

PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DO INTERFACE MODAL NO ROSSIO DE SÃO BRÁS (PARQUE DE ACOLHIMENTO A TURISTAS E VISITANTES NA PERIFERIA SUL DO CENTRO HISTÓRICO DE ÉVORA)

ANTEPROJETO

MEMÓRIA DESCRITIVA

1 – INTRODUÇÃO

Esta proposta vem no seguimento do Estudo Prévio anteriormente apresentado, com as alterações decorrentes das indicações camarárias.

A reconformação indicada pelos serviços, aparentemente pouco exigente, levou à necessidade de intervir em vias consolidadas, parte em bom estado, outra parte bastante degradada, pelo que se considerou pertinente dar mais solidez às faixas a recuperar o que incluiu a substituição de lancis em considerável extensão.

2 – A ÁREA DE INTERVENÇÃO E O PROGRAMA

O Programa Preliminar do projeto de requalificação do interface modal no Rossio de São Brás - Parque de Acolhimento a turistas e visitantes na Periferia Sul do CHE (Centro Histórico de Évora), é uma intervenção urbana com um conceito definido e âmbito alargado, com uma extensa sua área de intervenção. Os temas existentes no território são vastos e os diversos elementos de património cultural abrangem (e dispersam-se) por uma extensa área.

O conjunto de espaços e elementos designados na área em estudo compreendem:

- o acompanhamento de um troço da muralha com centenas de metros;
- a relação com o futuro Centro de Interpretação no Palácio D. Manuel situado na Cerca-Nova / principal jardim público da cidade;

- o Rossio de S. Brás, cheio de história, espaço de comércio, representação, convívio e estacionamento que substituiu a Praça do Giraldo quando a cidade cresceu como “arrabalde” multifunções da cidade;
- a belíssima Ermida de S. Brás, monumento nacional séc. XV de arquitetura manuelino-mudéjar;
- o singular e belo Chafariz do Rossio de S. Brás, monumento de interesse público desde 2011 e parte de um conjunto notável de elementos de água da cidade de Évora;
- a Porta do Rossio, local com paralelo nas diversas “portas” da muralha;
- o Monumento aos Mortos da Grande Guerra, que se encontra envolvido por uma rotunda, bem como inúmeros postes de distribuição de energia e telecomunicações, e ainda a respectiva cabeleagem;

Conforme ainda indicado no Programa Preliminar... “o Rossio de S. Brás, constitui um dos maiores espaços de utilização pública da cidade (52 hectares). Local de realização de feiras e mercados desde o século XIII, campo de futebol no início do século XX e mais recentemente também de estacionamento automóvel, o Rossio de S. Brás, mais do que uma praça formal, trata-se de um terreiro pouco qualificado”.

À semelhança de quase todas as povoações do país, o espaço que acolhe o tradicional comércio de feirantes, outrora espaço fundamental de comércio, tem sido substituído pelas grandes superfícies comerciais desde que o automóvel se tornou um bem acessível.

A enorme dimensão do Rossio de S. Brás, aliado à presença envolvente da muralha e de inúmeros outros elementos de património classificado, tem dificultado a sua reconversão (e ocupação de parte da sua área por edificado), pese embora as inúmeras tentativas entre concursos públicos e encomendas a gabinetes conceituados.

A forma coesa da geometria em trapézio quase retangular do Rossio é dividido apenas ao meio pelo eixo que o rasgou para aceder à Estação de comboios, num espaço imponente, mas um terreiro de grande aridez que já foi mais acolhedor, conforme se pode observar pela foto seguinte.



Foto de autor e data desconhecida

Foram referidos como objectivos estratégicos os seguintes:

- promover o incremento da mobilidade suave (pedonal e ciclável) contribuindo para o uso de modos de transporte mais limpos e eficientes;
- potenciar a transferência modal mediante o estabelecimento de redes de interface entre os diferentes meios de transporte, funcionais e atrativas.

