



UNIVERSIDADE DE ÉVORA

ESCOLA DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA

Mestrado em Arquitetura Paisagista

Relatório Estágio

**REQUALIFICAÇÃO E INTEGRAÇÃO PAISAGÍSTICA DOS ACESSOS AO
TROÇO URBANO DA ECOPISTA DE ÉVORA**

Gabriela Dos Santos Ribeiro

Orientador:

Prof. Doutora Maria Adalgisa Alves Palmeiro Cruz de Carvalho

Coorientador:

Arquiteto Paisagista Daniel Alexandre Ferreira Valente

Fevereiro de 2013

“Este Relatório de Estágio inclui as críticas e sugestões feitas pelo Júri”

Mestrado em Arquitetura Paisagista

Relatório Estágio

**REQUALIFICAÇÃO E INTEGRAÇÃO PAISAGÍSTICA DOS ACESSOS AO
TROÇO URBANO DA ECOPISTA DE ÉVORA**

Gabriela Dos Santos Ribeiro

Orientador:

Prof. Doutora Maria Adalgisa Alves Palmeiro Cruz de Carvalho

Coorientador:

Arquiteto Paisagista Daniel Alexandre Ferreira Valente

“Este Relatório de Estágio inclui as críticas e sugestões feitas pelo Júri”
Este Relatório de Estágio foi escrito ao abrigo do novo Acordo Ortográfico

AGRADECIMENTOS

No culminar de mais uma etapa, quero expressar os meus agradecimentos a todos aqueles que contribuíram ao longo da minha vida académica, tanto na Licenciatura, como no Mestrado, permitindo a realização deste Relatório de Estágio e com ele o começo de uma nova etapa.

Em primeiro lugar agradeço à minha família. Principalmente aos meus pais que sem o seu amor, apoio incondicional e coragem que sempre me transmitiram, não seria possível este meu percurso. Mana e cunhado, obrigado por estarem sempre disponíveis.

Em segundo lugar, agradeço minha à orientadora Professora Doutora Maria Adalgisa Alves Palmeiro Cruz de Carvalho, pela sua dedicação, total disponibilidade com que sempre me recebeu, pelos seus ensinamentos, assim como pelas críticas, correções e sugestões relevantes feitas durante a orientação.

Agradeço ao meu coorientador, Arquiteto Paisagista Daniel Alexandre Ferreira Valente pela imprescindível colaboração na realização deste trabalho.

Destaco igualmente a Eng.^a Recursos Naturais e Ambiente, Olga Grilo, a quem agradeço profundamente todo o tempo despendido, e o seu apoio, que durante todo este período, nos momentos de maior desânimo procurou sempre motivar-me.

Agradeço ainda;

À Camara Municipal de Évora – Departamento de Ordenamento e Gestão do Território, a todos os colegas da Divisão que me ajudaram na realização deste trabalho, quer pela disponibilidade prestada na recolha de informação, quer pelo incentivo e animo que me deram ao longo deste estágio.

A ti, Nelson, pelo estímulo, apoio e ajuda incondicional.

A ti, Beatriz Filipa, que da forma mais indireta, com um simples sorriso, um simples olhar, foste quem mais contribuiu e me deu forças, agradeço-te meu tesouro.

Maria José e Manuel agradeço-vos toda a força e dedicação.

Finalmente a todos os que contribuíram direta ou indiretamente para a realização deste Relatório, o meu muito obrigado.

RESUMO

Este relatório pretende ilustrar o trabalho desenvolvido durante o período de estágio realizado na Câmara Municipal de Évora, mais concretamente no Departamento de Ordenamento e Gestão do Território. Teve como objetivo principal a integração e requalificação dos acessos do troço da ecopista, incluído no perímetro urbano da cidade, através da integração dos mesmos no meio envolvente. Perceber quais as articulações possíveis com a malha urbana adjacente, segundo a análise e caracterização da área de estudo, analisando detalhadamente os bairros que confinam com a ecopista. Posteriormente procedeu-se à elaboração de um anteprojecto para as áreas consideradas relevantes. Conclui-se o presente relatório com uma reflexão crítica que visa retratar a aquisição de conhecimentos e qual a relevância deste estágio na minha formação.

Palavras-chave_ Caracterização dos Bairros, Évora, Ecopista, Acessibilidade, Mobilidade

Requalification and Integration of Landscape of access to urban section Ecotrail of Évora

ABSTRACT

The present report summarizes the work I developed during my internship in *Câmara Municipal de Évora, Departamento de Ordenamento e Gestão do Território*. The main goal was the requalification of the accesses of the Ecotrail through the integration of them in the surrounding environment. To understand which possible articulations with the adjacent urban net, according to the analysis and characterization of the study area, analyzing in detail the neighborhoods that confine the ecotrail. Subsequently it was elaborated a preliminary study with the relevant routes.

In the conclusion there is a critical reflection about the acquisition of knowledge and the relevance of this internship in my education.

Keywords: neighborhoods characterization; Évora; Ecotrail, Accessibility, mobility.

INDICE

INDICE DE FIGURAS	IX
INDICE DE GRÁFICOS	XV
1. INTRODUÇÃO	16
1ª FASE – ANÁLISE E CARATERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO	18
2. CONCEITOS.....	19
2.1. As ferrovias desativadas e convertidas em ecopistas	19
2.2. Ecopista	21
2.3. A mobilidade	24
3. A CIDADE DE ÉVORA	26
3.2. A CIDADE EXTRA-MUROS	29
3.2.1. Bairros de formação espontânea	31
3.2.1.1. Bairro Chafariz D’El Rei	34
3.2.1.2. Bairro dos Leões e Leões/U.E e Zona Industrial dos Leões	37
3.2.1.3. Bairro Tenente Pereira	40
3.2.1.4. Bairro Nossa Senhora da Saúde	43
3.2.2. Bairros Planificados – Zona da Urbanização nº1.....	46
3.2.2.1. Bairro da Zona da Urbanização nº1.....	51
3.2.3. Após Década 70.....	55

3.2.3.1. Bairro Garcia de Resende	60
3.2.3.2. Bairro Zona de Urbanização nº 3.....	63
3.2.3.3. Bairro das Nogueiras	66
3.2.3.4. Bairro do Granito Norte e Bairro do Granito Sul.....	69
3.2.3.5. Bairro do Bacelo Oeste (Núcleo inicial)	72
3.2.3.6. Bairro do Granito Centro	75
3.2.3.7. Bairro do Bacelo Oeste (Núcleo final)	78
3.2.3.8. Bairro dos Álamos.....	81
3.3. TABELA SÍNTESE.....	84
4. REALIZAÇÃO DE INQUÉRITOS_ ANÁLISE E TRATAMENTO DE DADOS.....	91
2ª FASE – ANTEPROJETO	103
I. NOTAS PESSOAIS.....	133
II. BIBLIOGRAFIA.....	135
III. ANEXO	138

INDICE DE FIGURAS

Fig. 1 Planta da Cidade de Évora	18
Fig. 2 Planta de localização da área de estudo _ ECOPISTA	18
Fig. 3 Principais vias da cidade	27
Fig. 4 Esquemas da Evolução da Planta da Cidade.....	29
Fig. 5 Planta de Localização.....	31
Fig. 6 1930 Bairro Chafariz d’El Rei.....	31
Fig. 7 1940 Bairro dos Leões, Bairro Tenente Pereira	31
Fig. 8 Planta de Localização.....	32
Fig. 9 1940 Bairro Nossa Senhora da Saúde	32
Fig. 10 1940 Bairro dos Canaviais.....	32
Fig. 11 Localização e identificação dos bairros que surgiram em meados da década de 30/40.	33
Fig. 12 Fotografia aérea com delimitação do bairro e identificação dos serviços e acessos existentes	34
Fig. 13 Rua Sebastião Gama	35
Fig. 14 Vista do acesso ao bairro, a Norte do Bairro	35
Fig. 15 Viela que dá acesso à ecopista	36
Fig. 16 Vista do início da ecopista, com a presença do apeadeiro da CP.....	36
Fig. 17 Fotografia aérea com delimitação do bairro e identificação dos equipamentos (E) e acessos (A) existentes	37
Fig. 18 Vista da ecopista para o Bairro	38
Fig. 19 Rua principal, Rua A.....	38
Fig. 20 Estrada Nacional 802	39
Fig. 21 Fotografia aérea com delimitação do bairro e identificação dos equipamentos (E) e acessos (A) existentes	40

Fig. 22 Vista da estrada 802, núcleo antigo do bairro.....	41
Fig. 23 Urbanização nova	41
Fig. 24 Variante que dá acesso à Estrada Nacional 18.....	42
Fig. 25 Estrada Nacional 802	42
Fig. 26 Fotografia aérea com delimitação do bairro e identificação dos equipamentos (E) e acessos (A) existentes	43
Fig. 27 Rua Flores	44
Fig. 28 Rua Reguengos de Monsaraz, observam-se dois tipos de tipologia	44
Fig. 29 Acesso existente	45
Fig. 30 Acesso existente, vista da ecopista para o bairro.....	45
Fig. 31 1945 Planta do Anteprojeto do Plano de Urbanização de Évora	46
Fig. 32 Plano de 1937-1939 Zona da Urbanização nº1.....	47
Fig. 33 Planta de Localização.....	48
Fig. 34 1945 Bairro da Zona da Urbanização nº1	48
Fig. 35 Localização e identificação do Bairro da Zona da Urbanização Nº1, que surgiu em meados da 1945.	50
Fig. 36 Fotografia aérea com delimitação do bairro e identificação dos equipamentos (E) e acessos (A) existentes	51
Fig. 37 Avenida Dona Leonor Fernandes.....	52
Fig. 38 Rua Dona Leonor Fernandes, casas do Legado do Caixeiro Alentejano, habitações com um projeto tipo.	52
Fig. 39 Acesso à ecopista feito pela Rua Dona Leonor Fernandes, na ponte de ferro.....	53
Fig. 40 Ponte de ferro, vista da ecopista para o bairro	53
Fig. 41 Acesso por escadas, existente	54
Fig. 42 “Espaço verde de proximidade”, vista para a ecopista.	54
Fig. 43 Planta de Localização.....	55
Fig. 44 1960-75 Bairro Garcia de Resende	55

Fig. 45 1960-75 Bairro da Zona da Urbanização nº3, Bairro das Nogueiras	55
Fig. 46 Planta de Localização.....	56
Fig. 47 1970-80 Bairro do Granito Norte e Bairro do Granito Sul	56
Fig. 48 1970-80 Bairro dos Bacelo Oeste (núcleo inicial)	56
Fig. 49 Planta de Localização.....	57
Fig. 50 1980-90 Bairro do Granito Centro, Bairro do Bacelo Oeste (núcleo final)	57
Fig. 51 Planta de Localização.....	58
Fig. 52 1970-90 Bairro do Granito Norte, Centro e Sul	58
Fig. 53 1970-90 Bairro dos Álamos.....	58
Fig. 54 Localização e identificação dos bairros que surgiram após aa década de 70.	59
Fig. 55 Fotografia aérea com delimitação do bairro e identificação dos equipamentos (E) e acessos (A) existentes	60
Fig. 56 Vista para o Parque Infantil, destaque ainda para a construção em altura	61
Fig. 57 Vivendas da Avenida Heróis do Ultramar.....	61
Fig. 58 Acesso à ecopista, direção N/S.....	62
Fig. 59 Acesso à ecopista, direção S/N.....	62
Fig. 60 Fotografia aérea com delimitação do bairro e identificação dos equipamentos (E) e acessos (A) existentes	63
Fig. 61 Início da Rua Doutor Domingos Rosado, onde predominam as habitações de 1 piso....	64
Fig. 62 Rua Joaquim Câmara Manuel, zona de vivendas	64
Fig. 63 Acesso à ecopista pela Rua António Silveira	65
Fig. 64 Acesso à ecopista pela Rua Ferragial Nora.....	65
Fig. 65 Fotografia aérea com delimitação do bairro e identificação do acesso (A) existente	66
Fig. 66 Rua Vila Viçosa, onde se observam as diferentes tipologias existentes no bairro.....	67
Fig. 67 Rua Redondo.....	67
Fig. 68 Vista do acesso do bairro à ecopista pela Rua Bento de Jesus Caraça.....	68
Fig. 69 Fotografia aérea com delimitação do bairro e identificação dos acessos (A) existentes	69

Fig. 70 Rua Palmira Bastos, predomínio de moradias de 1 piso (Granito Norte)	70
Fig. 71 Rua Vergílio Ferreira, zona de vivendas (Granito Sul)	70
Fig. 72 Único ponto que se encontra minimamente formalizado, contudo, acaba na estrada municipal e não tem uma passadeira que dê continuidade a este acesso	71
Fig. 73 Fotografia aérea com delimitação do bairro e identificação dos acessos (A) existentes	72
Fig. 74 Rua Frei Jordão	73
Fig. 75 Rua Vasco Santana, onde podemos observar as tipologias existentes.	73
Fig. 76 Relação da Rua de Santiago com a ecopista.....	74
Fig. 77 Vista da ecopista para a Rua de Santiago	74
Fig. 78 Fotografia aérea com delimitação do bairro e identificação dos equipamentos (E) e acessos (A) existentes	75
Fig. 79 Transversal à Rua José Silva Palma.....	76
Fig. 80 Rua Doutor César Batista.....	76
Fig. 81 Trilhos existentes.....	77
Fig. 82 Fotografia aérea com delimitação do bairro e identificação dos equipamentos (E) e acessos (A) existentes	78
Fig. 83 Rua Professor Francisco Varela Costa.....	79
Fig. 84 Perpendicular à Rua João Silva Tavares.....	79
Fig. 85 Espaço de divide a ecopista e a estrada municipal	80
Fig. 86 Espaço expectante junto à ecopista	80
Fig. 87 Fotografia aérea com delimitação do bairro e identificação dos equipamentos (E) e acessos (A) existentes	81
Fig. 88 Vista sobre a Praceta dos Álamos.....	82
Fig. 89 Rua Vasco Silveira, zona de vivendas	82
Fig. 90 Acesso existente à ecopista que se encontra mais próximo da escola	83
Fig. 91 Outra possibilidade de acesso à ecopista existente	83
Fig. 92 Planta de localização dos troços definidos.....	91

Fig. 93 Planta da proposta do Acesso A2 do Bairro Chafariz D’Rei.....	108
Fig. 94 Planta da proposta para o acesso existente no Bairro Garcia de Resende	109
Fig. 95 Perspetiva da Ecopista para o acesso proposto	110
Fig. 97 Corte-Alçado A-A’	111
Fig. 96 Planta da proposta para o acesso existente no Bairro de Nossa Senhora da Saúde e com a localização do Corte-alçado A-A’.....	111
Fig. 98 Planta da proposta para o acesso A2 do Bairro da Zona da Urbanização nº1	112
Fig. 99 Vista aérea da proposta para o acesso A2 do Bairro da Zona da Urbanização nº1	113
Fig. 100 Perspetiva da zona de anfiteatro proposta	113
Fig. 101 Perspetiva da área proposta.....	114
Fig. 102 Perspetiva do acesso da zona norte da área de projeto	115
Fig. 103 Planta com a localização dos Cortes-Alçados	117
Fig. 104 Corte-Alçado A_A’.....	117
Fig. 105 Corte-Alçado B-B’.....	118
Fig. 106 Corte-Alçado C-C’.....	118
Fig. 107 Planta da proposta para o acesso A1 do Bairro dos Álamos	119
Fig. 108 Planta da proposta para o acesso A2 do Bairro dos Álamos	119
Fig. 109 Planta com a localização do Corte-Alçado A-A’ da proposta do acesso A1	120
Fig. 110 Corte-Alçado A-A’	120
Fig. 111 Perspetiva do acesso	121
Fig. 112 Perspetiva do acesso proposto para o Bairro dos Álamos	121
Fig. 113 Planta da proposta do acesso A1 do Bairro Zona de Urbanização nº3	122
Fig. 114 Planta da proposta do acesso A3 do Bairro Zona de Urbanização nº3	122
Fig. 115 Perspetiva da proposta.....	123
Fig. 116 Pormenor construtivo do passeio proposto para o acesso A2 do Bairro dos Leões...124	
Fig. 117 Ecopista junto ao Polo Universitário Leões_ proposta.....	125
Fig. 118 Planta da proposta do acesso do Bairro do Granito e do Bairro do Bacelo	126

Fig. 119 Planta de localização das perspetivas apresentadas.....	127
Fig. 120 Perspetiva da proposta (ponto 1).....	127
Fig. 121 Perspetiva da proposta (ponto 2).....	127
Fig. 122 Perspetiva da proposta (ponto 3).....	127
Fig. 123 Planta da proposta do acesso do Bairro do Bacelo	128
Fig. 124 Planta da proposta do acesso do Bairro do Bacelo	128
Fig. 125 Proposta de requalificação para o espaço ecopista	129
Fig. 126 Proposta de requalificação para o espaço ecopista, com a presença dos balizadores em inox.....	129
Fig. 127 Planta de Localização dos acessos existentes	132

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1_ Caracterização por faixa etária do Bairro Chafariz d'El Rei	36
Gráfico 2_ Caraterização por faixa etária do Bairro dos Leões	39
Gráfico 3_ Caraterização por faixa etária do Bairro UE/Leões e Zona industrial dos Leões.....	39
Gráfico 4_ Caraterização por faixa etária do Bairro Tenente Pereira	42
Gráfico 5_ Caraterização por faixa etária do Bairro Nossa Senhora da Saúde	45
Gráfico 6_ Caraterização por faixa etária do Bairro Zona da Urbanização Nº1	54
Gráfico 7_ Caraterização por faixa etária do Bairro Garcia de Resende	62
Gráfico 8_ Caraterização por faixa etária do Bairro Zona da Urbanização Nº3	65
Gráfico 9_ Caraterização por faixa etária do Bairro das Nogueiras	68
Gráfico 10_ Caraterização por faixa etária do Bairro do Granito Norte	71
Gráfico 11_ Caraterização por faixa etária do Bairro do Granito Sul	71
Gráfico 12_ Caraterização por faixa etária do Bairro do Bacelo Oeste (núcleo inicial)	74
Gráfico 13_ Caraterização por faixa etária do Bairro do Granito Centro.....	77
Gráfico 14_ Caraterização por faixa etária do Bairro do Bacelo Oeste (núcleo final)	80
Gráfico 15_ Caraterização por faixa etária do Bairro dos Álamos	83
Gráfico 16_ Distribuição da amostra por idade e género	92
Gráfico 17_ Frequência com que os utentes utilizam a ecopista, em percentagem	93
Gráfico 18_ Finalidade com que os utentes utilizam a ecopista, em percentagem	94
Gráfico 19_ Trajetos que os inquiridos utilizam.....	96
Gráfico 20_ Gráfico obtido segundo a resposta dos inqueridos, relativo à segurança da ecopista, em percentagem.....	98
Gráfico 21_ Classificação da ecopista segundo uma escala de 1 a 5, em percentagem.....	99
Gráfico 22_ Classificação da ecopista segundo duas classes de escala, uma de 1 a 2 e outra de 3 a 5, em percentagem	99

1. INTRODUÇÃO

O presente relatório foi elaborado no âmbito do programa “Divisão de Estudos Pós-Graduados – Proposta de Dissertação ou Relatório de Estágio ou Trabalho de Projeto – Ano Letivo 2010/2011”, pertencente ao último ano do Mestrado de Arquitetura Paisagista, da Universidade de Évora.

Resulta da experiência adquirida na Câmara Municipal de Évora, no Departamento de Ordenamento e Gestão do Território, onde se propôs a realização de um estágio, de modo a completar a componente académica adquirida ao longo do curso. Este relatório surge como suporte teórico ao estágio realizado.

Pretendeu-se com o estágio o desenvolvimento de uma proposta de Valorização, Requalificação e Integração Paisagista dos acessos do troço da Ecopista incluído no perímetro urbano da Cidade de Évora, de forma a articular os espaços abertos e em particular aqueles que se relacionam diretamente com a ecopista, criando ambiências mais apelativas à estadia e convidando a aceder à ecopista como espaço linear de recreio, permitindo ainda uma grande liberdade de fluxos, para além de tentar a

integração paisagística das estruturas e dos conjuntos edificados existentes bem como a criação de percursos didáticos e recreativos como áreas de lazer.

O trabalho desenvolve-se em duas fases distintas: a fase da Análise do espaço e a do Anteprojeto.

Um primeiro momento de aproximação a um modelo de análise territorial teve como objetivo permitir e verificar a aplicação de conhecimentos adquiridos ao longo de toda a aprendizagem académica. Na primeira fase do trabalho identificaram-se claramente quais as variáveis, parâmetros e processos que poderão ser relevantes para o posterior desenvolvimento do programa e proposta. O levantamento baseou-se na análise e caracterização da situação existente, através da recolha de bases cartográficas adequadas e do trabalho de campo, seguindo-se o diagnóstico da área e a escolha de pontos que manifestamente tenham interesse para o apoio ao percurso, principalmente do ponto de vista das acessibilidades.

A segunda fase do trabalho consistiu na proposta para a área em estudo, ao nível do Anteprojeto, partindo da análise anteriormente realizada. Foi desenvolvida uma solução que reflita sobre a organização funcional do espaço, e a estrutura organização/zonamento que o concretizam.

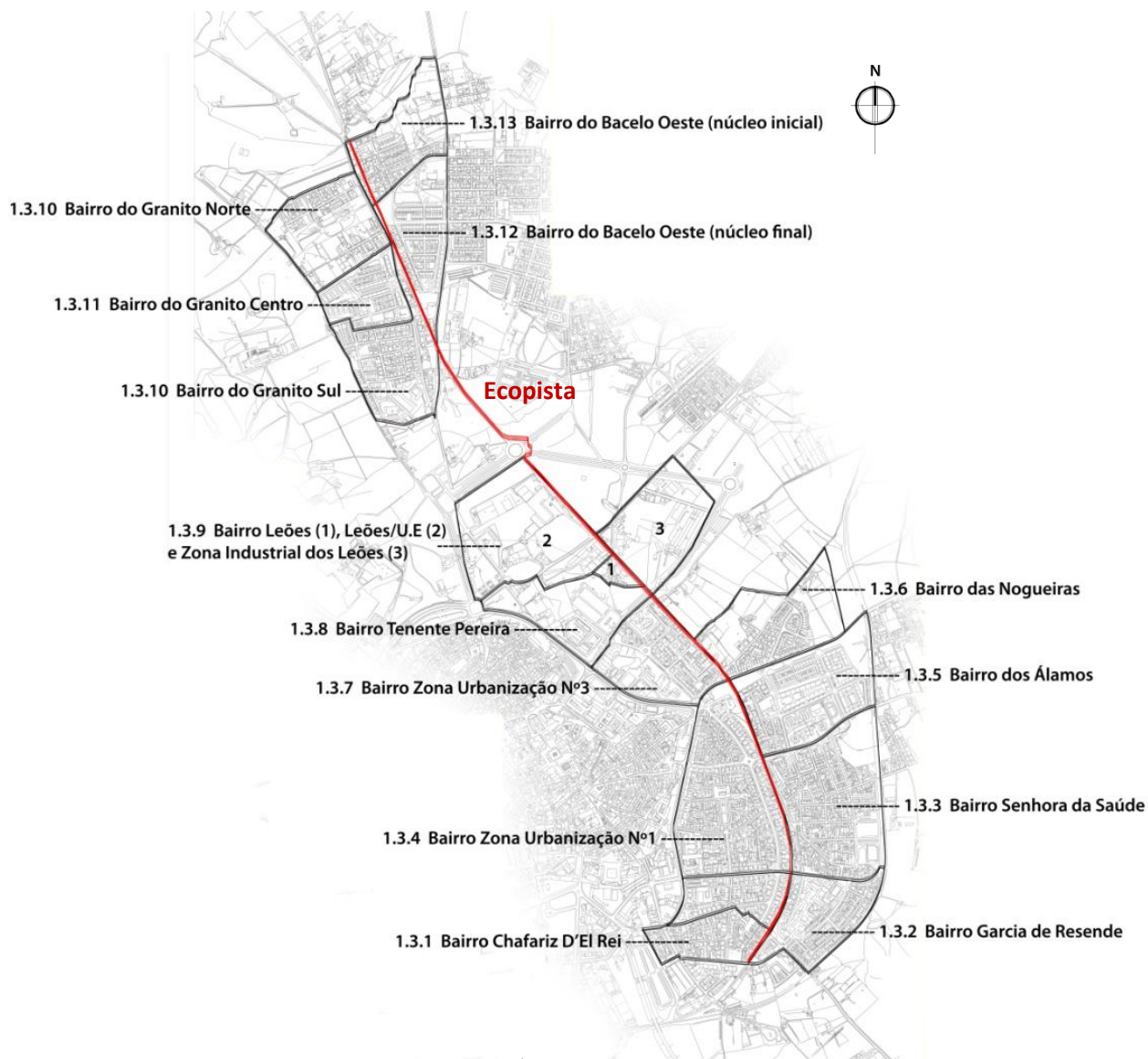


Fig. 2 Planta de localização da área de estudo _ ECOPISTA
Escala 1.50000
Fonte: PU Cidade de Évora (planta trabalhada)

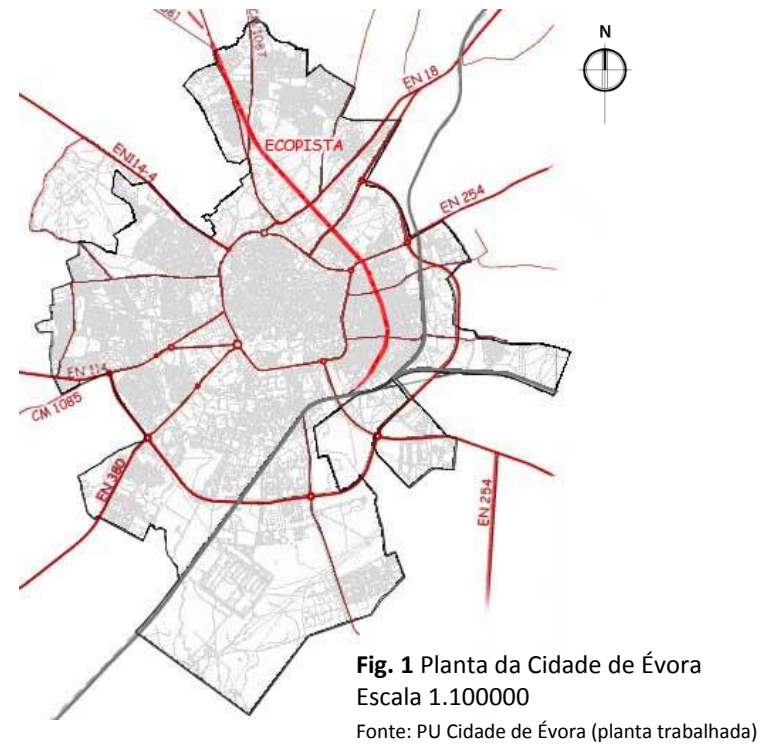


Fig. 1 Planta da Cidade de Évora
Escala 1.100000
Fonte: PU Cidade de Évora (planta trabalhada)

1ª FASE – ANÁLISE E CARATERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

2. CONCEITOS

2.1. As ferrovias desativadas e convertidas em ecopistas

Desde o final do século XIX, a via-férrea foi considerada uma peça fundamental para Portugal, progressivamente foi abrangendo todo o país encurtando as distâncias que se faziam sentir entre as povoações, abrindo portas ao desenvolvimento. Porém este entusiasmo foi-se desvanecendo e na década de oitenta a racionalização da exploração imposta pela CP- Caminhos-de-ferro Portugueses decretou o encerramento de vários troços ferroviários do território nacional, de norte a sul do país. Os troços encerrados até à atualidade ultrapassam já os 20%, o que se traduz em aproximadamente oitocentos quilómetros de via. Na região Sul, mais precisamente no Alentejo foram desativados aproximadamente 260 quilómetros, destacando-se o Ramal de Mora, trajeto de Évora a Mora com 57,3 quilómetros.

Esta medida originou várias consequências negativas. Ao encerrar as linhas férreas as populações ficam mais isoladas, acentuando-se assimetrias regionais, muitas das regiões ficaram cada vez mais longe de tudo e de todos. Este encerramento também

implica consequências para as infraestruturas desativadas, assistindo-se à degradação progressiva do património e à sua descaracterização.

