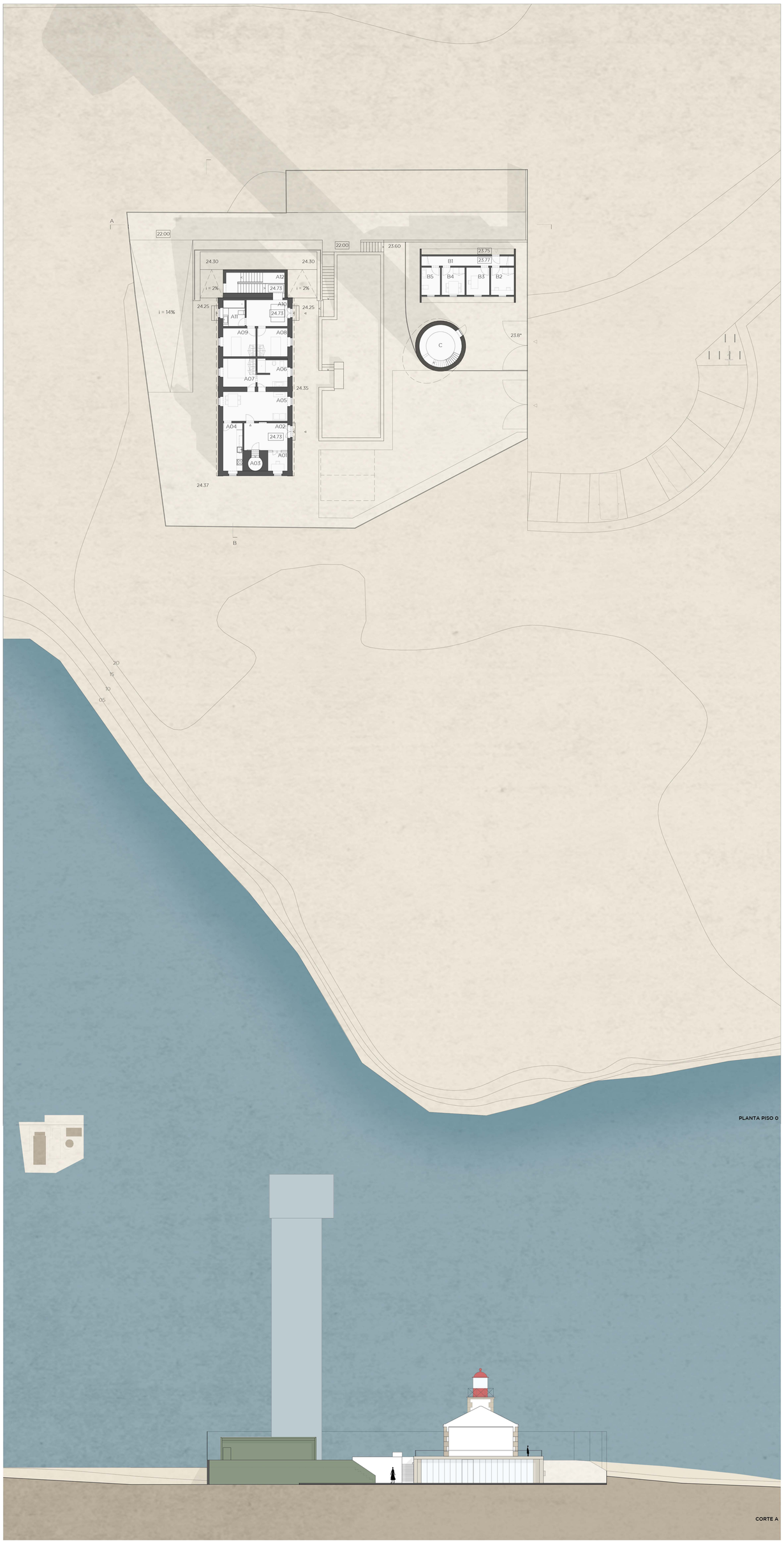
PROPOSTA DE REABILITAÇÃO E VALORIZAÇÃO DOS FARÓIS
DA PONTA DA PIEDADE, DA PONTA DO ALTAR E DE ALFANZINA

FAROL DA PONTA DA PONTA DO ALTAR

PROPOSTA - IMPLANTAÇÃO - PLANTA E PERFIL

ESCALA 1:500

N



PLANTA PISO 0

CORTE A

PLANTA PISO -1

CORTE B

A | FAROL
A01| Escritório
A02 | Átrio de entrada
A03 | Torre
A04 | Cozinha
A05 | Sala
A06 | Instalação sanitária
A07 | Quarto
A08 | Quarto
A09 | Quarto
A10 | Átrio de entrada
A11 | Instalação sanitária
A12 | Núcleo de escadas
A13 | Sala
A14 | Cozinha
A15 | Despensa
A16 | Instalação sanitária

B | EDIFÍCIO DE APOIO À TORRE
B01 | Corredor
B02 | Bilheteira
B03 | Escritório
B04 | Escritório
B05 | Instalação sanitária

C | TORRE

FACULDADE DE ARQUITETURA
LISBON SCHOOL OF ARCHITECTURE
UNIVERSIDADE DE LISBOA

MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITETURA | PROJETO FINAL DE MESTRADO | JULHO 2022