O Programa Preliminar do projeto de requalificação do interface modal no Rossio de São Brás (Parque de Acolhimento a turistas e visitantes na Periferia Sul do CHE), em Évora, compreende os seguintes aspectos:

- criar um interface modal (parque de acolhimento) para receção e encaminhamento de turistas e visitantes;
- criar um percurso pedonal entre a estação ferroviária e CHÉ, confortável e seguro;
- diminuir a entrada de viaturas automóveis no interior do CHÉ;
- redesenhar os espaços periféricos do Rossio de S. Brás, por forma a disciplinar o estacionamento e devolver os passeios ao peões;
- dar continuidade ao percurso pedonal envolvente da muralha.

Pretende-se intervir na orla periférica do Rossio de S. Brás, bem como requalificar os acessos pedonais entre o centro da cidade e a Estação de Caminho-de-ferro (Av. Francisco Barahona).

Os princípios conceptuais para a encomenda da presente intervenção são os seguintes:

- não condicione futuras fases de requalificação do Rossio;
- se compatibilize com os usos atuais do seu “miolo” (estacionamento e recinto de feiras, mercados e eventos);
- adote soluções “low cost”, privilegiando a simplicidade, o reaproveitamento e a eficácia;
- potencie a proteção, valorização e enquadramento dos elementos patrimoniais existentes (Ermida de São Brás, Chafariz do Rossio de S. Brás, Cerca-Nova, Monumento aos Mortos da Grande Guerra, Jardim Público, Porta do Rossio).

A encomenda camarária apresenta-se-nos tão complexa como estimulante. Por um lado, trata-se de implantar um espaço para implantar os seguintes equipamentos:

A - a área de acolhimento aos turistas e visitantes, isto é, um parque de autocarros, mas poderá nas proximidades também conter táxis, tuc-tucs, aluguer de bicicletas, motas e trotinetas, eléctricas de preferência.

B - duas faixas pedonais-cicláveis:

B1 - uma que conduza os interessados da Estação de comboios ao centro da cidade (e vice-versa, radial em relação ao centro da cidade);

B2 – a segunda em volta da muralha, num percurso que pode ser simultaneamente de visita à cidade, passeio ou desporto, ou os três em simultâneo.

Embora nenhum destes equipamentos comprometam definitivamente os espaços em que se inserem, antes pelo contrário, beneficiam o pavimento e o conforto de quem os utiliza, compreendemos que uma intervenção tão espalhada num espaço com diversos elementos monumentais deve ajudar a proporcionar clareza à leitura do património.

Pensamos que uma faixa ciclável é também possível de ser utilizada por visitantes e habitantes que transportam carrinhos de bebé, ou de compras, ou livros, por uma faixa

com piso suave e regular que tem como defeito ser contínuo (nota-se quando é necessário recuperar infraestruturas enterradas), enquanto numa calçada o material da superfície pode durar muitas centenas de anos, basta umas operações de manutenção a cada 20 ou trinta anos. Como o uso da bicicleta numa cidade desta dimensão tem uma quantidade de utentes relativamente escassa, o pavimento beneficiará todos, sobretudo os mais idosos que agradecem a regularidade dos piso.

A alteração provocada pela introdução destes elementos irá ser acompanhada pela melhoria dos pavimentos e dum acompanhamento vegetal que permite proporcionar conforto nos percursos e locais de paragem (e / ou contemplação / descanso / recreio).

3 – CONCEITO E PROPOSTA

No início do estudo procurámos juntar a oportunidade de implantar este equipamento de receção (**A**) e das faixas pedonais-cicláveis (**B1** e **B2**) numa estrutura que acompanhando e destacando ou enquadrando o património o apresente e valorize.

Assumida a Av. Dr Barahona como percurso principal entre a Estação de comboios e o CHE, foi solicitada à equipa uma faixa com a largura de 2.40 m na maioria do seu trajeto, o que se consegue em todos os troços a norte da Ermida/Hotel. No troço a sul, o exíguo passeio será ligeiramente alargado, mas permite apenas 1.80 metros de largura, o que já é bastante confortável. Apesar de contida, esta intervenção exige a substituição do lancil e o ligeiro estreitamento da via, em menos de 40cm, ficando no mínimo com 5.60m de largura. O reperfilamento deste passeio propõe aconchegar as raízes superficiais das árvores e regularizar o pavimento.

