

Arranjos Urbanísticos da Sede de Freguesia de Abiúl

Projecto de Arquitectura e Especialidades

O projecto objecto do presente procedimento, pretende requalificar o espaço público envolvente à via principal (EM 501) que atravessa a Sede de Freguesia de Abiul, desde a curva antes da Fonte até ao acesso ao Cemitério.

Área de Intervenção



Zonas

1. Praça de Touros
2. Fonte
3. Lavadouro
4. Instalações Sanitárias Publicas
5. Coreto
6. Cruzeiro
7. Largo da Igreja
8. Jardim do Adro
9. Estacionamento do Cemitério

Considerações e Proposta de Intenções

Alguns equipamentos públicos existentes manifestam uma evidente degradação e desajuste em relação ao espaço em que se inserem, além de uma manifesta necessidade de organização das vias e zonas de estacionamento, pelo que foi solicitado um estudo de regeneração urbana para a Zona de Intervenção representada na Imagem acima, de acordo com o Desenho A.01 deste projecto.

Pretende-se assim redefinir as zonas de estar/lazer, retirando os elementos deteriorados e alvo de frequentes actos de vandalismo, implementando soluções consentâneas com a fruição contemporânea do espaço urbano, repensando valores estéticos e de economia de recursos naturais e energéticos.

Procurando regar percursos e clarificar fronteiras entre o uso de veículos e o uso pedonal, uma das principais preocupações da intervenção, foi dado um especial enfoque aos problemas viários e pedonais, redefinindo larguras de via e de passeios, fazendo ajustamentos aos elementos pré-existentes sempre que possível, mas propondo alterações significativas em pontos críticos da intervenção. Uma linguagem coerente e homogénea a toda a intervenção orientará as operações individuais, obrigatoriamente flexíveis e adaptadas aos problemas concretos de cada ponto especial, alvo de estudo de pormenorização posterior em projectos de especialidade.

As infra-estruturas existentes, nomeadamente Iluminação Pública, Abastecimento de Energia Eléctrica, Telecomunicações, Rede de Águas Pluviais e Rede de Esgotos, deverão ser revistas e adaptadas à intervenção proposta, introduzindo-se as alterações necessárias para a correcta execução do projecto do presente estudo.

Na zona de intervenção pretende-se retirar a cablagem das redes públicas que se apoia nas fachadas das edificações limítrofes, sendo para isso alterados os pontos de ligação e a forma de alimentação a cada umas das casas nesta área, assim como serão alteradas as luminárias da rede pública de iluminação, que passarão a ter colunas próprias e separadas das fachadas.

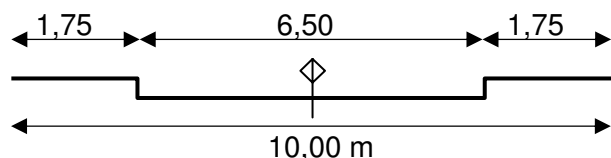
Enquadramento nos Instrumentos de Gestão Territorial

A obstrução da via principal acontece frequentemente devido ao estacionamento na faixa de rodagem, provocando transtornos e colocando em risco peões e veículos automóveis, pelo que parece fundamental organizar zonas de passagem e zonas de paragem, assim como condicionar a velocidade dos veículos por meios físicos, apoiados por sinalização vertical. O traçado da via condiciona fortemente a intervenção devido à sua reduzida largura, dificultando o cruzamento de veículos longos em dois pontos específicos do percurso, mais concretamente nas duas curvas da zona em estudo, com ângulo superior a 90º. Entende-se que se pode minimizar o factor de perigo destes dois pontos críticos através da alteração dos raios das curvas, uniformizando os passeios, e tornando a via mais homogénea no seu traçado.

O desenho da via EM 501 será assim corrigido, e será uniformizada a largura da faixa de rodagem para 5,5m dentro da zona definida em planta, dimensão suficiente para o cruzamento de dois veículos pesados a baixa velocidade, e funcionará também como elemento dissuasor de velocidade. Os restantes troços da via manter-se-ão com a largura e perfis existentes.

