

Projeto de Requalificação da Avenida da Liberdade | Município do Fundão

Romão Vieira

Mestrado em Arquitetura Paisagista

Departamento de Geociências, Ambiente e Ordenamento do Território

2016/2017

Orientador(a)

Maria José Curado, Faculdade de Ciências da Universidade do Porto.

Coorientador(a)

Ana Cunha, Câmara Municipal do Fundão

U.PORTO
FACULDADE DE CIÊNCIAS
UNIVERSIDADE DO PORTO

Todas as correções determinadas pelo júri, e só essas, foram efetuadas.
O Presidente do Júri,

Porto, _____/_____/_____

"É o tempo da travessia: e, se não ousarmos fazê-la, teremos ficado, para sempre, à margem de nós mesmos."

Fernando Pessoa

Agradecimentos

Quero agradecer a todos os que tornaram possível este relatório. Agradecer a todos os Professores das duas Universidades que frequentei e que foram elementos fundamentais para o meu crescimento profissional e pessoal, tendo-me enriquecido com todas as vivências e conhecimentos partilhados.

Quero agradecer em particular à minha orientadora de estágio a Professora Doutora Maria José Curado por toda a ajuda, disponibilidade e cuidado que me prestou na realização deste trabalho e também neste percurso académico na Universidade do Porto.

Agradeço também à minha orientadora no local de estágio, a Arquiteta Ana Cunha, chefe da Divisão de Ordenamento, Planeamento e Qualidade de Vida (DOPQV) da Câmara Municipal do Fundão, pelo esforço e acompanhamento permanente ao longo dos sete meses de formação que aí passei, assim como a todos os membros da Divisão pela troca de conhecimentos, pela simpatia e pela forma acolhedora como me receberam e integraram.

Prestar ainda um forte agradecimento a todos os amigos que de forma direta ou indireta me acompanharam ao longo deste percurso, apoiando-me e solidarizando-se comigo nos momentos bons e, especialmente, nos menos bons.

Por fim, e mais importante, quero deixar um profundo agradecimento a toda a minha família, nomeadamente aos meus pais, às minhas irmãs, tia e avó. Sem o apoio incondicional e o suporte proporcionado por eles no meu percurso académico e, sobretudo, no crescimento pessoal, não seria possível chegar onde cheguei.

A todos um grande Bem-Haja…

Resumo

O “boom” tecnológico e industrial que revolucionou a História e levou ao êxodo rural fez com que as cidades crescessem exponencialmente sem estarem dotadas e mesmo preparadas para suportar esse aumento populacional e, sobretudo, a proliferação de veículos motorizados. O crescimento desmesurado do numero de veículos e sua circulação na esfera urbana, que atinge o seu cúmulo nos dias de hoje, tornaram as cidades extremamente congestionadas, com as suas ruas e avenidas idealizadas e restruturadas em função do automóvel e da sua fluidez de circulação, em detrimento da circulação pedonal e dos espaços públicos e de lazer. Esta situação levou não só à degradação destes eixos urbanos (tanto em termos funcionais como estéticos) como, e principalmente, da qualidade de vida das pessoas, que foram vendo e sentindo a deterioração, minimização e até desaparecimento de espaços que anteriormente lhes eram dedicados e afetos.

A Avenida da Liberdade na cidade do Fundão, não foge a este dilema. Tratando-se de uma zona nevrálgica da cidade - onde estão inseridos os mais variados serviços (administração publica, restauração, comércio, banca, consultórios médicos, etc.) e a sede do Município – está hoje “dedicada” sobretudo à circulação automóvel e estacionamento, em detrimento de zonas de circulação pedonal, espaços verdes e de lazer. É neste contexto que se desenvolve a proposta apresentada, cujo objetivo será a restruturação da referida artéria, baseada no mote “de e para as pessoas”, procurando-se a harmonização entre a circulação ciclo-pedonal e automóvel, e a importantíssima vertente ecológica, com introdução de novos espaços verdes, sempre com o desígnio de “acrescentar” a qualidade de vida dos cidadãos, contribuindo para o seu desenvolvimento social, para a sua saúde e bem-estar.

Nesse âmbito vamos primeiramente descrever, ainda que abreviadamente, a importância que as ruas/avenidas têm nas cidades e a forma como evoluíram até aos dias de hoje, passando posteriormente para uma análise mais “in loco” sobre a Avenida da Liberdade, com a realização de um estudo sobre este elemento morfológico da cidade do Fundão desde a sua criação até à atualidade, apontando as suas qualidades e defeitos e culminando na apresentação concreta do projeto de requalificação da mesma.

Abstract

The technological and industrial "boom" that revolutionized history and led to rural exodus, has made cities grow exponentially without being equipped and even prepared to withstand this population increase and, above all, the proliferation of motor vehicles. The excessive growth of the number of vehicles and their circulation in the urban sphere, which reaches its peak these days, have made the cities extremely congested, with their streets and avenues idealized and restructured according to the automobile and its flowing circulation, to the detriment of pedestrian circulation and public and leisure spaces. This situation led not only to the degradation of these urban axes (both in functional and aesthetic terms) and, above all, to the quality of people's life, who saw and felt the deterioration, minimization and even disappearance of spaces previously dedicated to them.

The "Avenida da Liberdade" in the city of Fundão, does not escape this dilemma. Being a neuralgic area of the city - where the most varied services (public administration, catering, commerce, banking, doctors' offices, etc.) and the Municipality's headquarters are inserted - is nowadays "dedicated", mainly, to car and parking, in detriment of areas of pedestrian circulation, green spaces and leisure. It is in this context that the project presented is developed, and whose objective will be the restructuring of the aforementioned artery, based on the motto "to and for people", aiming at the harmonization between cycle-pedestrian and automobile circulation, and the extremely important ecological aspect, with the introduction of new green spaces, always with the aim of "adding" citizens' quality of life, contributing to their social development, health and well-being.

In this way, we are going to first describe the importance that streets/avenues have in the cities and the way they have evolved to the present day, passing later for a more "in loco" analysis on Avenida da Liberdade, with the rexecution of a study on this morphological element of the city of Fundão from its creation to the present, pointing out its qualities and defects and culminating in the concrete presentation of the requalification project of the same.

Índice

1. Introdução……..16
2. Apresentação do tema…….18
3. Problemática e objetivos……..……19
4. Metodologia……...20
5. Rua ou Avenida – uma questão de conceitos?
   5.1. Contextualização……..21
   5.2. Rua ou Avenida?.....24
6. Projetos referência
   6.1. “Las Ramblas” – Barcelona ……..….28
   6.2. Renovação da “Slovenska Boulevard” – Ljubljana, Eslovénia……..……...30
   6.3. Reflexão dos projetos apresentados…….……31
7. A Avenida da Liberdade
   7.1. Enquadramento Geográfico ……..…33
   7.2. Enquadramentos Histórico.....35
   7.3. Análise……..….40
   7.4. Proposta de Requalificação……..….44
8. Conclusões……..52
9. Bibliografia……53
10. Anexos……..…54

Lista de Figuras e esquemas

Fig.1 - Esquema síntese do processo metodológico……..20

Fig.2 - Champs-Élysées – um dos marcos do legado de Haussmann; fonte:Google images…….24

Fig.3 - “Plan Cerdá” – Plano de reforma da cidade de Barcelona de 1859 criado por Ildefonso Cerdá; fonte: Google images…….…….25

Fig. 4 – “Las Ramblas”, Barcelona fonte:Google……..…..28
Fig. 5 – “Las Ramblas”, Barcelona; fonte:Google……..…..28
Fig.6 - Vista aérea das Ramblas, Barcelona;fonte: BingMaps…….…28
Fig.7 – Zona sul de “Las Ramblas”, Barcelona; fonte: Google Images……...…29
Fig.8 – Slovenska Boulevard, Ljubljana; fonte: www.landezine.com.....30
Fig.9 -Slovenska Boulevard, Ljubljana fonte: www.landezine.com.....30

Fig.10 - Slovenska Boulevard, Ljubljana fonte: www.landezine.com.....31

Fig.11 -Mapa de Portugal, Google Maps, adaptado……..….33

Fig.12 -Mapa dos Concelhos do Distrito de Castelo Branco, Google Maps, adaptado…….33

Fig.13 - Mapa das Freguesias do Concelho do Fundão, Google Maps, adaptado…...33

Fig.14 Vista aérea da Cidade do Fundão; fonte: Google Images…….34

Fig.15 – Serra da Gardunha, Natura Glamping; fonte: www.naturaglamping.com.....34

Fig.16 – Serra da Gardunha; fonte: Google Images……...34

Fig.17 - Campos agrícolas – data desconhecia…….…35

Fig. 18- Largo do Mercado (Postal de 1931)……...35

Fig.19 - Planta de 1923 – evidencia já um estudo prévio, um traçado em como a avenida era algo que ansiavam …….36

Fig.20 - Avenida atualmente……...36

Fig.21 -Congresso Eucarístico – 22 de maio de 1952……....38

Fig. 22 - Congresso Eucarístico – 22 de maio de 1952……..…38

Fig. 23 -Congresso Eucarístico – 22 de maio de 1952……..….38

Fig. 24- Avenida Salazar – meados década de 60…….....39

Fig. 25- Avenida da Liberdade atualmente, Fundo……40

Fig. 26 - Estado atual dos passeios e estacionamento em “conflito”……..……41

Fig. 27 - Imagem que evidência o posto de combustível e o escasso passeio, bem como o pavimento em mau estado, fotografia do autor……...……..41

Fig. 28- Atual praça de táxis e parque de estacionamento, fotografia do autor……..…42

Fig. 29- Atual praça de táxis e parque de estacionamento, fotografia do autor..……..42

Fig. 30 - Inicio da rua dos 3 Lagares, fotografia do autor……..….43

Fig. 31 - Fim da rua dos 3 Lagares, fotografia do autor…….43

Fig. 32 – Plano Geral……..…….44

Fig.33 - Simulação 3D da configuração dos futuros passeios ……...…….45

Fig.34 -Corte transversal esquemático que demonstra a proposta na avenida…….....46

Fig.35 -Corte transversal esquemático que demonstra a proposta para a praceta…….……..46

Fig.36 – Simulação 3D da zona da praceta e onde se observa o separador proposto bem como a ausência de estacionamento…….……..…47

Fig.37 – Simulação 3D da praceta proposta, onde foi retirado o parque de estacionamento e de táxis e colocada a ciclovia…….…….……47

Fig.38 - Corte transversal esquemático que demonstra a proposta para a rua dos 3 Lagares……..…….…48

Fig.39 e 40 – Simulação 3D do funcionamento de um SUD; fonte: adaptado de “Urban street stormwater guide”……..…49

Fig.41 – Esquema de Plantação – exemplo de vegetação para a via……....50

Fig.42 – Esquema de Plantação – exemplo de vegetação para a praceta proposta……..51

Lista de anexos

Anexo I

- Tipologia de espaços no espaço envolvente à Avenida da Liberdade

- Infraestruturas e serviços localizados na Avenida da Liberdade

Anexo II

- Plano Geral
- Plano de Plantação
- Plano de Pavimentos
- Plano de Iluminação

Anexo III

Projectos realizados no local de estágio

- Projeto na Aldeia Nova do Cabo (Fundão)
- Projecto de Requalificação na zona sul da Cidade do Fundão

1. Introdução

Após um vasto e intenso percurso académico, este relatório retrata uma componente do trabalho realizado ao longo dos meses de estágio na Divisão de Ordenamento, Planeamento e Qualidade de Vida da Câmara Municipal do Fundão (DOPQV). Esta última etapa desempenha um papel fulcral na realização e finalização do segundo ciclo do curso de Arquitetura Paisagista, pois possibilitou aplicar e consolidar os conhecimentos adquiridos até agora.

O estágio desenvolvido esteve diretamente relacionado com a experiência na administração local, com foco, por um lado, na reabilitação de espaços verdes e outros espaços de carácter semelhante, através da elaboração de projetos de requalificação paisagística para a cidade do Fundão, tendo em conta a sua sustentabilidade e valorização e, por outro, na participação e acompanhamento do desenvolvimento de candidatura deste Município ao programa Life2017 (instrumento financeiro da União Europeia que apoia projetos de conservação ambiental e da natureza).