Os principais elementos de património cultural e de qualidade estética encontram-se no enfiamento da Av. Dr Barahona, desde a Ermida até à Porta do Rossio, e propõe-se destacados nos dois sentidos do percurso. A Ermida de S. Brás, o notável Chafariz e o Monumento aos Mortos da Grande Guerra são realçados por alinhamentos arbóreos que ajudam a compartimentar e amenizar o grande terreiro do Rossio. Estes alinhamentos arbóreos propõe-se também acompanhar os principais percursos pedonais de acesso ao CHE.

De acordo com as recomendações da Câmara procura-se enfatizar a relação entre a Porta do Rossio e a Ermida com base na no troço central da actual via agora desactivada, regularizando o seu pavimento, enterrando em vala própria as infraestruturas dominantes e melhorando consideravelmente o seu enquadramento com alinhamentos arborizados para enquadrar um Passeio Central no Rossio.

Esta intenção vem expressa na imagem que se segue, que, por limitação programática e financeira limita pragmaticamente a proposta de projeto e obra nesta fase a uma intervenção circunscrita a áreas restritas, sem esquecer uma desejável melhoria no futuro.

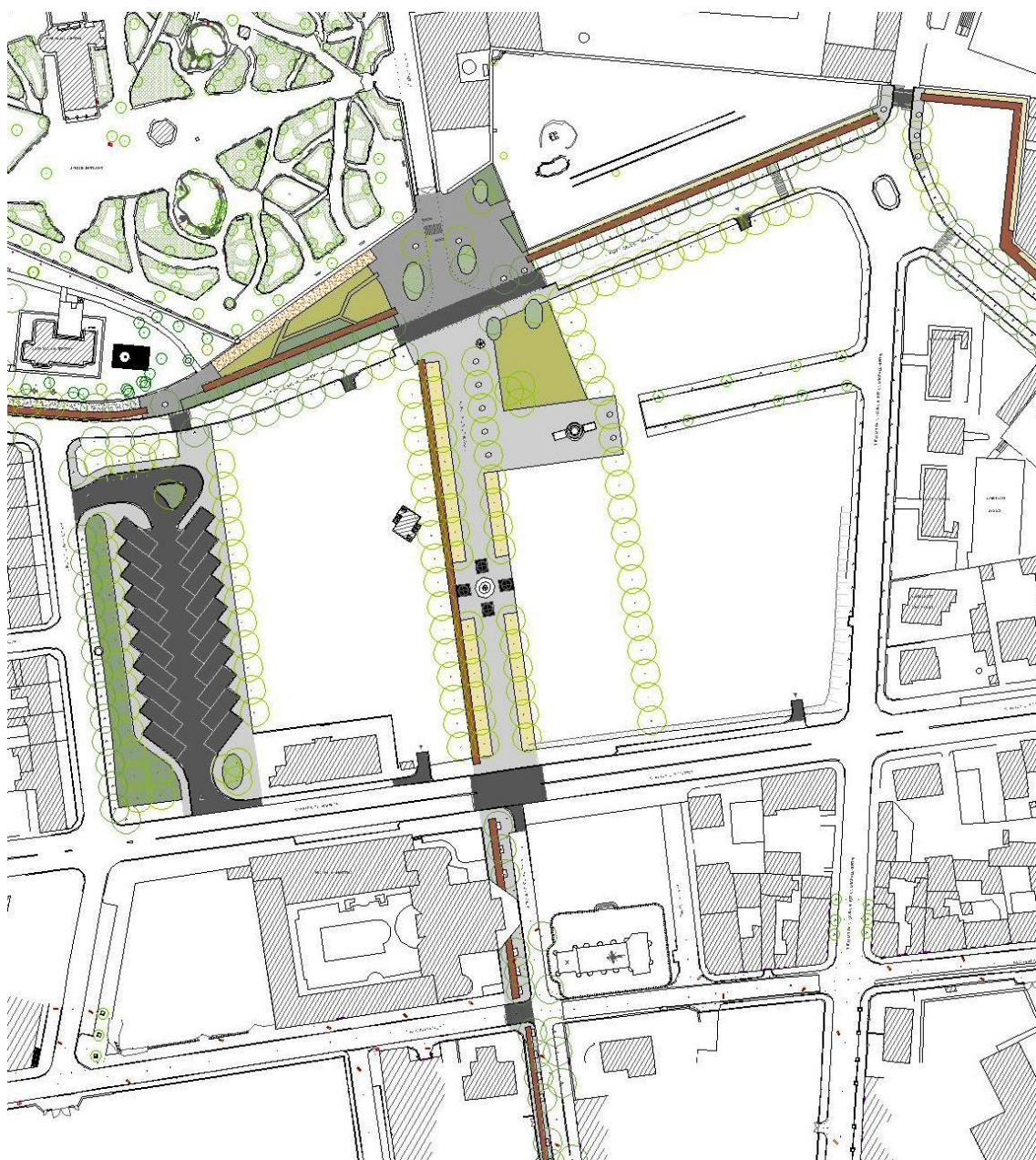


Imagem do que se propõe nesta fase para o Rossio de S. Brás, com forte ligação entre os elementos patrimoniais.

A Porta do Rossio propõe-se requalificada com um pavimento contínuo e nivelado, diferenciando a faixa de rodagem apenas pelos pilaretes. As árvores existentes terão caldeiras maiores e mais orgânicas, amenizando a aridez deste espaço e introduz elementos que atravessam o eixo viário nascente-poente (Avenidas Gen. Humberto Delgado / Calouste Gulbenkian).

A praça continua nivelada para sul, atravessando a via que terá o pavimento existente também sobrelevado ao nível dos passeios, mas mantendo a mesma materialidade das avenidas referidas. O pavimento granítico (agora na pedra irregular recuperada) continua para sul num “boulevard” conformando primeiro um pequeno largo envolvendo o harmonioso quiosque e a sua esplanada.