Esta redução de largura enquadra-se nos regulamentos vigentes, assim como configura um elemento dentro das medidas de acalmia de tráfego, adequando-se ao perfil tipo estudado para cenários idênticos ao da zona em análise.

De acordo com o Regulamento Municipal da Urbanização e Edificação (RMUE) em vigor, o dimensionamento previsto para vias e passeios resulta da alínea d) do nº 2 do Artigo 33º, e a alínea d) do nº 1 do Artigo 35º, onde “Em caminhos municipais e outros caminhos públicos” a largura de via deverá ser de 6,50m e a do passeio 1,75m (valores mínimos).

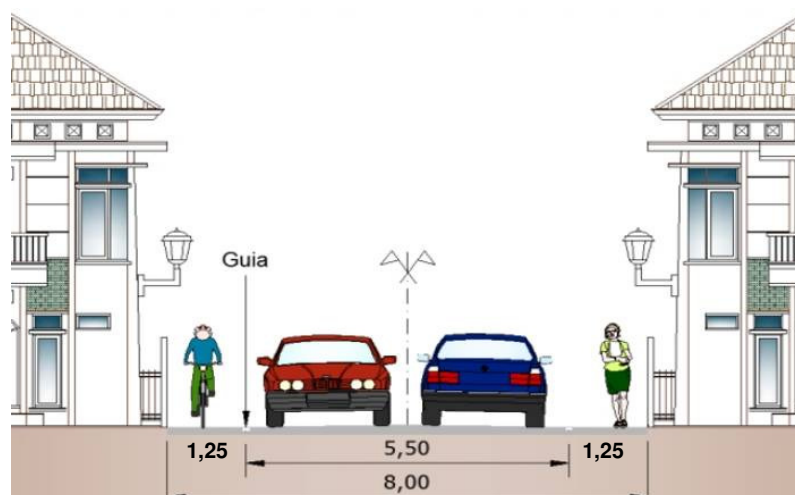


Considerando o perfil tipo da zona em análise, com edificações e muros de suporte de terras laterais à via, com larguras de 7m a 9m, torna-se impossível aplicar as alíneas do RMUE acima referidas, sendo necessário invocar o nº 4 do Artigo 33º, e o nº 2 do Artigo 35º, onde se refere: “*Excetua-se do disposto no número anterior os casos em que se verifique a existência de condicionamentos decorrentes da estrutura urbana local, que aconselhem e justifiquem a adoção de valores diversos, em termos de obtenção de soluções mais adequadas e integradas...*”.

Foi elaborado pela Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, um “Documento Base” com “Disposições Normativas”, chamado “**Medidas de Acalmia de Tráfego**”, Volume 4 – Tratamento do Trecho Urbano nos Atravessamentos de Localidades”, um trabalho realizado para o “Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias IP” (InIR) em Julho de 2011, actualmente disponível na página de internet do IMT, Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., em “Divulgação Técnica, Disposições Normativas, Projecto”.

<http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/InfraestruturasRodoviaras/InovacaoNormalizacao/Paginas/DivulgacaoTecnica.aspx>

Nesse estudo são tecidas considerações acerca das dimensões mínimas adequadas à circulação automóvel, assim como ao uso pedonal em meio urbano consolidado com restrições de espaço canal, (*Capítulo 3.4., pág. 23*), dimensionamento este esquematizado na figura abaixo.



Perfil transversal tipo II, para níveis de tráfego baixos e velocidade máx. de 30km/h

Os lancis (ou guias) deverão estar ao nível dos pavimentos, ou ter uma altura bastante reduzida, anulando ou atenuando a diferença de cota entre a faixa de rodagem e os passeios de modo a que possam ser galgados se necessário, permitindo assim a transposição dos veículos automóveis em manobras ocasionais.

A criação de uma “plataforma elevada” não deve instigar à invasão das zonas de circulação pedonal e assim devassar a segurança dos peões, pelo que deve ser nitidamente definido cada um dos espaços, marcando o pavimento com uma linha de separação, ou usando materiais diferentes e de leitura clara e inequívoca.