BEATRIZ MATIAS GUERREIRO | 20161508

ORIENTADOR : PROFESSOR DOUTOR ANTÓNIO LOBATO SANTOS

ENTRE A TERRA E O MAR

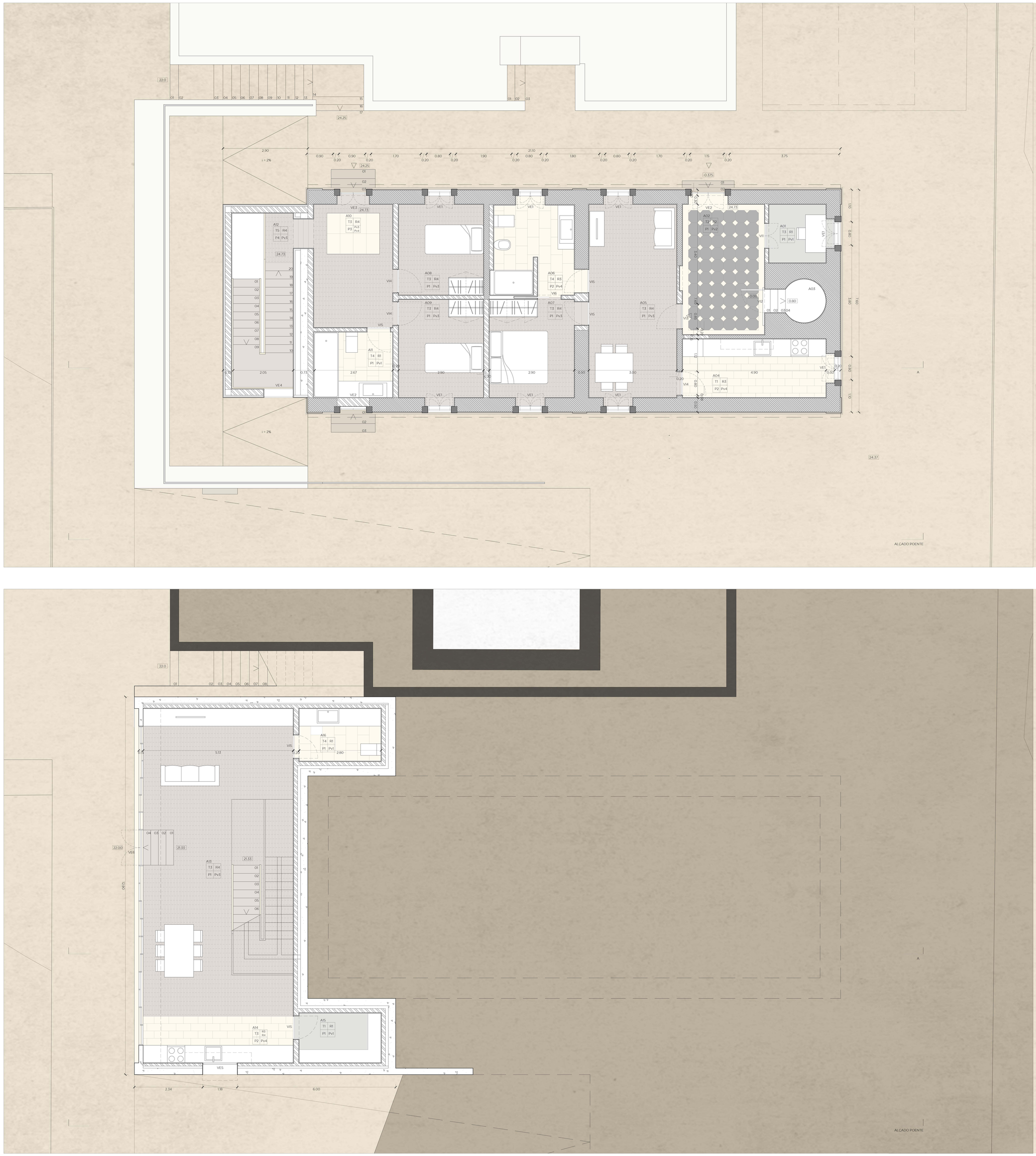
PROPOSTA DE REABILITAÇÃO E VALORIZAÇÃO DOS FARÓIS
DA PONTA DA PIEDADE, DA PONTA DO ALTAR E DE ALFANZINA

FAROL DA PONTA DO ALTAR

PROPOSTA - PLANTAS, ALÇADO E CORTE

ESCALA 1:200

N



LISTA DE COMPARTIMENTOS:

A01 | Escritório
A02 | Átrio de entrada
A03 | Torre
A04 | Cozinha
A05 | Sala
A06 | Instalação sanitária
A07 | Quarto
A08 | Quarto
A09 | Quarto
A10 | Átrio de entrada
A11 | Instalação sanitária
A12 | Núcleo de escadas
A13 | Sala
A14 | Cozinha
A15 | Despensa
A16 | Instalação sanitária

LISTA DE MATERIAIS / TEXTURAS:

Alvenaria de tijolo e pedra
Pedra
Alvenaria de tijolo
Betão
Enrocamento

T	R
P	Pv

T | Tetos
P | Paredes
R | Rodapés
Pv | Pavimentos

LISTA DE ACABAMENTOS INTERIORES:

Tetos |

T1 | Reboco pintado | cor NCS S 0502-Y50B

T2 | Madeira pintada | cor NCS S 0502-R50B | cor NCS S 1002-R

T3 | Madeira pintada | cor NCS S 0502-Y50R

T4 | Reboco pintado | cor NCS S 0502-R

T5 | Madeira | cor NCS S 4020-Y10R

Paredes |

P1 | Reboco pintado | cor NCS S 0502-R50B

P2 | Reboco pintado | cor NCS S 0502-R

P3 | Reboco pintado | cor NCS S 0502-Y50R

P4 | Reboco pintado | cor NCS S 4020-Y10R

Rodapés |

R1 | Contraplacado pintado | cor NCS 3005-R80B

R2 | Pedra calcária (?) - local

R3 | Pedra Lioz

R4 | Contraplaco marítimo folheado com madeira de carvalho | tom natural

Pavimentos |

Pv1 | Autonivelante | cor NCS S 3005-R80B

Pv2 | Pedra lioz e mosaico hidráulico | cor NCS S 9000-N

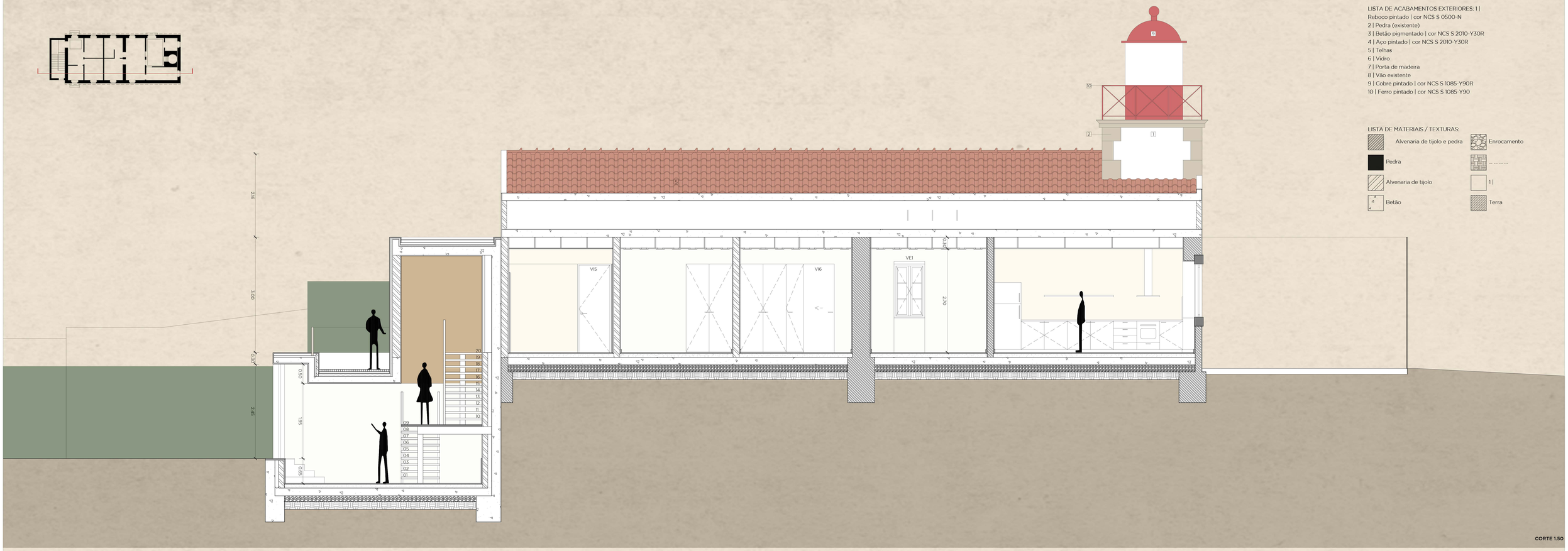
Pv3 | Tacos de madeira de carvalho | tom natural

Pv4 | Pedra lioz

VÃOS:

VE - Vão exterior

VI - Vão Interior



CORTE 1.50

LISTA DE ACABAMENTOS EXTERIORES: 1 |
Reboco pintado | cor NCS S 0500-N
2 | Pedra (existente)
3 | Betão pigmentado | cor NCS S 2010-Y30R
4 | Aço pintado | cor NCS S 2010-Y30R
5 | Telhas
6 | Vidro
7 | Porta de madeira
8 | Vão existente
9 | Cobre pintado | cor NCS S 1085-Y90R
10 | Ferro pintado | cor NCS S 1085-Y90

LISTA DE MATERIAIS / TEXTURAS:

- Alvenaria de tijolo e pedra
- Enrocamento
- Pedra
- Alvenaria de tijolo
- 1 |
- Betão
- Terra

ALÇADO OESTE - 1.50

Tetos | (T)

- T1 Reboco pintado | cor NCS S 0502-Y50R
- T2 Reboco pintado | cor NCS S 0502-R50B
- T3 Reboco pintado | cor NCS S 0502-R
- T4 Reboco pintado | cor NCS S 4020-Y10R

Paredes | (P)

- P1 Reboco pintado | cor NCS S 0502-R50B
- P2 Reboco pintado | cor NCS S 0502-R
- P3 Reboco pintado | cor NCS S 0502-Y50R
- P4 Reboco pintado | cor NCS S 4020-Y10R

LEGENDA DE ACABAMENTOS

Rodapés | (R)

- R1 Contraplacado pintado | cor NCS S 3005-R80B
- R2 Pedra lioz bujardada
- R3 Pedra lioz
- R4 Contraplacado marítimo folheado com madeira de carvalho | tom natural