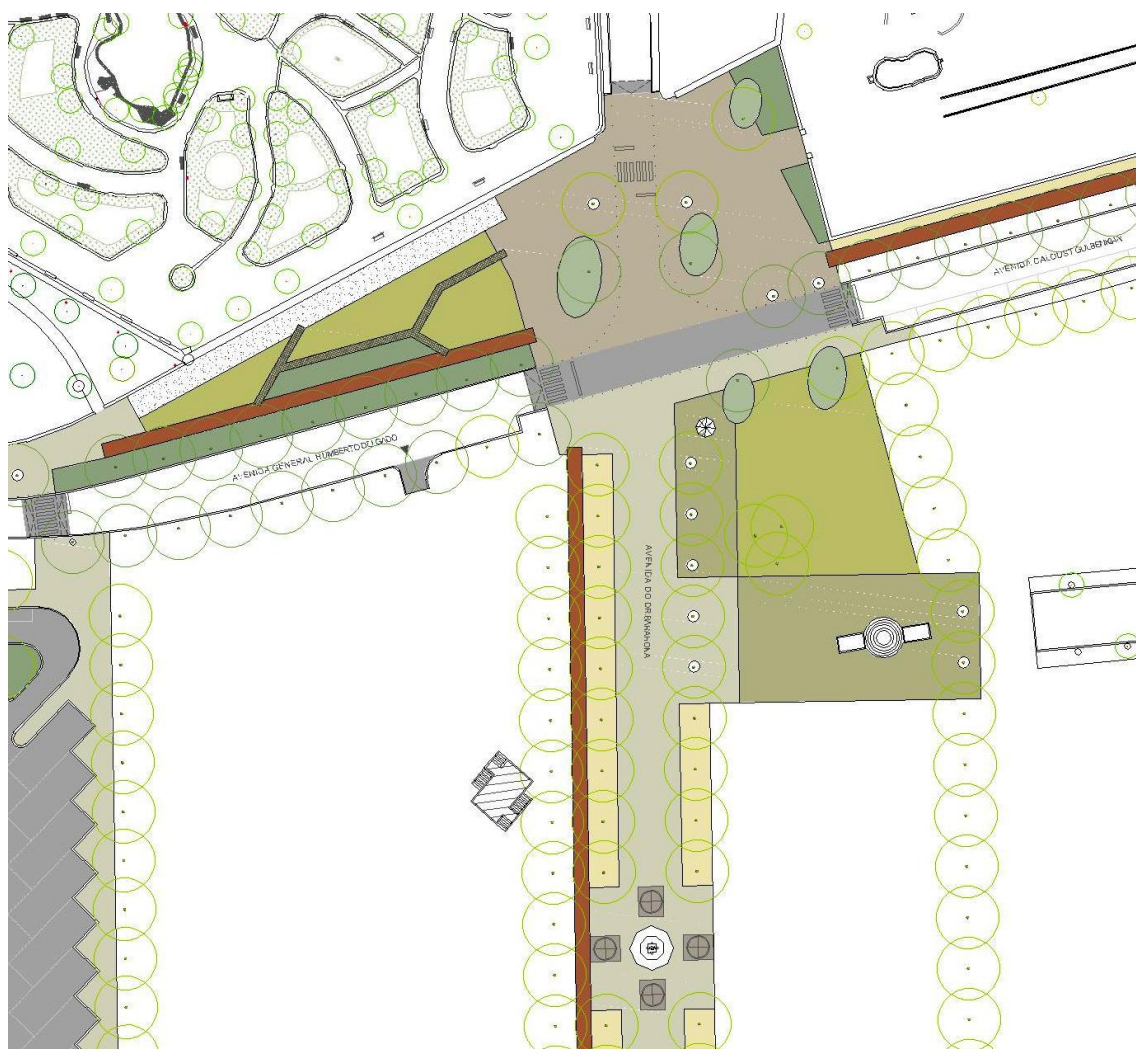


Imagem do que se propõe para a parte norte do Rossio de S. Brás

A proximidade das muralhas

As faixas de pavimento pedonal ciclável nascente-poente pensaram-se como elemento de acompanhamento da muralha, quando existe, menos ligados à rua e paragem de veículos ou atravessamentos de via. Quando for possível devem ser acompanhados por árvores grandes de copa alta que deixem ver os paramentos.

Pensamos que o estacionamento automóvel não deve ficar nas imediações da muralha, pelo que o interior do Rossio é o local possível. Deve ser melhorado, sobretudo com arborização de enquadramento e ensombramento, para conforto dos utentes e amenização da sua aridez. Procura-se que os automóveis de fora das muralhas evitem aceder à Av. General Humberto Delgado e Calouste Gulbenkian, pelo que as entradas privilegiam-se pela Av. Dinis Miranda. Os acessos pelas avenidas Av. General Humberto Delgado e Calouste Gulbenkian poderão servir quer de entrada, quer de saída.

O interface modal

Procurámos também a melhor localização para implantação do interface modal - Parque de Acolhimento no Rossio. A proximidade ao futuro Centro de Interpretação no Palácio D. Manuel, e boa acessibilidade pedonal, quer pela proximidade à Porta do Rossio, quer pela