Projecto de Intervenção

Para a zona central da intervenção, entre a Fonte e o Coreto (entre as duas curvas referidas), propõe-se um desenho reflectido e adaptado ao local, integrando as direcções discrepantes da envolvente, dando assim relevo à marcação do pavimento e enfatizando os espaços pedonais, com clara demarcação em relação à zona viária e de estacionamento. A referida marcação permite o uso diversificado do passeio/largo, conforme a época e os acontecimentos, podendo ser usado parcialmente como estacionamento na maioria dos dias, sem condicionar o uso total enquanto espaço pedonal e de lazer sempre que seja pretendido e/ou necessário.

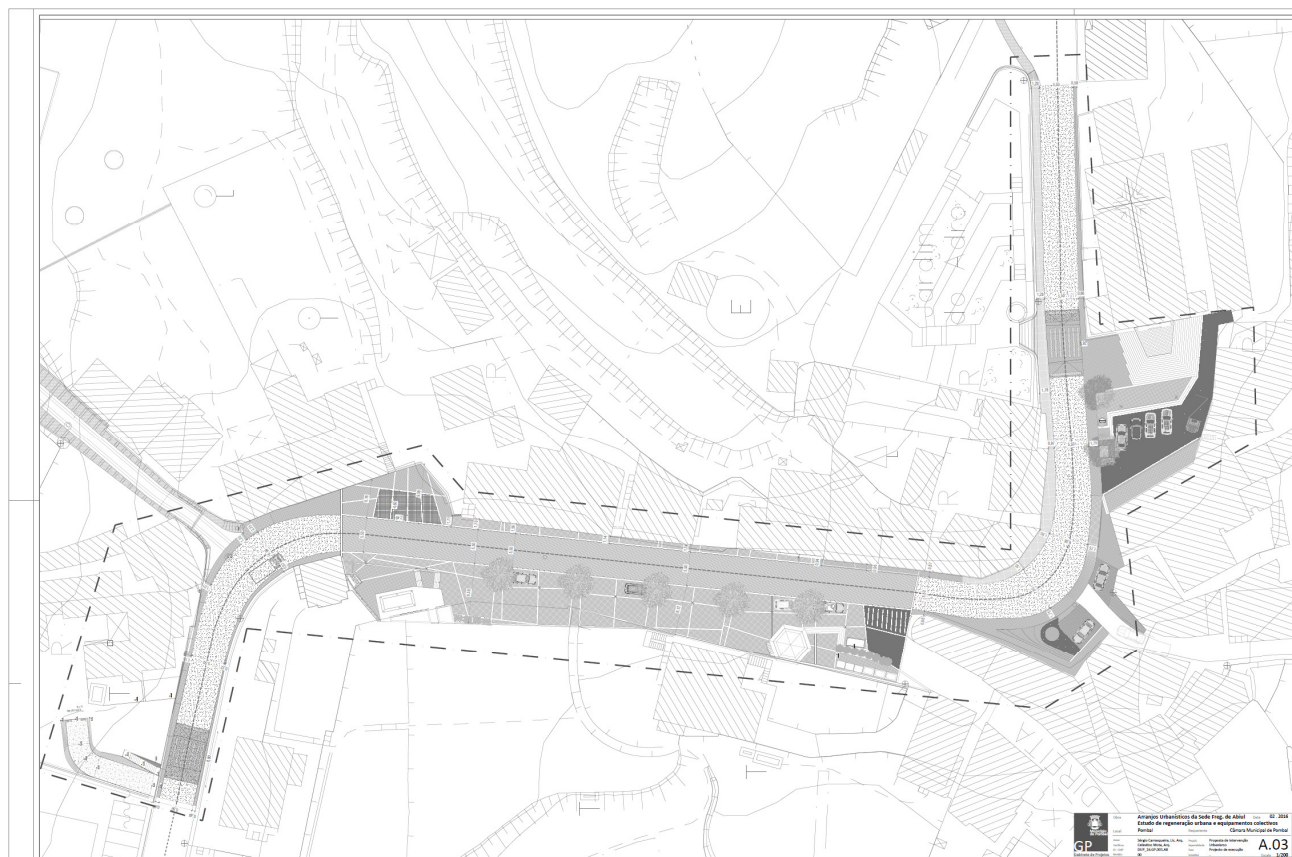
Nesta zona, os lancis formados por lajetas de granito com 25cm de largura, serão colocados de nível com os passeios laterais e a faixa de rodagem, permitindo a passagem de veículos, se necessário, mas procurando manter permanentemente os limites laterais do percurso, assim como definir uma zona de segurança para os peões. O pavimento da faixa de rodagem será totalmente substituído por calçada de granito (20x10cm), com grande resistência à circulação automóvel, retirando-se assim o betuminoso.

