

**PROJECTO DE IDEIAS PARA A MELHORIA
DO ESPAÇO URBANO NO TROÇO DA VIA ER-261
QUE ATRAVESSA O AGLOMERADO DOS ESCATELARES
(Santiago do Cacém)**

**PROJECTO DE IDEIAS PARA A MELHORIA
DO ESPAÇO URBANO NO TROÇO DA VIA ER-261
QUE ATRAVESSA O AGLOMERADO DOS ESCATELARES
(Santiago do Cacém)**

CESUR (Instituto Superior Técnico - Universidade Técnica de Lisboa)
Coordenação: Professor Doutor Manuel da Costa Lobo
Equipa: Professor Doutor Manuel da Costa Lobo, Eng. Ana Júlia Pinto

Cr POLIS (Universidade de Barcelona)
Coordenação: Professor Doutor Antoni Remesar (UD)
Equipa: Professor Doutor Antoni Remesar (UD), Doutora Núria Ricart (UD) y Danae Esparza (UD)

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO (pag. 2)

2. PROJECTO DE IDEIAS PARA A MELHORIA DO ESPAÇO URBANO (pag. 3)

- **ÁREA PERI-URBANA** (pag. 4)
- **ÁREA DE INTERVENÇÃO** (pag. 5)

3. CRITÉRIOS DE DISENHO URBANO

- **MEDIDAS PARA A CIRCULAÇÃO VIÁRIA** (pag. 6)
- **MEDIDAS DE SEGURANÇA: PAVIMENTAÇÃO** (pag. 7)
- **MEDIDAS DE ACESSIBILIDADE** (pag. 8)
- **MEDIDAS DE ILUMINAÇÃO** (pag. 9)

4. ÁREAS ESPECÍFICAS

- **ESPAÇOS DE MAIOR POTENCIALIDADE** (pag. 10)
 - **Instalação de mobiliário urbano** (pag. 11)
 - **Integração urbana de serviços** (pag. 12)
- **LOCALIZAÇÃO DE PARQUES DE ESTACIONAMENTO** (pag. 13)
- **TALUDES E VERTENTES DE ÁGUA** (pag. 14)
- **ROTUNDAS** (pag. 15)



ÁREA DE ESCATELARES
PLANTA E 1/2500

1. INTRODUÇÃO

O presente documento surge no seguimento da elaboração do Plano Director Municipal de Santiago do Cacém, que se encontra a ser desenvolvido pelo CESUR (Centro de Sistemas Urbanos e Regionais), do Instituto Superior Técnico.

Este projecto resulta também de uma intenção das Estradas de Portugal, de construir uma variante à Estrada Regional 261, evitando o aglomerado urbano de Escatelares. Este projecto apresentado pelas Estradas de Portugal gerou alguma controvérsia junto da população local, que não queria ver a ER-261, que atravessa o aglomerado, transformada numa via de carácter local.

No sentido de dar resposta às expectativas da população local começa então a estudar-se a possibilidade de manter o actual traçado da ER-261, compatibilizando as características de uma via inter-urbana - como é o caso de uma estrada regional - com os usos de necessidades de um aglomerado de carácter rural e suburbano - como é o caso dos Escatelares.

Deste modo, a proposta de intervenção, que aqui se apresenta, incide sobre o aglomerado urbano de Escatelares, pertencente ao município de Santiago do Cacém (Alentejo - Portugal), na faixa atravessada pela Estrada Regional 261 (ligação entre Santiago do Cacém e o IP8).