O contacto diário com o mercado de trabalho, nomeadamente no Município do Fundão, permitiu-me ter uma perceção “in loco” de como este mercado funciona e de como uma instituição municipal orquestra as mais variadas operações, concretamente as de planeamento e ordenamento do seu território, sendo de salientar a cooperação entre o DOPQV e outros gabinetes da edilidade (Gabinete da Presidência; Divisão do Urbanismo, Departamento de Obras, entre outros) bem como com outros órgãos de poder local, nomeadamente as juntas de freguesia do concelho.

A experiência de contribuir em variados projetos relacionados com a Divisão e, logo com o Município, tendo sempre em consideração as sugestões da chefe de divisão e, muitas vezes, as exigências (na maioria incomportáveis com os orçamentos disponíveis, com a orografia do terreno e com próprio desenho de projeto) dos presidentes de junta que propõem alterações ao espaço urbano no âmbito público, foi um marco importantíssimo na forma como abordarei a vida profissional, na aquisição de “know-how” e de futuras ferramentas de trabalho.

O seguinte relatório está relacionado com a experiência vivenciada nesta Divisão, nomeadamente na proposta de requalificação de uma das avenidas mais emblemáticas da cidade do Fundão - Avenida da Liberdade - uma via muito movimentada que foi "sofrendo" alterações ao longo dos tempos e que atualmente necessita de uma óbvia reestruturação devido, por um lado, à excessiva circulação automóvel que hoje a caracteriza e, por outro, à degradação dos variados elementos que a compõem.

2. Apresentação do tema

O tema desenvolvido neste relatório foca-se particularmente num elemento morfológico das cidades: as ruas e avenidas - concretamente a Avenida da Liberdade da cidade do Fundão – e a contribuição que estas oferecem para a qualidade de vida das mesmas. Estes elementos são muito importantes na malha urbana, constituindo as suas principais vias de conexão, unindo um ponto ao outro das suas extremidades.

Tais artérias são, de facto, o coração da urbe, demonstrativas da qualidade e do desenvolvimento que uma cidade pode ostentar, devendo, por isso, ter-se especial acuidade aquando da sua planificação e/ou reestruturação (o que torna fundamental o papel do arquiteto paisagista na conceção e reabilitação de corredores verdes que tanto valorizam a sustentabilidade e o bem-estar da população e a estrutura verde das cidades, elevando assim os centros urbanos a outro patamar no que diz respeito às qualidades paisagísticas, urbanísticas e de qualidade de vida), tendo sempre em consideração o superior interesse das pessoas.

As ruas e avenidas são, ainda, essenciais na estruturação do espaço público, exibindo diferentes comensurações e composições, com funções próprias como organizar, definir e conter espaços, assumindo-se como elementos de composição do traçado urbano.

Assim, este trabalho - projeto de requalificação para a Avenida da Liberdade na cidade do Fundão – tem como meta tornar esta artéria vital da cidade mais funcional, ecológica e sobretudo proporcionar o aumento da qualidade de vida da população.

3. Problemática e Objetivos

Após a revolução industrial e consequente expansão das cidades, que fomentou exponencialmente o crescimento automóvel, estas tornaram-se extremamente congestionadas e com cada vez menos espaço para a circulação pedonal. Tal problema veio trazer uma degradação da qualidade de vida nas mesmas, com poucos espaços públicos e de lazer para a população.

A Avenida da Liberdade na cidade do Fundão, não foge a este problema. É a zona mais movimentada da cidade, onde estão inseridos os mais variados serviços (restauração, comércio, banca, consultórios médicos, etc.) bem como a sede do Município e principais serviços administrativos, o que levou ao incremento da circulação automóvel e do estacionamento nesta artéria, em detrimento de zonas de circulação pedonal.

Sem o espaço ideal e cómodo para essa mobilidade pedonal nos dias de hoje, tornou-se manifesta a necessidade de reformulação da organização da referida avenida, de forma a que a circulação automóvel, de bicicletas e de peões se complemente e não colida entre elas. No caso concreto, será fundamental conseguir reduzir o fluxo automobilístico da avenida e incrementar o acesso e circulação pedestre da população, proporcionando-lhe mais conforto, mobilidade e sobretudo segurança rodoviária, com a diminuição do perigo de acidentes e a expansão de zonas próprias para a sua mobilidade e interação social.

Assim, o objetivo com a presente proposta de requalificação da Avenida da Liberdade será, reitera-se, encontrar uma harmonização entre a circulação ciclo-pedonal e automóvel, de forma a aumentar a qualidade de vida dos cidadãos, contribuindo para o seu desenvolvimento social, para a sua saúde e bem-estar, bem como do convívio e da partilha, remontando “ao antigamente”, quando a circulação de veículos era menor, as pessoas prevaleciam e eram a prioridade nas ruas, algo que atualmente se alterou.

4. Metodologia

A metodologia de trabalho abordada neste relatório tem como intento mostrar as distintas fases necessárias para a elaboração do mesmo.

Iniciou-se com uma pesquisa teórica sobre o tema em estudo, seguindo-se de um levantamento e posterior análise da área de intervenção, procedendo-se depois à síntese dos dados recolhidos e finalizando-se com a proposta para a área de estudo selecionada, a Avenida da Liberdade na cidade do Fundão.

Numa primeira fase foi reunida toda a informação possível sobre a avenida, nomeadamente com visitas ao local, levantamento fotográfico, cartografia, pesquisa de dados históricos, sociais e outros dados relevantes para a realização deste trabalho.

Foi ainda feita a pesquisa de projetos de referência.

Subsequentemente, obtidos e recolhidos todos os dados necessários, procedeu-se então à sua análise e síntese para que fosse possível fazer uma avaliação exata do atual estado do local e evidenciar os seus pontos fortes, o que manter, o que valorizar, mas, também, os seus pontos negativos, com a definição do que se deverá alterar e/ou eliminar, de forma a propor uma intervenção o mais adequada possível para esse elemento importantíssimo no traçado da cidade do Fundão.

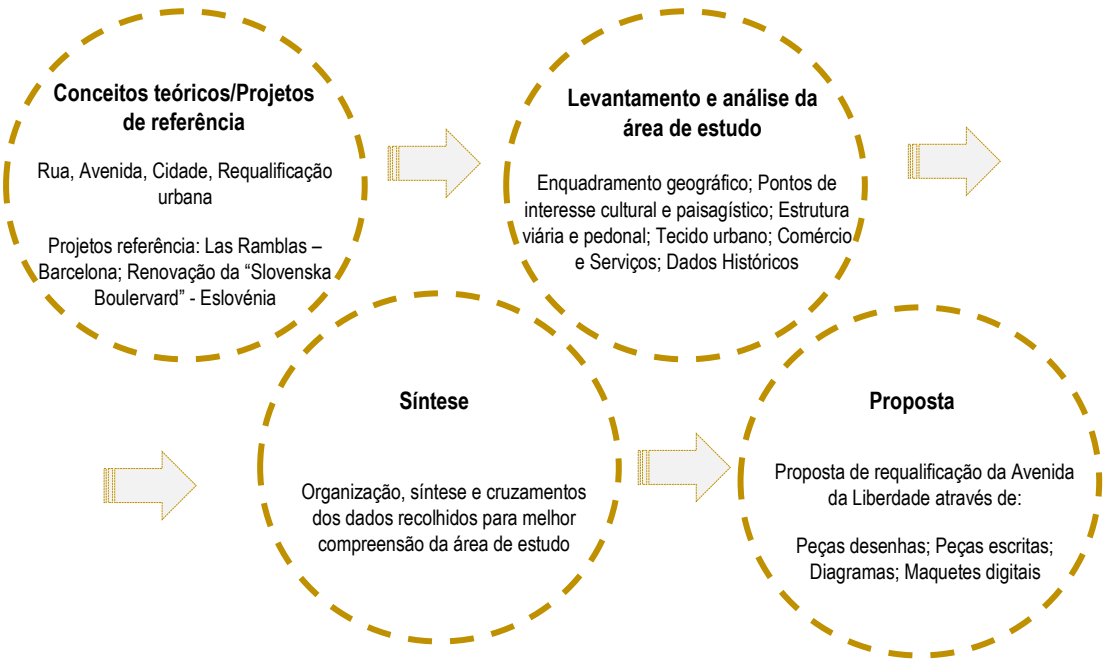


Fig.1 - Esquema síntese do processo metodológico

5. Rua ou Avenida – uma questão de conceitos?

5.1 - Contextualização

De acordo com relatório das Nações Unidas, devido ao aumento do processo de urbanização, prevê-se que em 2030 mais de 60% da população mundial deverá residir nas cidades.

Atualmente, as cidades ocupam apenas 2,7% da superfície terrestre do globo, mas são responsáveis por 75% do consumo total de energia, 80% das emissões de gases de estufa e têm tido genericamente um contributo nocivo sobre os recursos naturais (Grimm et al., 2008; Grêt-Regamey et al., 2013).

A fragmentação e perda de habitats, a perturbação do ciclo-hidrológico, o aumento do efeito da ilha de calor urbano são processos característicos da cidade atual (Alberti, 2005; Liu et al., 2007; Marzluff et al., 2008; Endlicher et al., 2008). Neste contexto, torna-se evidente a necessidade de garantir a preservação dos sistemas naturais nas áreas urbanas e contrariar a perda gradual do contacto com a natureza, sobretudo tendo em conta que, paradoxalmente, a cidade também exige cada vez mais recursos naturais - alimentos, energia, matéria-prima (Grêt-Regamey e Ulrike, 2012). Perante esta realidade, a compatibilização dos sistemas naturais com os sistemas construídos surge como um dos maiores desafios do Século XXI.

A intensificação da edificação ao longo dos tempos tem vindo a provocar fortes alterações e influências negativas no clima urbano. A correta planificação ou restruturação das ruas e avenidas de uma cidade, como elementos fundamentais e nevrálgicos da mesma que contêm e/ou conectam espaços verdes, poderá desempenhar, atualmente, um papel fundamental no combate do impacto nocivo desse fator de “modernidade” e desenvolvimento, permitindo um maior controle do microclima, contribuindo para a sua amenização através das suas propriedades de termorregularização, controle da humidade, controle das radiações solares, absorção de dióxido de carbono e aumento do teor de oxigénio, proteção contra o vento, contra a chuva e o granizo, drenagem das águas de forma a prevenir cheias e inundações e proteção contra a erosão.

Tais espaços verdes urbanos são, também, formas úteis e sobretudo sustentáveis na separação física do trânsito automóvel da circulação pedonal, filtram os gases tóxicos produzidos pelos veículos motorizados, absorvem parte do ruído provocado e reduzem o encadeamento.

Têm ainda um papel importante na interligação entre os vários espaços diferenciados entre si e na amenização de ambientes, pelo contraste provocado entre a suavidade do material vivo intrínseco à vegetação e o carácter inerte e rígido dos pavimentos e outras superfícies construídas.

Desempenham funções culturais, de integração, de enquadramento, de suporte de uma rede contínua de percursos para peões e ciclistas, de jogo, lazer e recreio.

Não obstante o reconhecimento das funções essenciais associadas à presença dos espaços verdes, a sua implementação encontra-se sujeita a múltiplas ameaças, entre as quais se destaca a excessiva densificação da malha urbana. A necessidade de espaços verdes urbanos é uma das consequências da evolução que as cidades têm sofrido ao longo do tempo.

A revolução industrial gerou grandes modificações a nível mundial, com a emigração da população rural para a cidade. Com isto, e somando o facto de nesta época se ter desencadeado um aumento exponencial dos processos industriais, tecnológicos entre outros, surgiu o conceito de “espaço verde urbano” como espaço que tinha por objetivo recriar a presença da natureza no meio urbano. No século XIX os espaços verdes funcionavam como pontos de encontro, de permanência ou apenas de passeio público.

Nas cidades mais industrializadas surge, posteriormente, o conceito de “pulmão verde”, ou seja, criou-se um espaço verde com dimensões suficientes para gerar o oxigénio necessário à compensação das atmosferas poluídas que se faziam sentir nesta altura de “boom” industrial. Consideramos “O” espaço verde urbano ex-líbris deste conceito o Hyde Park de Londres, que se situou bem no núcleo da cidade e onde hoje se considera a zona da cidade velha de Londres, onde tudo se desencadeou.