Tal como a maior parte dos nossos congéneres europeus, nomeadamente Espanha e Reino Unido, Portugal decidiu seguir a mesma metodologia no que diz respeito ao aproveitamento e à valorização do património ferroviário desativado. A reconversão de linhas de caminho-de-ferro em ecopistas e em corredores verdes adquire já uma grande expressão nos países acima referidos. A título de exemplo, nos Estados Unidos, até 1993, converteram-se mais de 10 mil quilómetros de linhas férreas desativadas em 536 percursos distintos denominados “rail-trails”.

Enquanto entidade gestora das infraestruturas ferroviárias nacionais, a Rede Ferroviária Nacional – REFER, é responsável pela implementação de medidas que visem o aproveitamento dos recursos ferroviários desativados, para que estes promovam o desenvolvimento sustentável territorial e desempenhem outras funções úteis à sociedade. Assim, em 2001 por iniciativa da REFER surge o Plano Nacional de Ecopistas. A solução encontrada, consiste em requalificar e reutilizar os canais

ferroviários abandonados, em Ecopistas, promovendo e fomentando a prática de atividades desportivas e de lazer. (REFER¹)

Através deste projeto a REFER efetua protocolos de exploração com os Municípios para que estes reutilizem o património edificado. A implementação do plano é suportada em acordos contratuais, onde a REFER fica responsável por promover a elaboração do estudo prévio que posteriormente serve de base ao Projeto de Execução de cada ecopista, sendo que esta fase fica a cargo do Município abrangente. (REFER²)

2.2. Ecopista

As Ecopistas são “vias de comunicação autónomas, reservadas às deslocações não motorizadas, realizadas num quadro de desenvolvimento integrado, que valorize o meio ambiente e a qualidade de vida, e que cumpra condições de largura, inclinação e qualidade de solo, de forma a garantir uma utilização em convivência e segurança por

¹ www.refer.pt

² www.refer.pt

parte de todos os utentes, independentemente das condições físicas dos mesmos. Por isso a utilização dos caminhos, canais, e vias ferroviárias desativadas, constitui um suporte privilegiado para o desenvolvimento das Vias Verdes.” (Declaração de Lille, 2000³)

São percursos pedonais onde os comboios foram substituídos por bicicletas, garantindo funções recreativas e lúdicas, uma utilização em convivência, acessibilidade universal e segurança a todos os utilizadores, independentemente da idade e das condições físicas.

As ecopistas são coordenadas pela Associação Europeia de Vias Verdes, conhecida pela sigla anglo-saxónica de EGWA (*European Greenways Association*), instituída na Bélgica a 8 de Janeiro de 1998. Esta associação de instituições de diversos países europeus, incluindo Portugal, tem os seguintes objetivos: preservação de vários tipos de infraestruturas, tais como corredores ferroviários desativados, promoção dos transportes não motorizados, coordenação do intercâmbio de informação e experiências entre os diferentes parceiros europeus e colaboração com as autoridades

³ www.aevv-egwa.org

européias, apoiando políticas de sustentabilidade, do meio ambiente, de equilíbrio regional e de emprego. (European Greenways Association⁴)

Para além do contributo quanto à melhoria de mobilidade através do espaço rural e áreas naturais, as ecopistas permitem divulgar o Património Natural, Paisagístico e Cultural.

⁴ www.aevv-egwa.org

2.3. A mobilidade

Segundo a revista “In Common II”, nº26, de Outubro de 2005 a “ mobilidade é um conceito abstrato que gera trânsitos, mas não lugares; é algo que passa, mas não fica ”

Mesmo que seja um conceito abstrato, aquando da realização de uma proposta, a questão de mobilidade e acessibilidade deverá estar garantida, para que não existam problemas subjacentes à falta de condições que possibilitem um tráfego coeso. É essencial para que um projeto tenha viabilidade e sustentabilidade a existência de percursos acessíveis sem discontinuidades, que permitam a todos segurança e conforto.

A cidade não pode, nem deve, ter limites de mobilidade, devendo esta ser garantida para estabelecer os níveis mínimos de coesão territorial. A possibilidade de acesso a todas as pessoas, crianças, idosos, ciclistas e em particular, às pessoas de mobilidade reduzida é um fator de extrema importância a considerar, tendo em vista a melhor qualidade de vida da população em geral. Quando se pensa num acesso, numa praça, num espaço público, temos de o projetar para a população em geral, no todo que a

compõe, proporcionando a possibilidade de todos, à sua maneira, poderem usufruir de um mesmo espaço, sem barreiras nem limites físicos.

São acessos, nomeadamente ruas, trilhos, caminhos que articulam todo o espaço, ligando pontos de interesse. Neste caso específico os acessos têm um papel fundamental na articulação dos bairros limítrofes do espaço ecopista, com os bairros adjacentes e com o resto da cidade. Refira-se que estes devem ser vistos como espaço estruturante de toda a rede de percursos do uso e acesso à ecopista.

Da análise feita aos acessos existentes ao longo do corredor de ecopista, estes são maioritariamente feitos por escadas, podendo-se naturalmente afirmar que não correspondem, quer do ponto vista físico, quer no ponto vista formal, às reais necessidades da população, tendo em conta que esta, em alguns bairros adjacentes é em grande percentagem idosa.

3. A CIDADE DE ÉVORA

O concelho de Évora integra a Região Alentejo (NUT II) e enquadra-se na sub-região Alentejo Central (NUT III), em conformidade com as nomenclaturas territoriais definidas na legislação portuguesa pelo Decreto-lei n.º 244/2002, de 5 de Novembro (INE, Censos 2001).

A cidade de Évora ocupa um lugar privilegiado no território nacional, posicionando-se no centro do Alentejo, a meio caminho entre a orla litoral portuguesa e a fronteira espanhola. Esta posição confere-lhe um interesse particular, como interface nas relações tanto internas como a nível internacional, constituindo-se como espaço charneira, nomeadamente, pela distância de cerca de uma hora e meia da Área Metropolitana de Lisboa e de uma hora de Espanha, principalmente Badajoz a 102 km, bem com dos principais centros da região, Beja a 80km, Portalegre a 131 km e Sines a 170km.⁵

Estas relações de proximidade revelam-se principalmente ao nível de custo-tempo, fundamental para fomentar o afluxo turístico à cidade, cujas deslocações são

⁵ PDM Évora

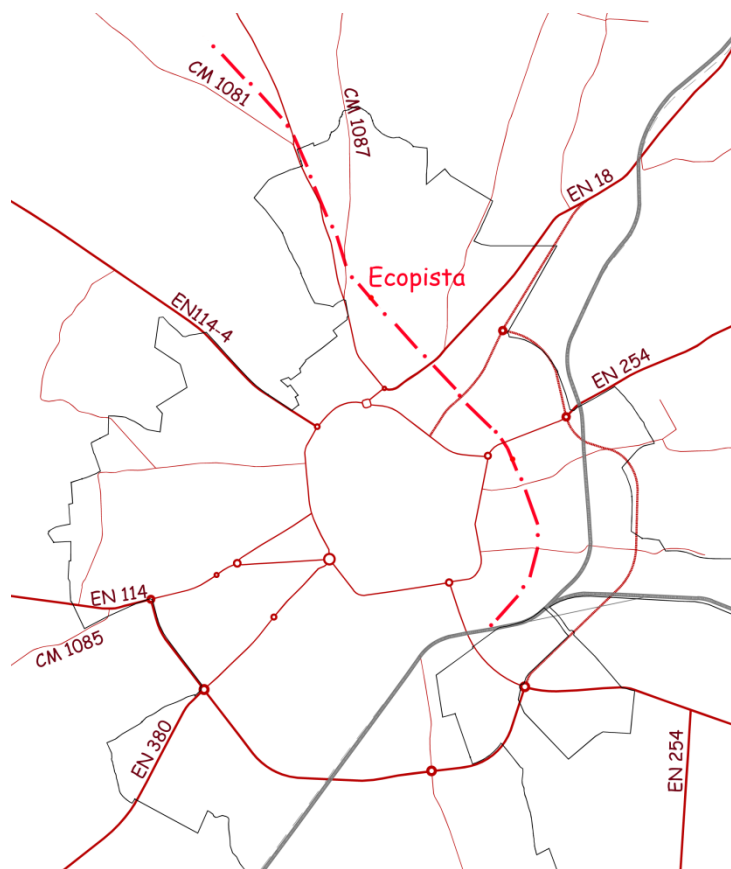


Fig. 3 Principais vias da cidade

Fonte: PU Cidade de Évora (imagem trabalhada)

potenciadas pela estrutura viária, que, quer ao nível local, nacional e internacional servem a cidade, destacando-se os IP's - Itinerários Principais, com especial relevo para o IP7 – Lisboa – Caia, e o IP2 – Bragança – Faro, cuja importância é primordial para consolidação e articulação do interior do País na direção Norte-Sul, particularmente entre a própria cidade de Évora, Beja, Portalegre e Castelo Branco. Quanto às estradas nacionais, releva-se a EN 114 que liga o concelho de Montemor-o-Novo à cidade de Évora e a EN254 da qual se destaca o troço que liga Évora a S. Miguel de Machede e Redondo.⁶

A planta radiocêntrica da cidade estrutura internamente a rede viária a partir das portas principais da muralha romana, de onde irradiam as principais ruas que deram origem a portas na nova muralha, nomeadamente a Porta de Avis, Porta da Lagoa, Porta de Alconchel, Porta do Raimundo, Porta da Mesquita e Porta de Machede.⁷

A construção da estrada de circunvalação às muralhas, transformada posteriormente em avenida, facilitou o acesso entre as Portas da cidade e as estradas regionais, e circunscreveu, juntamente com as muralhas, o que era considerado espaço urbano,

⁶ www.cm-evora.pt

⁷ CME, Riscos de um Século, Catálogo de Exposição, Câmara Municipal de Évora, 2000

constituindo um anel viário que conjugado com a existência de propriedades adjacentes de pequenas dimensões (as quintinhas), veio traduzir-se no crescimento da cidade extra muros. (Carvalho, 1990)

O principal período de desenvolvimento da cidade de Évora teve início no séc. XVI com a instalação da Corte, que ofereceu à cidade um valor patrimonial, arquitetónico e arqueológico, que vem contribuir para que, em Novembro de 1986, Évora fosse classificada pela UNESCO com Cidade Património Mundial da Humanidade.

Desde há muito que a cidade de Évora desempenha a função de Capital Regional do Alentejo, nomeadamente pela presença da CCDR, do Tribunal da Relação e da Universidade de Évora, que confirmam a cidade como o maior centro urbano e o principal Pólo administrativo desta região, funcionando como cidade âncora. Esta dimensão e centralidade no contexto nacional confere a Évora as melhores condições para liderar o sistema urbano regional, destacando-se o grande valor patrimonial, cultural, universitário, e de serviços, que procuram promover toda a área envolvente à própria cidade (CME)⁸.

⁸ www.cm-evora.pt

3.2. A CIDADE EXTRA-MUROS

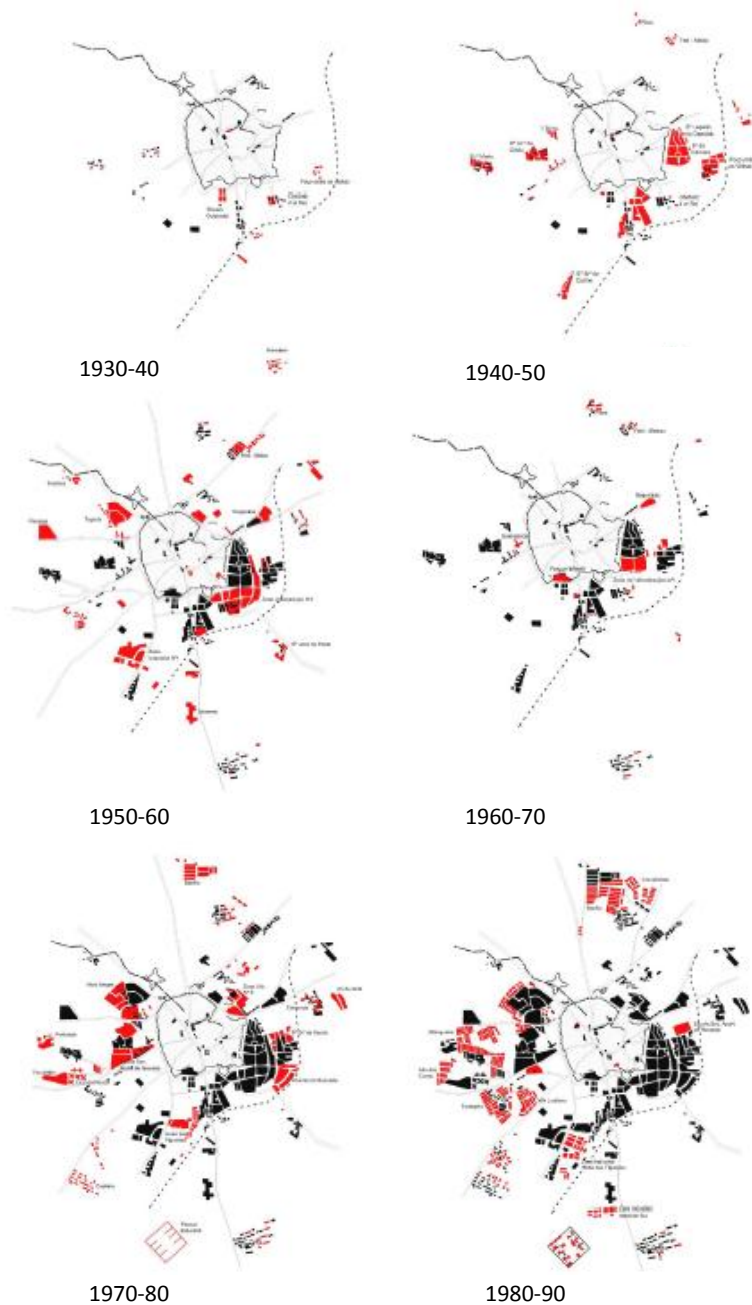


Fig. 4 Esquemas da Evolução da Planta da Cidade

Fonte: Arquivo da Câmara Municipal de Évora

Com a explosão demográfica a cidade intramuros deixa de possuir condições para acolher a população, o que vem reforçar a procura pelo exterior. A cidade extra muros é por vezes vista como o conjunto de expansões e bairros circundantes à cidade intramuros, que foi crescendo, na sua maior parte à margem de estudos urbanísticos, pelo que alegava uma estrutura urbana desorganizada, que se caracterizava pela existência de núcleos dispersos, muitos deles sem disporem de infraestruturas, como é o caso do Bairro do Bacelo. No entanto, hoje a coroa dos aglomerados periféricos está perfeitamente integrada na malha urbana da cidade devido à grande expansão populacional ocorrida nos últimos anos, conjuntamente com a legalização das construções clandestinas existentes (fig.4).

Com dimensão significativa, apenas a Zona de Urbanização nº 1 cresce segundo um plano de estudos, nomeadamente o Plano de Urbanização da autoria do arquiteto urbanista Étienne de Gröer. Com exceção desta zona, a cidade era rodeada por diversos bairros de génese não planeada, alguns deles situados ao longo dos principais eixos viários que de todas as direções acorrem à cidade intramuros. Posteriormente, legalizados devido à criação, por parte da Câmara, de um Gabinete de Recuperação

das Áreas Clandestinas (GRAC), que procurou dotá-los das redes de saneamento essenciais, rede de esgotos e de água, promover espaços de equipamentos e melhorar o traçado dos arruamentos de forma a criar condições para a sua legalização, elaborando desta forma Planos de Pormenor que incluíam estratégias para a sua integração na malha urbana. Na década de 80, grande parte destes bairros encontravam-se já legalizados.



Fig. 5 Planta de Localização



Fig. 6 1930 | Bairro Chafariz d'El Rei

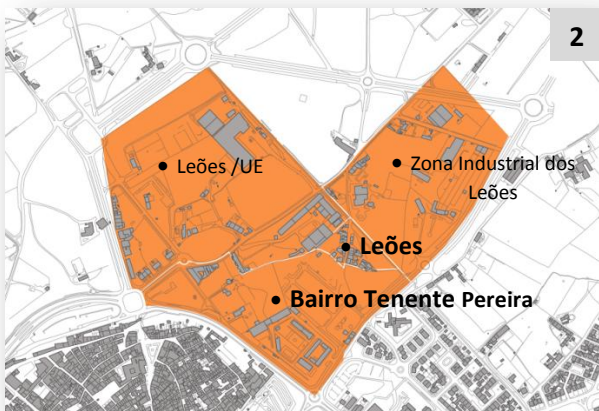


Fig. 7 1940 | Bairro dos Leões, Bairro Tenente Pereira

3.2.1. Bairros de formação espontânea

No final do séc. XIX, 1863, a rede ferroviária chega a Évora ⁹, sendo um dos elementos responsáveis pelo aparecimento das primeiras expansões urbanas da cidade extramuros, aliado ao facto de na cidade intramuros se ter atingido os limites máximos de ocupação urbana, devido à acentuada expansão demográfica. A cidade desenha-se em direção à estação ferroviária, iniciando-se a formação dos primeiros bairros nas suas imediações, os bairros ferroviários.

Posteriormente, o aparecimento do complexo fabril “Fabrica dos Leões” em 1916, situado a norte da cidade, veio favorecer a formação de mais 2 bairros: o Bairro dos Leões e o Bairro Tenente Pereira, estes com características mais espontâneas, ocupados pelas classes mais desfavorecidas que procuraram na fábrica o seu trabalho.

Assim, podemos afirmar que a expansão da cidade extramuros se estruturou em torno de dois pólos: a Estação Ferroviária, a sul, e a Fábrica dos Leões, a norte.

Em 1930 existia já parte do Bairro do Chafariz d'El Rei (fig. 6) que se estruturava em direção à estação ferroviária e cuja organização parece ter sido planeada, manifestando algum cuidado com o planeamento. Contudo, até 1940, o crescimento

⁹ CME, Riscos de um Século, Catálogo de Exposição, Câmara Municipal de Évora, 2000



Fig. 8 Planta de Localização



Fig. 9 1940 | Bairro Nossa Senhora da Saúde



Fig. 10 1940 | Bairro dos Canaviais

da cidade extramuros foi relativamente lento, as áreas que se construíam eram relativamente pequenas.

É a partir de 1940 que a expansão da cidade extramuros sofre um grande incremento. Com a mecanização da agricultura, a libertação da mão-de-obra é promovida, o que origina uma grande afluência à cidade na expectativa de melhores oportunidades e condições de vida. É esta proveniência do mundo rural, conjuntamente com o fraco poder económico, que vai estar na origem do aparecimento de novos bairros de desenvolvimento não planificado, os bairros “clandestinos”. Surge então, após o Bairro dos Leões (fig. 7) e o Bairro Tenente Pereira (fig. 7), parte do Bairro Nossa Senhora da Saúde (fig. 9) e o Bairro dos Canaviais (fig. 10), com uma fisionomia em comum, estes bairros correspondiam de modo geral, a habitações de estratos sociais de baixo rendimento, efetivamente trabalhadores fabris e migrantes rurais, caracterizados por quarteirões organizados, quase sempre de traçado ortogonal, com construções de um piso geralmente de pequenas dimensões, predominância para chaminés volumosas, sem elementos decorativos de grande relevância, alinhadas em banda contínua, reproduzindo na sua arquitetura e organização espacial, características construtivas inspiradas na arquitetura tradicional alentejana. O crescimento espontâneo da cidade, resultou da iniciativa dos proprietários dos terrenos, que devido à falta de habitação promoveram loteamentos, que posteriormente venderam.

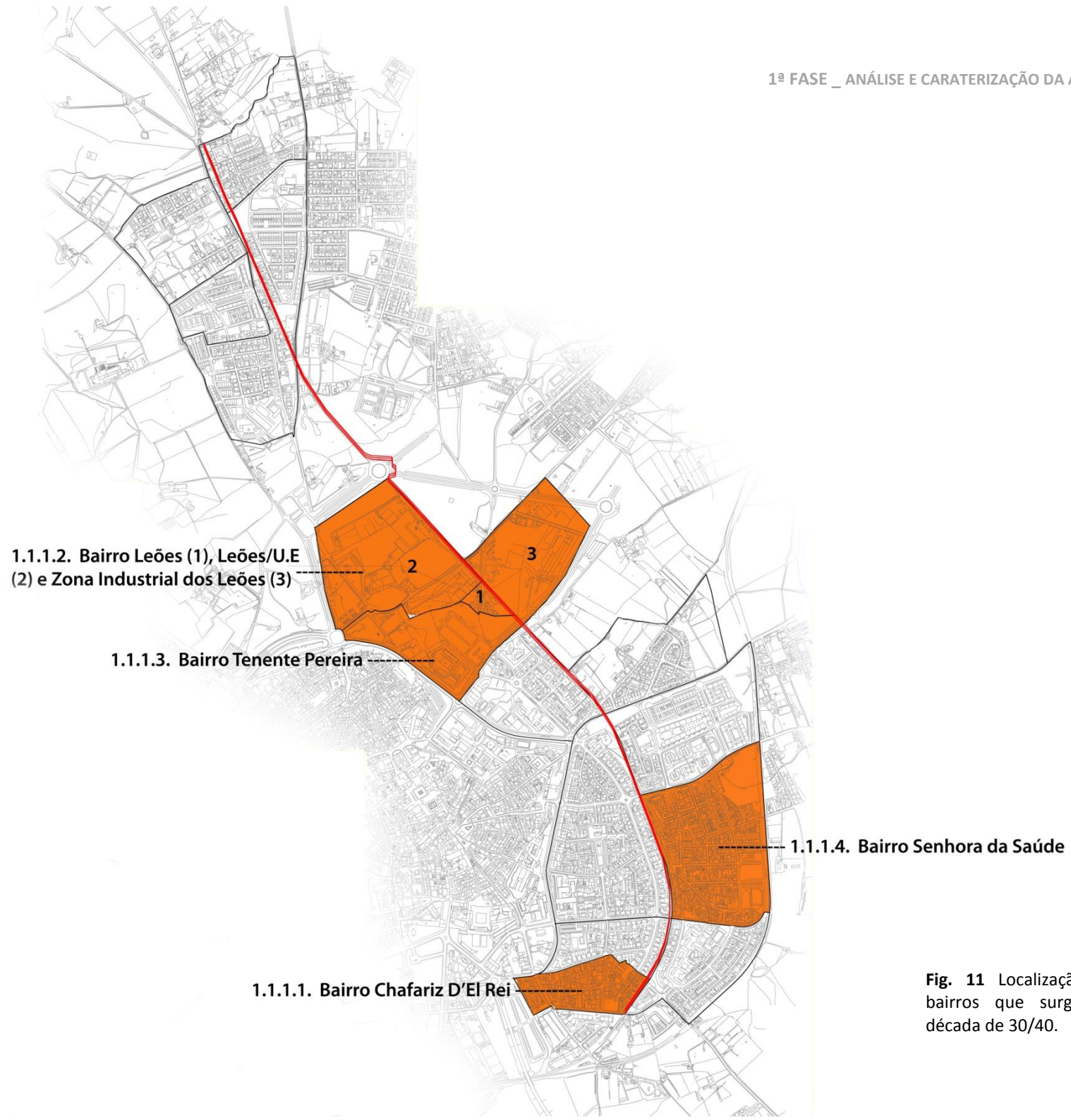


Fig. 11 Localização e identificação dos bairros que surgiram em meados da década de 30/40.

3.2.1.1. Bairro Chafariz D'El Rei



Fig. 12 Fotografia aérea com delimitação do bairro e identificação dos serviços e acessos existentes (fonte_ Bing Maps)

Histórico

Loteamento iniciado em meados de 1930

De génese não planeada

Malha urbana

Malha urbana predominantemente ortogonal

Tipologia

Presença de habitações de um piso, de pequenas dimensões, representativas da arquitetura tradicional alentejana, alinhadas em banda, de face com a rua (fig.13).

Encontram-se ainda moradias de 2 pisos.

Espaços abertos

Ruas bastante estreitas, muitas com ausência de passeio (fig.13).



Fig. 13 Rua Sebastião Gama

Existem habitações com um pequeno logradouro ou quintal nas traseiras do edifício.

Sem espaços abertos com dimensão significativa.

Equipamentos

Farmácia (E1)

Relação com a Ecopista

As traseiras das habitações encontram-se viradas para a ecopista, não existindo qualquer relação com o edificado. Contudo, existem duas possibilidades de ingressar na ecopista, ou pelo “início” da ecopista, acesso 1 (A1) (fig.16), a Sul do bairro onde se encontra um apeadeiro da CP desativado, ou pelo beco que faz a transição entre o Bairro Chafariz d’El Rei e o Bairro da Zona da



Fig. 14 Vista do acesso ao bairro, a Norte do Bairro

Urbanização nº1 (fig.14 e 15), a Norte, por meio de escadas (A2).

População do Bairro

Total de habitantes - 467

Gráfico 1_ Caracterização por faixa etária do Bairro Chafariz d'El Rei

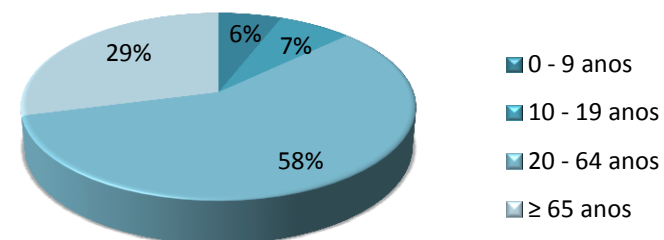


Fig. 15 Viela que dá acesso à ecopista



Fig. 16 Vista do início da ecopista, com a presença do apeadeiro da CP

3.2.1.2. Bairro dos Leões e Leões/U.E e Zona Industrial dos Leões



Fig. 17 Fotografia aérea com delimitação do bairro e identificação dos equipamentos (E) e acessos (A) existentes

(fonte_ Bing Maps)

Histórico

Loteamento iniciado em meados de 1940

Bairro de génese não planeada

Malha urbana

Malha urbana predominantemente ortogonal

Tipologia

Habitções de um piso, de pequenas dimensões, com chaminés volumosas, em alvenaria e caiadas, representativas da arquitetura tradicional alentejana (fig.18).

Habitções alinhadas em banda, de face com a rua (fig.19).

Espaços abertos

Ruas bastante estreitas

Ausência de passeios



Fig. 18 Vista da ecopista para o Bairro

Sem espaços abertos de relevância

Equipamentos

Escola de Artes da Universidade de Évora (antiga fábrica dos Leões) (E1)

Serviços

Direção Regional de Educação do Alentejo
Unidade de Saúde Familiar

Relação com a Ecopista

A rua principal do Bairro - Rua A (A1) (fig.19), atravessa a ecopista. Este bairro confina diretamente com a Ecopista ao contrário do que se observa no bairro Tenente Pereira.

Pode-se igualmente iniciar na ecopista através da Estrada 802 (acesso A2) (fig. 20) e através da variante que dá acesso à Estrada Nacional 18.



Fig. 19 Rua principal, Rua A



Fig. 20 Estrada Nacional 802

População do Bairro

Total de habitantes - 170

Gráfico 2_ Caraterização por faixa etária do Bairro dos Leões

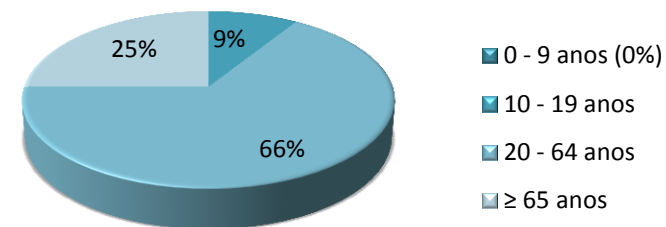
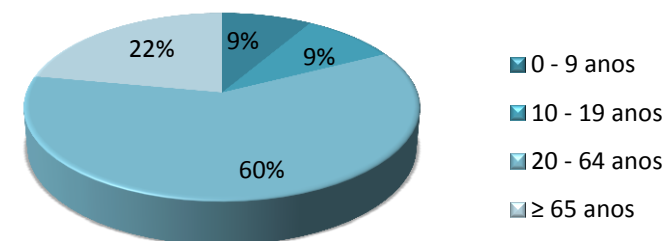


Gráfico 3_ Caraterização por faixa etária do Bairro UE/Leões e Zona industrial dos Leões



3.2.1.3. Bairro Tenente Pereira



Fig. 21 Fotografia aérea com delimitação do bairro e identificação dos equipamentos (E) e acessos (A) existentes

(fonte_ Bing Maps)

Histórico

Loteamento iniciado em meados de 1940

Fase inicial de génese não planeada

Malha urbana

Malha urbana predominantemente ortogonal

Tipologia

Habitacões de um piso, de pequenas dimensões, alinhadas em banda (fig.22), representativas da arquitetura tradicional alentejana

Surgem loteamentos novos, de 2/3 pisos, unifamiliares e bifamiliares (fig.23), alguns dos quais são condomínio fechado.