ANTECEDENTES

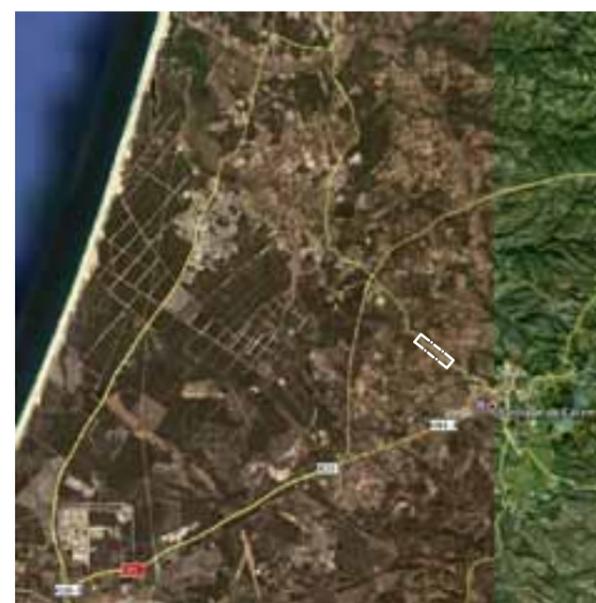
No âmbito de um processo de renovação de algumas estradas nacionais e regionais do Município de Santiago do Cacém e também integrada na revisão do Plano Director Municipal, foi proposta, pelas Estradas de Portugal, a construção de uma variante à ER-261 que deixaria de atravessar o aglomerado urbano de Escatelares. Esta proposta trouxe algum descontentamento por parte da população que gostaria de manter a estrada regional a passar pelo aglomerado, por considerar que este atravessamento gera dinâmica e dinamiza as actividades económicas existentes.

Assim, foi proposto à equipa do CESUR, responsável pela revisão do PDM de Santiago do Cacém, que apresentasse algumas ideias de intervenção para o troço da ER-261 que atravessa o aglomerado de Escatelares, de modo a que se mantenha o traçado actual da estrada regional, mas que se adapte o seu perfil, dotando-o de um carácter mais urbano. Para o desenvolvimento deste projecto de ideias, a equipa do CESUR associou-se à equipa do CR Polis, da Universidade de Barcelona, que têm uma vasta experiência no desenvolvimento deste tipo de projectos.

No âmbito deste estudo, as Estradas de Portugal propuseram a implantação de duas rotundas que marcam os limites do aglomerado urbano de Escatelares. Com estas rotundas pretende-se minimizar os cruzamentos com as vias distribuidoras locais existentes, à entrada e saída do aglomerado, mas pretende-se também "marcar" os limites urbanos da ER-261, implicando a diminuição de velocidade dos veículos.

Com o objectivo central de adaptar o troço da ER-261 que atravessa os Escatelares, de modo a transforma-lo numa via urbana, surgiram alguns requisitos fundamentais que foram assumidos no projecto que aqui se apresenta, entre eles:

- Diminuição da largura das faixas de rodagem para o mínimo permitido (3 metros em cada sentido);
- Criação de passeios para peões;
- Criação de parques de estacionamento nas vias perpendiculares à ER-261, no sentido de libertar esta estrada da maioria do estacionamento (sendo apenas permitido em zonas específicas);
- Implementação de passagens para peões;
- Criação de uma zona peri-urbana de aproximação ao aglomerado dos Escatelares.





ÁREA DE ESCATELARES
PLANTA E 1/2500

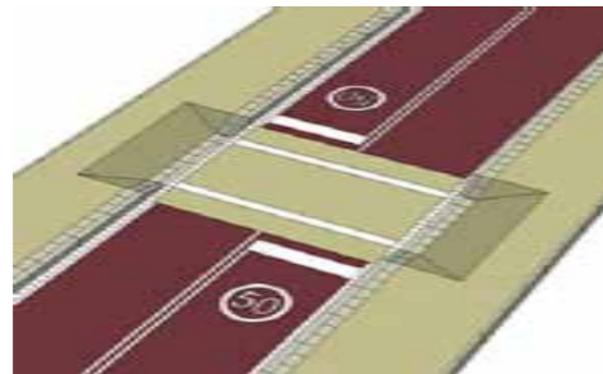
2. PROJECTO DE IDEIAS PARA A MELHORIA DO ESPAÇO URBANO