Os passeios serão executados em calçada de calcário de vidro creme (7x7cm) e lajetas de granito (25cm de largura), segundo a estereotomia apresentada nas peças desenhadas, criando uma grelha assimétrica que permitirá absorver os (des)alinhamentos existentes. Como estão previstas zonas de estacionamento, estas serão delimitadas pelas linhas de lajetas e terão calçada de calcário de vidro creme de maior formato (11x11cm), com a intenção de diferenciar estas zonas mas procurando manter toda a plataforma com uma linguagem de uniformidade e sem contrastes de cor.

Fora da zona central referida, manter-se-ão os materiais já usados, como a calçada miúda branca de vidro, lancis em pedra e calçada de granito cinza (em zonas de trânsito ou estacionamento automóvel).

A iluminação pública será renovada e redimensionada, mantendo a linguagem adoptada pelas luminárias existentes, mas renovando os equipamentos de modo a reduzir desperdícios energéticos e otimizar os níveis de iluminação geral.

Por acordo com os proprietários dos terrenos privados junto da plataforma, vai ser possível alinhar e aumentar esta mesma plataforma/largo, e assim aumentar a largura desta faixa e consequentemente a área disponível para uso público. Será para tal executado um muro de suporte de terras e aterrado o espaço resultante de modo a subir a cota até à actual.



Planta do projecto de intervenção descrito (Fevereiro de 2016).

"Equipamentos"

Para a zona da Fonte e Tanque de Lavar é proposta uma intervenção de enquadramento com a regeneração proposta, mantendo estes dois equipamentos, mas alterando o acesso e colocando um novo equipamento (Instalações Sanitárias Públicas), refazendo todo o conjunto.

As Instalações Sanitárias Públicas existentes (subterrâneas) serão demolidas, dado que não apresentam condições de utilização aceitáveis, quer em termos de acesso como em termos funcionais. Não é possível qualquer alteração de modo a permitir o acesso por pessoas com mobilidade reduzida, pelo que o espaço actual será demolido e aterrado.

O edifício proposto procura não ter um impacto forte e pretende agregar o Tanque de Lavar, criando-se uma cobertura unificadora e contemporânea, sem com isso diminuir a presença da Fonte, o elemento principal deste conjunto.

As Instalações Sanitárias Públicas estão dotadas de um espaço para pessoas com mobilidade reduzida, de acesso de nível desde o largo envolvente, espaço este que servirá simultaneamente para as senhoras, havendo um outro espaço para os homens.

As escadarias abrem o acesso à fonte, "desafogando" a passagem "reduzindo" a diferença de 1,25m entre cotas. Esta altura impede a execução de rampas, dado que ocupariam um espaço bastante elevado, com forte impacto no desenho do largo.



Simulação tridimensional. O destaque à Fonte.



Existente



Simulação tridimensional. Depois da curva, o novo largo...



Existente



Simulação tridimensional. Com a Fonte atrás, a olhar para o Coreto

O Coreto manterá a forma original mas será beneficiado por (re)pintura e reparações diversas, necessárias à sua manutenção. Será dotado de novo quadro eléctrico, adaptado às manifestações culturais frequentes, e também contará com novo sistema de iluminação.

De modo a maximizar o uso do coreto, nomeadamente a parte fechada ao nível do chão, foi prevista uma zona a cota inferior à do largo, formando assim um espaço de “esplanada” lateral. Para um uso adequado, previu-se fechar todas as aberturas à excepção das que confinam directamente para a referida “esplanada”.