A urbanização nova denota a existência de um projeto-tipo, que pela sua linguagem, rompe com as características das habitações já existentes.



Fig. 22 Vista da estrada 802, núcleo antigo do bairro



Fig. 23 Urbanização nova

Espaços abertos

Na Urbanização nova observamos ruas organizadas sob uma malha ortogonal, e hierarquizada. Quanto às habitações se surgiram em meados 1940, o mesmo já não se observa.

Não existem quaisquer praças ou espaços públicos de relevância.

Equipamentos

Sem equipamentos associados.

Relação com a Ecopista

O bairro não tem uma ligação direta com a ecopista. Porém, existe três possibilidades de a iniciar: pela variante que dá acesso à Estrada Nacional 18 (A1) a Sul (fig.24), pela Estrada 802 (acesso A2), a Norte do bairro (fig.25), ou ainda pela



Fig. 24 Variante que dá acesso à Estrada Nacional 18



Fig. 25 Estrada Nacional 802

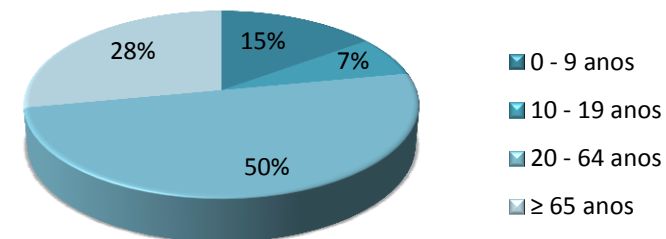
Rua A, a Este, que faz a ligação do Bairro Tenente Pereira com o Bairro dos Leões.

O acesso a Sul tem algumas condições de passagem, com a possibilidade de existirem passeios amplos. Percebe-se que apesar de ainda não estarem materializados, estes, encontram-se planeados e com intenção de serem concretizados. Já a Norte, na Estrada 802 o mesmo não acontece, uma vez que os passeios são bastante estreitos, havendo alguns troços em que este não existe.

População do Bairro

Total de habitantes - 54

Gráfico 4_ Caraterização por faixa etária do Bairro Tenente Pereira



3.2.1.4. Bairro Nossa Senhora da Saúde

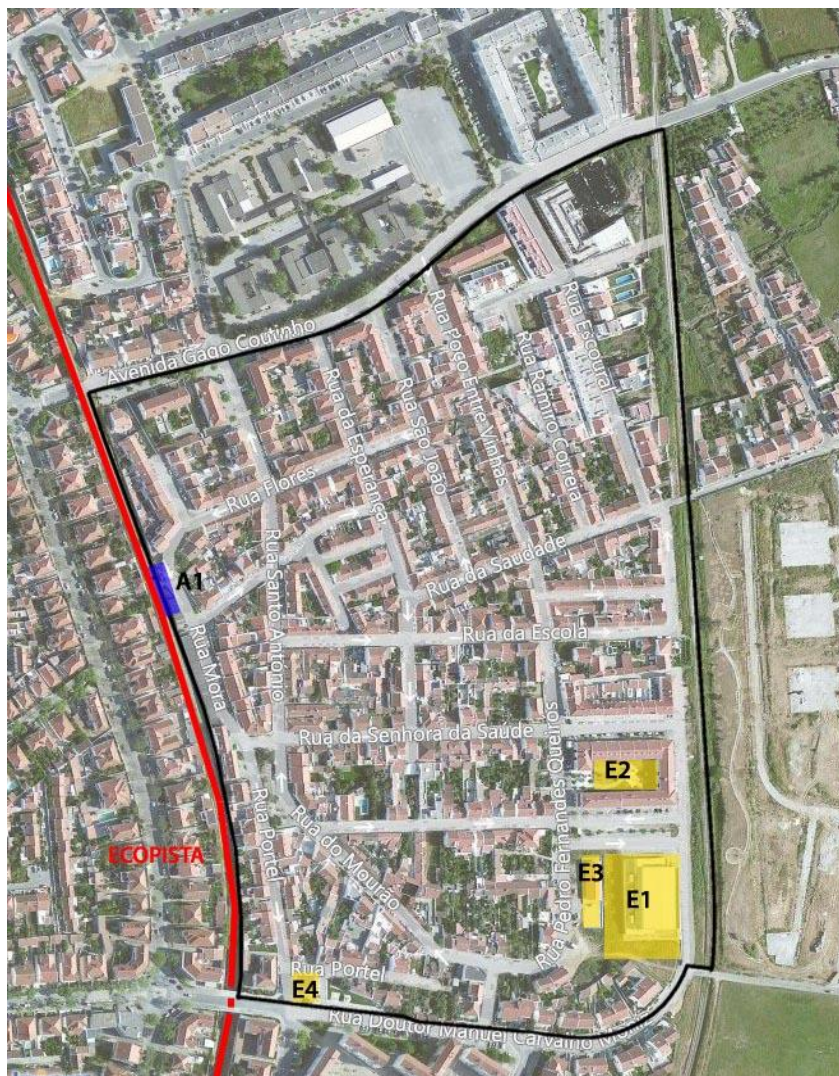


Fig. 26 Fotografia aérea com delimitação do bairro e identificação dos equipamentos (E) e acessos (A) existentes

(fonte_ Bing Maps)

Histórico

Loteamento iniciado em meados de 1940

Bairro de génese não planeada

Malha urbana

Malha urbana ortogonal

Tipologia

Construções de 1 piso, representativas da arquitetura tradicional alentejana, geralmente com um logradouro, em banda, de face com a rua (fig.27). No entanto surgem também habitações de 2 pisos (fig.28).

Espaços abertos

Ausência de espaços públicos com dimensão significativa.



Fig. 27 Rua Flores

Ruas estreitas, muitas sem a presença de um passeio

Equipamentos

Pavilhão polivalente afeta à Universidade de Évora (E1)

Parque Pedro Fernandes Queiroz (Parque infantil) (E2)

Associação de idosos (E3)

Junta de Freguesia Senhora da Saúde (E4)

Relação com a Ecopista

Neste bairro surge apenas uma possibilidade de articulação com a ecopista, uma ligação já existente com acesso à ecopista através de escadas, na Rua Flores (A1) (fig.29) e (fig.30).



Fig. 28 Rua Reguengos de Monsaraz, observam-se dois tipos de tipologia



Fig. 29 Acesso existente

A saída/entrada, possibilita que as pessoas do bairro não necessitem de se dirigir ao início da ecopista para usufruírem da mesma.

Este acesso permite ainda que os utilizadores do pavilhão polivalente da Universidade possam fazer aqui o seu atravessamento.

População do Bairro

Total de habitantes - 1735

Gráfico 5_ Caracterização por faixa etária do Bairro Nossa Senhora da Saúde

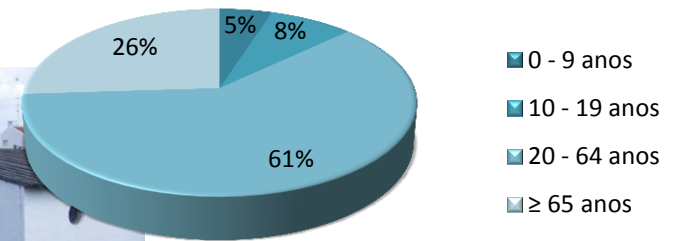


Fig. 30 Acesso existente, vista da ecopista para o bairro.

3.2.2. Bairros Planificados – Zona da Urbanização nº1

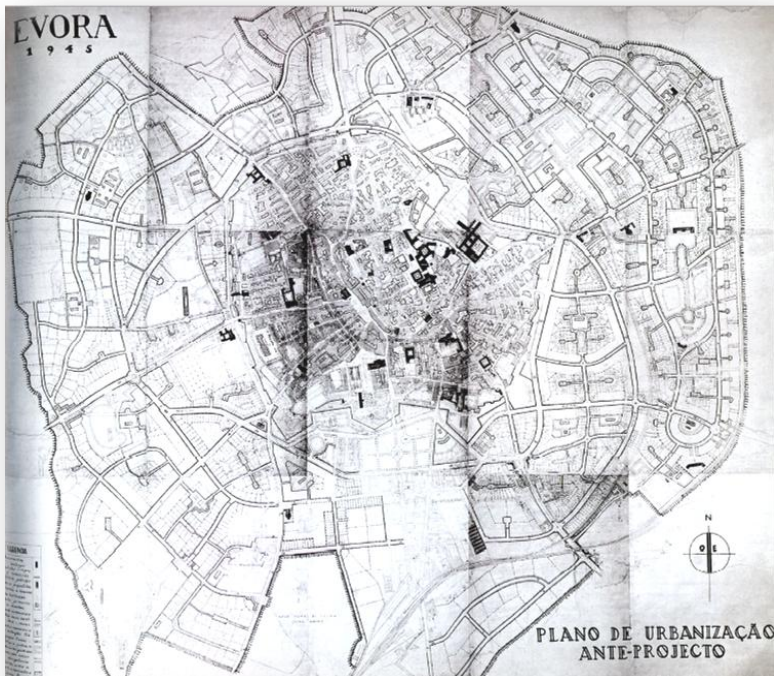


Fig. 31 1945 | Planta do Anteprojeto do Plano de Urbanização de Évora

Fonte: CME, Riscos de um Século, Catálogo de Exposição, Câmara Municipal de Évora, 2000

Para uma maior eficiência de técnicas para a elaboração e posterior execução dos planos, demonstrada pelos urbanistas franceses que trabalhavam no país, entre 1940 e 1945, foi anunciado o primeiro Plano de Urbanização da Cidade (Anteprojeto de Urbanização) (fig.31), elaborado por Étienne de Gröer. O arquiteto urbanista propõe um modelo urbanístico para o sector extramuros, inspirado no movimento inglês da *cidade-jardim*. Procurava com este modelo uma rutura com o estilo arquitetónico do Centro Histórico, no entanto tinha uma crescente preocupação com a preservação do património construído, estabelecimento de zonas de construção e ainda regulamentação sobre projetos e obras que se mantêm atuais em plenos século XXI. Desta forma, opôs-se ao crescimento radial da cidade e à inerente ocupação multifuncional, defendendo a predominância da habitação para as novas zonas urbanas.¹⁰

Este plano veio consolidar uma série de infraestruturas no tecido urbano: desenharam-se quarteirões e rasgaram-se ruas, construindo uma nova imagem da

¹⁰ CME, Riscos de um Século, Catálogo de Exposição, Câmara Municipal de Évora, 2000

cidade, como demonstra a primeira aplicação do Plano com a construção da Zona de Urbanização nº1.

Refira-se que já em 1937-39 o Município, na sequência da imposição por parte do poder central, viu-se na obrigação de traçar Planos Gerais de Urbanização, segundo o Decreto-lei nº 24 802 de 21 de Dezembro de 1934, porém não foram aprovados devido à carência de fundamentação. Destes planos destaca-se o plano da 1ª Zona, correspondente à Zona a Este do Hospital de Évora, o atual Bairro da Zona de Urbanização nº1 (fig.32).¹¹

Em concordância com o Plano de Urbanização elaborado por Gröer, foram criados programas de construção de habitação na Zona de Urbanização nº1 (fig.34), e infraestruturação a partir da Avenida de São João de Deus, coincidente com parte da estrada de circunvalação, para nascente, até à Avenida Leonor Fernandes e todas as suas transversais.¹²

O tecido urbano deste bairro, mais estruturado e denso, desenvolve-se segundo uma malha regular, que delinea quarteirões fechados com prédios ou moradias, de alguma



Fig. 32 Plano de 1937-1939 | Zona da Urbanização nº1

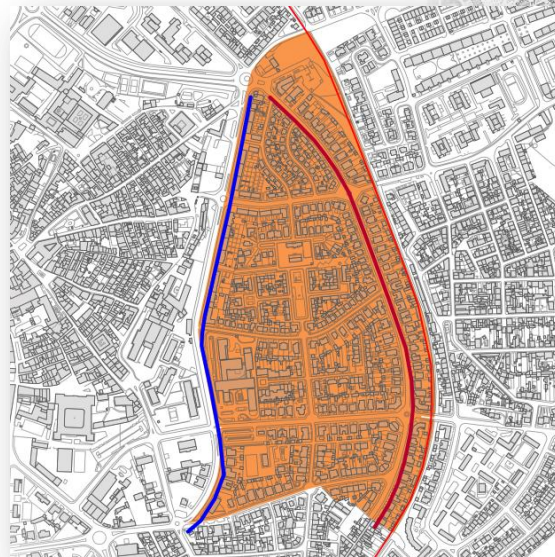
Fonte: CME, Riscos de um Século, Catálogo de Exposição, Câmara Municipal de Évora, 2000

¹¹ CARVALHO, Jorge, *Évora, Administração Urbanística*, Edição Câmara Municipal de Évora, 1990

¹² CME, Riscos de um Século, Catálogo de Exposição, Câmara Municipal de Évora, 2000



Fig. 33 Planta de Localização



— Avenida São João de Deus
— Avenida Leonor Fernandes

Fig. 34 1945 | Bairro da Zona da Urbanização nº1

continuidade e repetição tipológica, com o predomínio da habitação unifamiliar e espaços verdes, e de uma rede viária hierarquizada.

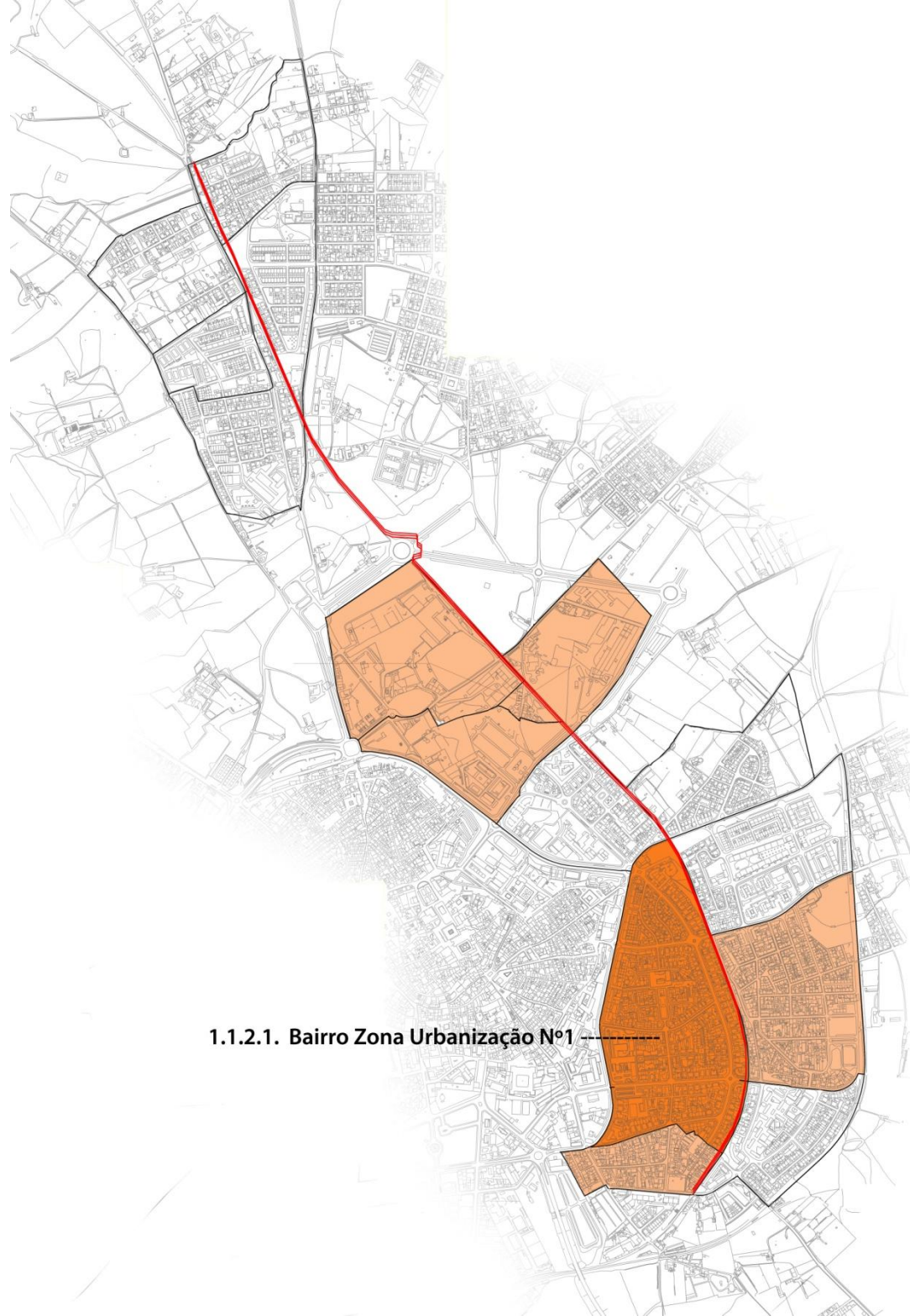
Relativamente à Avenida São João de Deus, predominam prédios com características de habitação social. Quanto à Avenida Dona Leonor Fernandes a tipologia de construção é caracterizada por moradias isoladas no lote. Apesar de todo o planeamento, a urbanização não conseguiu contrariar a expansão dos bairros clandestinos, onde prevalecem lotes mais baratos e de construção evolutiva.

Em 1961 teve início a revisão do Plano de Urbanização por Nikita de Gröer, filha de Étienne de Gröer, contudo, perante várias prorrogações foi entregue dois anos mais tarde. Embora o Plano revisto tenha sido reprovado, Nikita elaborou outras propostas, nomeadamente para a Zona de Urbanização 2 e propôs o alargamento da estrada de circunvalação, entre outros.¹³

Tanto o Bairro da Zona de Urbanização nº1, como o núcleo final do Bairro das Nogueiras, tiveram como base o Plano de Gröer. No primeiro caso, temos as vias hierarquizadas dominadas por traçados curvilíneos e jogos de simetria. Surgem tipologias variadas em núcleos de projetos semelhantes, de promoção pública, ou de projeto livre muito controlado de promoção privada. Quanto ao Bairro das Nogueiras,

¹³ CME, Riscos de um Século, Catálogo de Exposição, Câmara Municipal de Évora, 2000

encontram-se construções dos anos 60/70 de promoção privada. As vias formam uma malha onde predominam traçados curvilíneos onde surgem algumas pracetas.



1.1.2.1. Bairro Zona Urbanização Nº1 -----

Fig. 35 Localização e identificação do Bairro da Zona da Urbanização Nº1, que surgiu em meados da 1945.

3.2.2.1. Bairro da Zona da Urbanização nº1

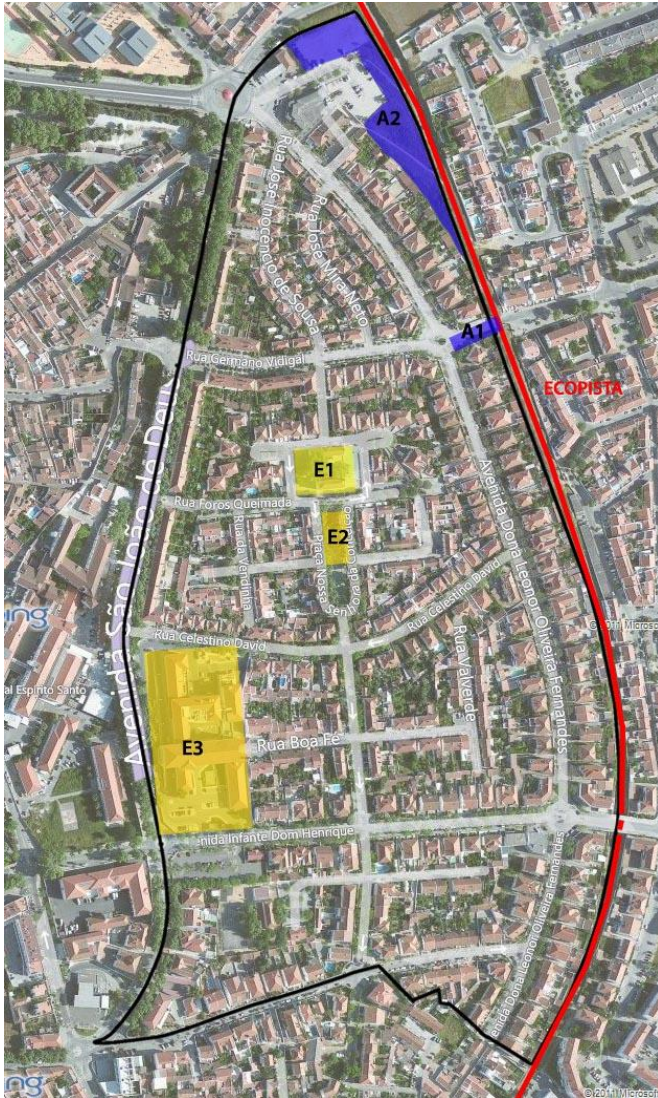


Fig. 36 Fotografia aérea com delimitação do bairro e identificação dos equipamentos (E) e acessos (A) existentes

(fonte_ Bing Maps)

Histórico

Loteamento iniciado em meados de 1945

Bairro inspirado e planeado nos moldes do movimento inglês “cidade-jardim”, por Etienne de Gröer

Malha urbana

Malha urbana regular

Rede viária hierarquizada, onde predominam os traçados curvilíneos, notoriamente, na Avenida Dona Leonor Fernandes e na Avenida São João de Deus

Edifícios articulados entre si

Quarteirões fechados



Fig. 37 Avenida Dona Leonor Fernandes.



Fig. 38 Rua Dona Leonor Fernandes, casas do Legado do Caixeiro Alentejano, habitações com um projeto tipo.

Tipologia

Moradias com 2 pisos unifamiliares e bifamiliares com um logradouro adjacente (fig.37).

Na Avenida São João de Deus, observam-se habitações com 3 pisos

Quanto à Avenida Dona Leonor Fernandes existem edifícios com diferentes tipologias. Porém no lado esquerdo da rua, direção Norte/Sul, as moradias têm como base o mesmo projeto, denotando a existência de um projeto-tipo (casas do Legado do Caixeiro Alentejano) (fig.38).

Espaços abertos

Articulação do espaço exterior com o edificado feito através de ruas arborizadas.

Existência de logradouros e pequenos jardins na fachada principal do edificado, e ainda nas traseiras.



Fig. 39 Acesso à ecopista feito pela Rua Dona Leonor Fernandes, na ponte de ferro.



Fig. 40 Ponte de ferro, vista da ecopista para o bairro

Equipamentos

Escola EB1 do Bairro da Câmara (E1)

Parque infantil (E2)

Hospital do Patrocínio (E3)

Comércio e Serviços

Zona Comercial

Posto de combustível

Relação com a Ecopista

As traseiras das habitações encontram-se viradas para a ecopista, não existindo qualquer relação com o edificado.

Surgem apenas duas possibilidades de aceder à ecopista através deste bairro: pela ponte de ferro (acesso por escadas) (A1) (fig.39) e (fig.40) que dá acesso à Avenida Dona Leonor Fernandes ou a Norte do bairro, junto à área comercial “Pingo



Fig. 41 Acesso por escadas, existente

doce” (A2), feito por escadas (fig.41) ou por um percurso em rampa, resultado do trajeto feito pela necessidade dos utilizadores, sendo que este não se encontra formalizado. (fig.42). Refira-se que a área adjacente ao “Pingo doce”, designada, segundo o Plano de Urbanização da Cidade de Évora, como “espaço verde de proximidade” é um ponto fulcral para a integração da ecopista com a envolvente, devido à sua dimensão e proximidade com o centro histórico da cidade, cidade intramuros.

População do Bairro

Total de habitantes - 1901

Gráfico 6_ Caraterização por faixa etária do Bairro Zona da Urbanização Nº1

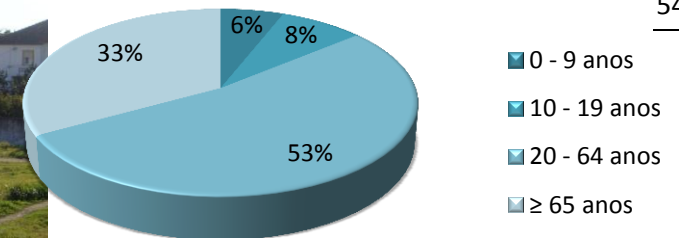
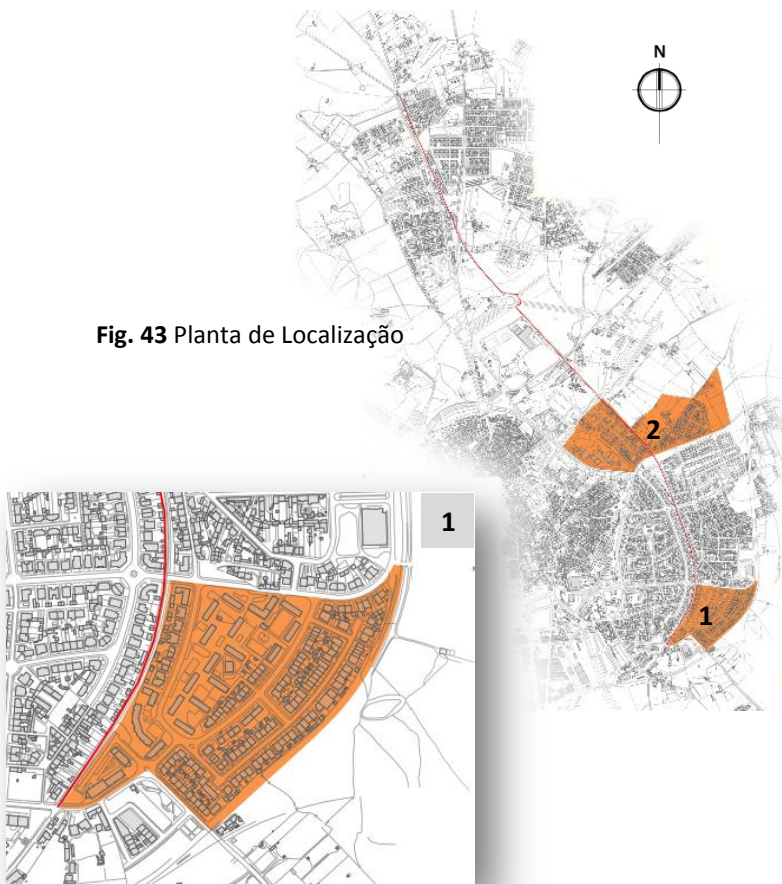


Fig. 42 “Espaço verde de proximidade”, vista para a ecopista.

3.2.3. Após Década 70

Fig. 43 Planta de Localização



Durante a década de 70 deu-se um decréscimo no crescimento da população. Surgem os primeiros loteamentos de iniciativa privada que introduzem uma nova dinâmica urbanística, sujeitos à aprovação da Câmara. Por este processo de promoção de loteamentos legais privados salienta-se, no período entre 1960 e 1975, a construção do Bairro da Caixa de Providência, atual Bairro Garcia de Resende (fig.44), o Bairro da Urbanização nº3 e o Bairro das Nogueiras (fig.45).¹⁴

Estes bairros têm entre si características comuns, onde predominam as moradias em banda sem projeto-tipo, organizados em malha ortogonal; edifícios constituídos na sua maioria por dois pisos, embora surjam algumas habitações de um piso, isolados ou geminados e de habitação unifamiliar. Relativamente ao Bairro Garcia de Resende evidenciam-se edifícios implantados de forma planeada e articulados entre si, onde a construção em altura é privilegiada, de três a quatro pisos, evidenciando-se o predomínio de habitação coletiva onde prevalece a construção em “bloco”. Devido à

Fig. 44 1960-75 | Bairro Garcia de Resende

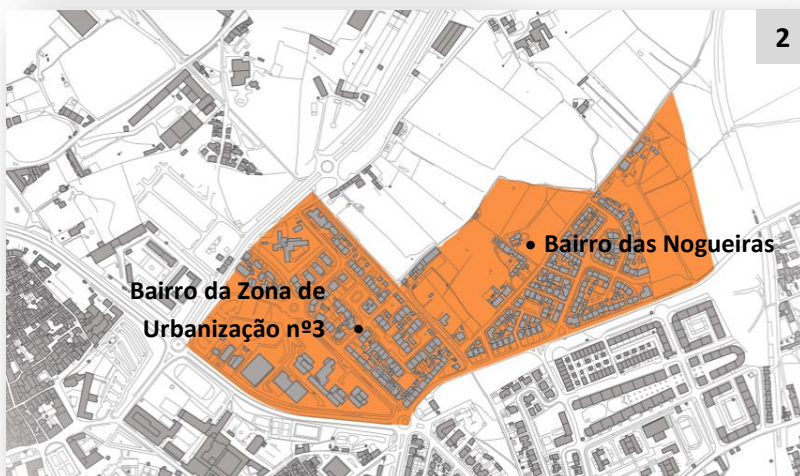


Fig. 45 1960-75 | Bairro da Zona da Urbanização nº3, Bairro das Nogueiras

¹⁴ CARVALHO, Jorge, Évora, *Administração Urbanística*, Edição Câmara Municipal de Évora, 1990



Fig. 46 Planta de Localização

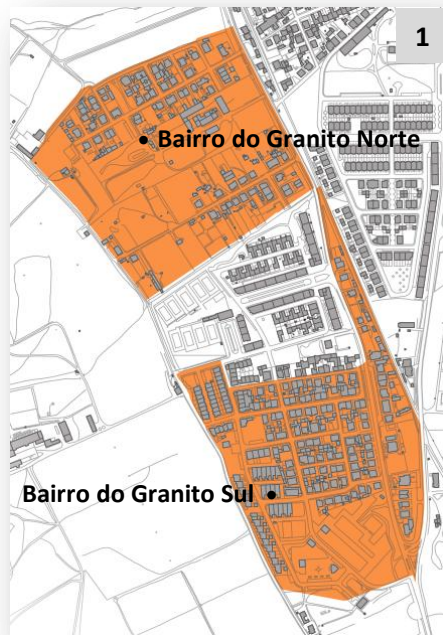


Fig. 47 1970-80| Bairro do Granito Norte e Bairro do Granito Sul



Fig. 48 1970-80| Bairro dos Bacelo Oeste (núcleo inicial)

sua organização, este bairro proporciona espaços públicos com uma dimensão bastante significativa.