Tal como se referiu na introdução, a melhoria da presente área de intervenção tem como objectivo principal compatibilizar as características de uma via inter-urbana - como é o caso da ER-261 - com os usos e necessidades de um aglomerado de carácter rural e suburbano - como é o caso dos Escatelares. Deste modo, apresentam-se os seguintes **objectivos específicos**:

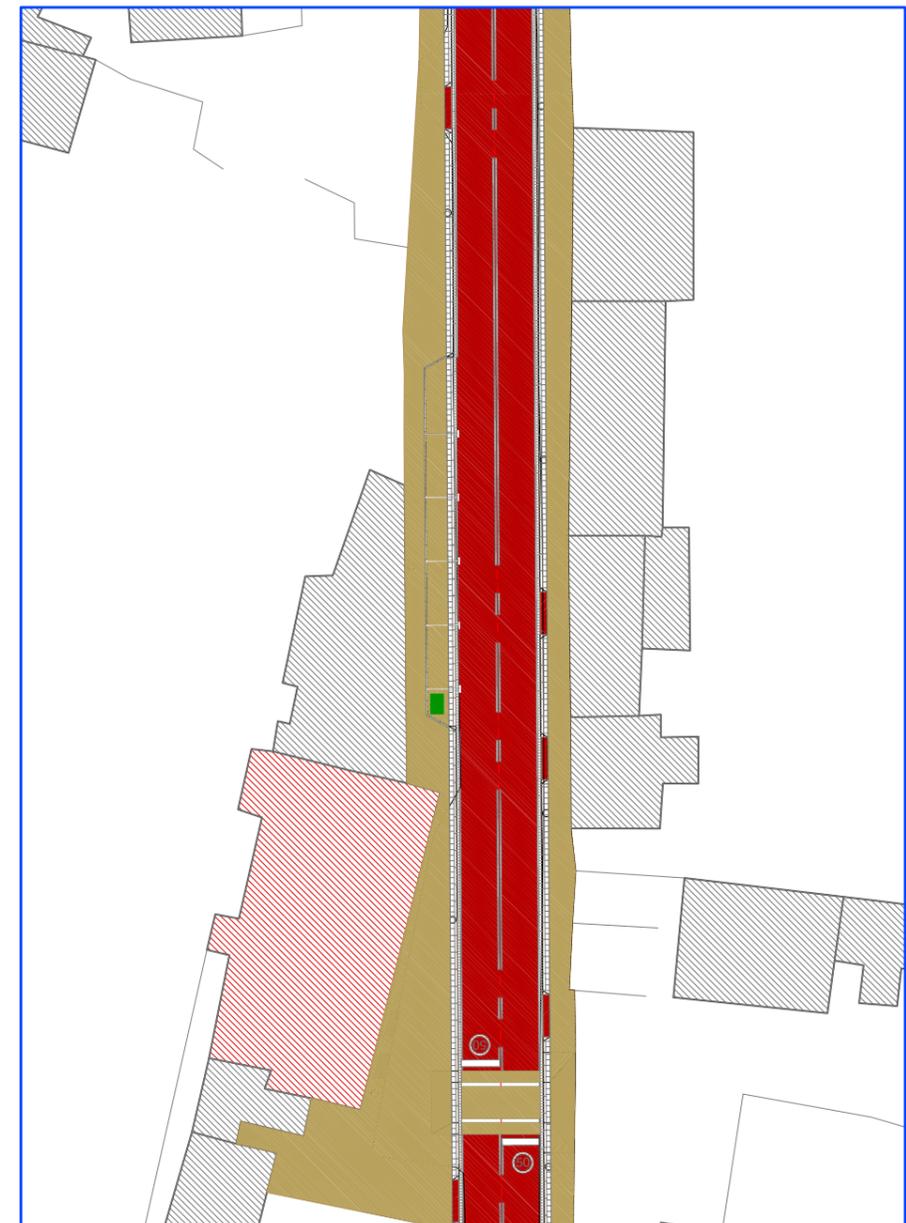
- Desenvolver um conjunto de soluções de desenho urbano para o troço do aglomerado urbano de Escatelares atravessado pela ER-261. Estas soluções de desenho urbano devem obedecer às características específicas do território bem como considerar os projectos de remodelação propostos pelas Estradas de Portugal (Janeiro de 2010) e pelo CESUR (Março de 2010).
- Pacificar a circulação de veículos motorizados no troço da ER-261 que atravessa os Escatelares.
- Desenvolver medidas de pacificação do trânsito viário nos troços da ER-261 situados na área peri-urbana de entrada e saída no aglomerado dos Escatelares.
- Definir uma linguagem própria de desenho urbano capaz de se adaptar às características específicas do território.
- Estabelecer critérios de segurança e acessibilidade para veículos motorizados e peões.
- Melhorar as características e potencialidades da paisagem urbana através do uso adequado de materiais e formas.
- Intervir nas rotundas (previstas pelas EP) que delimitam a área de intervenção e, inerentemente, o limite do aglomerado urbano dos Escatelares.