Pavimentos |

- Pv1 Autonivelante | cor NCS S 3005-R80B
- Pv2 Pedra lioz e mosaico hidráulico | cor NCS S 9000-N
- Pv3 Tacos de madeira de carvalho | tom natural
- Pv4 Pedra lioz

PERSPETIVA - 1.100

LISBOA UNIVERSIDADE DE LISBOA

FACULDADE DE ARQUITETURA
LISBON SCHOOL OF ARCHITECTURE
UNIVERSIDADE DE LISBOA

MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITETURA | PROJETO FINAL DE MESTRADO | JULHO 2022

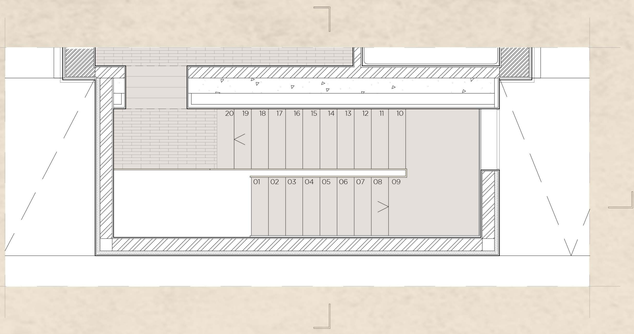
BEATRIZ MATIAS GUERREIRO | 20161508

ORIENTADOR : PROFESSOR DOUTOR ANTÓNIO LOBATO SANTOS

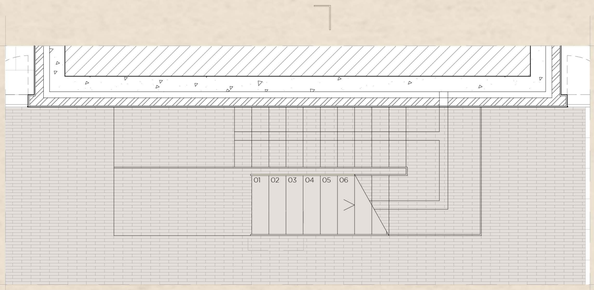
ENTRE A TERRA E O MAR

PROPOSTA DE REABILITAÇÃO E VALORIZAÇÃO DOS FARÓIS
DA PONTA DA PIEDADE, DA PONTA DO ALTAR E DE ALFANZINA

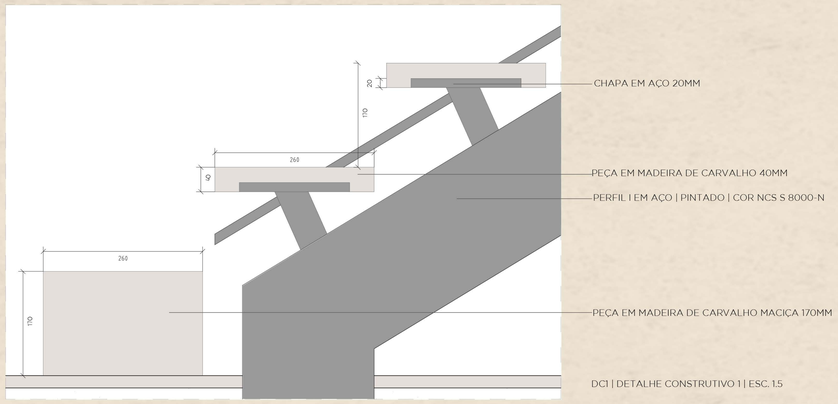
FAROL DA PONTA DO ALTAR
PROPOSTA - CORTE, ALÇADO E PERSPETIVA
ESCALA 1.50 E 1.100