A cidade sofre um novo incremento devido não só ao crescimento populacional mas também ao aparecimento de novas áreas urbanas, assistimos ao desenvolvimento de novos bairros ou à expansão de núcleos anteriores. Dado que a revisão do Plano de Urbanização apresentado por Nikita de Gröer não foi submetido a aprovação, prolongou-se um vazio no regime jurídico na administração urbanística da cidade e mais uma vez o processo ilegal ganha um novo alento. Foi neste vazio legal que surgiu o Bairro do Bacelo por iniciativa pública, com construções de carácter essencialmente privado conjugando tipologias diversas onde a vivenda e a construção em banda com uma pequena área de logradouro, são disso exemplo. Surge ainda o Bairro do Granito Sul e o Bairro do Granito Norte (fig.47), o Bairro do Bacelo Oeste (núcleo inicial) (fig.48), constituídos essencialmente por vivendas isoladas ou geminadas, organizadas em malha ortogonal. Nestes bairros sem planeamento e com falta de legislação e fiscalização, procurava-se rentabilizar ao máximo o investimento, surgiam com acentuado défice de infraestruturas básicas, nomeadamente de água e de saneamento, de espaços públicos e equipamentos que pudessem servir a população residente.



Fig. 49 Planta de Localização

De modo a extinguir o ocorrido na época, a Direção Geral dos Serviços de Urbanização, encomendou em 1969 ao Atelier Conceição Silva a revisão do plano anterior.

A proposta do novo plano vem romper por completo com a ideologia defendida por Gröer, a “cidade jardim”, abrangendo uma área mais extensa que o plano anterior, incluindo todos os bairros de génese não planeada, introduzindo ainda novas áreas com densidades de ocupação variáveis. Relativamente à estrutura viária, esta aproxima-se claramente da que foi adotada posteriormente. Apesar do empenho, com a Revolução dos Cravos, surgem novas perspetivas e este plano não prosseguiu.

Na década de 80, surgem novos Bairros, planeados com base na elaboração do Plano Geral de Urbanização (1980), e em Planos de Pormenor¹⁵. Estes bairros detinham planos municipais, loteamentos privados e cooperativos, integrando urbanizações que agregam várias soluções tipológicas e morfológicas, combinando-se desta forma, soluções modernistas com as clássicas, nomeadamente a articulação de soluções de ruas e de praças, forma clássica, com blocos soltos evidenciando traços modernistas, e com áreas de vivendas que introduz ligeiramente o conceito de *cidade-jardim*. Nesta situação detemos o Bairro do Granito Centro (fig.50), o núcleo final do Bairro do Bacelo Oeste (fig.50),e o Bairro dos Álamos (fig.53). A tendência de edificação destes bairros,

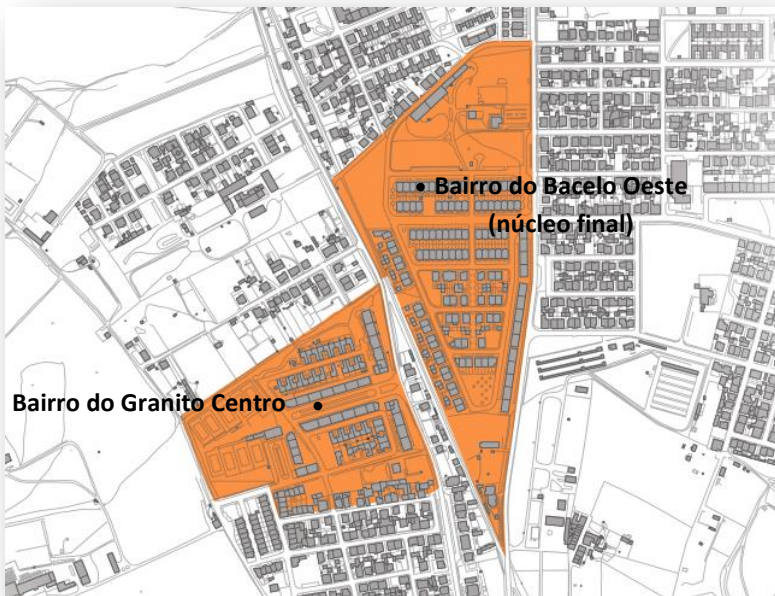


Fig. 50 1980-90 | Bairro do Granito Centro, Bairro do Bacelo Oeste (núcleo final)

¹⁵ CARVALHO, Jorge, Évora, *Administração Urbanística*, Edição Câmara Municipal de Évora, 1990

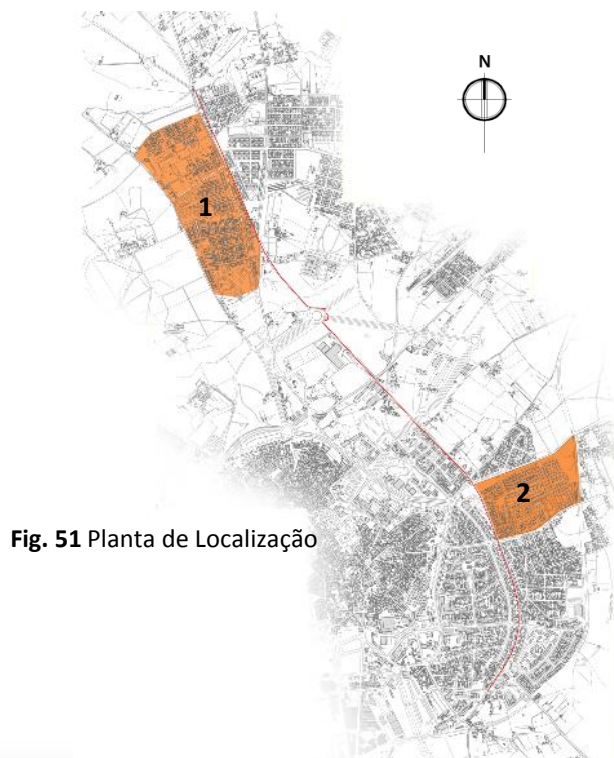


Fig. 51 Planta de Localização

assenta em tipologias de habitação unifamiliar geminada ou em banda, ou em urbanizações de tipologia mista de dois a quatro pisos, em que o edifício plurifamiliar convive com o edifício unifamiliar e ainda com o comércio e serviços, no entanto, prevalecem tipologias de menor densidade e menor número de pisos. O Bairro do Granito Centro é um bairro de expansão municipal, que faz a junção de duas zonas de origem clandestina, o Bairro do Granito Sul e o Bairro do Granito Norte (fig.52) através de uma zona central que se torna o grande acesso.

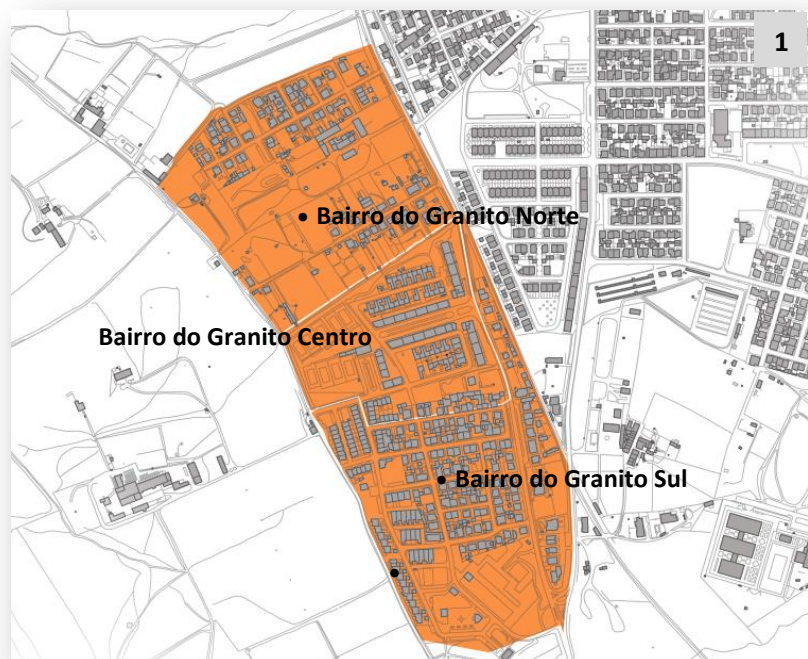
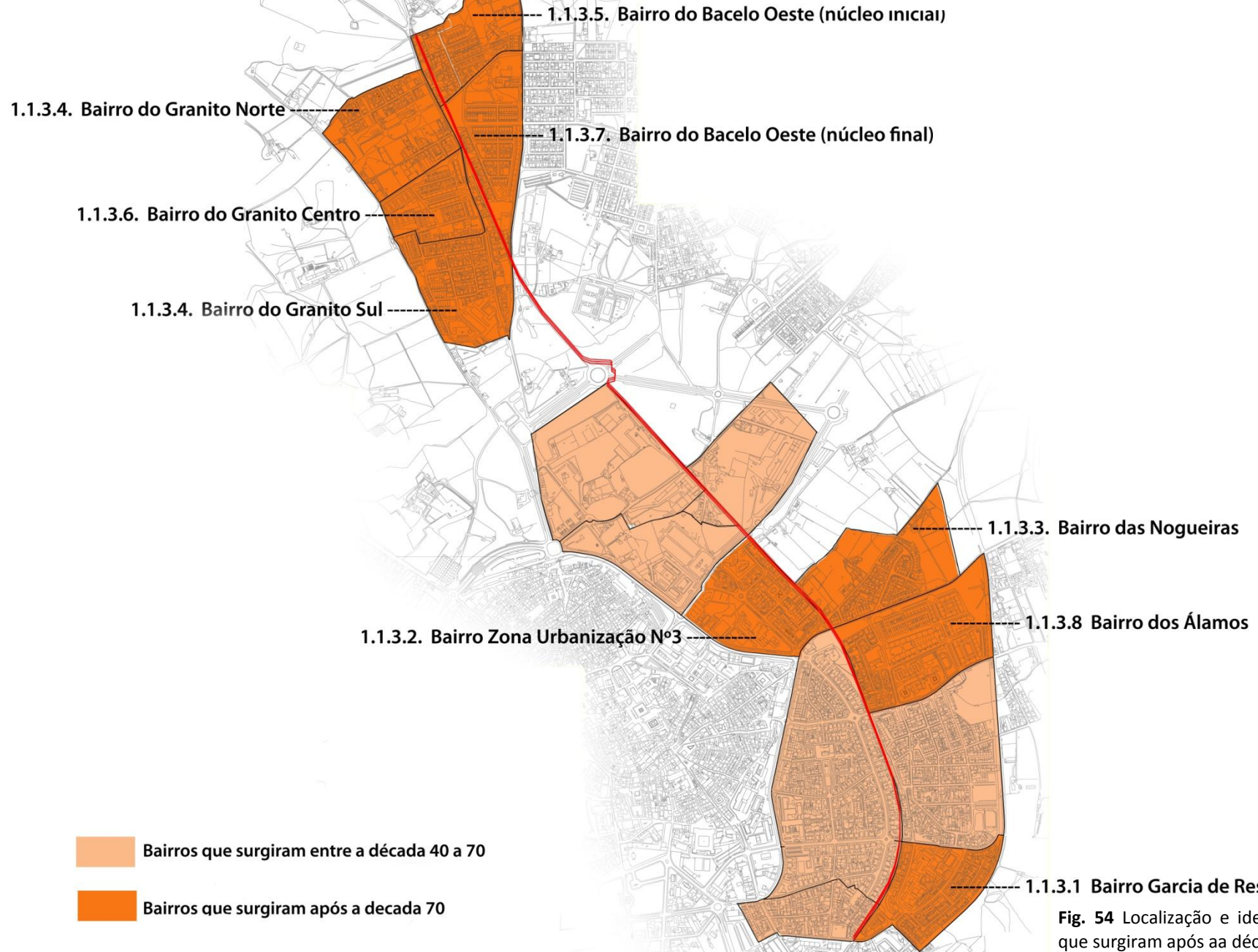



Fig. 52 1970-90 | Bairro do Granito Norte, Centro e Sul



Fig. 53 1970-90 | Bairro dos Álamos



 Bairros que surgiram entre a década 40 a 70


 Bairros que surgiram após a década 70

Fig. 54 Localização e identificação dos bairros que surgiram após a década de 70.

3.2.3.1. Bairro Garcia de Resende



Fig. 55 Fotografia aérea com delimitação do bairro e identificação dos equipamentos (E) e acessos (A) existentes

(fonte_ Bing Maps)

Histórico

Loteamento iniciado em meados de 1960
De génese não planeada, de iniciativa privada

Malha urbana

Malha urbana predominantemente ortogonal
Edifícios articulados entre si

Tipologia

Construção em altura, prédios com 3/4 pisos, no núcleo inicial (fig.56)
Existência de vivendas com 2 pisos unifamiliares e bifamiliares, no núcleo final (fig.57)

Espaços abertos

Articulação do espaço exterior com o edificado
feito através de ruas arborizadas com árvores de



Fig. 56 Vista para o Parque Infantil, destaque ainda para a construção em altura



Fig. 57 Vivendas da Avenida Heróis do Ultramar

fruto (laranjeiras), principalmente na zona de vivendas

Dimensão do espaço público relativamente significativa, existência de áreas de proximidade que contemplam áreas relvadas na intermitência do edificado, e de um parque infantil na imediação da escola, no núcleo inicial, designado como construção em “bloco”

Equipamentos

Escola EB1 Heróis de Ultramar (E1)

Jardim de infância Garcia de Resende (E2)

Polidesportivo Garcia de Resende (E3)

Parque infantil (E4) (fig.56)

Serviços

Hospedaria Chafariz d’El Rei



Fig. 58 Acesso à ecopista, direção N/S



Fig. 59 Acesso à ecopista, direção S/N

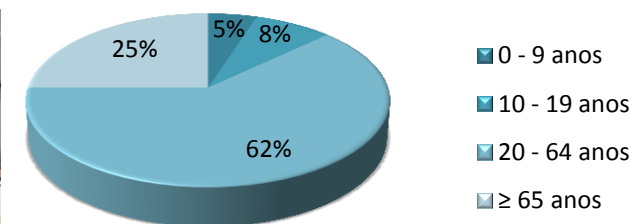
Relação com a Ecopista

As traseiras das habitações encontram-se viradas para a ecopista, não existindo qualquer relação com o edificado. Porém, entre a Hospedaria e o início dos prédios, existe um espaço expectante que é utilizado para iniciar a ecopista, sendo que este não se encontra formalizado (A1) (fig.58) e (fig.59).

População do Bairro

Total de habitantes - 1330

Gráfico 7_ Caraterização por faixa etária do Bairro Garcia de Resende



3.2.3.2. Bairro Zona de Urbanização nº 3

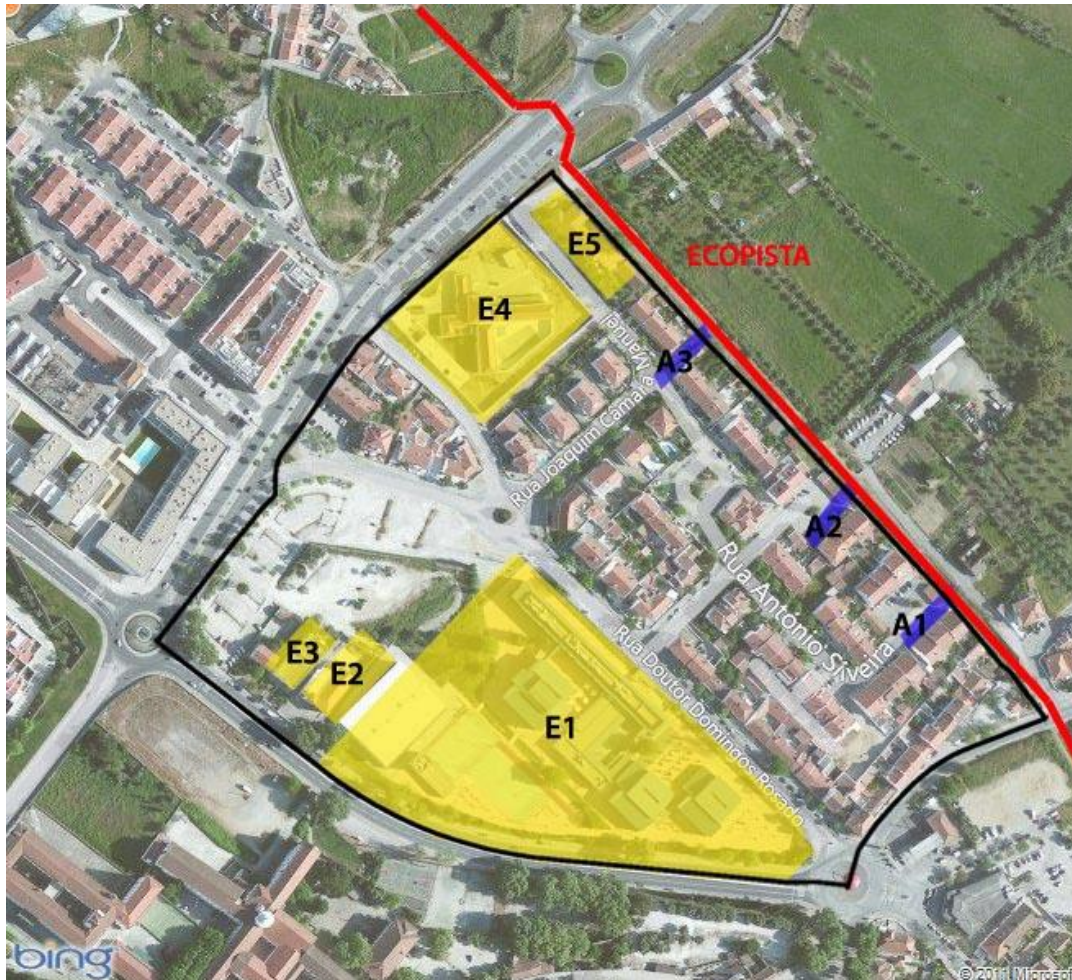


Fig. 60 Fotografia aérea com delimitação do bairro e identificação dos equipamentos (E) e acessos (A) existentes

(fonte_ Bing Maps)

Histórico

Loteamento iniciado em meados de 1960

Bairro de génese não planeada

Malha urbana

Malha urbana ortogonal

Tipologia

Moradias em banda, sem projeto-tipo (fig.61).

Surgem habitações com 1 piso e vivendas com 2 pisos (fig.62), isoladas ou geminadas, onde predomina a habitação unifamiliar

Espaços abertos

Articulação de ruas com pracetas.

Presença de largos confinados pelas habitações



Fig. 61 Início da Rua Doutor Domingos Rosado, onde predominam as habitações de 1 piso

Existência de algumas vivendas com um pequeno logradouro ou jardim adjacente.

Equipamentos

Escola Secundária Gabriel Pereira (E1)

Sociedade Recreativa e Dramática Eborense (E2)

Residência Universitária Manuel Álvares (E3)

Estabelecimento Prisional de Évora (E4)

Lar de 3ª Idade (E5)



Fig. 62 Rua Joaquim Câmara Manuel, zona de vivendas

Relação com a Ecopista

Ao longo deste bairro existem várias possibilidades de entrar na ecopista. A nível de acessos principais podemos iniciar a ecopista, pela Estrada Nacional 254, ou pela variante que dá acesso à Estrada Nacional 18. Quanto a acessos internos no Bairro, temos vários já existentes, apesar de alguns não se encontrarem formalizados. Estes são feitos através da Rua António Silveira (fig.63) e da Rua Ferragial

Nora (fig.64). Ambas as ruas acabam em pequenos largos, os quais dão acesso à ecopista, por rampa e por escadas, respectivamente.

Da Escola Secundária Gabriel Pereira, situada na Rua Doutor Domingos Rosado acede-se à Ecopista através da Rua Ferragial da Nora

População do Bairro

Total de habitantes - 483

Gráfico 8_ Caraterização por faixa etária do Bairro
Zona da Urbanização Nº3

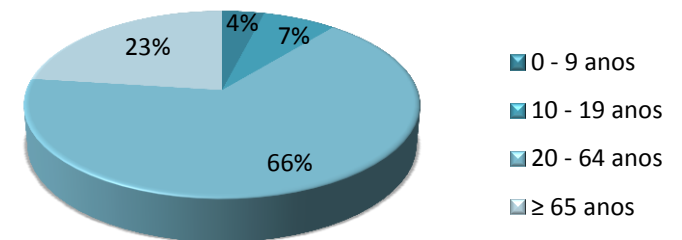


Fig. 63 Acesso à ecopista pela Rua António Silveira



Fig. 64 Acesso à ecopista pela Rua Ferragial Nora

3.2.3.3. Bairro das Nogueiras



Fig. 65 Fotografia aérea com delimitação do bairro e identificação do acesso (A) existente
(fonte_ Bing Maps)

Histórico

Loteamento iniciado em meados de 1960, de promoção privada

Núcleo final teve por base o Plano de Urbanização de Göer

Malha urbana

Malha ortogonal no núcleo inicial

Predomínio de traçados curvilíneos no núcleo final.

Tipologia

Moradias em banda, unifamiliares com 2 pisos, sem projeto-tipo (fig.66).

Habitações de um piso, com dimensões pequenas (fig.67).



Fig. 66 Rua Vila Viçosa, onde se observam as diferentes tipologias existentes no bairro



Fig. 67 Rua Redondo.

Equipamentos

Sem equipamentos associados

Espaços abertos

Existência de ruas estreitas no núcleo inicial; no núcleo final temos a presença de ruas já com alguma dimensão

Aparecimento de algumas praças que se articulam com as ruas.

Relação com a Ecopista

Este bairro não tem nenhum acesso directo à ecopista, a única possibilidade de ingressar na ecopista é através da Rua das Nogueiras, que vai dar acesso à Rua principal, denominada Rua Bento de Jesus Caraça, simultaneamente, Estrada Nacional 254 (fig.68).



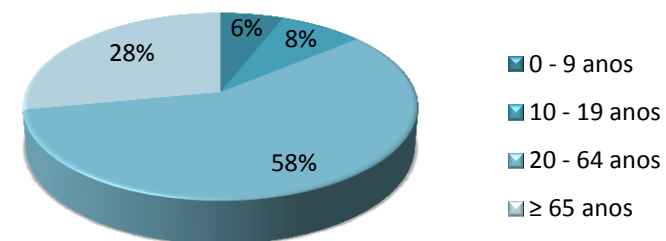
Fig. 68 Vista do acesso do bairro à ecopista pela Rua Bento de Jesus Caraça.

Naturalmente, poder-se-à também aceder à ecopista através das ruas que vão dar à Estrada Nacional 254.

População do Bairro

Total de habitantes - 554

Gráfico 9_ Caraterização por faixa etária do Bairro das Nogueiras



3.2.3.4. Bairro do Granito Norte e Bairro do Granito Sul



Fig. 69 Fotografia aérea com delimitação do bairro e identificação dos acessos (A) existentes
(fonte_ Bing Maps)

Histórico

Loteamento iniciado em meados de 1970

Bairro de génese não planeada

Malha urbana

Malha urbana visivelmente ortogonal

Tipologia

Existência de habitações de 1 piso (fig.70), vivendas isoladas e vivendas geminadas com 2 pisos (fig.71), e ainda a existência de edifícios de 3 pisos no Bairro do Granito Sul. Habitações unifamiliares e bifamiliares.

Construção em banda com uma pequena área de logradouro.



Fig. 70 Rua Palmira Bastos, predomínio de moradias de 1 piso (**Granito Norte**)



Fig. 71 Rua Vergílio Ferreira, zona de vivendas (**Granito Sul**)

Espaços abertos

Ruas hierarquizadas, não existindo porém quaisquer praças ou espaços públicos de relevância.

Equipamentos

Sem equipamentos a salientar

Relação com a Ecopista

Existem alguns acessos, porém estes não se encontram formalizados, tendo sido a necessidade dos usuários a delinear os.

Refira-se que para se aceder à ecopista é necessário atravessar a estrada nacional, que nesta área se encontra na sua maioria paralela à ecopista. A inexistência de pontos de passagem, designadamente passadeiras, dificulta a articulação



Fig. 72 Único ponto que se encontra minimamente formalizado, contudo, acaba na estrada municipal e não tem uma passadeira que dê continuidade a este acesso

com a mesma, além da falta de seguranças dos utilizadores (fig.72).