O troço da ER-261 que atravessa o aglomerado urbano estrutura toda a área dos Escatelares, constituindo-se como um eixo de simetria e regularidade tanto ao nível estrutural como formal. A estrutura cadastral bem como a topografia existente, por sua vez, não geram uma secção regular, factor que trás alguns constrangimentos à criação de um passeio generoso e regular para a circulação pedonal ao longo de toda a via.

Considerando a realidade territorial do aglomerado, a proposta de intervenção apresentada pretende criar uma linguagem própria adequada às características específicas do local e que, conseqüentemente, possa contribuir para fortalecer a identidade local. Esta linguagem pretende adaptar-se a uma via de características e larguras variáveis requerendo soluções específicas e problemáticas diversas.



ESQUEMA DA PROPOSTA DE DESENHO URBANO



ÁREA A.2
PLANTA E 1/500

0m 2m 5m 15m



TALUDES E VERTENTES DE ÁGUA

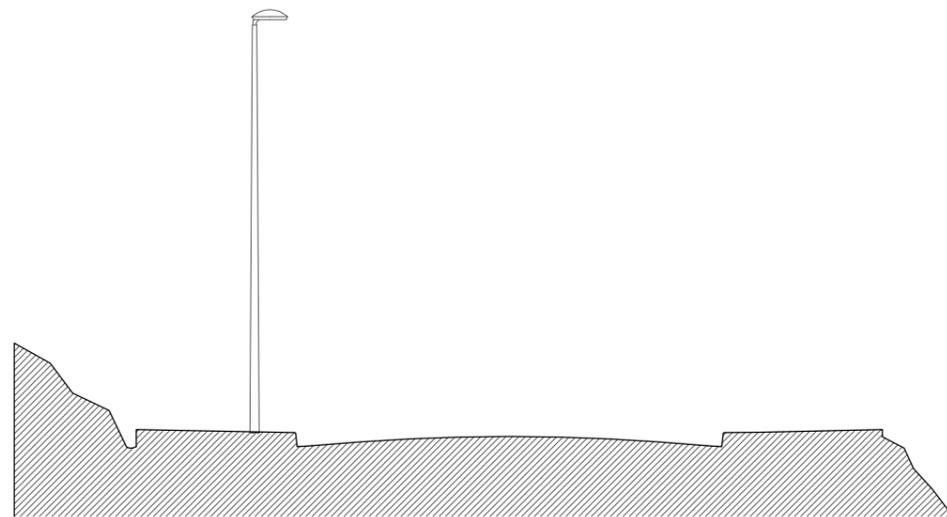
Como se referiu anteriormente, a topografia do terreno leva à existência de taludes de 1 a 2 metros acima da cota da estrada, no sentido IP8 - Santiago do Cacém, e inferiores à cota da via no sentido inverso.