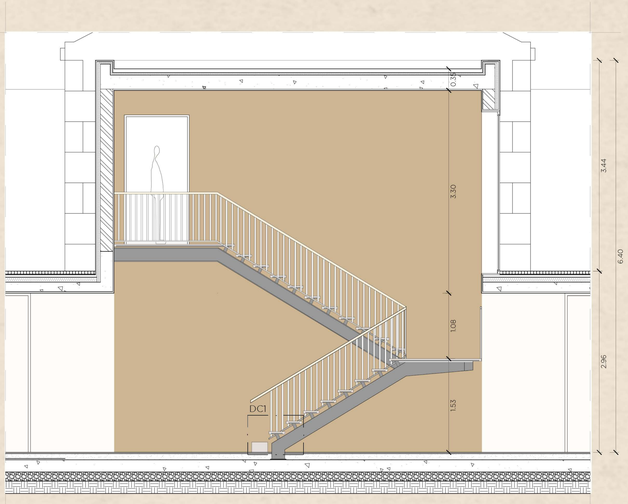
PLANTA ESCADAS | PISO 0 | 1.50



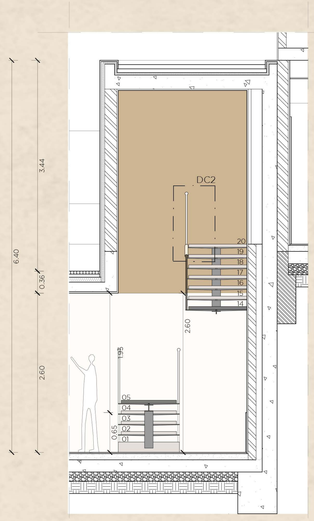
PLANTA ESCADAS | PISO -1 | 1.50



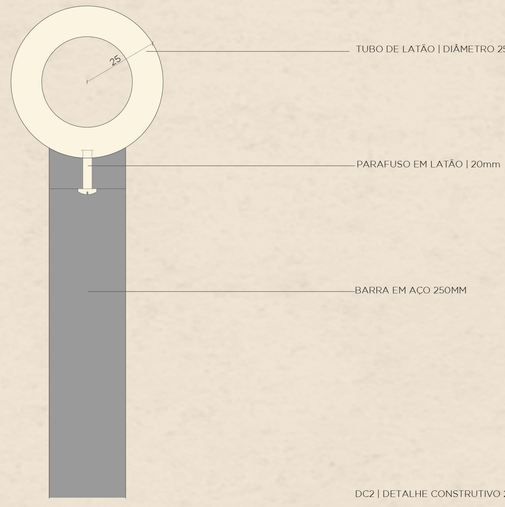
DC1 | DETALHE CONSTRUTIVO 1 | ESC. 1.5



CORTE ESCADAS | 1.50



CORTE ESCADAS | 1.50



DC2 | DETALHE CONSTRUTIVO 2 | CORRIMÃO | ESC. 1.1

FACULDADE DE ARQUITETURA
LISBON SCHOOL OF ARCHITECTURE
UNIVERSIDADE DE LISBOA

MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITETURA | PROJETO FINAL DE MESTRADO | JULHO 2022
BEATRIZ MATIAS GUERREIRO | 20161508
ORIENTADOR : PROFESSOR DOUTOR ANTÓNIO LOBATO SANTOS

ENTRE A TERRA E O MAR

PROPOSTA DE REABILITAÇÃO E VALORIZAÇÃO DOS FARÓIS
DA PONTA DA PIEDADE, DA PONTA DO ALTAR E DE ALFANZINA

FAROL DA PONTA DO ALTAR
PROPOSTA - DETALHES ESCADAS E PERSPETIVA
ESCALAS 1.50, 1.5 E 1.2

PRAIA DO MOLHE

PRAIA DO PINTADINHO

PRAIA DO TORRADO

PRAIA DOS CANEIROS

PRAIA DA AFURADA

PRAIA DO MATO

PRAIA DOS CASTELOS

PRAIA DO PARAÍSO

PRAIA DO CARVOEIRO

ALGAR SECO

PRAIA DO VALE CORVO

PRAIA DE VALE CENTEANES

PRAIA DO VALE ESPINHAÇO

FAROL DA PONTA DO ALTAR

TORRE DA LAPA

ESPAÇO DE DESCANSO

ESPAÇO DE DESCANSO

ESCADAS

CAFÉ COM ESPLANDA

ESCADARIA

CAMINHO

FAROL DE ALFANZINA

ESPAÇO DE DESCANSO

PRAIA

CAMINHO DOS PROMONTÓRIOS = 6 KM

(EXISTENTE)

PASSADIÇO

(EXISTENTE)

PROPOSTA = 1,2 KM

PERCURSO DOS SETE VALES SUSPENSOS = APROX. 2,9 KM

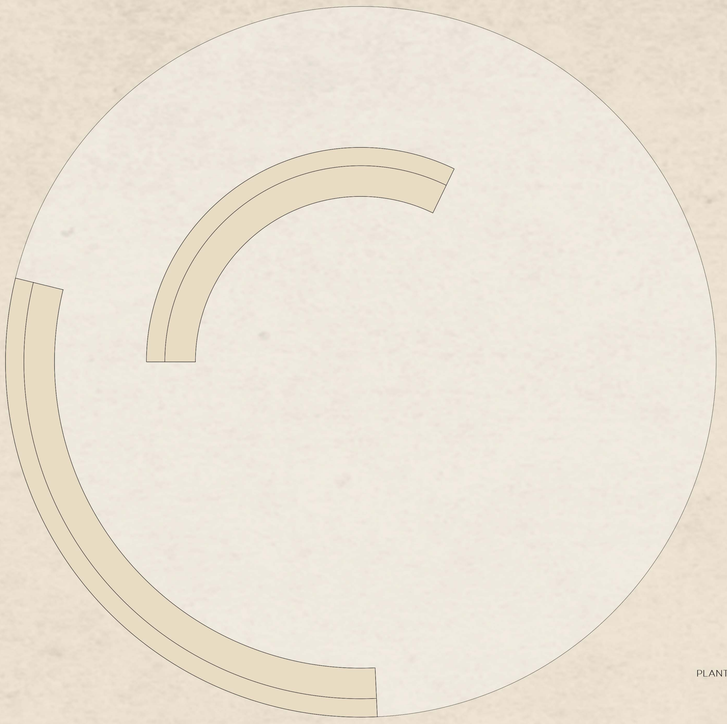
(EXISTENTE)