No início do século XX surge um conceito preponderante para a Arquitetura Paisagista e que ainda hoje se mantém atual - *continuum naturale*, baseado na ideia de que a paisagem natural pode e deve penetrar pela cidade de modo tentacular e contínuo, assumindo diversas formas e funções: espaço de lazer e recreio; enquadramento de infraestruturas e edifícios; espaço de produção de frescos agrícolas e de integração de linhas ou cursos de água com os seus leitos de cheia e cabeceiras.

Este "ideal" e conceito primordial da arquitetura paisagista, o *continuum naturale*, tornou-se, na atualidade, preponderante e fundamental no objetivo de melhorar a "qualidade de vida das cidades" e das pessoas, sendo concretizado através da criação de novos espaços, da recuperação e conservação dos existentes e da sua união através de "corredores verdes", integrando zonas pedonais e vias.

É este o raciocínio que nos dias de hoje se mantém e que faz todo o sentido em manter-se, pelo menos na ótica do arquiteto paisagista. Os espaços verdes urbanos e os corredores verdes, sejam eles públicos ou privados, assumem cada vez mais uma crescente importância nas estratégias regionais e municipais, procurando, assim, uma lógica de contínuo unificador de toda a malha urbana e de ligação ao espaço periurbano envolvente.

5.2- Rua ou Avenida?

O termo “rua”, considerado hoje como um espaço público dentro da estrutura morfológica da cidade, lugar de encontro, comércio e circulação, sofreu alterações ao longo da história. Esta foi-se modificando e renovando ao longo dos tempos, evoluindo das estreitas e extenuantes ruas da era medieval até às avenidas do século XIX, cujo maior exemplo, são as criadas por Georges-Eugéne Haussmann[1] na célebre renovação de Paris.



Fig.2 - Champs-Élysées – um dos marcos do legado de Haussmann; fonte:Google images

As ruas e/ou avenidas são um elemento decisivo na vivência das cidades. Estas estruturas morfológicas são mais do que um elemento que liga dois pontos, pressupõe-se, também, que deverão ter espaços conectados, alguns para estadia e não somente de passagem.

De acordo com a ativista e urbanista Jane Jacobs “*a rua deve ter passeios generosos, propícios às trocas comerciais e que fomentem a vida social”*. Jacobs considera que a rua é uma instituição social onde as pessoas convivem, onde se criam ligações com vizinhos, comerciantes…um pequeno ou grande nicho social.

1- *Georges-Eugène Haussmann principal impulsionador da grande reformulação de Paris, que com a demolição de edifícios e alargamento de ruas históricas demonstrou a beleza e imponência da organização da cidade. Além das grandes avenidas, Haussmann construiu grandes quarteirões e parques inspirados no Hyde Park, de Londres.*

Um bom exemplo de como as avenidas vincam o desenho e organização da cidade é o plano para Barcelona de Ildefonso Cerdà aprovado em 1859 (Fig.3). Trata-se de um projeto com um traçado de ruas amplas e racionais, com a separação dos meios de transporte, em conjunto com a habitação, como suporte fundamental da qualidade de vida.

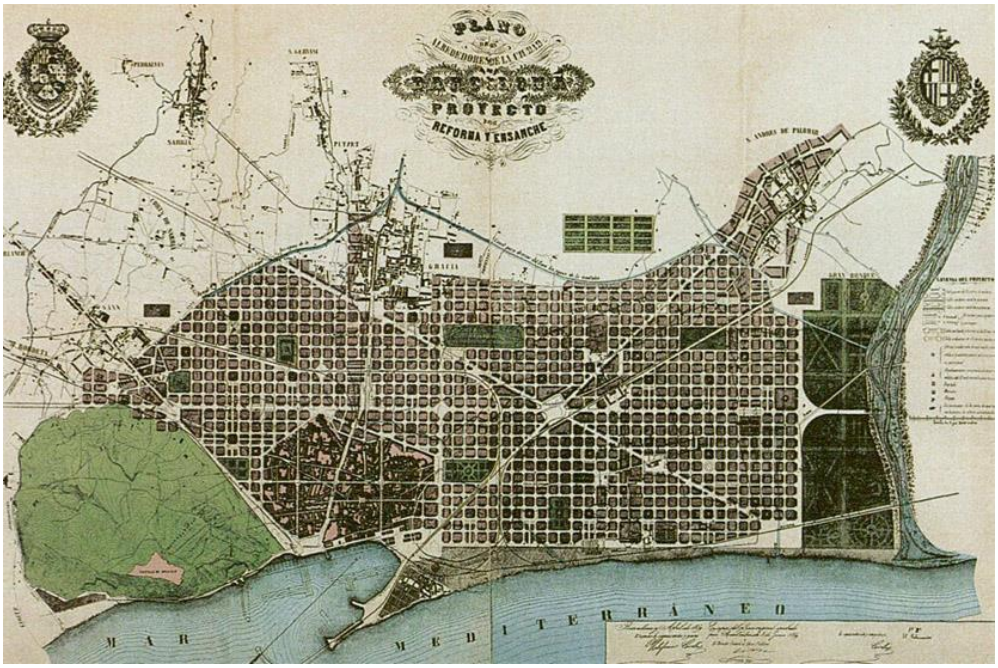


Fig.3 - "Plan Cerdá" – Plano de reforma da cidade de Barcelona de 1859 criado por Ildefonso Cerdá; fonte: Google images

A origem da palavra "avenida" vem do francês "*avenue"* que por sua vez vem do latim *"advenire"* – chegar – o caminho ou percurso de chegada desde a rua ou entrada principal a um local, a uma casa de propriedade, orlada por árvores. No entanto, esta função de chegar a um sitio em particular foi desaparecendo já que o conceito se generalizou no contexto urbano para designar uma rua larga e arborizada.

Com o avançar dos tempos, o aumento da indústria automóvel, aumento da automatização industrial, aumento exponencial da população, aumento da necessidade de mobilidade simples e rápida, determinou que todo o sistema da rua fosse suprimindo as suas funções tradicionais de espaço multifuncional.

De facto, antes do grande êxodo rural para as cidades, cerca de metade da largura da rua era destinada a peões, valor este manifestamente suficiente para uma época em que os edifícios não excediam os três pisos, mas o posterior aumento no número e altura das edificações, em consequência do aumento exponencial do número de pessoas, não foram compensados com o alargamento de passeios, pelo contrário, estes diminuíram de amplidão para dar mais espaço para mais veículos. Esta distribuição desequilibrada do espaço no desempenho das suas funções, mais acentuada nas áreas urbanas centrais, está também na origem da alteração das características da vida urbana.

Apesar destas sucessivas alterações no perfil da rua, onde foi dada cada vez mais importância ao automóvel e não ao peão, a via pública é muito mais do que um simples caminho; é sim uma sucessão de espaços interligados, alguns dos quais para se estar, parar, apreciar, descansar, não somente com o objetivo de atravessar ou circular.

Traçar a rua ou avenida como lugar envolve, ou deveria envolver, qualidades similares às da praça pública ou de um espaço público (jardim, parque, etc.), formando uma unidade num todo em si mesma, um lugar de permanência, estadia, de experiências sociais e de manifestação da vida urbana que se preconiza nas cidades. Desenhar a rua para tráfego automóvel é diferente de desenhá-la para o transeunte, uma vez que estamos a projetá-la para funções diferentes.

Assim, não existirá uma diferença intrínseca e acentuada entre a rua e a avenida. A segunda é uma evolução do conceito da primeira, fruto da própria história e evolução da humanidade.

Poder-se-á dizer que avenida é o nome que se dá a uma via urbana de maior relevância na cidade, normalmente constituída por várias faixas de rodagem, de forma a permitir grande circulação de veículos. É normalmente larga e extensa, sendo este talvez o principal critério de distinção com a rua.

Outro critério que normalmente é utilizado para nomear uma via como avenida ou rua é sua importância no “esquema” da cidade. Pode ser levado em consideração o

fato de esta servir ou não como ponto de ligação entre outras vias e bairros importantes, conectando os serviços da região.

Uma avenida geralmente concentra maior numero de empresas, serviços e estabelecimentos comerciais, podendo constituir um importante centro financeiro ou comercial para a cidade.

As grandes avenidas são ainda muitas vezes um dos principais pontos turísticos e culturais da cidade, como é o caso da Times Square e da Quinta Avenida em Nova Iorque ou da Avenida da Liberdade em Lisboa.

Normalmente reúnem diversas construções históricas, com elevado valor arquitetónico.

6. Projetos Referência

6.1. “Las Ramblas” – Barcelona



Fig. 4 – “Las Ramblas”, Barcelona fonte:Google

Uma avenida totalmente sombreada por plátanos, ligando a Praça da Catalunha ao porto de embarcações, com uma extensão de 2500 metros e uma largura de 45 metros. “La Rambla” como é chamada, embora no singular, é composta por cinco “ramblas” com nomes diferentes, são elas: “Rambla de Canaletes”; “Rambla dels Estudis”; “Rambla de San Josep”; “Rambla dels Caputxins”; “Rambla de Santa Mònica”. (Fig.5 e Fig.6)



Fig. 5 – “Las Ramblas”, Barcelona; fonte:Google



Fig.6 - Vista aérea das Ramblas, Barcelona;fonte: BingMaps

A extensa largura de passeios faz com que esta avenida se torne uma das principais zonas de confluência da população, tornando-a um espaço onde os utilizadores podem usufruir de muitos equipamentos urbanos ou locais de estadia, estimulando a vivência urbana (Fig.5). Nesta avenida estão também incluídos os mais variados serviços, bancos, restaurantes, estações de metro, paragens de autocarro, um vasto património arquitetónico de interesse, ou seja, um abrangente leque de elementos que elevam a qualidade da mesma.



Fig.7 – Zona sul de “Las Ramblas”, Barcelona; fonte: Google Images

6.2. Renovação da “Slovenska Boulevard” – Ljubljana, Eslovénia



Fig.8 – Slovenska Boulevard, Ljubljana; fonte: www.landezine.com

É a principal rua de Ljubljana, sempre foi considerada um marco do progresso urbano na cidade. É onde se encontra o primeiro arranha-céus.

Este projeto baseia-se em conceitos modernos no que diz respeito ao design de espaço público. Apesar de possuir um elevado volume de tráfego de pedestres e de transportes públicos, esta foi projetada para ser um espaço partilhado, onde tanto pessoas como transportes públicos se deslocam, mas com um rigoroso controlo rodoviário (fig.7).

A transformação desta avenida foi inspirada nas famosas avenidas europeias, onde estão muito vincados os planos horizontais (estradas) e os planos verticais (edifícios e vegetação). Neste caso a inclusão de vegetação que demarca bem este local, como o freixo de flor (*fraxinus_ornus*), vem dar ao espaço uma forma diferente de o viver, uma vez que a vegetação estabelece um padrão geométrico com o pavimento que proporciona uma certa ilusão de ótica, fazendo a avenida mais ampla aos nossos olhos.



Fig.9 -Slovenska Boulevard, Ljubljana fonte: www.landezine.com

Um dos fatores extremamente positivos e que traz a este projeto um caracter de excelência é o facto desta avenida não possuir trânsito rodoviário, apenas transportes públicos (autocarros), não esquecendo de preservar o seu património histórico e arquitetónico, o que eleva em muito a qualidade de vivência nesta área emblemática de Ljubljana (fig.8).



Fig.10 - Slovenska Boulevard, Ljubljana fonte: www.landezine.com

Assim, este projeto enaltece o que são as principais caraterísticas da mobilidade sustentável, onde a circulação de bicicletas, transeuntes e transporte públicos partilham o mesmo espaço, onde não é permitida a circulação automóvel, providenciando um acréscimo da qualidade de vida à cidade e fazendo dela uma das cidades mais ecológicas do seu país, acabando por obter um carácter único de contemporaneidade e, logicamente, nunca esquecendo a sua historia.

6.3. Reflexão dos projetos apresentados

Pode-se constatar que nestes dois projetos de referência é dado papel principal ao transeunte. Como descrito no projeto da avenida em Ljubljana, foi retirado à mesma grande parte do tráfego rodoviário para dar importância à circulação pedestre, com passeios mais largos, aumentando a segurança e o conforto de quem se desloca a pé. O mesmo acontece nas Ramblas onde o passeio central é de grandes dimensões, proporcionando às pessoas um espaço de grande mobilidade, conforto e bem-estar, onde se dá muita importância à população da cidade. A somar a isto temos o facto de a vegetação ter muita relevância e destaque nestas estruturas morfológicas das respetivas cidades, dando um carácter de excelência a estas zonas muito movimentas e espaços de grande interesse.