População do Bairro

Habitantes do bairro do Granito Norte - 185

Habitantes do bairro do Granito Sul - 410

Total de Habitantes - 595

Gráfico 10_ Caraterização por faixa etária do Bairro do Granito Norte

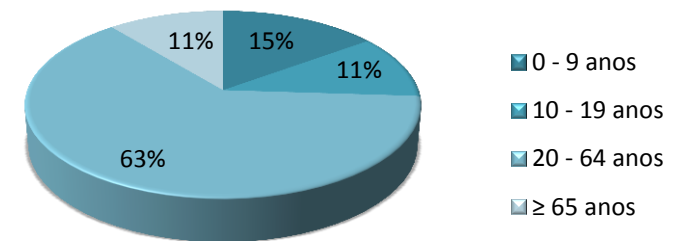
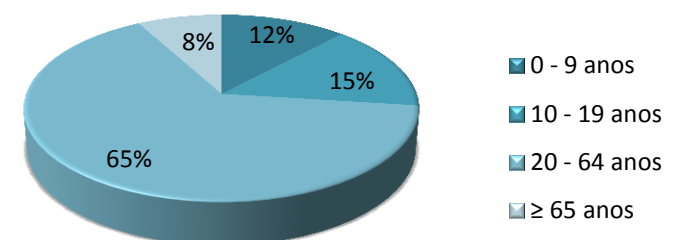


Gráfico 11_ Caraterização por faixa etária do Bairro do Granito Sul



3.2.3.5. Bairro do Bacelo Oeste (Núcleo inicial)

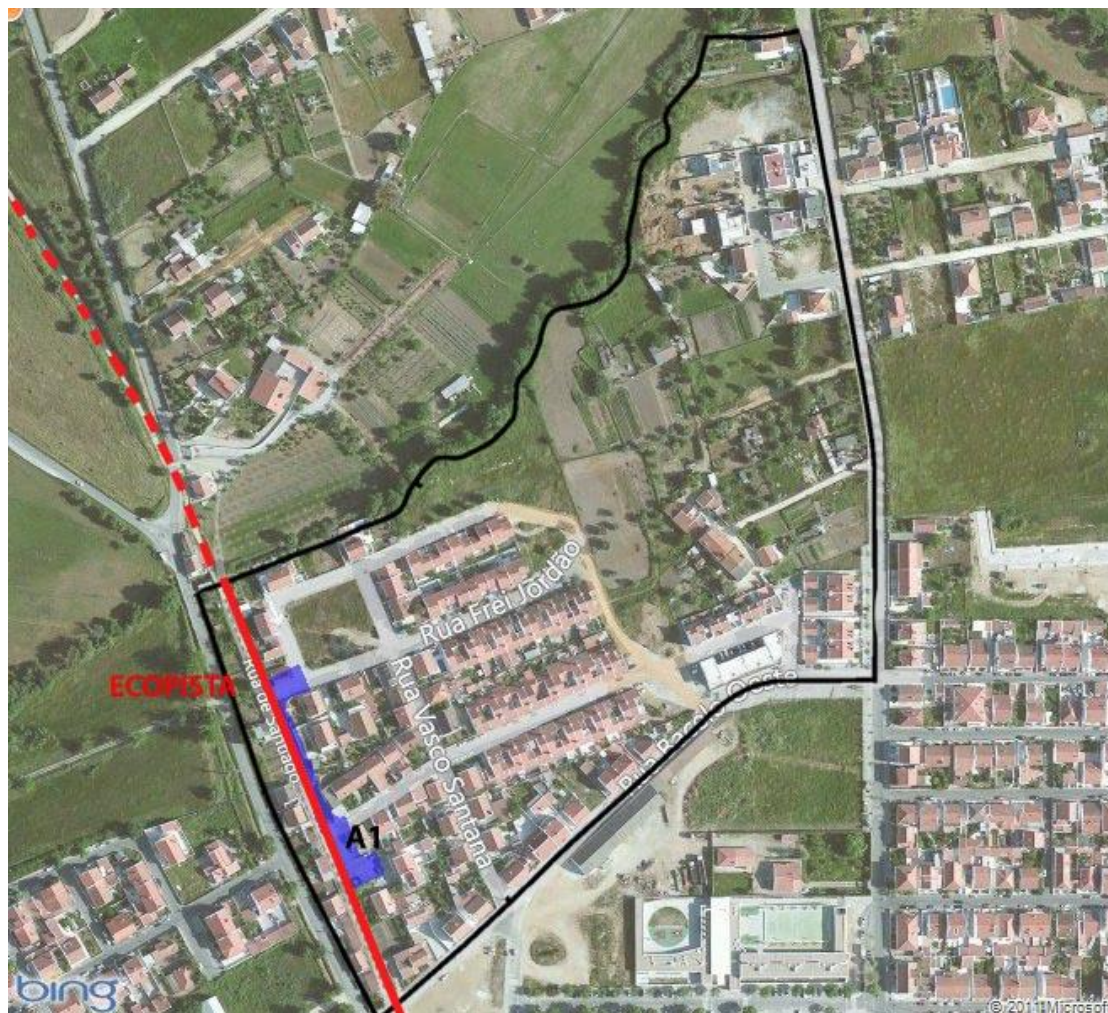


Fig. 73 Fotografia aérea com delimitação do bairro e identificação dos acessos (A) existentes
(fonte_ Bing Maps)

Histórico

Loteamento iniciado em meados de 1970

Bairro de génese não planeada

Malha urbana

Malha urbana ortogonal

Tipologia

Construção em banda, com habitações de 1 piso (fig.74) com chaminés volumosas representativas da arquitetura tradicional alentejana, que coabitam com habitações de 2 pisos.

Vivenda isolada ou geminada, unifamiliar, com uma pequena área de logradouro (fig.75).



Fig. 74 Rua Frei Jordão



Fig. 75 Rua Vasco Santana, onde podemos observar as tipologias existentes.

Espaços abertos

Existência de algumas ruas estreitas, sem a presença de um passeio.

Sem espaços abertos de relevância.

Equipamentos

Sem equipamentos associados.

Relação com a Ecopista

A ecopista encontra-se em alguns pontos ladeada pelas traseiras das habitações, verificando-se a existência de hortas, que de certo modo introduz a ecopista num contexto mais rural, como aliás se vai verificar fora do perímetro urbano.

Existem vários acessos, apesar de não formalizados, que possibilitam o ingressar na ecopista principalmente pela Rua de Santiago, que se apresenta paralela a esta, sem possuir qualquer



Fig. 76 Relação da Rua de Santiago com a ecopista



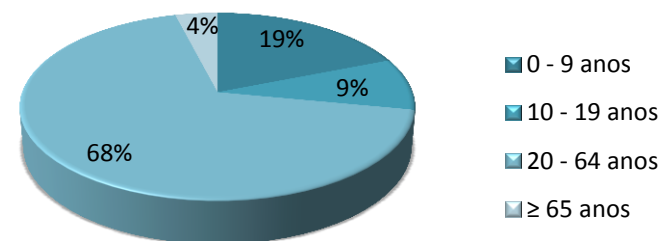
Fig. 77 Vista da ecopista para a Rua de Santiago

barreira física ingreme, mas apenas alguns pilaretes de aproximadamente 30 centímetros para impossibilitar o tráfego automóvel na ecopista (fig.76) e (fig.77).

População do Bairro

Total de habitantes - 573

Gráfico 12_ Caraterização por faixa etária do Bairro do Bacelo Oeste (núcleo inicial)



3.2.3.6. Bairro do Granito Centro



Fig. 78 Fotografia aérea com delimitação do bairro e identificação dos equipamentos (E) e acessos (A) existentes

(fonte_ Bing Maps)

Histórico

Loteamento iniciado em meados de 1980

Bairro de expansão municipal

Malha urbana

Malha urbana ortogonal

Quarteirões pequenos

Tipologia

Moradias unifamiliares e bifamiliares, de 2 pisos

Habitações coletivas com 3 pisos (fig.79) e (fig.80).

Introdução do conceito “*cidade-jardim*” como anteriormente utilizado noutros bairros

Espaços abertos

Articulação da rua e da praça com áreas de lazer, designadamente áreas de proximidade que

contemplam áreas relvadas associadas a alguma vegetação arbórea.

Equipamentos

Clube de ténis de Évora

Relação com a Ecopista

Tal como no Bairro do Granito Norte e no Bairro do Granito Sul, também neste bairro á falta de áreas de passagem e de acesso à ecopista, formalizadas e sinalizadas convenientemente (fig.81), existem unicamente trilhos criados pelos moradores dos bairros.



Fig. 79 Transversal à Rua José Silva Palma



Fig. 80 Rua Doutor César Batista

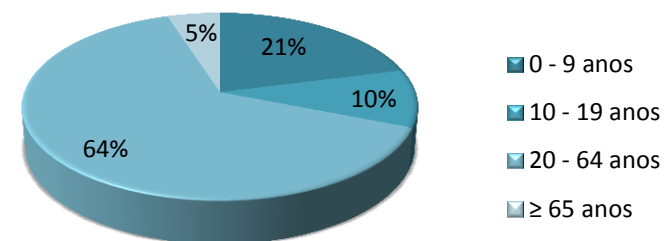


Fig. 81 Trilhos existentes
(fonte_ Bing Maps)

População do Bairro

Total de habitantes - 439

Gráfico 13_ Caraterização por faixa etária do Bairro do Granito Centro



3.2.3.7. Bairro do Bacelo Oeste (Núcleo final)

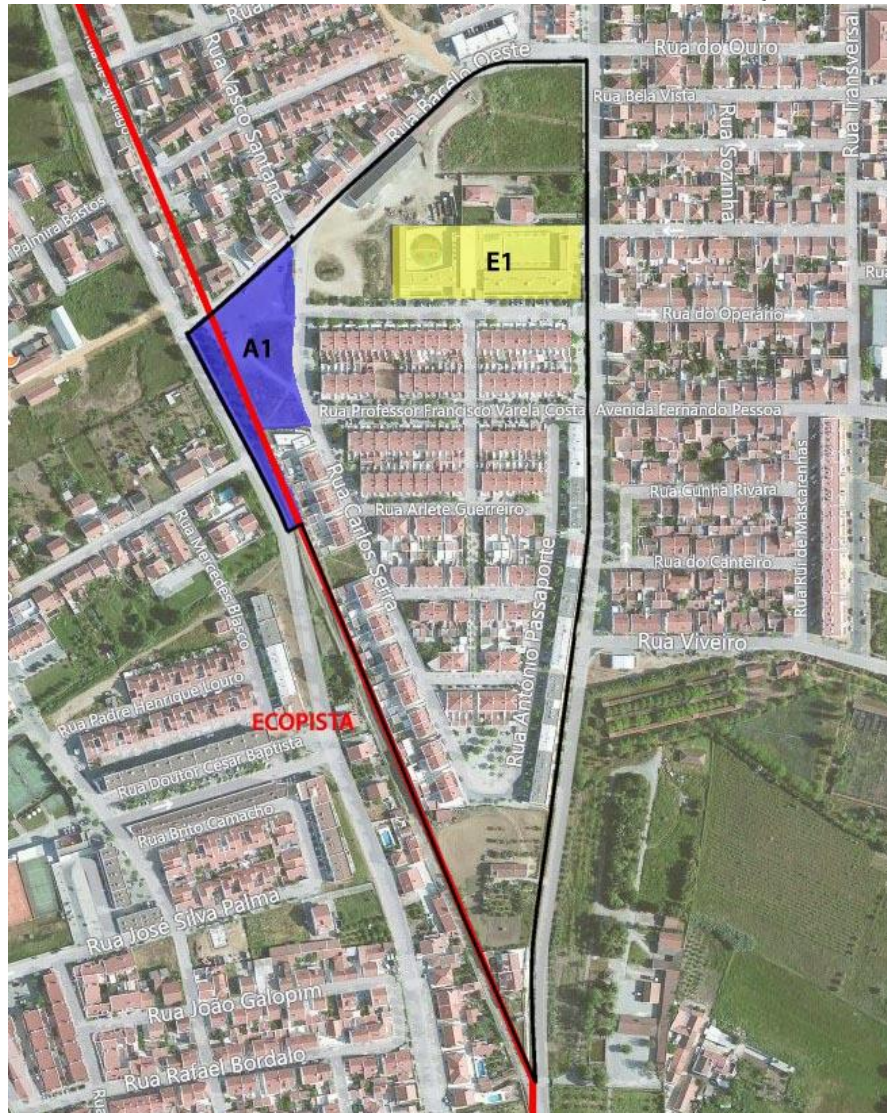


Fig. 82 Fotografia aérea com delimitação do bairro e identificação dos equipamentos (E) e acessos (A) existentes

(fonte_ Bing Maps)

Histórico

Loteamento iniciado em meados de 1980

Malha urbana

Malha urbana ortogonal

Tipologia

Predomínio da habitação unifamiliar geminada ou em banda (fig.83) e (fig.84).

Vivendas que integram ligeiramente o conceito “cidade-jardim”.

Urbanização de tipologia mista, com 2/4 pisos que coabitam com comércio e serviços

Espaços abertos

Articulação do espaço exterior com o edificado feito através de ruas arborizadas.



Fig. 83 Rua Professor Francisco Varela Costa



Fig. 84 Perpendicular à Rua João Silva Tavares

Existência de pequenos jardins e pracetas nas perpendiculares às ruas principais.

Equipamentos

Escola EB1 / Jardim de Infância do Bacelo (E1)

Relação com a Ecopista

A ecopista encontra-se ladeada pelas traseiras das habitações, em alguns troços encaixada por taludes, a seguir aos quais o espaço se apresenta com grande amplitude visual, apesar de, no lado esquerdo no sentido S/N existir uma barreira física, imposta pela estrada municipal em direção à Graça do Divor (fig.85).

No lado direito encontra-se um espaço expectante (A1), atualmente sem uma função definida, utilizado para estacionamento ocasional (fig.86).

Segundo o PU de Évora, esta área está destinada a um espaço de equipamentos não programados,

que deverão ser articulados com a estrutura ecológica que lhe é adjacente, designadamente a ecopista.

População do Bairro

Total de habitantes - 359

Gráfico 14_ Caraterização por faixa etária do Bairro do Bacelo Oeste (núcleo final)

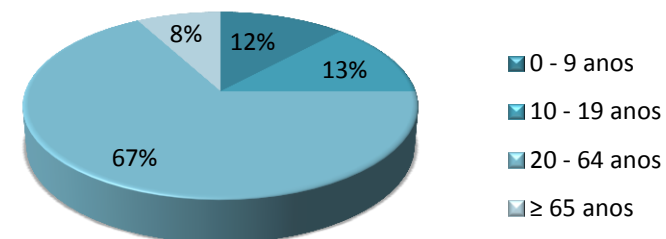


Fig. 85 Espaço de divide a ecopista e a estrada municipal



Fig. 86 Espaço expectante junto à ecopista

3.2.3.8. Bairro dos Álamos

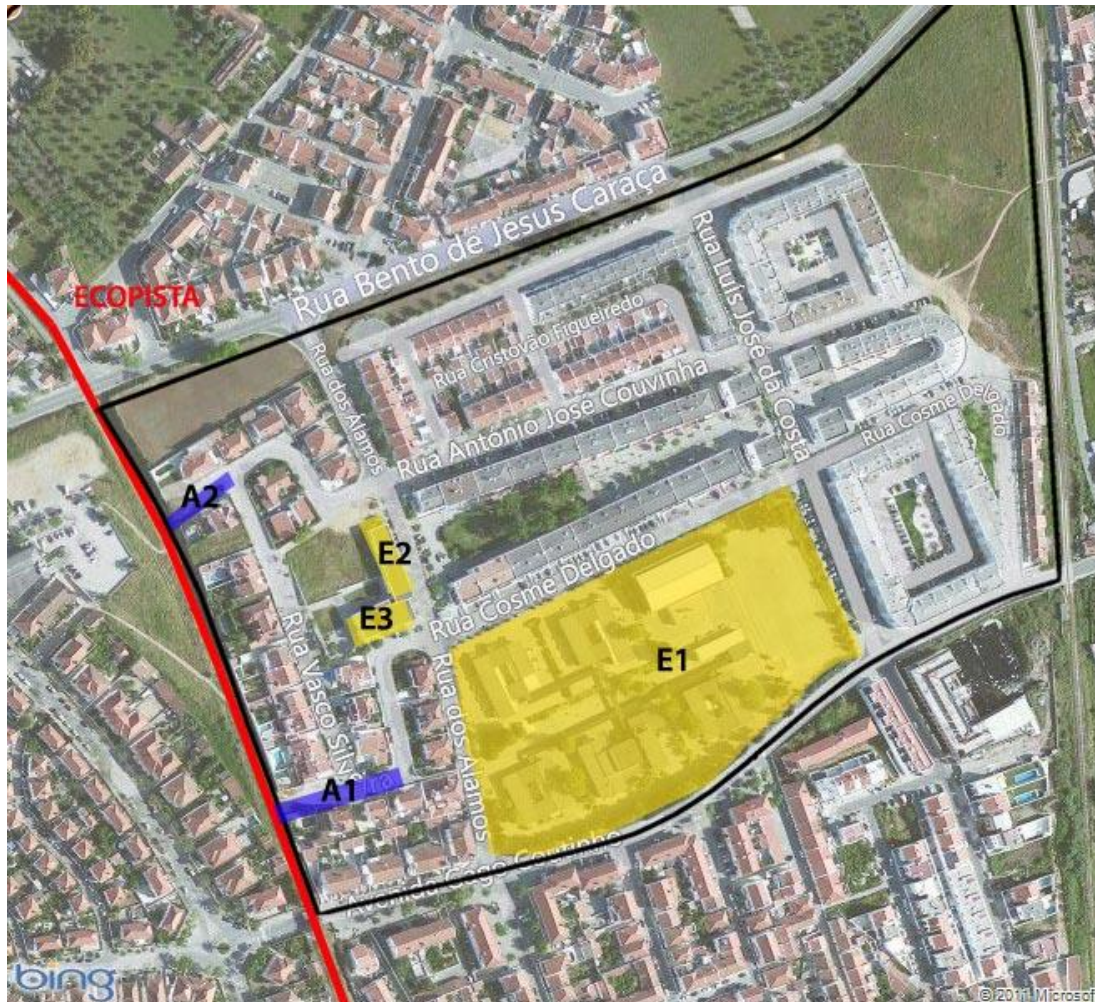


Fig. 87 Fotografia aérea com delimitação do bairro e identificação dos equipamentos (E) e acessos (A) existentes

(fonte_ Bing Maps)

Histórico

Loteamento iniciado em meados de 1980

Planeado com base no Plano Geral de Urbanização elaborado em 1980.

Malha urbana

Malha urbana ortogonal

Tipologia

Habitação unifamiliar em banda

Urbanização de tipologia mista, com 2/4 pisos que coabitam com comércio e serviços (fig.88).

Vivendas que integram ligeiramente o conceito “cidade-jardim” (fig.89).

Espaços abertos

Articulação de ruas e praças, Praça dos Álamos



Fig. 88 Vista sobre a Praceta dos Álamos

(fig.88) e a Praceta de Angola

Arruamentos amplos

Equipamentos

Escola EB1 André de Resende (E1)

Jardim-de-infância (E2)

Igreja da Sagrada Família (E3)

Relação com a Ecopista

Tal como se tem verificado nos bairros anteriores, também este se encontra de costas voltadas para a ecopista, contudo, tem duas possibilidades de ingressar ou sair da ecopista, ambas por meio de escadas, sendo que uma delas se encontra em linha reta com a Escola EB1 André de Resende (A1) (fig.90). O outro acesso encontra-se a Norte, após o acesso que está em linha com a Escola (A2), e dá acesso ao Estabelecimento comercial “pingo doce”



Fig. 89 Rua Vasco Silveira, zona de vivendas

(fig.91). Ambos os acessos existentes vão dar à Rua Vasco Silveira.

População do Bairro

Total de habitantes - 412

Gráfico 15_ Caraterização por faixa etária do Bairro dos Álamos

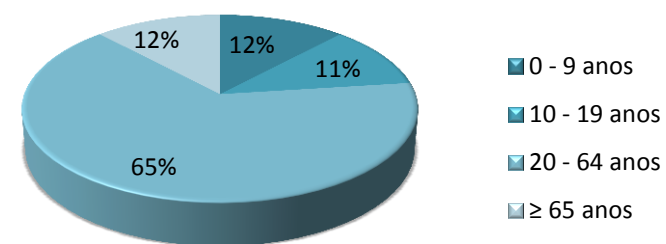


Fig. 90 Acesso existente à ecopista que se encontra mais próximo da escola



Fig. 91 Outra possibilidade de acesso à ecopista existente

3.3. TABELA SÍNTESE

Posteriormente à realização de uma caracterização generalizada, acompanhada com uma ficha individual de cada bairro, salientando-se as características particulares de cada um, sentiu-se a necessidade de compilar a informação mais relevante numa única tabela, que possibilitasse uma leitura mais fluida e também uma comparação mais direta.

A seguinte tabela centrou-se na caracterização e descrição dos acessos, visto que as acessibilidades são fundamentais para a articulação de toda a envolvente, e o objetivo do trabalho é articular melhor os espaços abertos e em particular aqueles que se relacionam diretamente com a ecopista, por lhes estarem adjacentes, criando ambiências mais apelativas à estadia e convidando a aceder à ecopista como espaço linear de recreio, permitindo ainda uma grande liberdade de fluxos.

Os bairros encontram-se na tabela respeitando a ordem cronológica da sua génese, tal como foi feito ao longo da descrição dos mesmos. Os acessos estão identificados pela denominação “Ax”, sendo “x” o número do acesso do respetivo bairro, identificado em concordância com as fichas elaboradas anteriormente.

A tabela é composta por sete temas principais, respetivamente *Acessibilidade/Mobilidade*, *Vegetação*, *Pavimentos dos acessos*, *Infraestruturas*, *Mobiliário* e por último *Pontos fortes* e *Pontos fracos*.

O primeiro tema *Acessibilidade/Mobilidade* - encontra-se subdividido em cinco parâmetros, respetivamente:

- *Acesso feito por meio de rampa ou escadas*: tal como o próprio título sugere, interessa saber como é, e se é materializado o acesso em questão;

- *Adequabilidade do acesso à área disponível: Sim ou Não*, este ponto visa perceber se o acesso é adequado à área e à topografia do terreno disponível, isto é, se um acesso que é feito por escadas poderia ser feito por meio de rampa. Se existe espaço disponível para construir uma rampa após o cálculo de desnível e das dimensões que um acesso destes necessita, então, este é desadequado porque deveria facultar a passagem a todos os utilizadores, incluindo os que têm mobilidade reduzida.

- *Segurança na utilização*: questiona se o acesso dispõe dos requisitos considerados mínimos para a sua utilização, apesar de alguns deles não disporem de, por exemplo, uma guarda ou não se encontrarem formalizados (pavimentados) não implica que este seja inseguro. Neste ponto foram considerados acessos inseguros aqueles que são feitos através de estradas ou na sua imediação, sem apoio de um passeio e/ou

passadeira, escadas com mais de 4/5 degraus sem um corrimão de apoio e onde o declive é mais acentuado. Foram considerados como seguros acessos que apesar de não se encontrarem formalizados e materializados em escadas e/ou rampas, devido ao seu pequeno declive e distanciamento das vias principais e secundárias.

- *Permite o uso por utentes com mobilidade reduzida* – pretende-se neste item averiguar se os acessos respondem positivamente a esta questão, apesar de não existir nenhum acesso que se possa considerar seguro e adequado para pessoas com mobilidade reduzida, com maior destaque para as que usam cadeira de rodas, são adequados os acessos que são de nível ou com declive pouco acentuado, no entanto, alguns não reúnem as condições mínimas de segurança, isto é, permitem que o utilizador passe, mas as condições em que o faz não são de todo as mais adequadas, as soluções existentes não foram pensadas para esse fim. Tal constatação sugere que este parâmetro terá de ser salvaguardado posteriormente na 2ª fase – Anteprojeto.

- *Acessos de emergência* – todos os espaços públicos têm de garantir e salvaguardar o acesso a veículos de apoio a situações de emergência. Este item pretende averiguar a (in) existência destes acessos.

O segundo tema – *Vegetação*, pretende inventariar a existência ou não de vegetação nos acessos e na ecopista.

O terceiro tema – *Pavimentos*, tem como objetivo mencionar o tipo de pavimentos existentes nos acessos.

O quarto tema – *Infraestruturas*, visa identificar quais as infraestruturas existentes, neste caso, a existência de iluminação tanto nos acessos como na ecopista.

O quinto tema – *Mobiliário*, tem como finalidade referir se há mobiliário presente nos acessos e ao longo da ecopista, e mencionar qual o tipo de mobiliário.

Por último, o sexto tema, “*Síntese*” que pretende referir e destacar quais os aspetos mais relevantes e os mais débeis de cada acesso.

BAIRROS ADJACENTES À ECOPISTA	ACESSO	ACESSIBILIDADE / MOBILIDADE								VEGETAÇÃO		PAVIMENTOS DOS ACESSOS	INFRAESTRUTURAS		MOBILIÁRIO		SÍNTESE	
		Acesso feito por meio de:		Acesso adequado à área disponível		Segurança na utilização		Permite o uso por utentes com mobilidade reduzida		No acesso	Na ecopista		No acesso	Na ecopista	No acesso	Na ecopista		
		Rampa	Escadas	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não									
Bairro Chafariz d'El Rei	A1 (ver pág. 35 fig. 16)	Existência de um passeio, apesar de não se encontrar formalizado		X					X	X								Este acesso deve ser formalizado pois, é uma área de receção do início/fim da ecopista. Este, não é seguro porque não se encontra formalizado, a imagem de passeio não está presente, não criando assim uma barreira física.
	A2 (ver pág. 35 fig. 15)		X		X					X								
Bairro dos Leões	A1 (ver pág. 37 fig. 19)	Não se encontra formalizado			X				X									Passagem permite acesso pela rua principal do bairro e à urbanização nova do Bairro Tenente Pereira. O acesso é diretamente feito pela rua principal, esta, não tem passeio, logo é um acesso sem segurança.
	A2 (ver pág. 38 fig. 20)	Não se encontra formalizado			X				X									
Bairro Tenente Pereira	A1 (ver pág. 41 fig. 24)	Passeio que não se encontra formalizado		X					X									Percebe-se a existência de uma intenção da criação de passeios largos e bem estruturados. Não se encontram formalizados, e o acesso não tem iluminação.
	A2 (ver pág. 41 fig. 25)	Não se encontra formalizado			X				X									
Bairro Senhora da Saúde	A1 (ver pág. 44 fig. 29/30)		X		X	X				X								Com dimensão para criar um acesso que permita a utilização de pessoas com mobilidade reduzida. Apesar de ser um acesso relativamente seguro, não é o mais adequado a nível de materiais e a nível da mobilidade.

BAIRROS ADJACENTES À ECOPISTA	ACESSO	ACESSIBILIDADE / MOBILIDADE								VEGETAÇÃO		PAVIMENTOS DOS ACESSOS	INFRAESTRUTURAS		MOBILIÁRIO		SÍNTESE
		Acesso feito por meio de:		No acesso		Na ecopista		Permite o uso por utentes com mobilidade reduzida		No acesso	Na ecopista		No acesso	Na ecopista	No acesso	Na ecopista	
		Rampa	Escadas	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não								
Bairro Zona da Urbanização Nº1	A1 (ver pág. 52 fig. 39/40)		X	X		X			X	Sem vegetação	Temos a presença de diferentes tipos de árvores ao longo da ecopista, nomeadamente: Lódão - <i>Celtis Australis</i> Choupo Cinzento - <i>Populus Canescens</i> Ácer - <i>Acer Negundo</i> - <i>Acer pseudo plátano</i>	Madeira	Iluminação na rua a que dá acesso	Sem mobiliário	Existência de alguns bancos e caixotes do lixo, embora escassos	Dá acesso imediato à Avenida Dona Leonor Fernandes. A área disponível não permite a criação de uma rampa.	
	A2 (ver pág. 53 fig. 41/42)	X	X		X		X		Sem vegetação	Saibro Betuminoso Madeira		Sem iluminação	Área bastante ampla que permite criar uma área de receção, de descanso e convívio. Área privilegiada devido à proximidade com a cidade. Não se encontra formalizado, e devido ao material usado nos acessos, estes, no inverno ficam inviabilizados devido à acumulação de lama.				
Bairro Garcia de Resende	A1 (ver pág. 61 fig. 58/59)	Não se encontra formalizado		X		X		X		Árvores: <i>Olaia-Cersis Siliquastrum</i> <i>Ácer- Acer Negundo</i>	Saibro	Sem iluminação	Presença de bancos de betão	Passagem dá acesso a uma área de estacionamento, área com dimensão significativa para uma zona de receção. Acesso não formalizado, nem estruturado.			
Bairro Zona da Urbanização Nº 3	A1 (ver pág. 64 fig. 63)		X		X	X			X	Sem vegetação	Saibro Madeira	Sem iluminação	Existe iluminação ao longo de toda a ecopista	Suporte para bicicletas, um no bairro Chafariz d'El Rei e outro no Bairro do Bacelo Oeste (núcleo final)	Não tem um ponto forte que se possa destacar, pois, encontram-se acesso nas proximidades com melhores condições. Feito por meio de escadas, não permite a utilização a pessoas com mobilidade reduzida.		
	A2 (ver pág.64 fig. 64)	X		X		X		X	Presença de alguns arbustos associados a uma moradia	Madeira	Sem iluminação	Acesso realizado por meio de uma rampa. Localização privilegiada no bairro, em que a rua dá acesso direto à Escola Secundária Gabriel Pereira. Apesar de o acesso ser rampeado, este encontra-se materializado segundo uma tábuca de madeira, sem grande estrutura de apoio.					
	A3 (ver pág. 62 fig. 60)		X		X	X		X	Árvores: Lódão - <i>Celtis Australis</i>	Saibro Madeira	Sem iluminação	A área disponível permite a projeção de uma rampa para este espaço. Acesso feito em escada e sem segurança.					
Bairro das Nogueiras	A1 (ver pág. 67 fig. 68)	X		X			X	X	Sem vegetação	Acácia-do-Japão - <i>Sophora japonica</i>	Betuminoso	Iluminação da rua adjacente	Acesso feito por meio de rampa. Sem segurança para os utilizadores, feito pela estrada principal e sem o apoio de um passeio.				
Bairro do Granito Norte Bairro do Granito Sul	A1 A2 A3 (ver pág. 68 fig. 69)	Não se encontra formalizado			X		X	X	Área relvada no acesso A2, os restantes não tem vegetação.	- <i>Sophora japonica "pendula"</i>	Saibro Laje de granito	Iluminação da estrada	O acesso A2 encontra-se bem localizado no bairro, dá acesso a uma área relvada e com uma dimensão significativa. Inexistência de pontos de passagem formalizados, designadamente passadeiras. Falta de seguranças dos utilizadores.				