0 100 200 500 1000m

ESPAÇO DE DESCANSO / MIRADOURO

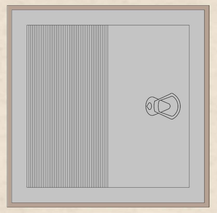
PONTO DE ÁGUA

0 50 100 200 300m



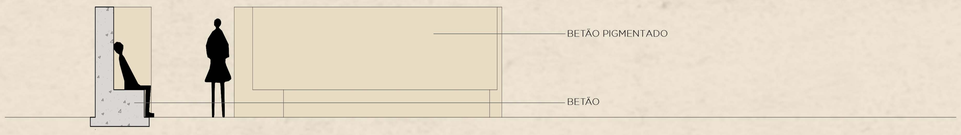
PLANTA BANCO - FPP
ESC. 1.50

PLANTA LÂMINA METÁLICA - CAMINHO
ESC. 1.10

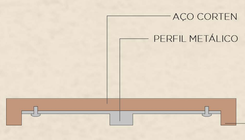


PLANTA - PONTO DE ÁGUA
ESC. 1.20

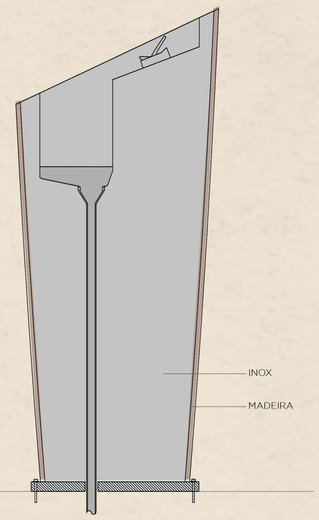
PLANTA - BANCO DE MADEIRA - CAMINHO
ESC. 1.20



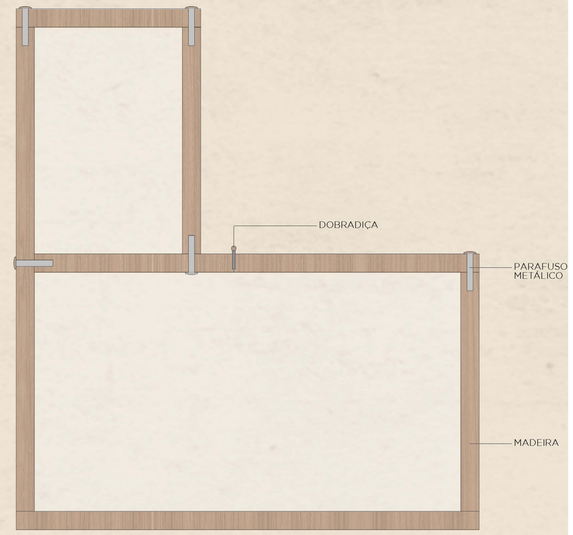
CORTE BANCO - FPP
ESC. 1.50



CORTE - LÂMINA METÁLICA - CAMINHO
ESC. 1.2



PONTO DE ÁGUA - CAMINHO
ESC. 1.20



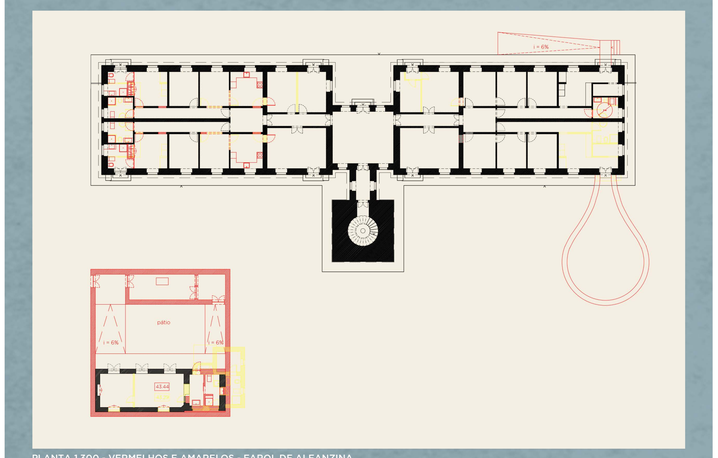
CORTE - BANCO DE MADEIRA - CAMINHO
ESC. 1.5

VISTA À CHEGADA AO FAROL

CASA DE FÉRIAS, 2021

VISTA - LADO POENTE, 2021

ESPAÇOS ANEXOS AO FAROL - LADO NASCENTE, 2022



PLANTA 1.300 - VERMELHOS E AMARELOS - FAROL DE ALFANZINA

PLANTA DE IMPLANTAÇÃO 1.500 - VERMELHOS E AMARELOS - FAROL DE ALFANZINA

A | Farol
B | Garagem
C | Casa do gerador
D | Cisterna
E | Cisterna

U LISBOA UNIVERSIDADE DE LISBOA

FACULDADE DE ARQUITETURA
LISBON SCHOOL OF ARCHITECTURE
UNIVERSIDADE DE LISBOA

MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITETURA | PROJETO FINAL DE MESTRADO | JULHO 2022