7. Avenida da Liberdade – Rua dos 3 Lagares



7.1. Enquadramento Geográfico - Fundão



Fig.11 -Mapa de Portugal, Google Maps, adaptado

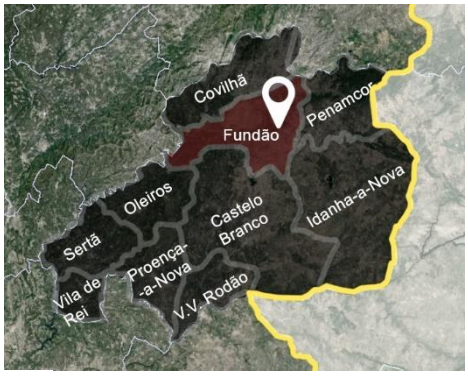


Fig.12 -Mapa dos Concelhos do Distrito de Castelo Branco, Google Maps, adaptado

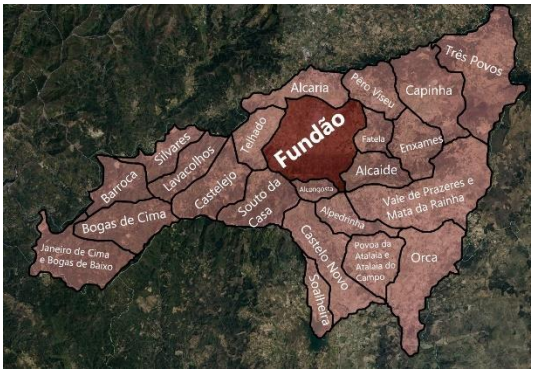


Fig.13 - Mapa das Freguesias do Concelho do Fundão, Google Maps, adaptado

Localizado na zona centro, no limite norte da Beira Baixa, o concelho do Fundão pertence ao distrito de Castelo Branco, região da “Cova da Beira”, e ocupa uma área de 70165 hectares. É constituído por 23 freguesias com um total de 29213 habitantes (Censos - 2011).

Encontra-se totalmente ladeado por montanhas: a norte, noroeste e oeste pela Serra da Estrela, a sul pela Serra da Gardunha e a este pela Serra da Malcata; é limitado pelos concelhos da Covilhã, Belmonte e Sabugal a norte, por Penamacor e Idanha-a-Nova a este, por Castelo Branco a sul, por Oleiros a sudoeste e pela Pampilhosa da Serra a oeste.

O concelho é caracterizado por uma acentuada dispersão urbana, onde existe uma dicotomia destacada entre as zonas mais urbanizadas (cidade do Fundão - onde se desenvolvem atividades no sector económico e comercial) e as áreas mais rurais, dedicadas à exploração agrícola e florestal com destaque para a produção de fruta, azeite e vinho.

A paisagem deste território é marcada pela Serra da Gardunha, fazendo a divisória entre Castelo Branco e a Cova da Beira (Fundão, Covilhã e Belmonte). Este maciço situa-se nos concelhos do Fundão e Castelo Branco com uma orientação de nordeste a sudoeste e ergue-se a 1227 metros, destacando-se do planalto beirão que raramente ultrapassa os 400 metros de altitude.

A Serra da Gardunha proporciona uma excecional riqueza e multiplicidade que se deve a uma enorme diversidade de condições naturais que foram aproveitadas e adaptadas pelo Homem. Esta paisagem é marcada pelos afloramentos rochosos de granito na encosta sul; a vertente norte destaca-se pela grande capacidade produtiva de pomares (cerejal), de vastas áreas de policulturas e pelas explorações florestais de resinosas.



Fig.14 Vista aérea da Cidade do Fundão; fonte: Google Images

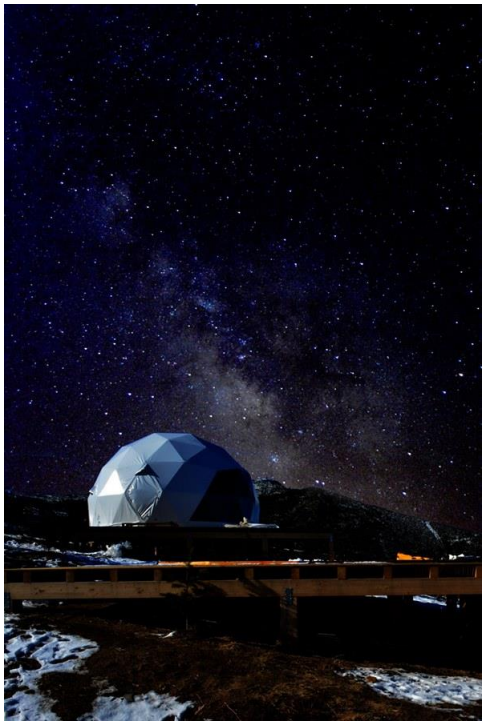


Fig.15 – Serra da Gardunha, Natura Glamping; fonte: www.naturaglamping.com

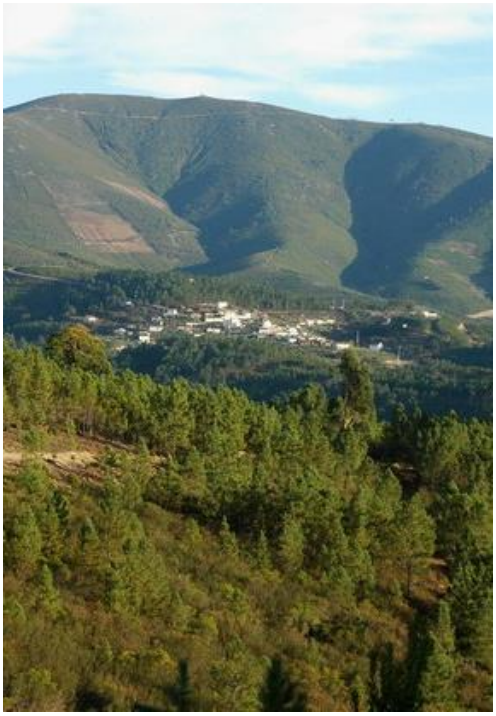


Fig.16 – Serra da Gardunha; fonte: Google Images

7.2. Enquadramento Histórico

Avenida da Liberdade (Antiga Avenida Salazar)

"Foi entregue, finalmente, o projecto da Avenida Salazar, o Sr. Eng. José Frederico Ulrich[1], na visita ao Fundão, parecia-lo no próprio local, resolvido este velho problema fundanense."

Jornal do Fundão, 30 de janeiro 1949

Em 1949 é entregue o projeto para a criação de uma avenida na vila do Fundão (elevada a cidade em 1988) para resolver uma série de problemas relacionados com a organização da mesma. Até então não havia qualquer via deste género.

A zona onde esta foi criada era uma área composta por campos agrícolas que serviam de subsistência à população e onde posteriormente passou também a realizar-se o mercado.



Fig.17 - Campos agrícolas – data desconhecida

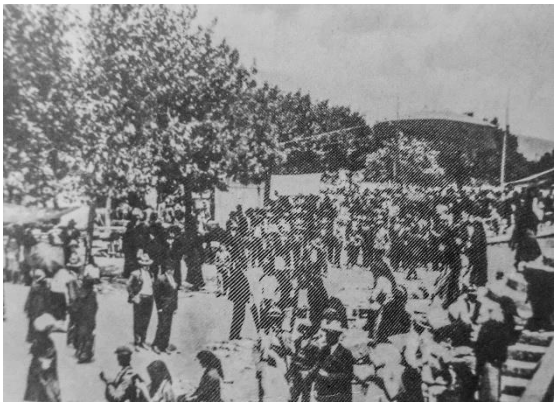


Fig. 18- Largo do Mercado (Postal de 1931)

No entanto, em 1923 haveria já a intenção de criar uma via estruturante como se pode observar na fig.19.

1 - José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich (1905-1982), engenheiro civil, professor universitário, ganhou notoriedade como ministro durante o Estado Novo. Entre 1944 e 1947 foi Subsecretário de Estado e depois Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, sendo elevado a Ministro das Obras Públicas e Comunicações no período de 1947 a 1954. Neste período iniciou-se uma época marcada por grandes investimentos em obras públicas e concretização das obras planeadas por Duarte Pacheco, correspondendo às maiores obras dos governos de António de Oliveira Salazar.

<<Foi aprovado e comparticipado o projecto Avenida Salazar>>

"O Fundão está de parabéns. Em telegrama chegado na passada quinta-feira o Sr. Ministro das Obras Públicas comunicou ao Sr. Presidente da Câmara que foi aprovado e comparticipado em 323.000$00 o projecto Avenida Salazar.

Dissemos que o Fundão está de parabéns porque vemos enfim resolvido uma das mais antigas aspirações da nossa terra. Mesmo com as limitações impostas ultimamente, que fizeram reduzir a largura da avenida de 33 para 25 metros, a verdade é que a hora é de contentamento. Da construção desta artéria dependiam vários problemas que agora poderão solucionar-se."

Jornal do Fundão, 20 de março de 1949

Passados apenas dois meses da entrega ao governo do projeto para a criação da avenida, a população recebe a noticia de que este foi aprovado e comparticipado por parte do Eng. José Ulrich, enquanto ministro das obras públicas.

A vila passa assim a ter uma infraestrutura que irá marcar para sempre esta localidade, proporcionando uma organização diferente na sua malha urbana e acima de tudo uma maior expansão em volta deste traçado, o que certamente ajudou a cidade a crescer, melhorando, também, a qualidade de vida da população.

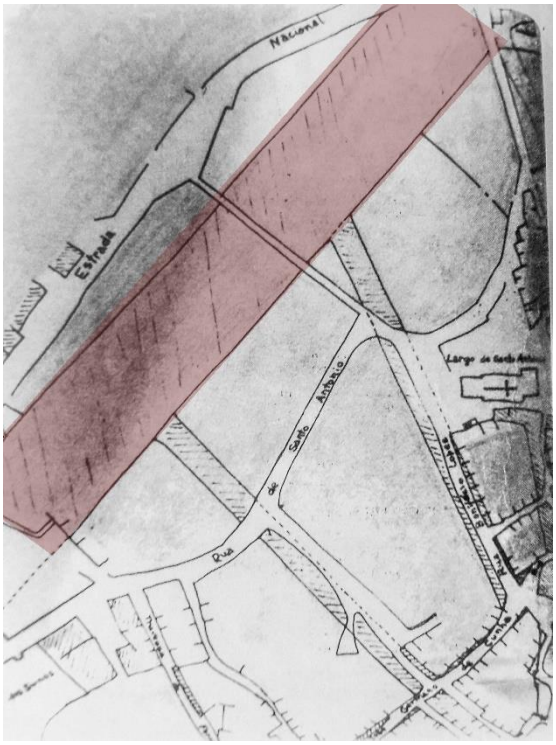


Fig.19 - Planta de 1923 – evidencia já um estudo prévio, um traçado em como a avenida era algo que ansiavam



Fig.20 - Avenida atualmente

<<Já começaram as obras da Avenida Salazar>>

"Com as primeiras demolições dos prédios no Largo do Mercado, desta vila, recentemente adquiridos pela Câmara, iniciaram-se os trabalhos de construção da Avenida Salazar. A estação do caminho-de-ferro, avista-se já cá de cima, de junto do edifício da Câmara; e a perspectiva da nova avenida começa a aperceber-se…

Entretanto os trabalhos prosseguem. E é de esperar que dentro de pouco tempo (finalmente?) a inauguração da nova artéria marque o inicio de um novo ciclo de realizações, que ficarão a atestar o progressivo desenvolvimento da nossa terra"

Jornal do Fundão, 19 agosto de 1951

Apesar de aprovado, e noticiado com pompa e circunstância, o projeto para a nova e mais emblemática artéria do Fundão só volvidos dois anos, em 1951, vê iniciarem-se os primeiros trabalhos para a sua construção, com a demolição dos prédios em redor do antigo mercado. Este seria deslocado para aquela que ainda hoje é a sua ubicação.

Com as demolições e a abertura da via esta zona começa a evidenciar um novo ar, mais moderno, mais funcional e sobretudo de acesso mais direto e rápido a dois importantíssimos serviços e infraestruturas na época: a estação de caminhos-de-ferro e o edifício da câmara municipal (local onde se aglutinavam todos os serviços e repartições administrativas) e que a partir de então se conseguem "ver" e aceder de forma mais "limpa", estando também mais perto, uma vez que tudo o que impedia o seu acesso direto foi demolido.