Torna-se necessário adequar o pavimento utilizado aos tipos de talude, bem como facilitar a drenagem das águas pluviais. Assim propõe-se delimitar o betão armado proposto para o passeio com um rasgo de 10 cm de largura (utilizando a mesma pedra calcária utilizada no lancil do passeio).

No caso dos taludes superiores assume especial importância o controle das vertentes de água que se possam gerar, razão pela qual se propõe a implementação de uma canalização em betão armado pré-fabricado, entre o lancil e o talude.

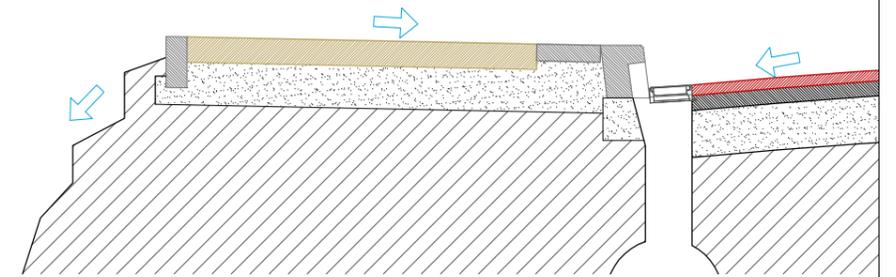
Por outro lado, é necessário acondicionar os taludes existentes utilizando a plantação de vegetação autóctone (arbustos) e manutenção da existente, deixando sempre um mínimo de 1,5 m livres de passeio.

Finalmente, com o objectivo de qualificar a paisagem urbana de Escatelares, propõe-se a melhoria dos muros e portões existentes, de acesso às propriedades privadas (habitação, quintas, terrenos de cultivo) que actualmente se encontram degradados.

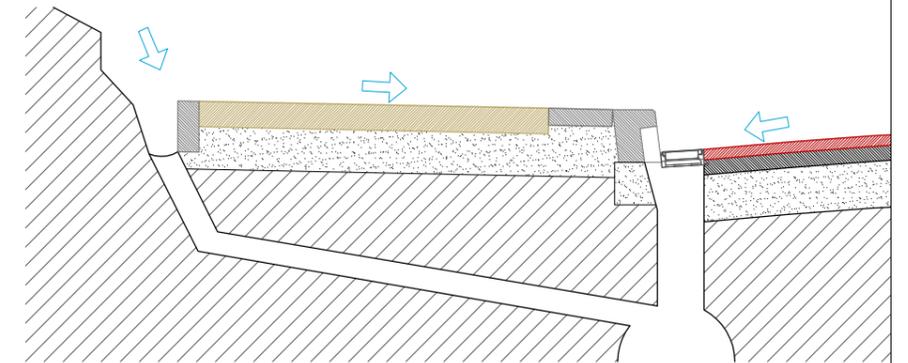


ESQUEMA SECÇÃO SECÇÃO A-A'. E 1/100
0m 0,5m 1m 2m

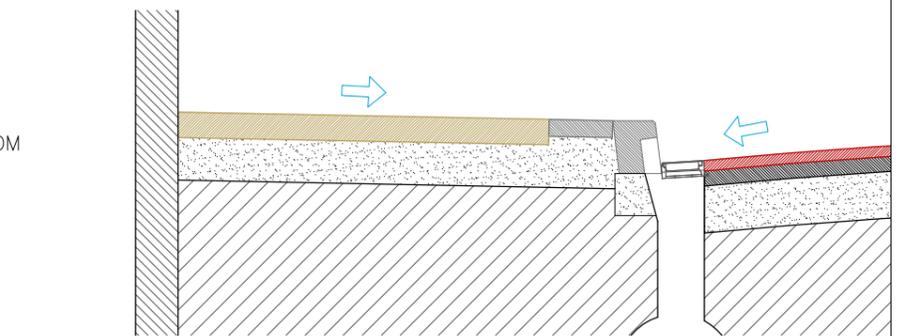
ESQUEMA DE DRENAGEM COM TALUDE INFERIOR SECÇÃO B-B'