Junto ao Coreto, existe uma zona de contentores RSU e ECOPONTO, geralmente com um aspecto desadequado ao local central que ocupa, pelo que se projectou um “recanto” que permite baixar o nível em que estes contentores se encontram, e através de um canteiro e arbustos colocados na zona frontal, permite ocultar os recipientes e assim diminuir o seu impacto visual. Está garantida a recolha, tendo sido colocados os RSU junto do acesso de nível da plataforma criada, e os ECOPONTOS a uma distância e posição que permite a sua elevação pela grua dos veículos de recolha.



Simulação tridimensional da área dos contentores e do Coreto.



Existente



No Largo/Plataforma central, entre a Fonte e o Coreto, propõem-se que as árvores existentes sejam substituídas por outras de menor porte e idade, sendo plantadas de forma mais organizada e de acordo com uma métrica definida pelos espaços de estacionamento, otimizando-se assim o uso desta plataforma multifuncional. As caldeiras das árvores serão delimitadas pelas lajetas de pedra propostas para o pavimento, e terão uma maior dimensão. Também foram propostos 3 canteiros para arbustos, formados por lajetas e pequenos muros de suporte. Foi previsto um sistema de rega, alimentado por uma cisterna no edifício das Instalações Sanitárias.

As espécies escolhidas foram Lodão-bastardo (árvore de médio porte), nos largos central e da Igreja, Fotínia (folha vermelha brilhante, de porte arbustivo) junto ao Coreto, e Agapanto (com floração azul arroxeadada, de porte sub-arbustivo) na zona da Fonte.

Em anexo a esta memória descritiva, junta-se o "Relatório do estado do arvoredo da Rua da Fonte - Abiul", elaborado pela Arq^a Paisagista Mónica Mota, como resultado da solicitação para avaliar a intervenção ao nível das árvores existentes, quanto ao estado das espécies, a sua recuperação ou substituição, e de modo a validar as opções tomadas.

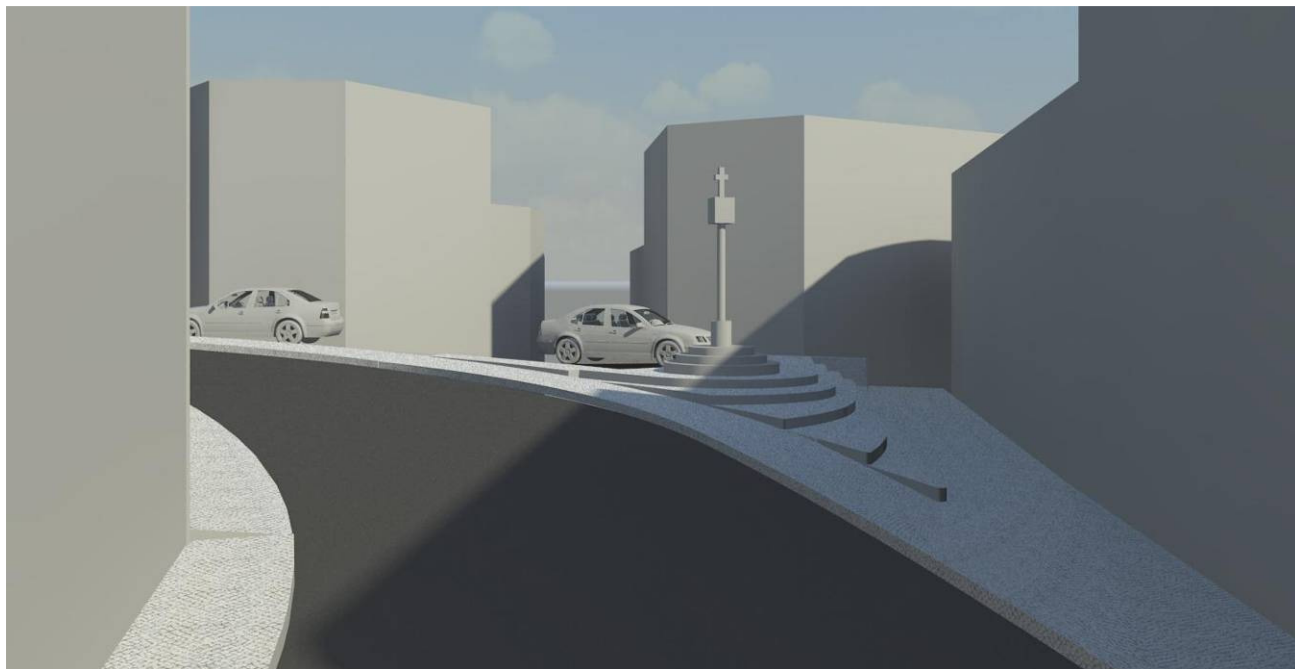
O restante equipamento urbano, como bancos e papeleiras, será substituído e posicionado no largo central, com uma distribuição final definida em obra e de acordo com os aspectos formais finais da intervenção, sem perder a funcionalidade e polivalência gerais do espaço.