Estava assim iniciada a tão desejada nova avenida, projetada com uma considerável extensão em linha reta, bastante ampla, com duas faixas de rodagem para permitir a fluidez automóvel, largos passeios e árvores a ladeá-la.

Com esta obra pretendeu-se algo mais do que apenas dotar o Fundão de uma nova e melhorada via de acesso e circulação para a vila, pretendia-se sobretudo construir uma artéria que aglutinasse os mais importantes serviços, ligando na sua extensão o edifício sede do Município aos caminhos-de-ferro, importante meio de transporte para pessoas e escoamento de mercadorias à época, como já referido, mas também aí pretendendo fixar grande parte do comércio e restauração e, posteriormente, da banca, consultórios médicos e outros serviços públicos, criando um verdadeiro "centro nevrálgico" para a vila e as suas gentes.

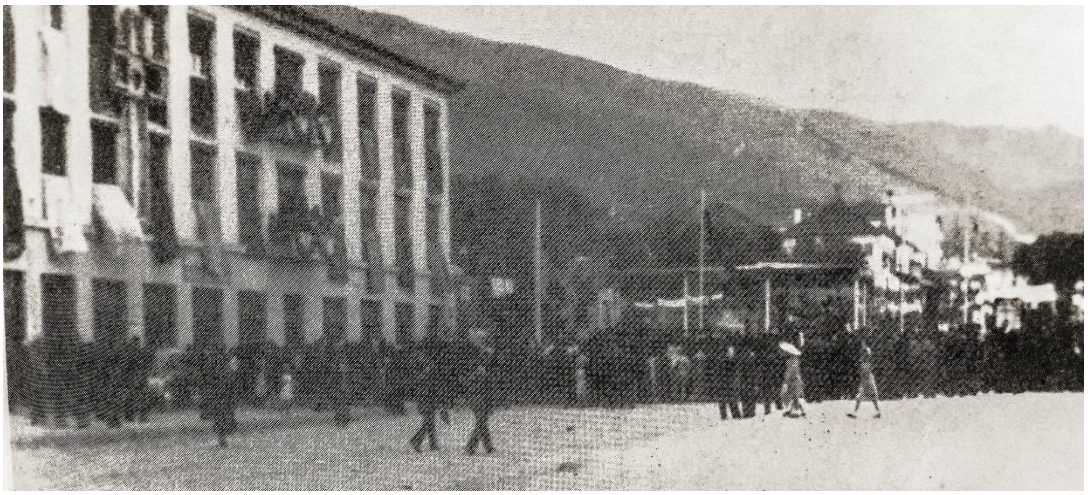


Fig.21 -Congresso Eucarístico – 22 de maio de 1952



Fig. 22 - Congresso Eucarístico – 22 de maio de 1952



Fig. 23 -Congresso Eucarístico – 22 de maio de 1952

<<Conclusão da Avenida Salazar>>

"Temos esta semana um feixe de boas noticias. Em primeiro lugar, a avenida. Fez-se a adjudicação, e dentro de seis meses esta grande aspiração da nossa terra estará convertida na realidade. As tarefas agora adjudicadas respeitam à pavimentação total e completa. Pouco viverá quem não vir."

Jornal do Fundão, 1 de fevereiro de 1953

Dá-se por terminada a construção da Avenida Salazar em meados de agosto desse mesmo ano. O Fundão passa a ter a sua primeira avenida, local onde se desenrolariam os principais eventos da altura: mercados, certames, paradas, desfiles, festas. A Avenida Salazar passa então a ser o local de excelência para o convívio da população, um local de interação social, o "coração" da cidade.

Anos mais tarde, depois da "Revolução dos Cravos", com a queda do Estado Novo e à semelhança de muitas outras obras emblemáticas existentes no país, também a Avenida Salazar mudou de nome, em julho de 1974, para aquele que ainda hoje mantém: Avenida da Liberdade.

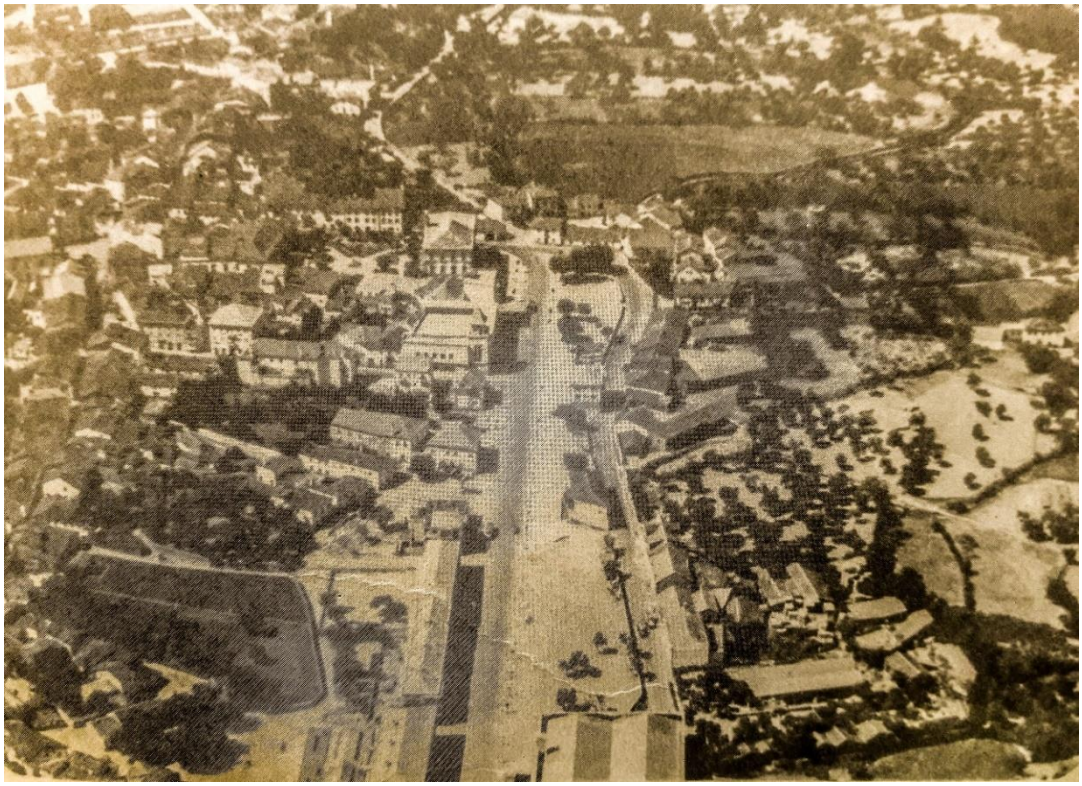


Fig. 24- Avenida Salazar – meados década de 60

7.3. Análise



Fig. 25- Avenida da Liberdade atualmente, Fundão

Via estruturante na constituição urbana da cidade a Avenida da Liberdade tem uma extensão de, aproximadamente, 870 metros. Faz ligação a nordeste com a N18 – Covilhã, a sudoeste com Castelo Branco e Lisboa, e para Oeste com o Souto da Casa, e Aldeia Nova do Cabo.

Esta via é um espaço de elevado tráfego rodoviário e pedonal, possuindo também grande número de lugares de estacionamento. Alberga um variado conjunto de serviços, comércio e a sede do município. Este conjunto de fatores faz com que esta artéria preponderante da cidade evidencie uma vivência intensa no dia a dia da mesma.

Atualmente tanto a Avenida da Liberdade como a Rua dos 3 Lagares são locais quase exclusivamente de passagem ou circulação, pedonal e automóvel, mas sobretudo automóvel, sem a permanência mais ou menos prologada dos cidadãos, sobretudo por ausência de espaços que lhes proporcionem essa finalidade.

Este alinhamento (Avenida da Liberdade e Rua dos 3 Lagares) é o eixo principal da cidade que acaba de certa forma por dividir a parte velha da parte nova da cidade, situando-se a zona histórica (com ruelas e fogos mais juntos e estreitos) à direita, por detrás da Câmara Municipal, emergindo à esquerda as zonas mais recentes com novas artérias e edificações modernas.

A Avenida possui duas vias de circulação, de duplo sentido, bem como, em ambas as margens, zonas de estacionamento ao longo da mesma e junto aos edifícios que a compõem, aí existindo, também, um posto de abastecimento de combustível.

Tais áreas de estacionamento situadas muito próximas dos edifícios, e que ocupam grande parte das zonas de passeio, dificultam bastante a circulação pedonal nesta zona, fazendo o pedestre circular por passeios muito estreitos, condicionando-o a prosseguir com a eventual preocupação de poder ser atingido por um veículo motorizado ou então ter que circular na outra margem da avenida onde existem passeios largos.



Fig. 26 - Estado atual dos passeios e estacionamento em “conflito”

Quanto ao posto de combustível que se encontra logo no início da avenida, após a rotunda, é um sinal evidente da desorganização urbana desta zona da cidade, uma vez este ocupa toda a parte de passeio por onde as pessoas deveriam circular, restando apenas uma faixa estreita de pouco mais de 1 metro, obrigando muitas vezes os transeuntes a atravessar pelo centro do posto, pondo em risco a sua segurança, saúde e bem estar, entrando em contacto com cheiros desagradáveis e gases poluentes que aí existirão em maior concentração, não obstante, é de salientar, a pouco mais de 200 metros existir outro posto de abastecimento de combustível, bastante melhor situado a nível de acessibilidades e que não dificulta a circulação pedestre.



Fig. 27 - Imagem que evidência o posto de combustível e o escasso passeio, bem como o pavimento em mau estado.

Ainda dentro da avenida, existe um parque de estacionamento que acumula também a função de praça de táxis, numa zona onde está inserido um espaço verde de enquadramento e que poderia e deveria ter outro aproveitamento urbanístico, privilegiando a permanência das pessoas, mas, ao invés, é mais um elemento dissuasor, que afeta a vivência e a circulação pedestre desta artéria da cidade, mais uma zona impermeabilizada cuja função não é estritamente necessária, neste local especifico (fig.28; fig.29).



Fig. 28- Atual praça de táxis e parque de estacionamento

Relativamente à rua que dá seguimento à Avenida da Liberdade, a Rua dos 3 Lagares, esta mantém praticamente a mesma configuração da Avenida, possuindo também estacionamento em ambas as margens e ao longo de toda a sua extensão, sendo os seus passeios mais estreitos, evidenciando a preocupação pela circulação e fluidez automóvel ao invés da circulação pedonal.



Fig. 29- Atual praça de táxis e parque de estacionamento

Quanto ao estado dos pavimentos e da vegetação nas duas artérias, salienta-se, no caso da segunda, que esta só existe no extrato arbóreo, embutida em caldeiras, o que evidencia mais a impermeabilização que este eixo central da cidade tem. A espécie predominante é a tília, com apontamentos de plátanos e ameixoeiras de jardim, bem como alguns choupos.

Relativamente aos pavimentos, em alguns pontos encontram-se em bom estado, mas a zona onde estacionamento e passeio coincidem está muito degradada pois o peso dos automóveis fez levantar a calçada, bem como a dimensão mínima das caldeiras fez com que o pavimento tenha levantado já que as raízes não encontraram espaço para crescer.



Fig. 30 - Inicio da rua dos 3 Lagares



Fig. 31 - Fim da rua dos 3 Lagares

7.4. Proposta de Requalificação



Fig. 32 – Plano Geral (Anexo II)

Sendo a Avenida da Liberdade a mais emblemática do Fundão e também a zona mais movimentada da cidade, surge a necessidade de a "devolver" às pessoas, tornando-a, nomeadamente, numa área onde estas possam circular de forma mais agradável, confortável e em segurança, o que se conseguirá sobretudo através de passeios largos, criação de áreas de estadia com predominância de zonas verdes, áreas de mobilidade suave, entre outras formas de podermos trazer o cidadão a este espaço.