BAIRROS ADJACENTES À ECOPISTA	ACESSO	ACESSIBILIDADE / MOBILIDADE								VEGETAÇÃO		PAVIMENTOS DOS ACESSOS	INFRAESTRUTURAS		MOBILIÁRIO		SÍNTESE					
		Acesso feito por meio de:		No acesso		Na ecopista		Permite o uso por utentes com mobilidade reduzida		No acesso	Na ecopista		No acesso	Na ecopista	No acesso	Na ecopista						
		Rampa	Escada	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não													
Bairro do Bacelo Oeste (núcleo inicial)	A1 (ver pág. 73 fig. 76/77)	Não se encontra formalizado			X	X		X		Ao longo de toda a ecopista não existem acessos de emergência,	Existência de 1 árvore <i>Catalpa bignonioides</i>	Calçada	Iluminação da rua	Existe iluminação ao longo de toda a ecopista	Sem mobiliário	Existência de alguns bancos e caixotes do lixo, embora escassos	Permite o acesso a todos os utilizadores, passagem de nível. Não se encontra formalizado.					
Bairro do Granito Centro	A1 (ver pág. 76 fig. 81)	Não se encontra formalizado			X		X		X		Existência de uma área relvada e de árvores da espécie <i>Catalpa bignonioides</i>							Saibro	Iluminação da estrada	Zona de ingressão da ecopista e dotada de algum mobiliário urbano, e vegetação Espaço adjacente é um espaço expectante com alguma acumulação de lixo e atualmente serve de estacionamento, disposto de forma desorganizada.		
Bairro do Bacelo Oeste (núcleo final)	A1 (ver pág. 79 fig. 85/86)	X		X		X		X			Árvores: Choupo cinzento - <i>Populus Canescens</i>							Saibro	Com Iluminação		Suporte para bicicletas e bancos	Suporte para bicicletas, um no bairro Chafariz d'El Rei e outro no Bairro do Bacelo Oeste (núcleo final)
Bairro dos Álamos	A1 (ver pág. 82 fig. 90)		X	X			X		X		Sem vegetação							Saibro Madeira	Sem iluminação		Sem mobiliário	Passagem dá acesso direto à escola EB1 André de Resende. Não tem segurança na utilização e o acesso encontra-se desadequado à área disponível.
	A2 (ver pág. 82 fig. 91)		X		X		X		X		Sem vegetação							Saibro Madeira	Sem iluminação		Sem mobiliário	Garante o acesso mais direto entre o bairro e a zona comercial mais próxima. Sem segurança na utilização, com um declive acentuado.



Fig. 92 Planta de localização dos troços definidos

4. REALIZAÇÃO DE INQUÉRITOS _ ANÁLISE E TRATAMENTO DE DADOS

A fim de aferir qual a dinâmica e a relevância dos acessos adjacentes à ecopista e dos seus utilizadores, foram realizados inquéritos durante o processo de análise. Refira-se que o inquérito base foi feito após uma pesquisa geral relativamente à sua elaboração (ver em anexo o modelo realizado, pág.139). O objetivo principal da sua realização foi perceber toda a atividade gerada em torno da ecopista, principalmente qual a importância dos acessos existentes, procurando-se ainda obter respostas quanto à sua utilização, aos trajetos praticados, à finalidade e à frequência com que é utilizada.

De forma a conseguir uma amostragem mais ampla foram efetuados 100 inquéritos, seccionados em conjuntos de 20 a 30 unidades segundo a hora do dia e o troço em estudo. Assim, metade foi realizada durante a manhã e a outra metade durante a tarde, em diferentes dias da semana incluindo o fim de semana. Para uma melhor organização, a ecopista foi dividida em dois troços, sendo que o primeiro se situa entre o Bairro do Chafariz d'El Rei e o Bairro Zona da Urbanização N^o3, e o segundo está compreendido entre os Bairros Tenente Pereira e Bacelo Oeste (núcleo inicial)

(fig.92).

O inquérito teve por base seis questões, três delas fechadas (perguntas nºs 1, 3 e 6), duas de resposta semiaberta (perguntas nºs 2 e 5), e por último, uma de resposta aberta (pergunta nº 4). Um dado também pedido foi a idade e o género do inquerido, para uma melhor articulação com as respostas obtidas.

Para o tratamento de dados foram estabelecidas 4 classes etárias, dos 0 aos 19 anos, dos 20 aos 39 anos, dos 40 aos 64 anos e uma última classe que inclui idades iguais ou superiores a 65 anos. Inicialmente considerou-se a hipótese de ter como base as classes estabelecidas pelo INE, nomeadamente de 0-9, 10-19, 20-64, ≥ 65 anos, porém estas classes não se adaptavam ao objetivo, uma vez que não se justificava a existência de duas classes, de 0-9 e de 10-19 anos. Optou-se pela criação de uma única, dos 0 aos 19 anos, que abrangesse as duas classes referidas, uma vez que a classe dos 0-9 em princípio não utilizará a ecopista sozinha. Relativamente à classe dos 20 aos 64 anos, estabelecida pelo INE, também esta era desadequada para o nosso desígnio, assim foram criadas duas classes, dos 20 aos 39 anos, e dos 40 aos 64 anos, que respondem melhor ao nosso objetivo, permitindo ter uma ideia, a nível percentual, mais realista das idades dos utentes da ecopista, uma vez que a classe estabelecida pelo INE abrange um leque muito vasto de idades. Por fim, foi respeitada a última classe, efetivamente ≥ 65 anos.

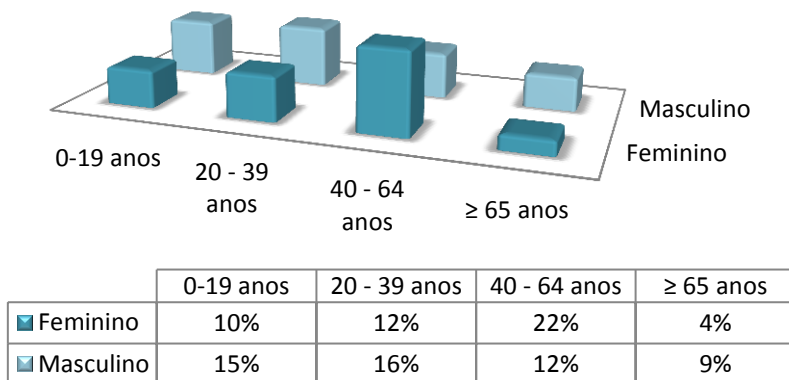


Gráfico 16_ Distribuição da amostra por idade e género

Ao observar o gráfico 16, detetamos que existe um equilíbrio, a nível percentual, na frequência deste espaço por ambos os sexos, feminino e masculino. Porém, ao analisar a utilização segundo as faixas etárias estabelecidas, verificamos que vão variando em valores de 4% a 5%, acentuando-se a classe etária dos 40 aos 64 anos, onde predomina o uso da ecopista pelo sexo feminino.

PERGUNTA 1 _ Com que frequência utiliza a ecopista

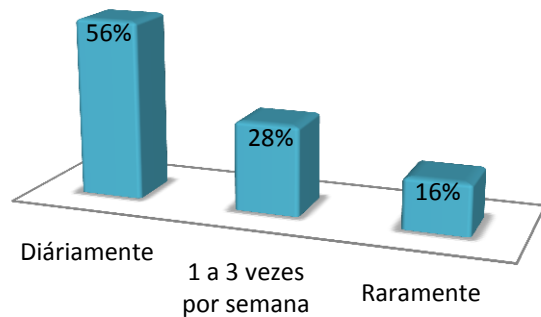


Gráfico 17_ Frequência com que os utentes utilizam a ecopista, em percentagem

Das várias questões que foram colocadas aos utilizadores, através do referido inquérito, é possível verificar que mais de metade dos utentes utiliza a ecopista diariamente, com uma percentagem de 56% dos inquiridos, sobretudo jovens ao fim de semana e seniores durante a semana. Cerca de 28% dos inquiridos utiliza a ecopista uma a três vezes por semana, os restantes, 16%, afirmam que raramente utilizam a ecopista. Observamos através do gráfico 17, que a ecopista tem uma grande afluência, esta utilização é comum a todas as faixas etárias.

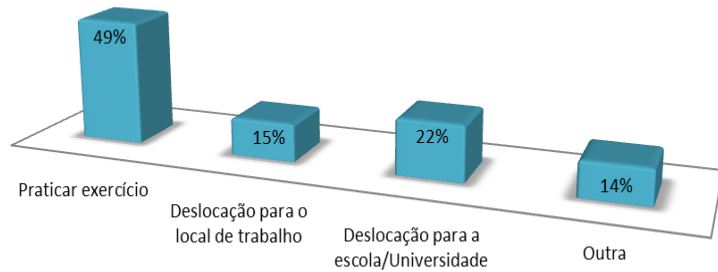
PERGUNTA 2 _ Com que finalidade a utiliza

Gráfico 18_ Finalidade com que os utentes utilizam a ecopista, em percentagem

Confrontados com a pergunta “Com que finalidade a utiliza?”, através do gráfico 18, verificamos que a maioria utiliza esta via para a prática de exercício com cerca de 49%, nota de destaque para o facto de se encontrarem muitos idosos que afirmam que utilizam a ecopista para cuidar da saúde ao praticar exercício físico. Cerca de 22% dos inquiridos utiliza a ecopista como forma de deslocação para a escola/Universidade. Ainda em relação com esta questão, temos 15% dos utentes que a utilizam como forma de deslocação para o local de trabalho, e cerca de 14% dos utilizadores que responderam que não utilizam a ecopista para os itens acima referidos. Foi criada uma classe definida como “Outra”, onde se constatou que muitos utentes utilizam a ecopista para ir às compras, principalmente na Zona de Urbanização nº 1, face à presença de uma grande superfície comercial, o “Pingo Doce”.

PERGUNTA 3 _ Qual o trajeto que costuma utilizar

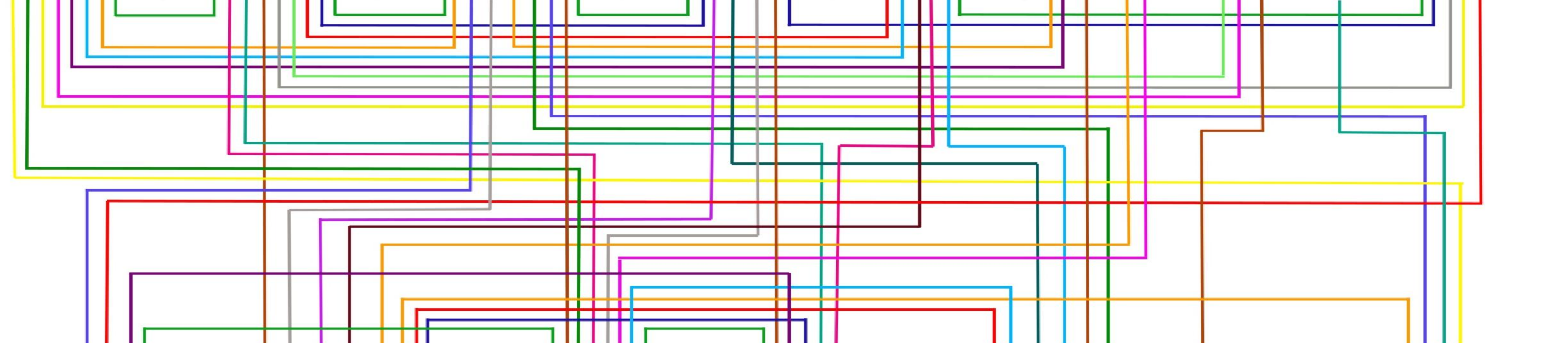
De modo a compreender quais os trajetos mais utilizados pelos utilizadores, foi elaborada esta pergunta, na expectativa que algum percurso se destacasse ou que tivesse mais ênfase. Os inquiridos vieram eliminar a hipótese de um percurso que tenha mais uso, isto é, de 100 inquiridos efetivados existem aproximadamente

cinquenta percursos diferentes, gráfico 19, o que dá uma grande diversidade de trajetos.

Esta percentagem vem confirmar uma utilização indiferenciada da ecopista, apesar de se encontrarem cingidos aos percursos existentes, prova de que todos os acessos são utilizados, em maior ou menor percentagem.



Bairro Chafariz d'El Rei Bairro Zona Urbanização nº1 Bairro Zona Urbanização nº3 Bairro Tenente Pereira Bairro dos Leões Bairro do Granito Sul Bairro do Granito Centro Bairro do Granito Norte



Bairro Garcia de Resende Bairro Nossa Senhora da Saúde Bairro dos Álamos Bairro das Nogueiras Bairro do Bacelo Oeste (núcleo final) Bairro do Bacelo Oeste (núcleo inicial)



Gráfico 19_ Trajetos que os inquiridos utilizam

PERGUNTA 4 _ Qual, ou quais os inconvenientes com que se depara quando utiliza a ecopista

Numa outra questão, esta de desenvolvimento ou opinião, foram questionados sobre quais os inconvenientes e o que poderá vir a melhorar a ecopista. Sobre este tema foram feitos alguns reparos, nomeadamente a falta de sombras, o piso inadequado, a existência de lama nos acessos em períodos de chuva, o atravessamentos de vias rodoviárias perigosas, existência de troços junto a rede viária (o que parece ser inevitável, pois é circunstância da existência da linha-férrea que a originou), a falta de bebedouros, a falta de papeleiras, de bancos, de wc, a falta de uma maior fiscalização das autoridades, a falta de corrimão nas escadas, e ainda a necessidade da existência um circuito de manutenção ao longo da ecopista, o que implicaria ter sempre um espaço adjacente, suficiente para introduzir equipamento.

Em síntese podemos observar, que no geral os utilizadores que responderam a esta questão apontam maioritariamente inconvenientes quanto à falta de vegetação, de mobiliário urbano de apoio a esta infraestrutura, falta de segurança relativamente aos percursos e aos seus atravessamentos, e ausência de fiscalização. Estes são de modo

No entanto, não deixa de ser relevante a percentagem de respostas a esta pergunta, isto é, mais de 50% dos inqueridos não respondeu a esta questão, manifestando no ato da realização do inquérito a inexistência de qualquer desagrado.

PERGUNTA 5 _ Considera a ecopista um local seguro?

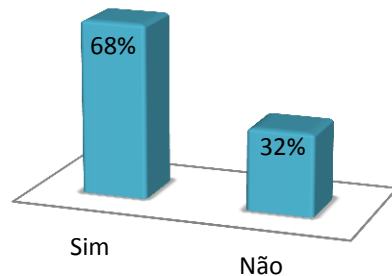


Gráfico 20_ Gráfico obtido segundo a resposta dos inqueridos, relativo à segurança da ecopista, em percentagem

Como se pode observar no gráfico 20, 68% dos utilizadores respondeu afirmativamente à questão 5 do inquérito, considerando a ecopista como um local seguro, contudo muitos utentes afirmaram que a consideram segura pois, só a frequentam durante o dia, evitando frequentá-la durante o cair da noite devido a narrativas que ouviram, e que até agora não têm dado razão para preocupação.

Quanto aos utilizadores que responderam Não, considerando que a ecopista é um local inseguro, declaram na sua generalidade que a ecopista após o período de aulas, efetivamente depois das 18h e durante a noite se torna bastante perigosa, tornando-se num local onde ocorrem alguns assaltos. Referiram ainda que, apesar da abundante iluminação existem alguns recantos, especialmente as traseiras das habitações e a Ponte da Nau, que originam alguma insegurança nos frequentadores deste espaço.

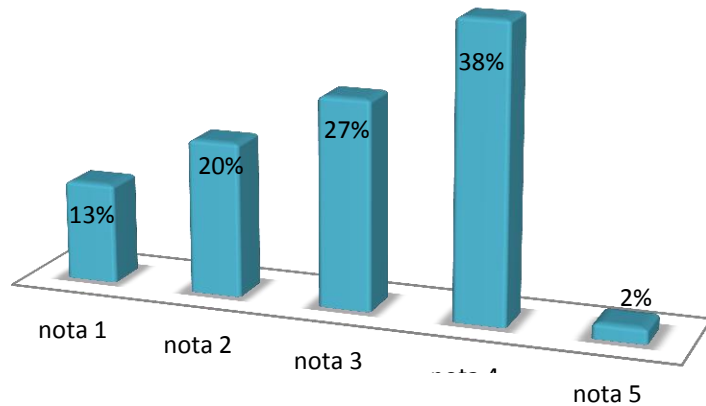


Gráfico 21_ Classificação da ecopista segundo uma escala de 1 a 5, em percentagem

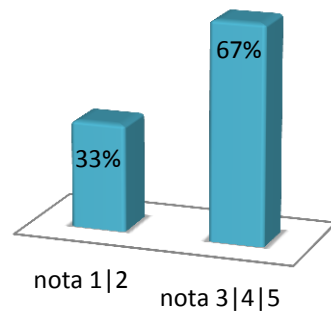


Gráfico 22_ Classificação da ecopista segundo duas classes de escala, uma de 1 a 2 e outra de 3 a 5, em percentagem

Referem, na sua globalidade que a ecopista deveria ser um local vigiado e patrulado com maior frequência, tanto durante o dia como durante a noite. Só assim conseguiriam ter alguma segurança no percurso, particularmente no decorrer da noite.

PERGUNTA 6 _ Como classifica os acessos à ecopista

Para finalizar o inquérito foi elaborada uma pergunta relativamente aos acessos à ecopista, que do ponto de vista do trabalho é uma das mais importantes. Foi pedido aos inqueridos que numa escala ordinal, de 1 a 5, avaliassem as passagens que ligam a ecopista ao bairro, gráfico 21, sendo que 1 é desadequado e 5 adequado.

Esta foi sem dúvida a pergunta que obteve respostas que mais me surpreenderam, como podemos observar no gráfico 22, mais de 60% consideram estes acessos adequados/bastante adequados, incluindo as avaliações de 3 a 5. Quanto às avaliações de 1 a 2 obteve-se uma percentagem de 33%, o que ficam muito longe do esperado, provavelmente porque a ecopista não é muito utilizada por pessoas com mobilidade reduzida e estes acabaram por não ser inqueridos, ou são, felizmente, em número reduzido.

Ao analisar os acessos, na sua generalidade, observámos que não são adequados tanto a nível estrutural, de segurança e do pavimento. Para compreender estes resultados, recorreu-se novamente aos inquéritos, mas desta vez a questão não foi avaliada isoladamente, mas sim tendo em conta a idade e a finalidade com que era utilizada a ecopista.

Após a reanálise obtiveram-se elementos que podem fundamentar as percentagens. Assim, verificou-se que, a maior parte dos utentes que deram uma classificação de 3 a 5, utilizam a ecopista como via de deslocação para o local de trabalho ou para a escola/universidade, é um trajeto que faz parte do seu quotidiano, do seu dia-a-dia, utilizam a ecopista com um fim: a deslocação do ponto A para o ponto B, não olhando a aspetos de acessibilidade. É algo que já lhes é intrínseco, denotando falta de sentido crítico, as pessoas estão conformadas, não fazendo reivindicações.

Quanto às avaliações de 1 a 2, percebeu-se que as classificações foram na sua maioria dadas por utilizadores que vêm a ecopista como um espaço de lazer, utilizando a ecopista para fins desportivos e/ou lúdicos, como por exemplo passear.

A título de conclusão da análise dos inquéritos podemos afirmar que a ecopista é utilizada por ambos os sexos, distribuindo-se percentualmente por todas as faixas

etárias, com maior relevância para a faixa etária compreendida entre os 40 e os 64 anos, que a assiduidade de utilização é maioritariamente diária, que a finalidade principal é fazer exercício físico seguindo-se a deslocação para a escola/Universidade e para o local de trabalho, que a falta de vegetação, de mobiliário urbano de apoio, de segurança relativamente aos percursos e aos seus atravessamentos e a ausência de fiscalização, são as principais críticas efetuadas, mas que apesar de tudo consideram a ecopista um local seguro, atribuindo-lhe na generalidade uma boa classificação quer em termos gerais quer em termos de acessos.

O resultado dos inquéritos prova que o espaço da ecopista é utilizado em diferentes circunstâncias, com uma utilização diferenciada no quotidiano dos utilizadores, relativamente aos trajetos efetuados e à sua finalidade embora limitada às acessibilidades existentes, que apesar da boa classificação obtida não é o que se pode concluir na observação feita no trabalho de campo.

Esta classificação julga-se resultar da conformidade manifestada pelos utentes, reflexo da ausência de espírito crítico e de participação pouco ativa quanto a este espaço.

A elaboração dos inquéritos vem assim reforçar a ideia de que todos os acessos existentes ao longo da ecopista são fundamentais para o bom funcionamento deste espaço e ainda como meio de articulação entre os diferentes bairros. É esta ideia de

articulação que deve ser reforçada, garantido assim soluções que possibilitem uma maior fluidez entre todo o espaço com o resto da cidade e com os bairros limítrofes.

Assim, na realização do anteprojeto há que ter em consideração a informação recolhida ao longo da análise e caracterização da área de estudo, propondo-se a seguinte forma de intervenção:

- | Requalificar e reestruturar as acessibilidades e respetivos atravessamentos da via pública;
- | Adaptar os acessos a utentes de mobilidade reduzida;
- | Potenciar acessos para situações de emergência;
- | Dotar o espaço ecopista de equipamento mobiliário urbano e de vegetação;
- | Tratar o espaço existente entre o corredor ecopista e o espaço que lhe é adjacente, nomeadamente as traseiras das habitações;
- | Potenciar áreas de estadia e espaços de permanência, com destaque para a área existente junto ao “Pingo Doce”.

Segue-se a fase de anteprojecto. Após uma análise e um diagnóstico exaustivo dos bairros limítrofes da ecopista, efetuados não só através de diversas visitas ao local, como também através da recolha de informação, maioritariamente disponibilizada pela Câmara Municipal de Évora, foram aferidas as potencialidades da área de intervenção, identificados os seus pontos fracos e analisado o estado de conservação da mesma.

Há que reter da análise realizada na 1ª fase - *Análise e Caracterização da Área de Estudo*, e que se encontra sintetizada na tabela realizada, que a ecopista se encontra maioritariamente, balizada por traseiras de habitações, onde pontualmente surgem acessos que de algum modo articulam os bairros adjacentes à ecopista. Alguns encontram-se formalizados com escadas, outros foram delineados segundo a necessidade dos utilizadores no espaço. Refira-se que estas características são, principalmente, fruto da antiga função do espaço, o Caminho-de-ferro, que fundamenta o balizamento existente e a razão para as traseiras das habitações se encontrarem viradas para este espaço. Ao exercer a sua antiga função, não havia

necessidade de uma maior articulação com os bairros adjacentes, à exceção das zonas definidas para a paragem do comboio.

O balizamento deste espaço surge como condicionante a toda a proposta, com exceção do Bairro do Granito, de génese mais recente e posterior à época de funcionamento da via-férrea. Os acessos ao longo da ecopista encontram-se todos eles “encaixados” na malha urbana existente não sendo necessário alterar a sua localização e procurando, sempre que possível, respeitar a área de implantação existente. Com a análise anteriormente feita, foi possível perceber quais as possíveis articulações com os bairros adjacentes e com a cidade. Percebeu-se ainda que grande parte das passagens é realizada por meio de escadas, impossibilitando assim o uso deste espaço por todo o tipo de utilizadores, ficando comprometida toda a coesão e fluidez de acessibilidade entre a malha urbana e a ecopista.

Quanto a pontos fortes destacam-se, essencialmente devido à sua dimensão e proximidade com a ecopista, os seguintes: o Apeadeiro da CP, que se situa no Bairro Chafariz D’Rei, no início da ecopista e que se encontra desativado; a área junto à superfície comercial “Pingo Doce”, e ainda uma área relvada significativa no Bairro do Bacelo e do Granito, que pode funcionar como ponto de articulação entre estes dois

bairros. Todas as áreas atrás referidas podem funcionar como área de recepção da ecopista, visto que se encontram bem localizadas e com dimensões significativas.

Relativamente ao estudo-prévio, inicialmente não existiu qualquer condicionante por parte da Câmara, tanto a nível de desenho como a nível orçamental. Foi-me dada a possibilidade de esboçar uma ideia inicial sem nenhuma limitação. Após uma primeira aproximação ao nível do desenho surgiram os primeiros esboços, estes foram progressivamente delineados segundo uma intenção de projeto que foi ajustada em conjunto com os orientadores, após sucessivas conversas e críticas construtivas que conduziram a um resultado final.

Pretende-se com a proposta apresentada que os acessos do espaço ecopista funcionem como uma zona de articulação e ainda como uma extensão aos bairros, articulando-os com os restantes e com a cidade, anulando a sua atual situação onde a ecopista opera como uma linha que quebra toda esta coesão espacial. Procura-se dar resposta às necessidades dos utilizadores, tornar o espaço mais acessível e promover adequadas condições de mobilidade entre todas as partes. Para o assegurar, garantimos que em todos os acessos exista uma rampa alternativa às escadas propostas.

Na generalidade a proposta é caracterizada pelo uso de linhas retas, impondo assim um sentido formal.

Pretende-se criar um espaço com um desenho e com uma estrutura inerte com força suficiente que consiga ser autónoma e que confira urbanidade ao espaço e aos acessos projetados, onde a vegetação é utilizada como forma de equilíbrio e complemento, mas que, se por algum motivo a vegetação não estiver presente, a estrutura inerte assegurará a coerência da linguagem proposta.

A intenção de projeto será reforçada através dos materiais propostos – laje de granito com acabamento bujardado, para o pavimento, e granito com acabamento escovado para o revestimento dos muros propostos. A escolha deste material visa reforçar a urbanidade pretendida para os acessos, assegurar a durabilidade dos mesmos e ainda devido à sua fácil manutenção.

Refira-se ainda que, nos acessos procuraram-se soluções funcionais e formais, enquanto nos espaços abertos, de maior dimensão criaram-se zonas que visam conferir informalidade, para que, desta forma, a sua utilização não fique condicionada, reforçando assim, a multifuncionalidade proposta para estas áreas.

Nota: Para ter acesso à planta de localização dos acessos, ao longo do texto, desdobrar a página 132

De acesso a acesso, seguindo a ecopista direção sul-norte, para uma melhor leitura e localização destes, e não a ordem anteriormente adotada, segundo o ano da gênese dos bairros, destacam-se os seguintes:

_ Bairro Chafariz D'Rei

O Acesso A1 é um espaço visto como um mero espaço canal, aqui foi proposta a formalização do passeio com o material existente nos passeios adjacentes - calçada de granito irregular - o que permite criar um passeio contínuo e uniforme, anulando a existência de interrupções. No início da Ecopista, e em todas as interrupções feitas por uma via pública, propõe-se que os balizadores existentes, em madeira, sejam substituídos por balizadores em inox com um sistema retrátil, que permita que estes desçam até ao nível do solo. Possibilitando deste modo que, em caso de emergência, seja possível a circulação de uma viatura na ecopista.



Fig. 93 Planta da proposta do Acesso A2 do Bairro Chafariz D'Rei

O Acesso A2 está limitado pelos muros das moradias adjacentes, não sendo possível o seu alargamento, propõe-se a junção de escadas e de rampa, para vencer o desnível. A rampa será acompanhada por um muro com a altura de 0,90m assim como as escadas,



Fig. 94 Planta da proposta para o acesso existente no Bairro Garcia de Resende

que dispõe de um corrimão a 0,85m de altura assegurando desta forma a segurança na sua utilização. As escadas, com um cobertor de 0,40m e 0,10 de espelho, têm acesso direto para as escadas existentes no Bairro Garcia de Resende, mantendo desta forma uma continuidade visual e funcional.

_ Bairro Garcia de Resende

O único acesso existente neste bairro tem uma dimensão significativa e encontra-se sensivelmente no “início” da ecopista, tendo em linha de conta estas características foi considerado um espaço de relevância. A proposta tende a promover a sua utilização como espaço de receção, lazer e convívio. Com as áreas que tem como mobiliário um muro que tem dupla funcionalidade, a de banco e a de barreira física entre o pavimento e a vegetação proposta, respeitando a mesma altura e o mesmo traçado utilizado na proposta preconizada para o Acesso 2 do Bairro da Zona da Urbanização Nº1.

Relativamente à vegetação arbórea, será mantida a existente no espaço - *Sophora japonica*, *Acer negundo* e ainda *Cercis siliquastrum* na rua perpendicular à ecopista.

Quanto à arbustiva propõem-se as espécies – *Medicago Arbórea*, *Hebe “Great Orme”* *Daphne x burkwoodii somerset*, entre outras.