O Cruzeiro ocupa uma posição de destaque, bastante visível aos transeuntes, mas está sujeito a incidentes frequentes, dada a proximidade aos veículos automóveis que circulam em seu redor. O abuso de estacionamento em redor do cruzeiro impede a circulação pedonal segura e desimpedida,

A proposta é a de criar uma plataforma pedonal, com acesso por escadaria a vencer o desnível, evitando o contacto com os automóveis. Por questões de funcionamento do comércio fronteiro (Farmácia), foram criados dois lugares de estacionamento, de uso temporário e a um nível diferente, para protecção do pelourinho e aumentando assim a sua presença.



Existente



Simulação tridimensional da zona do Cruzeiro, com escadaria de acesso.

O Largo da Igreja é uma zona de destaque do centro da sede de freguesia, pela sua relevância histórica, e pela posição fulcral na fruição do espaço público.

Este espaço conjuga o acesso aos edifícios religiosos e comerciais confinantes, e por isso serve actualmente como estacionamento automóvel e em simultâneo como espaço pedonal, sem fronteiras claras, descorando as pessoas e privilegiando os automóveis.

A "Igreja de Nossa Senhora das Neves" está classificada como imóvel de interesse público pela Portaria nº 740-EE/2012.

A escadaria frontal da Igreja foi cortada no lado direito, por necessidade de acesso à Casa Mortuária adjacente à Igreja, mas danificando o conjunto, que devido à idade e uso também já tem degraus desvirtuados (argamassa de cimento em vez de pedra) e desnivelados, e por isso impõe-se uma intervenção de fundo e reparadora da imponência agora diminuída.

MUNICIPIO DE POMBAL

Divisão de Urbanismo, Planeamento e Reabilitação Urbana
[Gabinete de Projectos]



Considerando todos os constrangimentos do lugar, nomeadamente forte pendente do terreno fronteiro, pouco espaço para degraus e passagem de acesso à Casa Mortuária, propõe-se o redesenho total da escadaria e do patim da Igreja, optando por uma forma menos regular mas que não será facilmente percebida pelos cidadãos, dado que não terão pontos de visualização abrangentes, e a perspectiva terá um efeito de minimização da falta de paralelismo entre os lados esquerdo e direito da escadaria.

Devido à inclinação do terreno, criou-se um nível intermédio, de modo a reduzir a inclinação do espaço, permitindo assim "afundar" a zona mista de passagem, estacionamento ocasional e de uso pelo estabelecimento comercial existente neste largo.



Existente. Vista aérea.



Simulação tridimensional. Vista aérea

Este patamar intermédio permite também fazer a ligação ao elemento escultórico com a cópia do texto do foral de Dom Afonso Henriques à "Vila de Abiul", restabelecendo a importância deste elemento, e permitindo uma melhor leitura e apreciação.