Como já referido e explicado previamente no capitulo da análise, atualmente a avenida possui um número elevado de lugares de estacionamento, tanto na via principal como nas zonas em frente aos edifícios, partilhando o mesmo espaço de quem anda a pé, tornando exíguas, pouco confortáveis, agradáveis e apelativas as zonas de lazer e descanso existentes (devido, por exemplo, ao constante ruído produzido pelos veículos motorizados; ao cheiro desagradável da queima dos combustíveis de automóveis que circulam e entram e saem dos lugares de estacionamento; à sujidade produzida pelos mesmos) como por exemplo esplanadas de café ou pequenas zonas verdes, que se vêm confinadas a espaços muito reduzidos separadas apenas por 1 ou 2 metros desses lugares de estacionamento.

Assim, a estratégia principal desta proposta passa por diminuir substancialmente o número dos lugares de estacionamento, tanto da via como dos passeios.

A avenida, ainda que seja a principal artéria da cidade, está demasiadamente congestionada e possui demasiados lugares para parqueamento ao livre, como referido, afigurando-se-nos não haver essa necessidade porque, hoje, a poucos metros da mesma existe um parque de estacionamento subterrâneo, com 370 lugares, bem como se propõe uma nova zona de parqueamento (a descoberto) bem próximo da avenida, que assegurará se não na totalidade, grande parte do estacionamento que esta artéria possui atualmente.



Fig.33 - Simulação 3D da configuração dos futuros passeios

Relativamente à faixa de rodagem da avenida, projeta-se que a mesma deixe de ter as atuais duas vias e passe a ter uma via de duplo sentido (com pavimento em alcatrão), sendo esta dividida por um separador central de 2 metros, constituído por relva e vegetação arbórea e arbustiva, proporcionando a esta um valor mais ecológico e estético. Os passeios irão manter o seu pavimento em cubo de granito e a ciclovia será em betuminoso colorido (Plano de Pavimentos – anexos II).

Quanto às árvores existentes ao longo da avenida, nos passeios, propõe-se a sua manutenção, mas agora instaladas numa faixa verde (de relva), com cerca de 2 metros, que percorrerá todo o passeio ao longo da mesma, de ambas as margens (Plano de Plantação – anexos II). Propõe-se ainda a alteração dos postes de iluminação (Plano de iluminação - anexos II) de forma a modernizar e proporcionar mais luz na via e espaços envolventes.

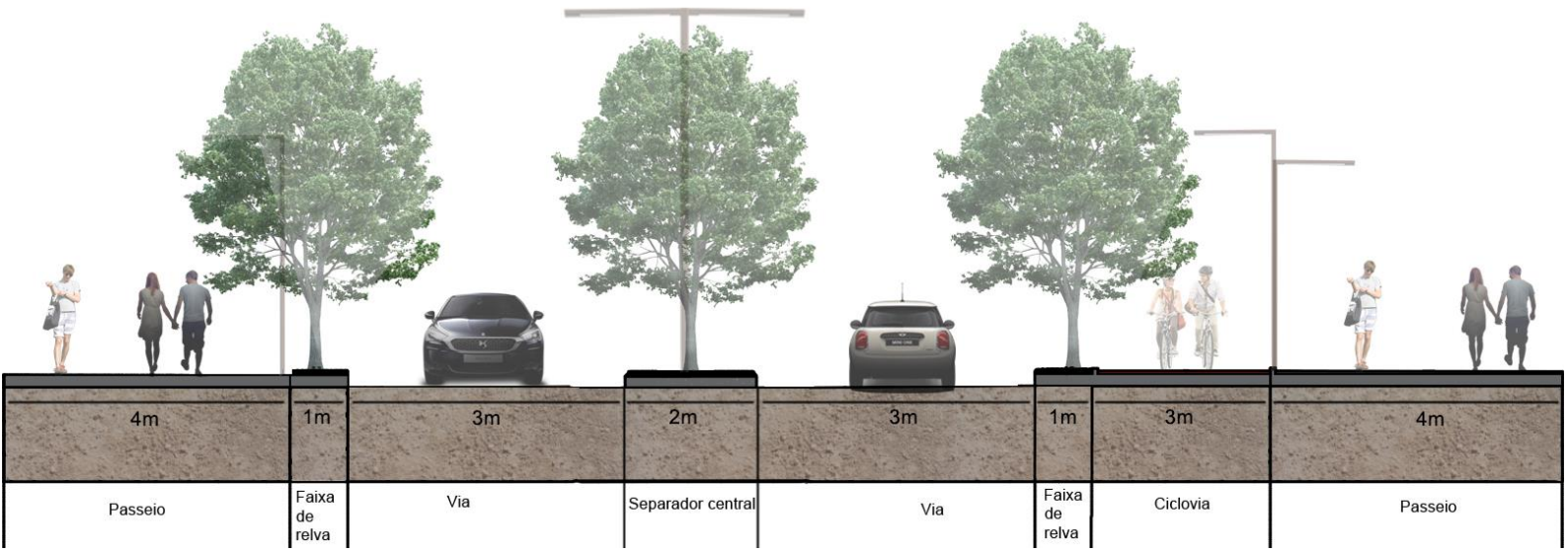


Fig.34 -Corte transversal esquemático que demonstra a proposta na avenida

Existe também na avenida um espaço com dupla função: praça de táxis (a relocalizar no novo parque de estacionamento previsto nas imediações da avenida) e estacionamento automóvel, prevendo-se a sua total remodelação, passando esta área a ter a funcionalidade de praceta, um local sombreado onde as pessoas poderão estar, ficar e disfrutar do novo ambiente da avenida. O atual quiosque que se encontra nas proximidades desta praça, passará a estar incluído dentro da mesma para tornar o espaço mais aprazível.

Prevê-se ainda a extinção do posto de abastecimento de combustível existente nesta artéria, que se situa no passeio (afetando a circulação pedonal e originando filas constantes), por questões de conforto, segurança e estética visual, não prejudicando os automobilistas dado existir um outro a menos de 250 metros de distância deste ponto e com melhores condições de acesso e fluidez de circulação.

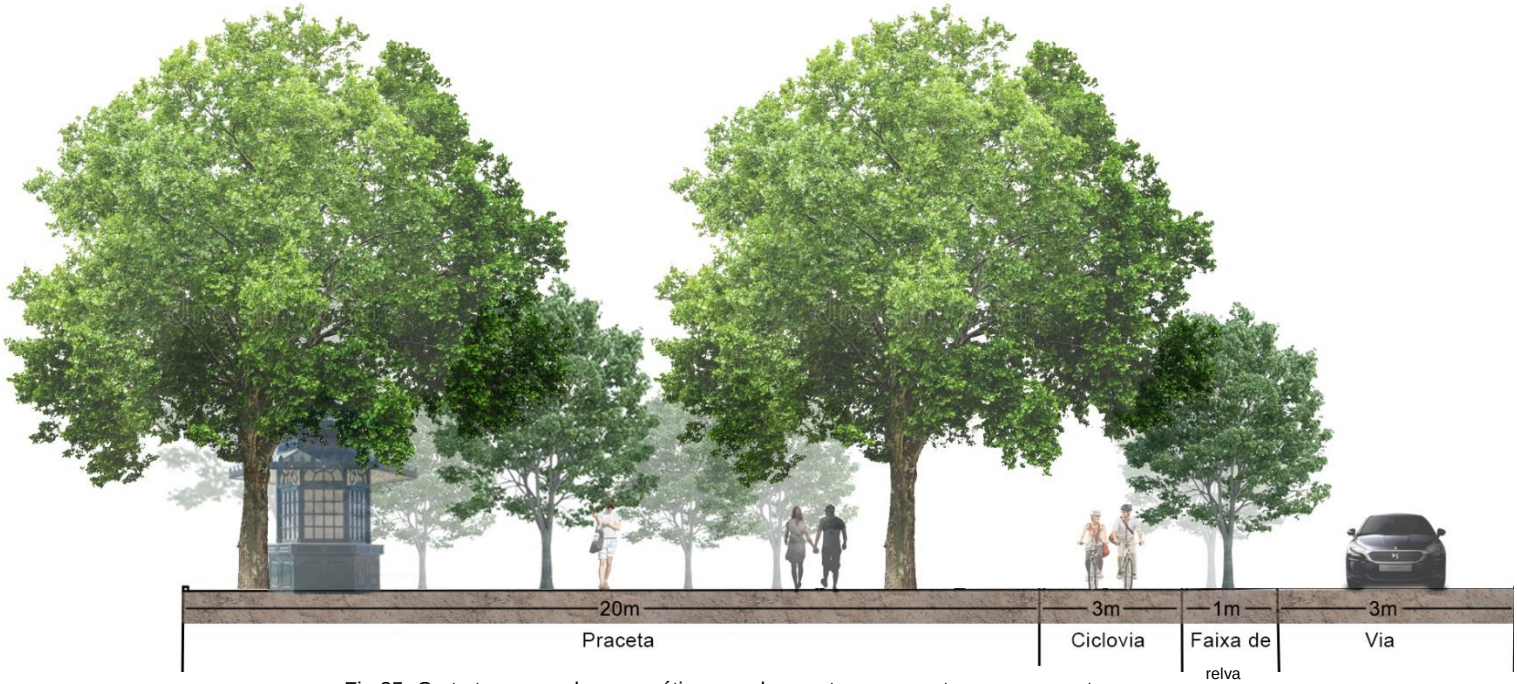


Fig.35 -Corte transversal esquemático que demonstra a proposta para a praceta

Prevemos por fim intervencionar, mas numa dimensão muito mais modesta, a Rua dos 3 Lagares (rua que dá sequência à Avenida da Liberdade) para dar coerência e continuidade à requalificação prevista para a avenida. Assim a sua faixa de rodagem vai também ser de duplo sentido, mas um pouco mais estreita para promover o alargamento dos passeios envolventes, de molde a proporcionar uma maior e melhor mobilidade a quem se desloca a pé e fazer com que os carros circulem de forma mais cautelosa, diminuindo a sua velocidade de circulação (zona cujo limite é atualmente de 50km/h, propondo-se a sua redução para os 30km/h, pois é uma zona com infantário e escola primária, onde em certos momentos do dia há grande densidade de crianças e adultos.



Fig.36 – Simulação 3D da zona da praceta e onde se observa o separador proposto bem como a ausência de estacionamento

Acrescenta-se ainda que, de forma a dar continuidade à faixa “verde“ e à ciclovia previstas para a Avenida da Liberdade, a um dos passeios irá ser retirado todo o estacionamento ao longo do mesmo e esse espaço será redesenhado e reaproveitado para a inclusão de uma faixa de relva e de uma ciclovia de duplo sentido.



Fig.37 – Simulação 3D da praceta proposta, onde foi retirado o parque de estacionamento e de táxis e colocada a ciclovia

Ainda nesta rua, apenas se manterão os lugares de estacionamento envolventes às escolas para maior facilidade das famílias.



Fig.38 - Corte transversal esquemático que demonstra a proposta para a rua dos 3 Lagares

Também nesta proposta, em alguns pontos, irão ser implementados os “SUDS” - Sistemas urbanos de drenagem sustentável - nomeadamente através das faixas verdes propostas e que percorrem a avenida, fazendo-se a seguir uma breve explicação/enquadramento do seu conceito:

Quando se torna inexequível intervir ao nível do sistema de drenagem, uma vez que é uma solução dispendiosa ou, inclusive, não ser possível executar alterações, a implementação de outras soluções para diminuir o risco de cheia e inundação e proteger as populações torna-se imperativo. Deste modo, surgem os SUDS - Sistemas Urbanos de Drenagem Sustentável - recursos de drenagem alternativas e suplementares aos sistemas de drenagem de águas pluviais tradicionais, ou seja, canalização direta das águas pluviais.





Fig.39 e 40 – Simulação 3D do funcionamento de um SUD; fonte: adaptado de “Urban street stormwater guide”

Contrariamente ao sistema convencional de drenagem, no qual se processa a drenagem rápida das águas pluviais através de um sistema de coletores enterrados, a drenagem sustentável visa o controlo do escoamento superficial o mais próximo possível do local onde a precipitação atinge o solo – controlo do escoamento na fonte. A redução do escoamento processa-se pela infiltração do excesso de água no subsolo, pela evaporação e evapotranspiração – que devolve parte da água à atmosfera – e pelo armazenamento temporário, possibilitando a reutilização da água ou a sua libertação lenta, após as chuvas.