ESQUEMA DE DRENAGEM COM TALUDE SUPERIOR SECÇÃO C-C'



ESQUEMA DE DRENAGEM COM EDIFICAÇÕES SECÇÃO D-D'



ESQUEMAS DE VERTENTES DE ÁGUAS SECÇÃO E 1/30
0cm 20cm 50cm 150cm



Localização de parques de estacionamento

Ainda que se proponham duas áreas de paragem e estacionamento longitudinal para veículos ligeiros, e uma vez que um dos objectivos desta proposta passa por tentar minimizar a ocupação do espaço, ao longo da via, com estacionamento, considera-se importante prever áreas específicas para o estacionamento de veículos (tanto ligeiros como pesados).

De salientar que todos os parques de estacionamento propostos se localizam em vias secundárias transversais à ER-261, com o objectivo de não gerar congestionamento nesta via e também gerar alguma dinâmica no interior do aglomerado de Escatelares.

As três áreas de estacionamento para veículos ligeiros previstas (PL1, PL2 e PL3) foram localizadas junto às zonas com maior concentração de serviços e habitação, isto é, localizam-se a menos de 70 metros das áreas A.1 e A.2. Esta localização confere a estes equipamentos um carácter de melhoria das condições de mobilidade do aglomerado, mas também de dinamização da economia local, potenciando a capacidade de crescimento de negócios de restauração entre outros.

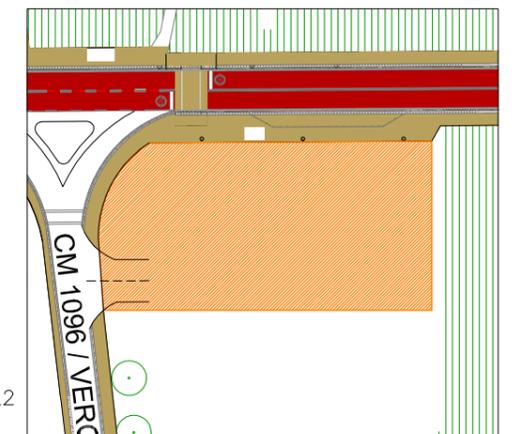
No que se refere à área de estacionamento de veículos pesados (PP1), esta foi propositadamente localizada numa zona mais periférica do aglomerado, no sentido de minimizar o constante atravessamento do mesmo, por veículos desta natureza. No entanto, considera-se importante prever uma área específica para o estacionamento deste tipo de veículos, uma vez que este troço da ER-261 é atravessado por veículos pesados que transitam entre Santiago do Cacém e o IP8 e que podem assim parar no aglomerado de Escatelares, contribuindo para dinamizar a economia local.

A correcta integração destas áreas de estacionamento no território circundante assume especial relevância. Neste sentido, é necessário compatibilizar os acessos aos mesmos com o trânsito local e as infra-estruturas existentes, bem como colocar a sinalética necessária (descrita no ponto anterior).