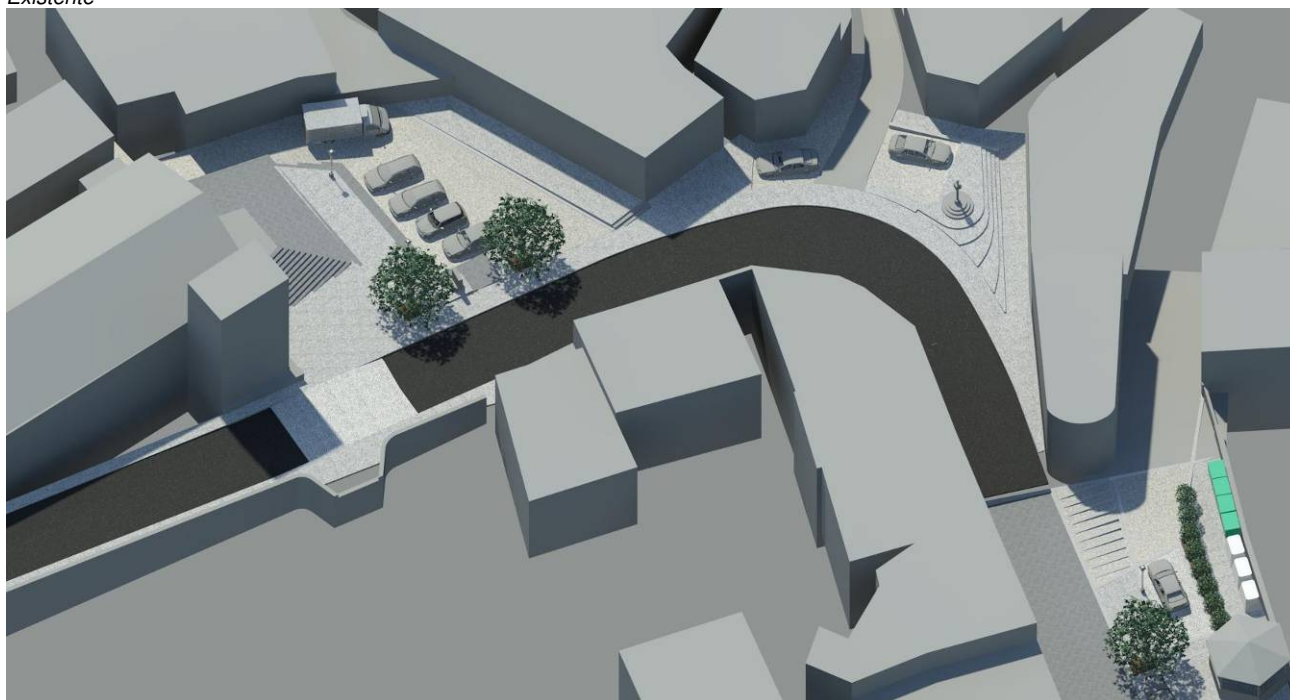
Simulação tridimensional da escadaria da Igreja.



Simulação tridimensional da escadaria da Igreja e Foral



Existente



Simulação tridimensional do Largo da Igreja, Cruzeiro e Coreto.



Simulação tridimensional da Fonte e Instalações Sanitárias.

Outras intervenções

Junto à curva da Fonte, foi prevista a execução de uma passadeira elevada que irá ter essencialmente a função de elemento de acalmia de tráfego, assim como demarcará o início da zona de circulação de velocidade reduzida. Lateralmente à via, os muros existentes impedem o aumento da dimensão dos dois passeios, pelo que serão executados com lancil e calçada, e assim a uma cota superior de 12cm em relação ao betuminoso, mas não será possível respeitar os regulamentos vigentes quanto à sua largura.

Um dos muros existentes tem adocada uma escada de acesso à casa a cota superior, escada esta exterior ao muro e lançada sobre a rua, constituindo um elemento fortemente constritor da via, e por isso alvo de sucessivos embates de veículos de maiores dimensões.

Propõe-se executar uma nova escada e uma rampa de acesso, ambas recuadas em relação ao muro e dentro da propriedade privada, desmantelando-se assim a escada existente e alinhando o muro pelos troços existentes, o que permite a execução de um passeio contínuo e uniforme. O muro de suporte da plataforma da casa deve ser mantido, devendo ser avaliada a sua resistência e efectuados os necessários trabalhos de reforço estrutural, de modo a evitar problemas com a edificação e protegendo a via pública.



Escada adocada ao muro e plataforma de acesso à casa.

Pombal, 1 de Agosto de 2016