Tilia tomentosa



Prunus cerasifera



Juniperus communis

Relva — Pc - *Prunus cerasifera*

Ciclovia — Tt - *Tilia tomentosa*

Passeio — Jc - *Juniperus communis*

Tt

Jc

Pc

N

Escala 1:250

Fig.41 – Esquema de Plantação – exemplo de vegetação para a via





Tilia tomentosa



Prunus cerasifera



Juniperus communis



Platanus hispanica

Relva

Ciclovia

Passeio

Pc - *Prunus cerasifera*

Ph - *Platanus hipanisca*

Tt - *Tilia tomentosa*

Pc

Pc

Pc

Pc

Pc

Pc

Pc

Pc

Pc

Pc

Pc

Ph

Ph

Tt

Tt

Tt

Tt

Tt

Tt

Tt

Tt

Tt

Jc

Jc

Fig.42 – Esquema de Plantação – exemplo de vegetação para a praceta proposta

Escala 1:250

8. Conclusões

O estágio realizado na DOPQV permitiu-me experienciar algumas das competências do arquiteto paisagista através da confrontação com questões reais, do dia a dia, o que me levou a um processo de autoconhecimento profissional e pessoal que me fez crescer e aprender a ultrapassar as dificuldades que iam surgindo ao longo das diferentes tarefas, adquirindo assim os mais variados métodos de trabalho, de forma a adaptar-me ao ambiente onde estava inserido ao mesmo tempo que desenvolvi competências ao nível do trabalho em equipa.

Toda as tarefas que realizei no Município do Fundão foram gratificantes e importantes para o meu processo de aprendizagem, desde os variados estudos e projetos que realizei até à candidatura Life2017 e, sobretudo, essenciais na experiência e conhecimento que me aportaram para a realização deste trabalho final.

Quero ainda acrescentar que a pesquisa teórica realizada para este trabalho e a posterior elaboração da proposta, fizeram-me ver que é urgente redesenhar o espaço público, nomeadamente os elementos morfológicos caracterizadores das cidades - as ruas e avenidas, enquanto zonas de importância vital para as mesmas. Como espaços públicos urbanos, estas desempenham um papel importante no desenvolvimento sustentável das urbes e, assim sendo, o Arquiteto Paisagista poderá contribuir para uma melhor configuração espacial da cidade através da requalificação das suas vias e artérias.

Deste modo, a proposta apresentada procurou seguir os princípios orientadores da sustentabilidade, em termos sociais, económicos e ambientais, criando um espaço potenciador das dinâmicas ecológicas, ao mesmo tempo que permite oportunidades de lazer e vivência no espaço público, bem como a inclusão dos utilizadores na sua gestão e manutenção.

9. Bibliografia e Webgrafia

9.1. Bibliografia

- Alves, Fernando M. Brandão (2003), **Avaliação da Qualidade do Espaço Público Urbano. Proposta Metodológica**; Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.
- Cabral, F.C. e Telles, G.R. (2005), **A Árvore em Portugal**; Lisboa, Assírio & Alvim.
- Lamas, José M. Ressano Garcia (2004), **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**, Fundação Calouste Gulbenkian.
- Le Courbuier (1969), **Maneira de pensar o Urbanismo**, publicações Europa-América
- Magalhães, Manuela Raposo (2001), **A Arquitectura Paisagista – Morfologia e Complexidade**; Lisboa, Editorial Estampa.
- Relph, Edward (1990), **A Paisagem Urbana Moderna**, Edições 70
- Ramalho, António Leite (2004), Urbanismo Retratos Urbanos, Caleidoscópio
- Nacto (2013), **Urban Street Design Guide**
- Nacto (2014), **Urban Bikeway Design Guide**
- Nacto (2016), **Global Street Design Guide**
- Nacto (2016), **Transit Street Design Guide**
- Nacto (2017), **Urban Street Stormwater Guide**

9.2. Webgrafia

- www.icnf.pt
- http://www.icnf.pt/portal/ap/p-prot/ppr-serra-gardunha
- http://www.icnf.pt/portal/naturaclas/rn2000/resource/docs/sic-cont/serra-da-gardunha
- https://cm-fundao.pt/municipio/Oquefazemos/ordenamento_plane_qualidade_vida
- https://cm-fundao.pt/municipio/Oquefazemos/ordenamento_plane_qualidade_vida

Anexos I

Tipologia de espaços no espaço envolvente à Avenida da Liberdade



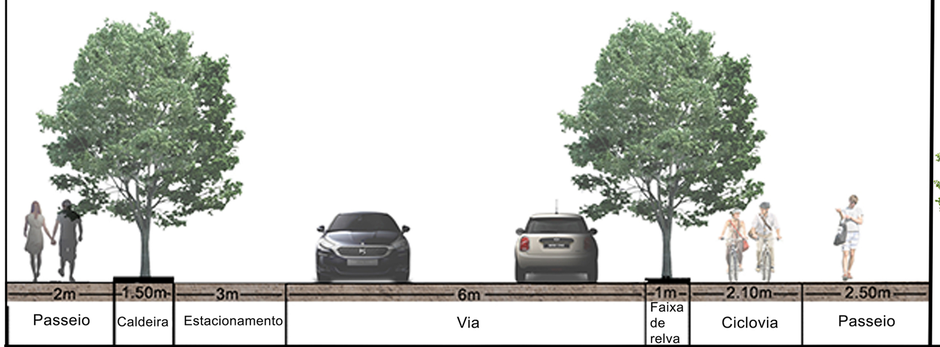
Espaço verde a vias
Espaço verde associado a equipamentos
Jardim Público
Mata densa
Jardim Privado
Espaço verde associado a urbanizações
Praça de acesso público
Logradouro
Espaço de cultivo
Edificado
Espaço expectante