_ Bairro de Nossa Senhora da Saúde

O acesso existente é feito por meio de escadas, a proposta preconiza a criação de uma rampa conciliada com escadas, facultando assim duas possibilidades de acesso, da ecopista ao bairro.

Tanto a rampa como as escadas são acompanhadas por um muro, num dos lados, com 0,90m de altura, e um corrimão a 0,85m de altura. As escadas são compostas por degraus com 0,30m coberto e 0,15m de espelho. Entre a ecopista e as escadas existe uma pequena área de recepção que tem como mobiliário um banco/muro.



Quanto à vegetação, serão propostas herbáceas – *iberis sempervirens*, *alyssum saxatile* e *aubrieta deltoidea*- e arbustos de pequeno e médio porte – *pittosporum tobira nana*, *medicago arborea*, *deutzia gracilis*, *polygala myrtifolia*, entre outras. Relativamente ao estrato arbóreo será mantido o existente, a *koelreuteria paniculata* no passeio e a *sophora japonica “pendula”* na ecopista.

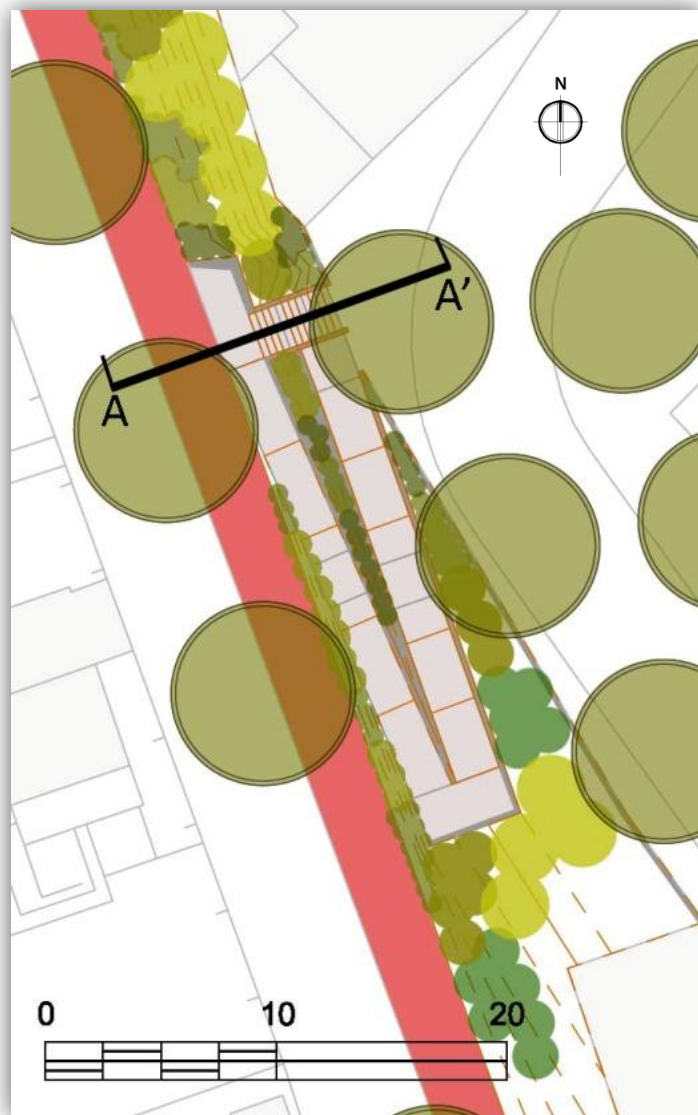


Fig. 97 Planta da proposta para o acesso existente no Bairro de Nossa Senhora da Saúde e com a localização do Corte-alçado A-A'

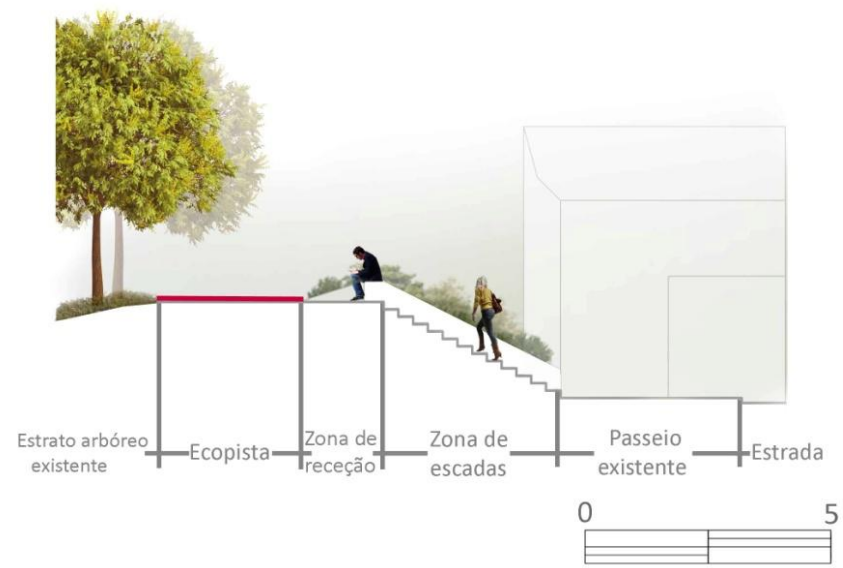


Fig. 96 Corte-Alçado A-A'



Fig. 98 Planta da proposta para o acesso A2 do Bairro da Zona de Urbanização nº1

_Bairro da Zona de Urbanização Nº1

O acesso A1 é atualmente formalizado por escadas de madeira, quanto ao tipo de acesso, o acentuado desnível não permite que este se efetue por meio de rampa. Contudo, a proposta visa a substituição do material usado por escadas metálicas, este material possibilita uma linguagem uniforme e do ponto de vista visual mais leve. Obedecendo a uma altura de espelho que seja confortável ao utilizador -0,15m- dentro das normas de acessibilidade, ao contrário das existentes, onde os degraus são desproporcionais e mais altos do que a altura máxima estipulada pelo Decreto de Lei 163/2006 de 8 de Agosto. O material proposto vem ainda dar mais estabilidade ao acesso e necessita de menos manutenção relativamente à madeira.

Quanto ao Acesso 2, é considerado um ponto central do projeto devido à sua proximidade ao centro da Cidade e à sua dimensão. Preconizou-se para este espaço uma área polivalente, onde se procurou proporcionar as condições necessárias para que o espaço em questão tenha múltiplas utilizações, promovendo a sua utilização como espaço de lazer, convívio e ainda de passagem. Face à necessidade de estabelecer espaços que possam conjugar diferentes funções, a proposta secciona o espaço em 3 zonas, uma zona de anfiteatro ao ar livre (fig.100), uma zona relvada e ainda uma ampla área pavimentada. Estas três zonas encaixam-se umas nas outras

complementando-se ao nível de utilização. Com a proposta apresentada pretende-se que o espaço funcione como um corredor verde multifuncional que atraia toda a população urbana, promovendo neste espaço pequenos espetáculos ao ar livre, como miniconcertos.

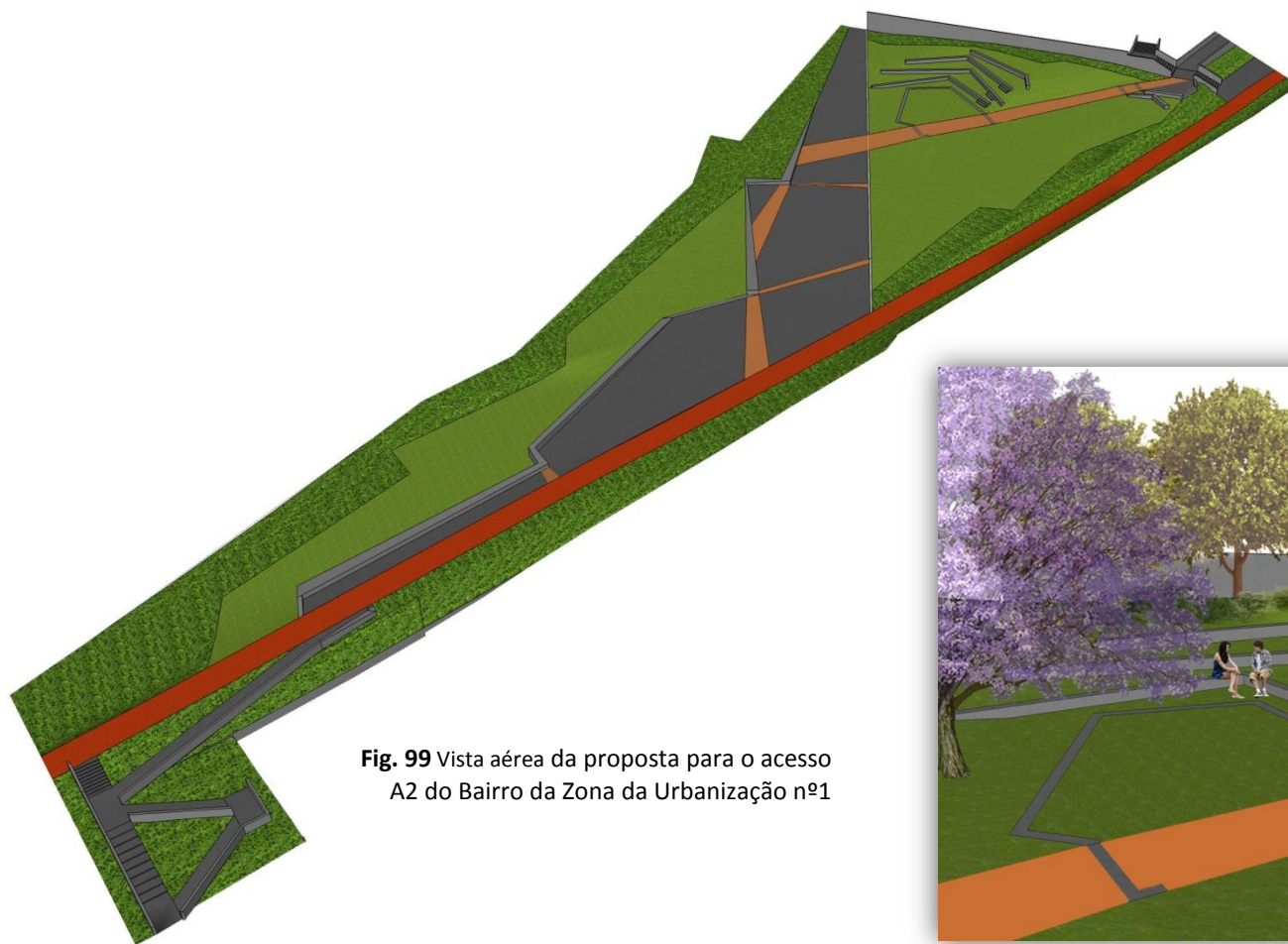


Fig. 99 Vista aérea da proposta para o acesso A2 do Bairro da Zona da Urbanização nº1



Fig. 100 Perspetiva da zona de anfiteatro proposta

À semelhança da imagem criada em todos os acessos propostos, também aqui foi proposto um muro com dupla funcionalidade banco/barreira, para articular a área pavimentada com a área plantada. Este permitirá, em alguns pontos aceder à área relvada que se encontra a Sudoeste do muro, oferecendo deste modo uma outra ambiência deste espaço (fig.101).

O muro atinge uma altura máxima com 0,60m e tem intensionalmente cotas e larguras diferentes, o que gera uma sensação de ritmo. Para reforçar a intenção de ritmo e de geometria irregular, os eixos dos muros foram prolongados através do pavimento, com cor e material diferente, esta extensão será feita com betuminoso colorido.



Como o muro tem larguras diferentes como foi atrás referido, também o pavimento segue essa linguagem. Esta imagem será repetida nas áreas de maior dimensão, isto é, na proposta do Acesso do Bairro Garcia Resende e do Acesso do Bairro do Granito Centro.

Fig. 101 Perspetiva da área proposta

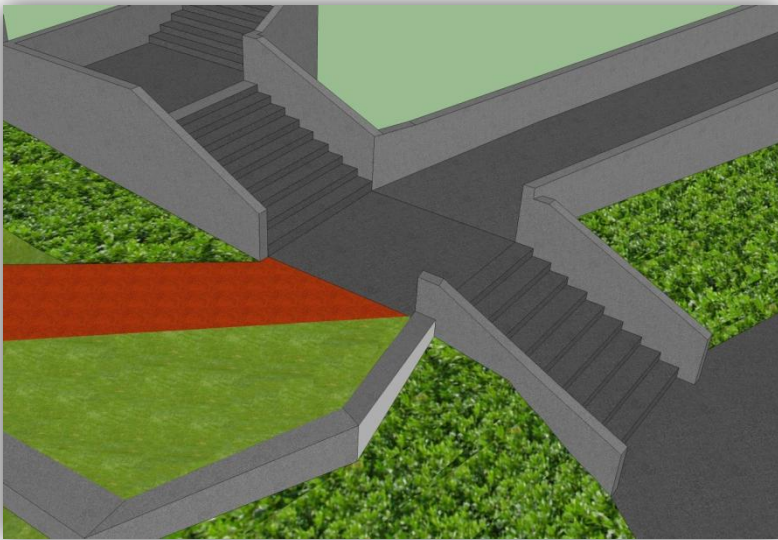


Fig. 102 Perspetiva do acesso da zona norte da área de projeto

A norte da área de projeto situa-se a superfície comercial “Pingo Doce”, de forma a garantir a acessibilidade a esse espaço foi proposto um percurso (entre o anfiteatro e a área relvada) que vai de encontro ao patamar intermédio das escadas projetadas, que fazem a ligação entre o espaço ecopista e o estabelecimento comercial (fig102). A partir do patamar de descanso das escadas foi preconizada uma rampa que dará acesso à superfície comercial e também ao acesso A2 do Bairro dos Álamos, este feito por meio de uma ponte. Refira-se que a proposta em questão teve como base o projeto disponibilizado pela CME com a reestruturação do loteamento onde se situa o “Pingo Doce”, e não na sua localização atual, visto que a projeto já se encontra aprovado (ver planta em anexo, pág. 140).

Quando à vegetação arbórea, a existente – *Celtis australis* e *Acer negundo* - será maioritariamente mantida e a proposta vai de encontro às espécies atualmente presentes com a exceção da espécie *Jacaranda mimosifolia* e *Populus canescens* (que se encontra no Bairro do Bacelo). A utilização da espécie *Jacaranda mimosifolia* tem como objetivo pontuar o espaço e ganha ainda maior destaque devido à sua coloração roxa. Relativamente ao choupo cinzento - *populus canescens* - visa quebrar a horizontalidade marcada pelas espécies presentes e pelas propostas. A vegetação arbustiva corresponde às espécies utilizadas nos outros acessos.

A vegetação arbustiva juntamente com a vegetação arbórea terá como objetivo dar cor ao espaço, ensombramento e visa ainda diluir o impacto dos muros existentes na área, nomeadamente o muro de suporte do estacionamento do “Pingo Doce”, a norte do anfiteatro, e ainda os muros correspondentes às traseiras das habitações que se encontram a sudoeste da área de projeto. Aqui as árvores propostas aparecem em pequenos núcleos ao contrário do que é encontrado a norte do projeto que surgem como barreira física e visual, alinhadas paralelamente ao muro existente.

Pospôs-se que a sul da área de projeto a vegetação arbórea fosse disposta de forma adensada em alguns sítios originando mais sombra e ritmo, acentuado devido à diversidade das formas e à sazonalidade das árvores propostas.



Fig. 103 Planta com a localização dos Cortes-Alçados

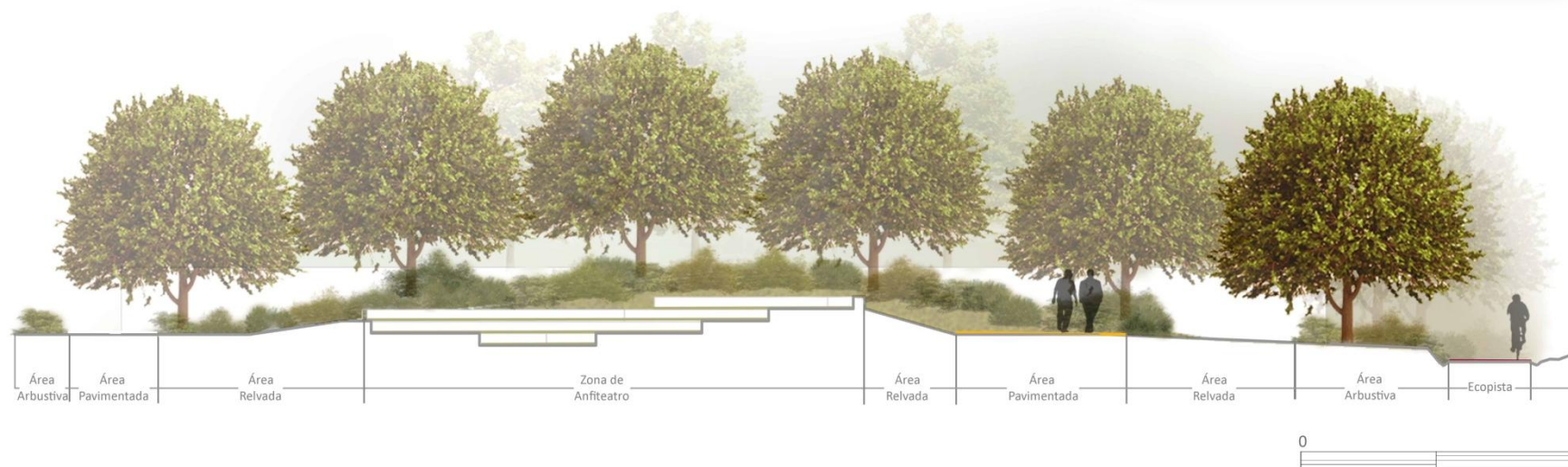


Fig. 104 Corte-Alçado A_A'



Fig. 105 Corte-Alçado B-B'



Fig. 106 Corte-Alçado C-C'



Fig. 107 Planta da proposta para o acesso A1 do Bairro dos Álamos



Fig. 108 Planta da proposta para o acesso A2 do Bairro dos Álamos

- Ecopista
- Área pavimentada (laje de granito)
- Área pavimentada (betuminoso)
- Muro/banco proposto
- Árvores existentes
- Árvores propostas
- Área arbustiva

_Bairro dos Álamos

Tal como tem vindo a acontecer nos outros acessos, propõe-se que também este, acesso A1, possa ser realizado por meio de escada e de rampa, seguindo as mesmas linhas gerais e a mesma tipologia. Esta passagem realçada pela proximidade à Escola EB1 André de Resende onde o acesso será feito por meio de escadas, compostas por dois tipos de degraus, o primeiro lance (direção da ecopista para o bairro) com degraus de 0,30m de cobertor e 0,15m de espelho e, após o patamar de descanso, o segundo lance é composto por degraus com 0,85 de cobertor e com 0,10m de espelho.

Refira-se ainda que a ligação à cidade está garantida pelo acesso feito no Bairro Zona da Urbanização nº1, completando-se e criando uma unidade.

Relativamente ao acesso A2, este, fará a ligação através de uma ponte, do bairro ao “Pingo Doce” e dará acesso, na entrada a Norte, à área proposta para o Bairro Zona da Urbanização Nº1.



Fig. 109 Planta com a localização do Corte-Alçado A-A' da proposta do acesso A1

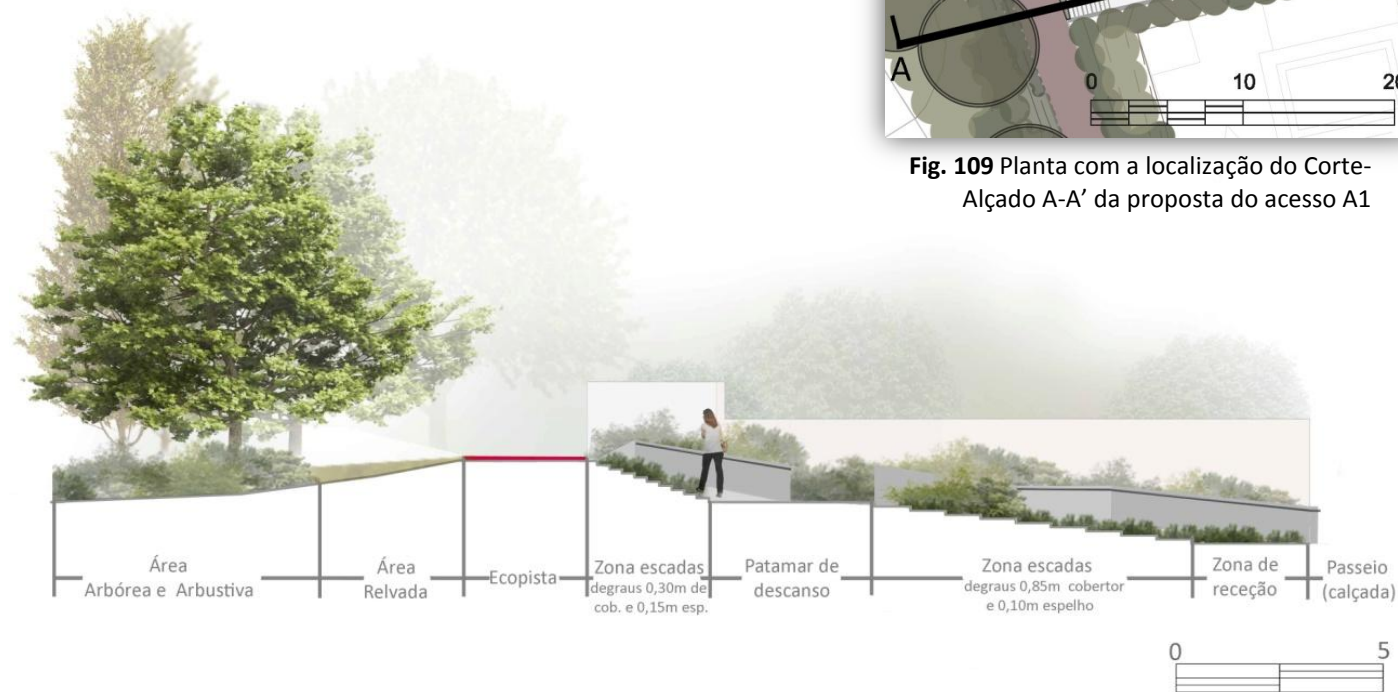


Fig. 110 Corte-Alçado A-A'

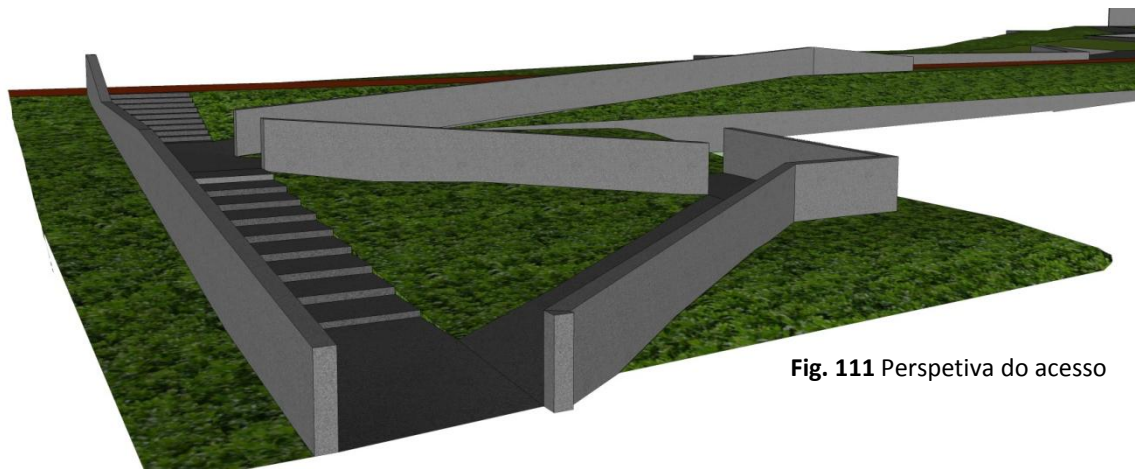


Fig. 111 Perspetiva do acesso



Fig. 112 Perspetiva do acesso proposto para o Bairro dos Álamos

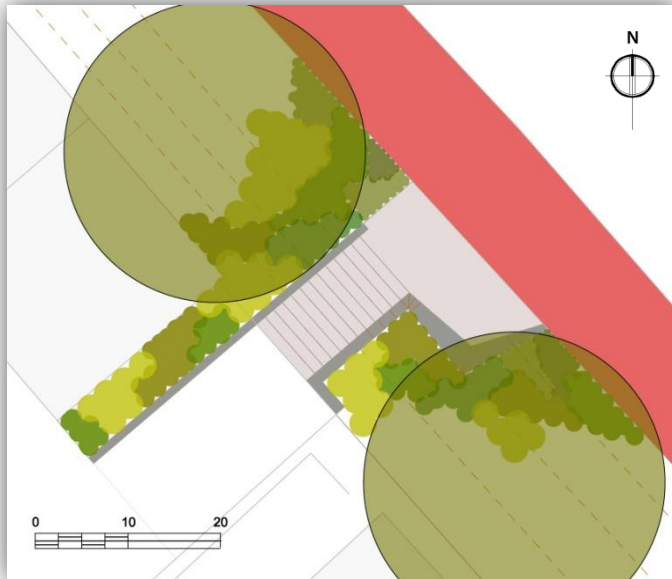


Fig. 113 Planta da proposta do acesso A1 do Bairro Zona de Urbanização nº3



Fig. 114 Planta da proposta do acesso A3 do Bairro Zona de Urbanização nº3

_ Bairro da Zona de Urbanização nº3

O acesso A1 é atualmente feito por meio de escada como podemos verificar na Tabela Síntese feita na fase de análise. Apesar de ao longo de toda a proposta se ter sugerido a projeção conjunta de uma rampa e de uma escada para o mesmo acesso, neste caso específico não houve essa necessidade, porque mais a norte se encontra o Acesso A2 e A3 que é concretizado por meio de rampa, visto que estes dois não distam muito do acesso A1 manteve-se aqui a utilização das escadas como forma de passagem, esta, encontra-se acompanhada num dos lados com um muro de suporte com a altura de 0,90m e com um corrimão a 0,85m. Do outro lado, sem muro, terá vegetação de forma a garantir a segurança da sua utilização.

No acesso A3 foi proposta uma rampa que visa a substituição das escadas atuais. A rampa sugerida tem um declive inferior a 3%, por isso não será equipada com corrimão. Sugeriu-se um muro com a possibilidade de ser usado como banco com uma altura máxima de 0,50m.

Quanto à vegetação proposta, é sugerida a utilização de arbustos a Noroeste da área pavimentada e de herbáceas a sudeste. Os arbustos têm como objetivo a criação de uma barreira visual para o pátio da moradia adjacente, quanto às herbáceas, são utilizadas para reforçar a delimitação da área pavimentada. São ainda, propostas

árvores junto ao espaço ecopista, que obedece às espécies já presentes noutras zonas desta.

_Bairro Tenente Pereira

Para o Acesso 1 foi proposta a formalização do passeio com calçada irregular, para que desta forma dê continuidade ao passeio existente a sudoeste da área proposta. A sua concretização irá permitir uma maior fluidez pedonal e aumentar o conforto na utilização deste trajeto por parte dos utilizadores deste espaço.

As árvores existentes – *Acer Negundo* - são para manter, propõe-se ainda uma caldeira para cada árvore que posteriormente será preenchida com seixo rolado. A caldeira terá incorporado um sistema de recolha de águas provenientes do passeio. A iluminação será colocada no lado oposto das árvores, e propõe-se que seja do tipo “Schröder”, modelo “Douro”, marcada pelas suas linhas e ângulos retos (fig.115).

Quando ao Acesso 2, este corresponde ao Acesso 2 do Bairro dos Leões.