BEATRIZ MATIAS GUERREIRO | 20161508

ORIENTADOR : PROFESSOR DOUTOR ANTÓNIO LOBATO SANTOS

ENTRE A TERRA E O MAR

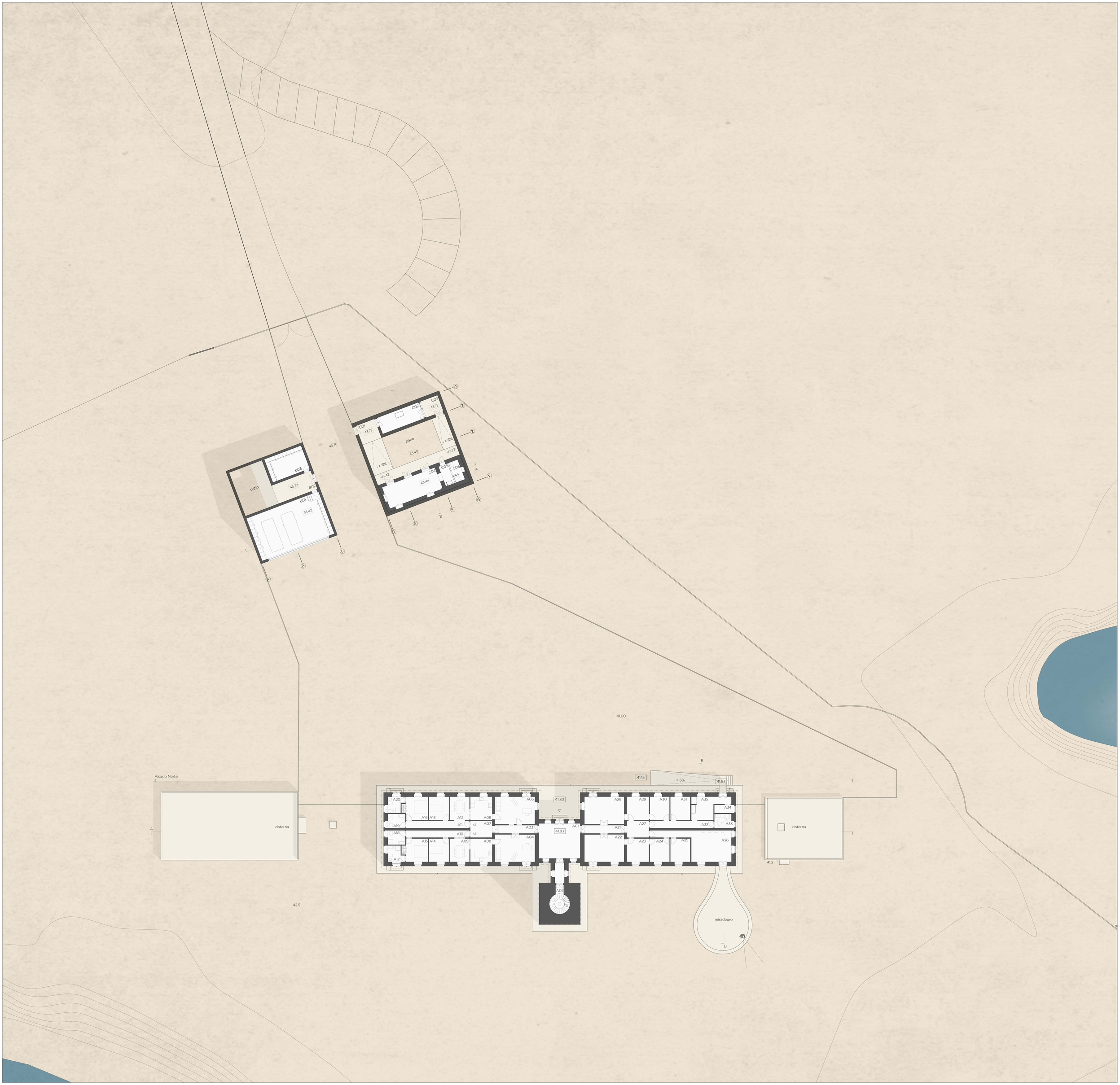
PROPOSTA DE REABILITAÇÃO E VALORIZAÇÃO DOS FARÓIS
DA PONTA DA PIEDADE, DA PONTA DO ALTAR E DE ALFANZINA

FAROL DE ALFANZINA

PROPOSTA - IMPLANTAÇÃO - PLANTA E PERFIL

ESCALA 1:500

N



FACULDADE DE ARQUITETURA
LISBON SCHOOL OF ARCHITECTURE
UNIVERSIDADE DE LISBOA

MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITETURA | PROJETO FINAL DE MESTRADO | JULHO 2022