Infraestruturas e serviços localizados na Avenida da Liberdade

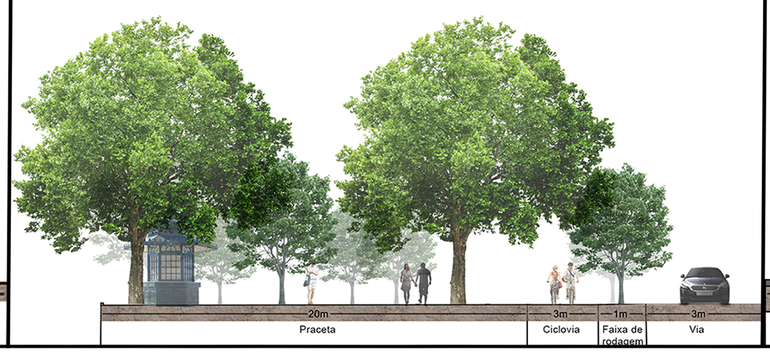


Anexos II

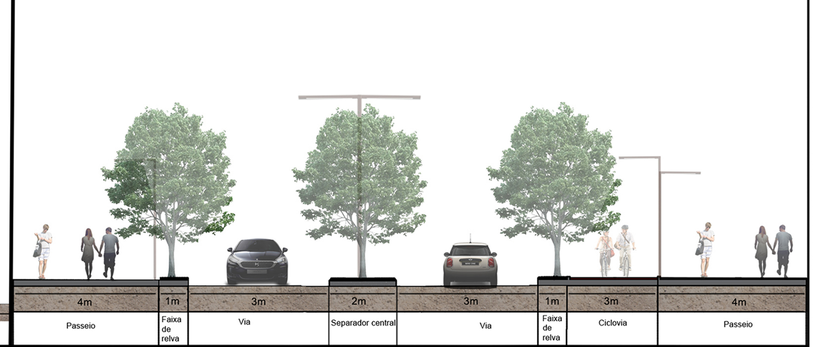
1

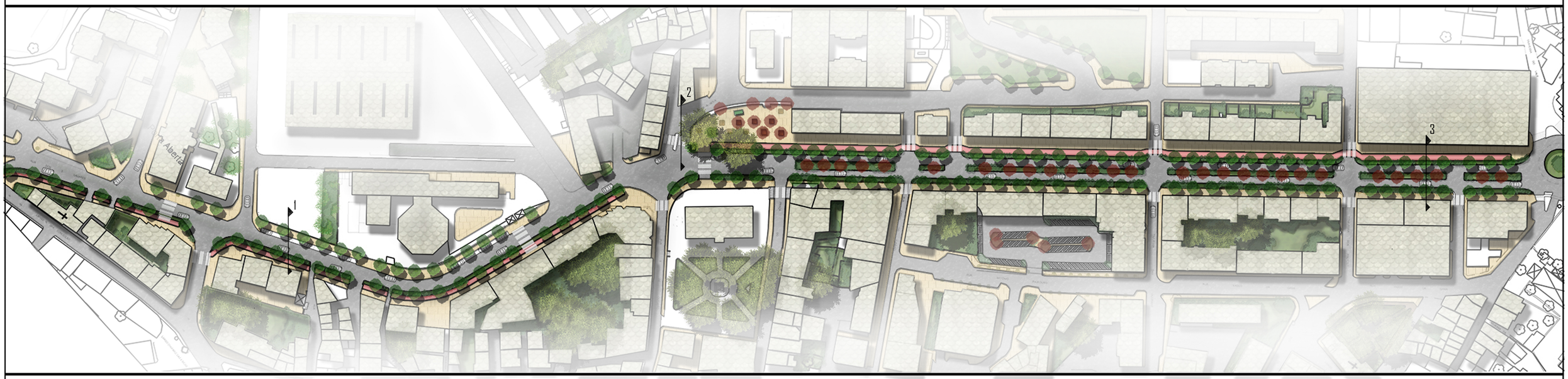


2



3





10 30 50 70

Estrato arbóreo

Estrato arbustivo

Relva

Passeio

Ciclovia

Asfalto



Projecto de Requalificação da Avenida da Liberdade

Local: Fundão

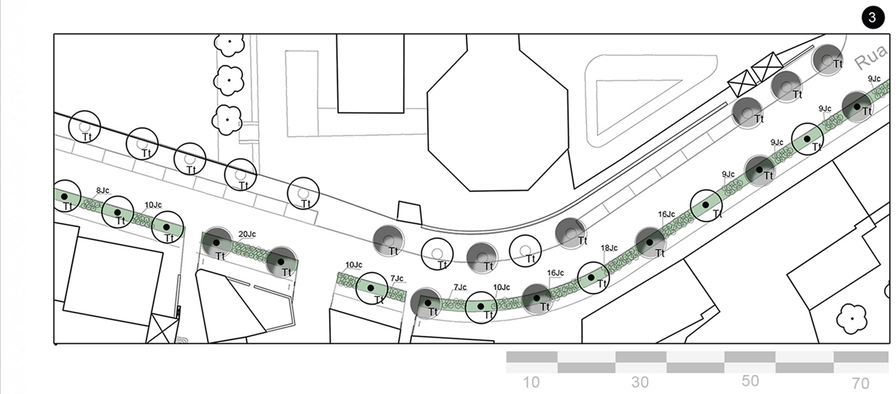
Plano Geral

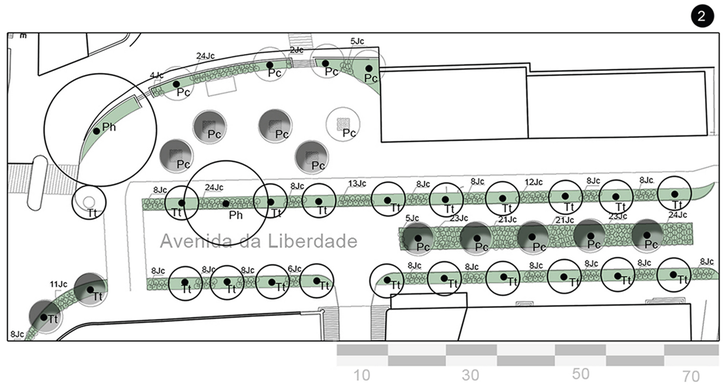
Orientando: Romão Vieira

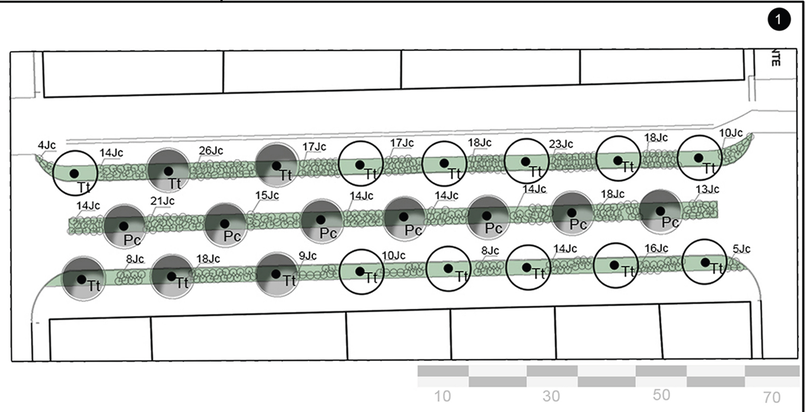
Orientadora: Prof. Maria José Curado

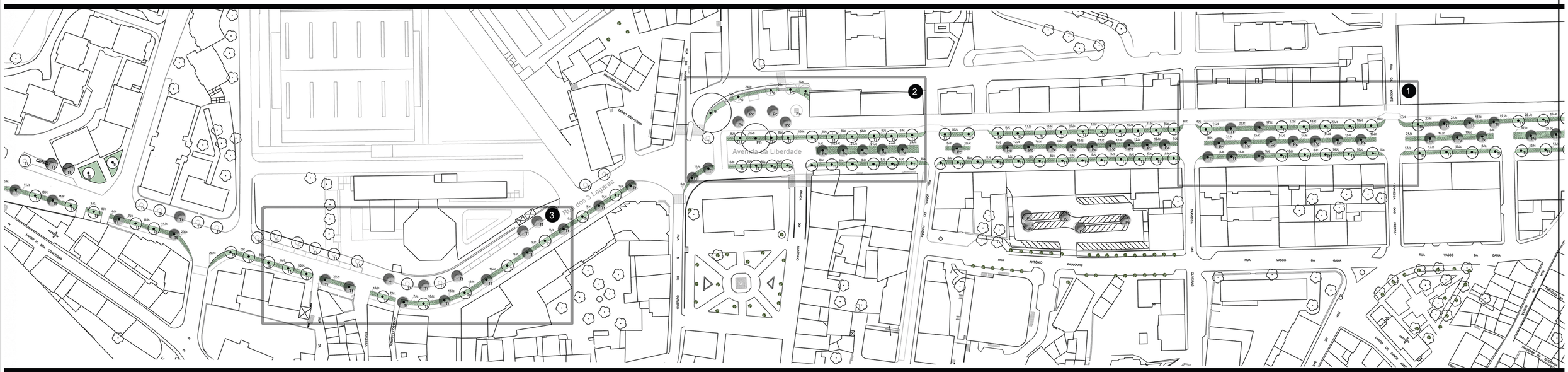
Mestrado em Arq.Paisagista 2016/2017
Faculdade de Ciências da Universidade do Porto

U.PORTO
FACULDADE DE CIÊNCIAS
UNIVERSIDADE DO PORTO









Vegetação arbórea proposta

Vegetação arbórea existente

Sigla	Nome Científico	Nome Comum	Quantidade	Proposto
Pl	*Platanus hispanica*	Plátano	2	0
Pc	*Prunus cerasifera*	Ameixoeira dos jardins	41	36
Tt	*Tilia tomentosa*	Tília	134	32

Vegetação arbustiva

Mistura de sementes para relvado tipo "Utility". A.Pereira Jordão
65% Lp - Lolium multiflorum
30% Frr - Fesuca rubra rubra
5% Pp - Poa pratensis

Sigla	Nome Científico	Nome Comum	Quantidade	Proposto
Jc	*Juniperus communis*	Zimbro	1717	1717



Projecto de Requalificação da Avenida da Liberdade

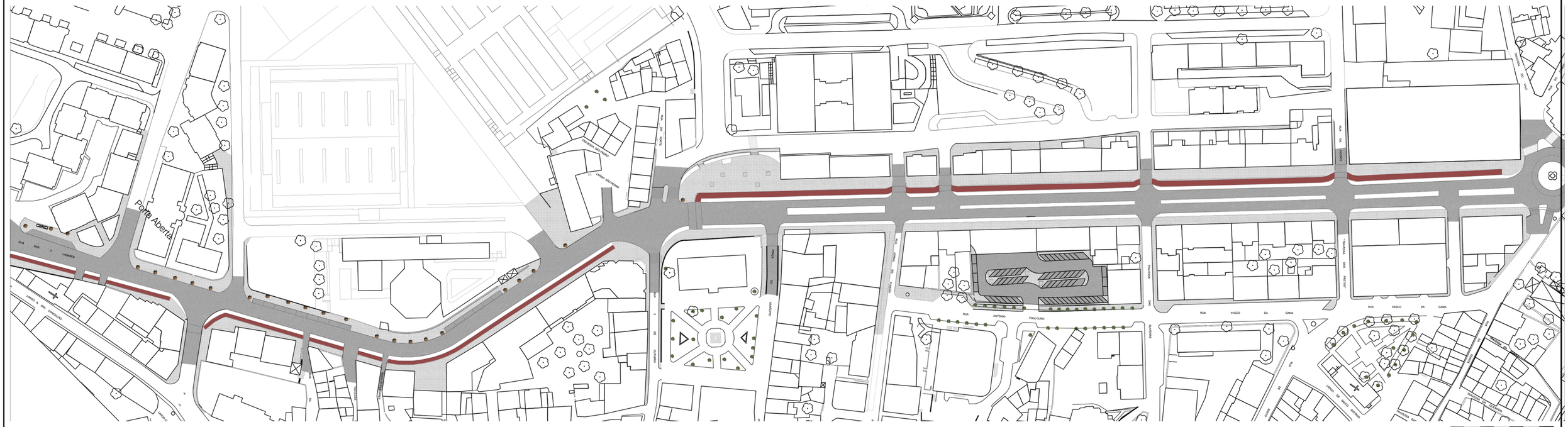
Local: Fundão

Peça Técnica: Plano de Plantação

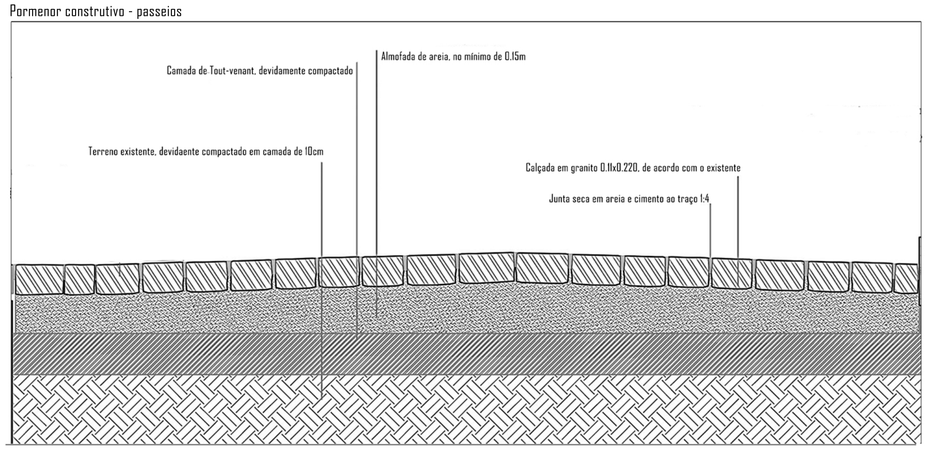
Orientando: Romão Vieira

Orientadora: Prof. Maria José Curado

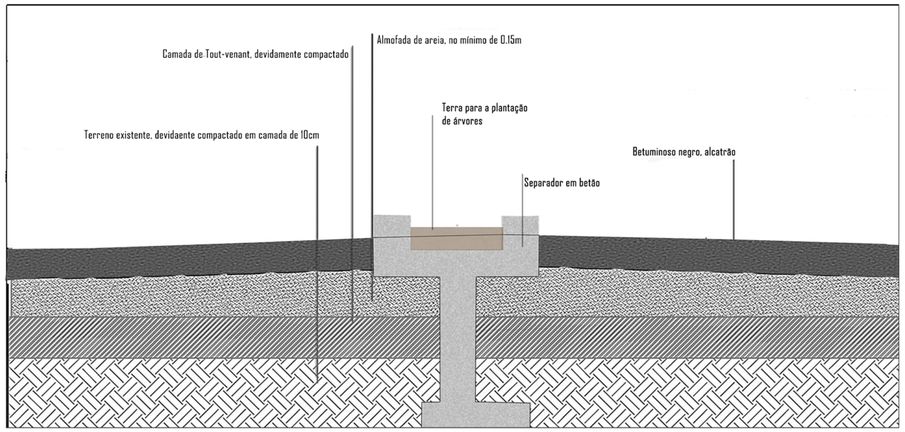
Mestrado em Arq.Paisagista 2016/2017
Faculdade de Ciências da Universidade do Porto



Pormenor construtivo - passeios



Pormentos construtivo - Via de circulação



- Caldeira para Ameixoeiras de Jardim tipo "Metalco Land - grelha em aço Corten" ou equivalente
- Caldeira para Tilias tipo "CITYSi Strisce - grelha em aço" ou equivalente
- **Calçada em cubo 11x11 em granito**
- Ciclovia : Betuminoso colorido
- Circulação viária em asfalto : Asfalto



Projecto de Requalificação da Avenida da Liberdade

Local: Fundão

Peça Técnica: Plano de Pavimentos

Orientando: Romão Vieira

Orientadora: Prof. Maria José Curado

Mestrado em Arq.Paisagista 2016/2017
Faculdade de Ciências da Universidade do Porto

U.PORTO FACULDADE DE CIÊNCIAS UNIVERSIDADE DO PORTO


Porta Aberta
RUA DOS LAGARES
LARGO N. SRA. CONCEIÇÃO
TRAVESSA SÃO PEDRO
LARGO SÃO PEDRO
RUA 5 DE OUTUBRO
RUA PAULO QUINTELA
RUA ANTÓNIO PAULO OURO
RUA VASCO DA GAMA
RUA VASCO DA GAMA
TRAVESSA DOS PRETOS
RUA 5 DE OUTUBRO
RUA 5 DE OUTUBRO
RUA 5 DE OUTUBRO

Anexos III

Projetos realizados no local de estágio

- Projeto na Aldeia Nova do Cabo (Fundão)







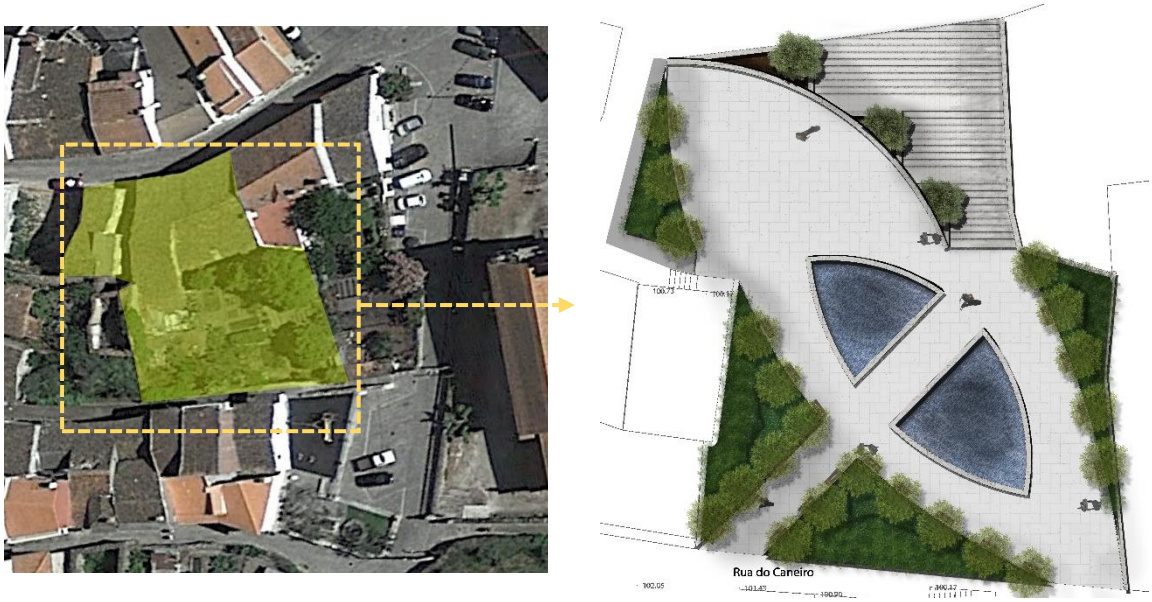



Rua do Caneiro








Rua do Caneiro







- Proposta de Requalificação na zona sul da Cidade do Fundão