Fig. 115 Perspetiva da proposta

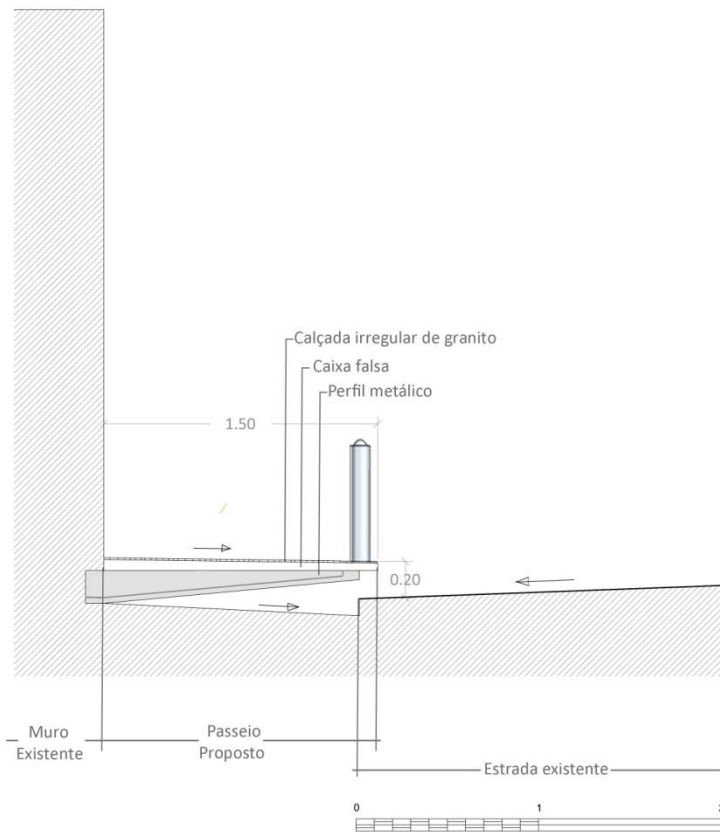


Fig. 116 Pormenor construtivo do passeio proposto para o acesso A2 do Bairro dos Leões

Bairro dos Leões

O Acesso A2 deste bairro é fundamental para a articulação da ecopista com a cidade e ainda com o Pólo Universitário dos “Leões”, porém, como se havia referido na tabela síntese, este, não tem qualquer estrutura de apoio nem se encontra formalizado, devido à ausência de passeio e ao pouco espaço que se encontra disponível. Contudo, devido à sua importância e apesar de todos as suas lacunas, preconizou-se um acesso com uma largura entre 1m e 1,5m, que é suportado por uma estrutura metálica. Isto é, terá como armação de perfis metálicos espaçados de 0,50 a 0,50m, sustidos no muro existente, sobre os perfis será aplicado um painel apropriado com uma caixa falsa onde será colocado o pavimento proposto, calçada de granito irregular.

Devido à largura máxima que obtemos no passeio, ficamos sem área disponível para a criação de um sumidouro para a drenagem de águas pluviais, essencial neste espaço devido ao desnível existente na via. Este tipo de estrutura permite que o passeio se encontre sobrelevado 0,20m relativamente à Estrada Municipal, possibilitando a criação de uma vala de escoamento subterrâneo. Tanto as águas provenientes do passeio como da estrada serão encaminhadas para o sumidouro proposto. A sobrelevação do passeio vem ainda reforçar a segurança dos utilizadores deste espaço, assim como a implementação de balizadores metálicos.



Fig. 117 Ecopista junto ao Polo Universitário Leões_ proposta

A proposta em questão não cumpre o critério de acessibilidade relativamente à largura mínima exigida, no entanto, foi preconizada devido à elevada importância que este detém para os utilizadores. Foram ainda propostos e melhorados os acessos existentes na proximidade e as respetivas articulações.

_ Bairro do Granito Centro

À semelhança da proposta para o Acesso do Bairro Garcia de Resende e para o Acesso 2 do Bairro da Zona de Urbanização nº1, o jogo de pavimento e o muro com dupla função será similar, respeitando igualmente, uma altura máxima de 0,60m.

Este espaço dista dos outros devido à presença de uma linha de água presente e da ampla área relvada já existente. Assim, é proposto um muro a sul da ribeira, acompanhando-a na sua extensão, este, delimitará o seu acesso, separando desta forma o leito de cheia da ribeira e o espaço projetado. O muro encaminha-nos em direção ao Bairro do Bacelo, situado no lado oposto da estrada municipal e da ecopista.

Esta proposta é fundamental para articular estes bairros e dos que estão na sua envolvente, visto que, apesar de ser um bairro adjacente à ecopista, tem uma Estrada Municipal que não detém nenhuma estrutura de apoio aos peões/utilizadores, isto é,



Fig. 118 Planta da proposta do acesso do Bairro do Granito e do Bairro do Bacelo

não tem passeio nem passadeira, o que impede uma circulação coesa e segura, por isso a importância da sua projeção.

A proposta visa a implantação de uma passadeira, no entanto, devido à pouca berma existente na estrada não é possível a criação de um passeio, e torna-se quase que indispensável porque o acesso está garantido através da área pavimentada proposta, e pelo interior do bairro, afastando deste modo os utilizadores da via principal.

Relativamente à vegetação, esta será utilizada para reforçar a linha de água presente e em situações que se ache necessário para impedir uma má utilização do espaço, por exemplo, junto à passadeira para obrigar as pessoas ali passem e não nouro lado da via. As árvores existentes – *Acer negundo* - serão mantidas, porque se encontram jovens e em bom estado de conservação, com exceção de uma que se encontra no meio da área pavimentada proposta, devendo proceder-se ao seu transplante, porque a proposta não a preconiza. Será proposta uma árvore, para além das existentes, de maior porte e de cor diferente - *Jacaranda mimosifolia*, que visa pontuar o espaço e dar cor ao mesmo.



Fig. 120 Perspetiva da proposta (ponto 1)



Fig. 119 Planta de localização das perspetivas apresentadas



Fig. 121 Perspetiva da proposta (ponto 2)



Fig. 122 Perspetiva da proposta (ponto 3)











- | | | | |
|---|------------------------------------|---|--------------------|
|  | Ecopista |  | Árvores existentes |
|  | Área pavimentada (laje de granito) |  | Árvores propostas |
|  | Área pavimentada (betuminoso) |  | Área arbustiva |
|  | Muro/banco proposto |  | Área relvada |

Fig. 123 Planta da proposta do acesso do Bairro do Bacelo

_Bairro do Bacelo

O presente acesso só faz sentido quando articulado com o acesso do Bairro do Granito Centro, complementam-se, essa conectividade e continuidade é conseguida através das linhas gerais da proposta que passam de um lado para o outro da via pública, prevalecendo desta forma uma coesão visual e funcional.

Preconizou-se uma escada e uma rampa facultando assim 2 possibilidades de aceder à ecopista. Relativamente aos degraus, estes têm 0,40m de cobertor e 0,10m de espelho, ao longo das escadas há um muro de 0,90m de altura, este muro servirá de apoio ao corrimão que estará a 0,85m de altura.

Para a rampa foi igualmente proposto um muro, contudo a altura máxima que este atinge é 0,60m de altura. Neste acesso não há necessidade de ter um corrimão porque o desnível que vence não o justifica.

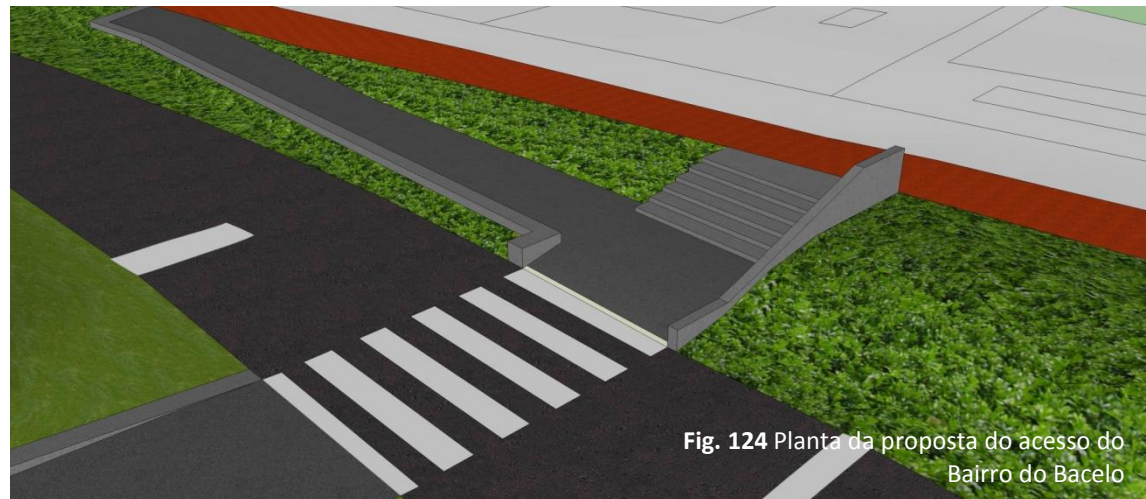


Fig. 124 Planta da proposta do acesso do Bairro do Bacelo



Fig. 125 Proposta de requalificação para o espaço ecopista

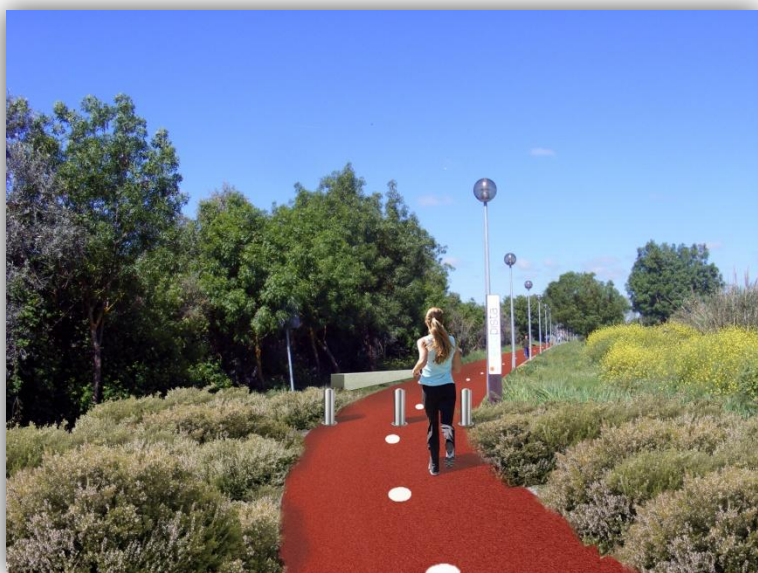


Fig. 126 Proposta de requalificação para o espaço ecopista, com a presença dos balizadores em inox

Relativamente ao espaço ecopista, apesar de não ser esse o objetivo principal do trabalho, propõe-se que este corredor tenha tratamento adequado que o valorize esteticamente e formalmente. Para o pavimento sugere-se que seja aplicado um tapete de betuminoso colorido, em vermelho, para ir ao encontro da linguagem adotada, noutras cidades, para as ecopistas e ciclovias. Recomenda-se ainda que, todos os balizadores existentes de madeira sejam substituídos por balizadores em inox com um sistema retrátil, como já proposto anteriormente em situações análogas.

Relativamente à vegetação arbórea presente, existem espaços onde nunca foram plantadas árvores, outros onde, apesar de plantadas estas não conseguiram vingar e não foram substituídas. Deste modo, a proposta visa a replantação de árvores nas falhas existentes, de forma a reforçar a identidade de um corredor para uma melhor identificação visual.

Como já se referiu, o objetivo do trabalho é articular os espaços abertos e em particular, aqueles que se relacionam diretamente com a ecopista. Contudo, decidiu-se levar a ideia “articular” mais longe, para além a proposta apresentada pensou-se numa possível conexão deste corredor verde com os outros percursos ambientais, já existentes - o Percurso da Água da Prata e o Percurso do Alto de S. Bento.

Refira-se que, apesar de não ter sido estudado a rigor a possível ligação entre, esboçou-se uma possível articulação da ecopista com os percursos, feito através do acesso A2 do Bairro dos Leões (Estrada N18) e/ou pela Estrada M528, a norte do acesso A2. Mais adiante, já em meio rural é feita pelo troço de ligação já existente.

Assim, a ecopista e os outros dois percursos já referidos ganham outra dimensão, sendo ainda possível a criação de outros roteiros, mais diversificados. Com esta junção é possível ir até um determinado local por um percurso e regressar por outro.

Esta ligação vem deste modo:

- | Aumentar a diversidade da oferta turística;
- | Melhorar a qualidade de vida, associada à atividade física;

- | Valorizar as obras arquitetónicas, algumas de carácter monumental, que surgem associadas aos percursos;
- | Promover a articulação e a ligação entre a cidade de Évora e as zonas de carácter mais rural;
- | Usufruir das ligações visuais existentes, tal como a elementos paisagísticos de interesse.

Para que esta articulação tenha mais sucesso, propõe-se que os utilizadores deste espaço possam ter acesso ao aluguer de bicicletas ao longo do percurso, em zonas que se achem convenientes.

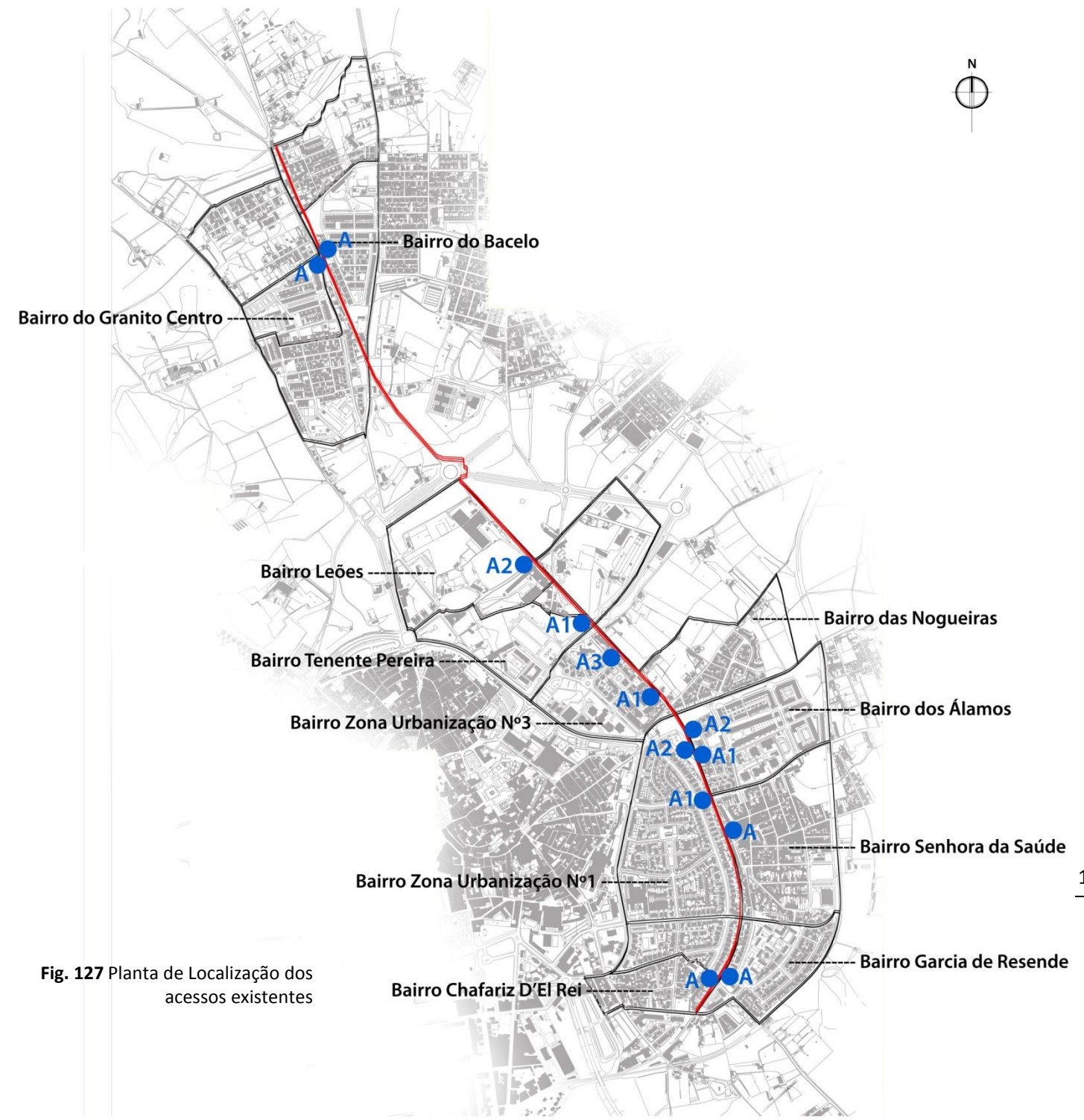


Fig. 127 Planta de Localização dos acessos existentes

I. NOTAS PESSOAIS

O presente relatório é fruto de uma aprendizagem gradual adquirida ao longo da minha formação académica, onde o estágio tem um papel fundamental na nossa preparação para a entrada no mercado de trabalho.

Com esta experiência, apercebi-me do quanto são importantes os conhecimentos adquiridos ao longo das aulas, a troca de ideias, a comunicação entre colegas e entre o Professor e o aluno.

No decorrer deste período de estágio, foram vários os altos e baixos que ultrapassei, mas que entendo terem sido oportunidades para refletir sobre os problemas numa perspetiva profissional, proporcionando as necessárias tomadas de decisão.

Por questões diretamente relacionadas com a logística da Câmara Municipal, no decorrer do período de estágio, não foi possível realizar os necessários levantamentos topográficos para a realização mais rigorosa das peças de projeto. Para a concretização de projeto de execução, era necessário um levantamento topográfico rigoroso para

uma maior exatidão da informação, visto que, por exemplo, o levantamento topográfico, nomeadamente as curvas de nível existentes não se encontram atualizadas e a uma escala adequada. Por conseguinte, optou-se por aprofundar mais a fase de análise e a fase de anteprojecto.

Contudo, sinto-me familiarizada com o ambiente de trabalho, do departamento, e lisonjeada por me terem dado a possibilidade de integrar a equipa, que era, igualmente, um dos objetivos.

O percurso foi bastante enriquecedor, principalmente no que diz respeito à responsabilidade adquirida, e o facto de passar de um trabalho académico para uma experiência que tem como objetivo final a sua construção. Um trabalho “real” dá-nos um impulso maior para projetar e idealizar um espaço que possivelmente será executado, obviamente dependente dos meios financeiros disponíveis.

Infelizmente, não posso comparar um estágio realizado num estabelecimento público e num privado, mas certamente esse será o próximo passo. Do meu ponto de vista, é fundamental poder equiparar e sentir quais os pontos fortes e fracos de cada um, para uma melhor preparação para o mundo do trabalho.

II. BIBLIOGRAFIA

BRANDÃO, Pedro (coordenação); *O chão da cidade _ Guia de avaliação do design do espaço público*; Centro Português de Design, Abril de 2002

CACERES, Rafael, FERRER, Montserrat; *Barcelona espacio público*; Ajuntament de Barcelona, Barcelona, 1993

CARVALHO, Jorge, *Évora, Administração Urbanística*, Edição Câmara Municipal de Évora, 1990

CME, *Riscos de um Século*, Catálogo de Exposição, Edição Câmara Municipal de Évora, 2000

INE - INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, Portugal, Censos 2001 – XIV Recenseamentos Geral da População – XIV Recenseamento Geral da Habitação, Lisboa, Ministério do Planeamento e Administração do Território / INE, 2002;

MARQUES, Teresa Sá (Coordenação), *Sistema Urbano Nacional – Cidades Médias e Dinâmicas Territoriais*, vol.1, DGOTDU, Lisboa, Outubro de 1997

MARQUES, Teresa Sá (Coordenação), *Sistema Urbano Nacional – Cidades Médias e Dinâmicas Territoriais*, vol.2, DGOTDU, Lisboa, Dezembro de 1999

MARQUES, Teresa Sá (Coordenação), *Sistema Urbano Nacional – Cidades Médias e Dinâmicas Territoriais*, vol.3, DGOTDU, Lisboa, Dezembro 1999

NEUFERT, Peter (carga de); *Neufert - Arte de projectar em arquitectura*; 17ª edição; Editorial Gustavo, SA, Barcelona, 2004

PARDAL, Sidónio; et al.; *Normas Urbanísticas – Volume III*; DGOT. UTL, Lisboa, 1993

Revista Independente de Arquitetura + Tecnologia “*In Cammon II, Collective spaces*” nº26, a+t ediciones, Outono de 2005

SIMPLICIO, Maria Domingas, *O Espaço Urbano de Évora*, Pub. Universidade de Évora, Évora, 1991

PUBLICAÇÕES ONLINE

FERREIRA, Mª João, CAMPOS, Pedro; *O Inquérito Estatístico _ Uma introdução à elaboração de questionários, amostragem, organização e apresentação dos resultados*, ALEA (www.alea.ine.pt)

REFER E.P, Plano estratégico de ecopistas em Portugal (www.refer.pt)

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz (Professor-titular do IPPUR/UFRJ, Coordenador do Observatório de Políticas Urbanas e Gestão Municipal); *Segregação residencial e políticas públicas: análise do espaço social da cidade na gestão do território* (http://www.observatoriodasmetroles.ufrj.br/download/Segregacao_residencial_e_politicas_publicas.pdf)

Vários, *The European Greenways Good Practice Guide*, edição European Greenways Association, 2000 (www.aevv-egwa.org)

Página da Câmara Municipal de Évora (www.cm-evora.pt)

LEGISLAÇÃO

Regulamento do Plano de Urbanização de Évora, publicado na 2ª série do Diário da República, nº 107, de 02 de Junho de 2011

Decreto -lei nº 163/2006, de 08 de Agosto _ Regime das Acessibilidades

III. ANEXO

Idade: _____

Sexo: F M

1 Com que frequência utiliza a ecopista?

- Diariamente
- 1 a 3 vezes por semana
- Raramente

2 Com que finalidade a utiliza?

- Praticar exercício
- Deslocação para o local de trabalho
- Deslocação para a escola / Universidade
- Outra, Qual _____

3 Qual o trajeto que costuma utilizar?

	de	até
Bairro Chafariz d'El Rei	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Bairro Chafariz d'El Rei
Bairro Garcia de Resende	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Bairro Garcia de Resende
Bairro Nossa Srª da Saúde	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Bairro Nossa Srª da Saúde
Bairro da Urbanização Nº1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Bairro da Urbanização Nº1
Bairro dos Álamos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Bairro dos Álamos
Bairro das Nogueiras	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Bairro das Nogueiras
Bairro da Urbanização nº3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Bairro da Urbanização nº3
Bairro Tenente Pereira	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Bairro Tenente Pereira
Bairro dos Leões	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Bairro dos Leões
Bairro do Granito Sul	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Bairro do Granito Sul
Bairro do Granito Centro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Bairro do Granito Centro
Bairro do Granito Norte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Bairro do Granito Norte
Bairro do Bacelo Oeste (1º núcleo)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Bairro do Bacelo Oeste (1º núcleo)
Bairro do Bacelo Oeste (núcleo final)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Bairro do Bacelo Oeste (núcleo final)

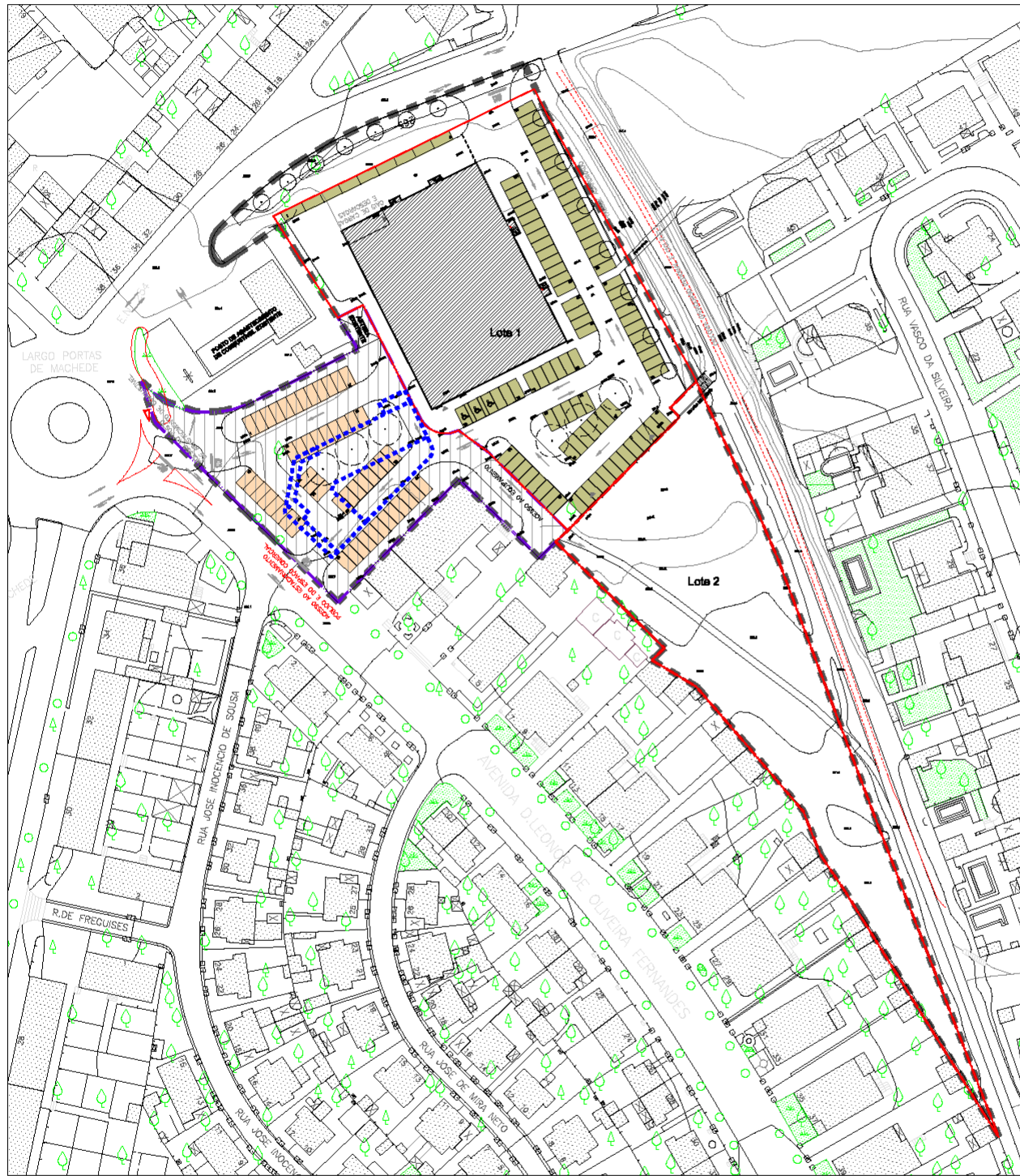
4 Qual, ou quais os inconvenientes com que se depara quando utiliza a ecopista?

5 Considera a ecopista um local seguro?

- Sim
 - Não Porquê? _____
- _____

6 Como classifica os acessos à ecopista (sendo que 1 é desadequado e 5 adequado)

1 2 3 4 5



Legenda:

- Limites de propriedade existentes
Área total = 18.232,00m²
- Balcão e direito de passagem de Piquito Dous
- Limites de Lote
- Área a reservar para escafiagem de estacionamento público

Utilização proposta:

- /// Pavimento coberto de impermeabilização (Lote 1)
- /// Áreas pedonais

Legenda de Edifícios:

- /// Total de Loteiros = 101
- /// Total de Loteiros para reserva e emergência = 18
- /// Total de Loteiros Espaciais = 12
- /// Loteiros de estacionamento privados efetivos em uso corrente no lote 1
- /// Loteiros de estacionamento públicos
- /// Total de Loteiros = 18

Área de Operação Urbanística:

- /// Inscrição de prédio APT Inscrição nº 2079
- /// Área do prédio = 270,23 m²
- /// Área total do lote (1 + 2) = 2.372,28 m²

Quadro de lotes:

Lote	Uso	Área do Lote (m ²)	OP (m ²)	N.º de Pisos	Obs.
Lote 1	Comércio	9.622,40	1.882,25	2/3	4
Lote 2	Edifícios	8.295,40	18	2/3	4

4 - Alteração de utilização de uso
 18 - Adição permanente, conforme programa específico a aprovar pela C.M.E., conforme disposto nos art.ºs 2.º e 3.º inclusive do regulamento do Plano de Urbanização de Évora anexo 4.
 4 - Alteração de utilização de uso
 4 - Operação urbanística a parcerias públicas de Estades de Portugal, EP.

* Adição permanente, conforme programa específico.
 Deve regular-se ao art.º 2.º, 3.º e 4.º do regulamento do Plano de Urbanização de Évora anexo 4.

Câmara Municipal de Évora
 Departamento de Ordenamento do Território - Gabinete de Ordenamento do Território

Projeto: Loteamento de prédio existente situado entre a Rua Bento Jesus Correia e a Av. D. Lúscar Pires Mendes (Pl. DCCM nº 196.1.1-000)

Para Consultar: Planos relativos ao loteamento e quadro de áreas

Data: 15/05/2011

Desenhador: [Assinatura]