BEATRIZ MATIAS GUERREIRO | 20161508

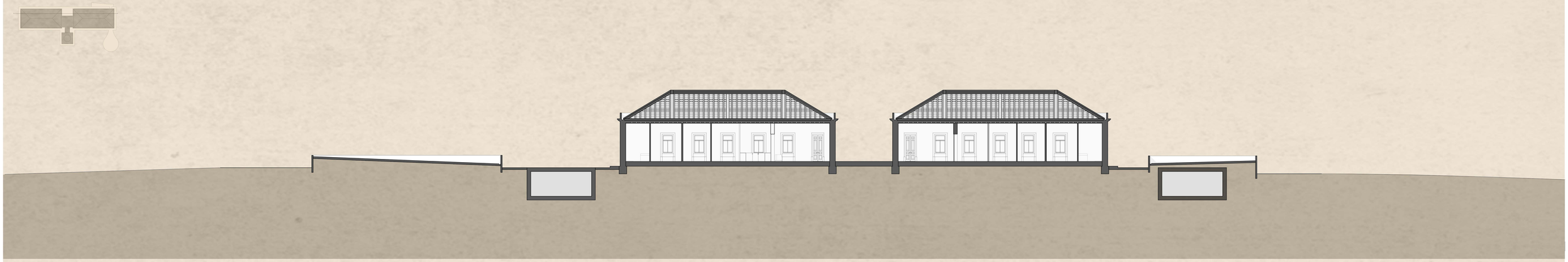
ORIENTADOR : PROFESSOR DOUTOR ANTÓNIO LOBATO SANTOS

ENTRE A TERRA E O MAR

PROPOSTA DE REABILITAÇÃO E VALORIZAÇÃO DOS FARÓIS
DA PONTA DA PIEDADE, DA PONTA DO ALTAR E DE ALFANZINA

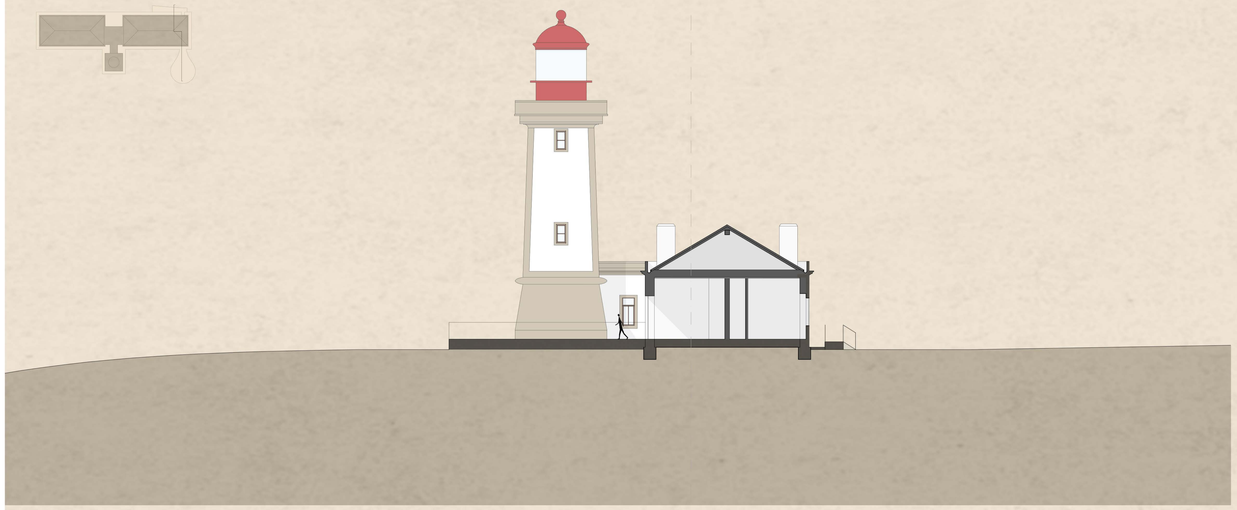
FAROL DE ALFANZINA
PROPOSTA - PLANTA
ESCALA 1:200

N



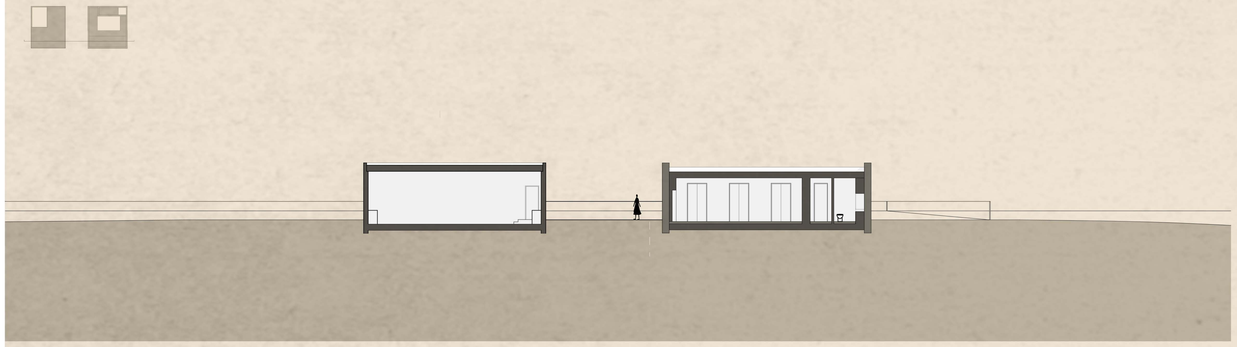
FAROL - CORTE A

FAROL - ALÇADO NORTE

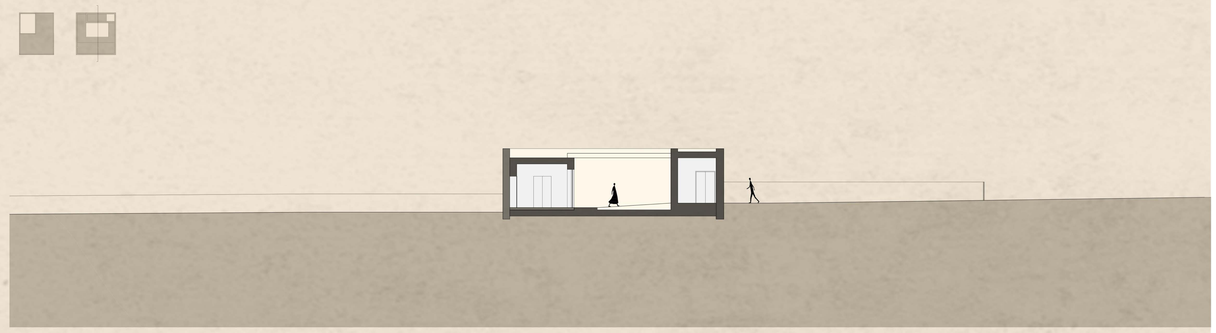


FAROL - CORTE BB'

FAROL - ALÇADO OESTE



GARAGEM E CASA DO GERADOR - CORTE A



CASA DO GERADOR - CORTE B