possibilidade de poder explorar uma entrada através da Muralha (mais precisamente, por baixo dela, tal como foi pensada como ponto de vigilância na defesa da cidade), permite enriquecer os percursos e o conhecimento da cidade. A proximidade com o Baluarte da Cerca-Nova é também imagem marcante e excelente referência para quem inicie a visita através deste local, em comparação com a ocupação da nascente do Rossio.

Av. Dr Barahona

A entrada do hotel tem um tratamento próprio e coerente que julgamos estar estabilizada e o passeio do lado da Ermida é quase inexistente. Neste caso, propomos que este troço da via seja regularizado, e passe a ser atravessado apenas por veículos para acesso ao hotel, e desse modo compatibilizado com um uso mais pedonal e ciclável que o existente.

Os passeios que ligam do Rossio à estação tem na Av. Dr. Barahona uma largura variável e reduzida e o pavimento bastante degradado. Diante desta conjuntura, criou-se uma faixa de piso confortável com cerca de 1,80m no passeio poente, e reabilitou-se a degradada calçada com o resto do material existente que permite absorver as irregularidades de acessos, rampas, caldeiras de árvore, etc. O passeio aumenta cerca de 40cm e contabiliza-se o lancil ao longo do arruamento.

Lisboa, 2020.06

Luís Cabral