ESQUEMA PL1
E 1/1000

Parque de Estacionamento para veículos ligeiros
A= 855m²
Capacidade 42 lugares



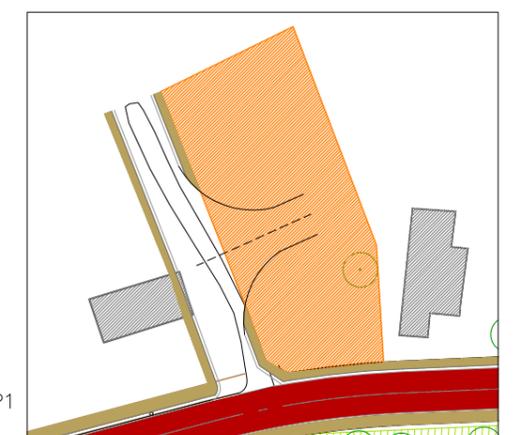
ESQUEMA PL2
E 1/1000

Parque de Estacionamento para veículos ligeiros
A= 1051m²
Capacidade 52 lugares



ESQUEMA PL3
E 1/1000

Parque de Estacionamento para veículos ligeiros
A= 570m²
Capacidade 28 lugares



ESQUEMA PP1
E 1/1000

Parque de Estacionamento para veículos pesados
A= 912m²
Capacidade 12 lugares



Integração urbana de serviços

Com o desenvolvimento da presente proposta pretende-se aumentar o nível de conforto no acesso e utilização dos serviços presentes no aglomerado de Escatelares. Alguns destes serviços encontram-se dispersos pelo território, razão pela qual assume especial importância a qualificação dos espaços e a criação de melhores condições de acesso a:

- Áreas de paragem de veículos

Actualmente a paragem de veículos nas áreas A.1 e A.2 é um uso tido como adquirido por parte da população local, razão pela qual se considera que esta proposta deve ter em consideração este tipo de espaços informais que facilitam o acesso a caixas do correio, contentores de resíduos ou paragens de autocarro. Tratam-se de espaços cujo uso é quotidiano e que requerem um espaço de tempo relativamente curto.

Deste modo, prevê-se um número reduzido de lugares formais de paragem e estacionamento de veículos, incorporados longitudinalmente nos passeios. Ainda que estes lugares estejam ao nível das faixas de rodagem, o material e cor utilizada no seu pavimento é o mesmo do passeio.

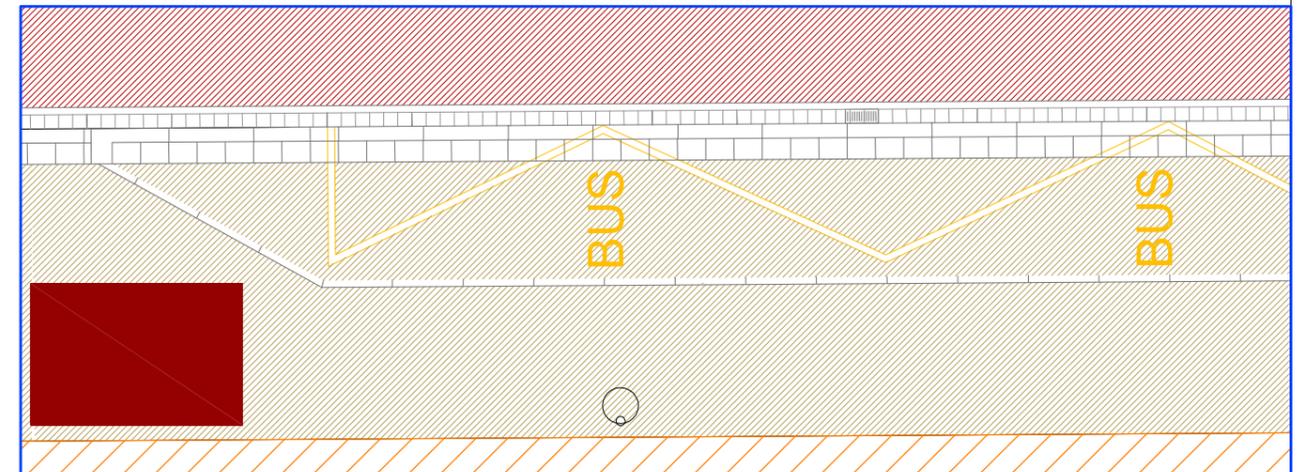
É nestes locais de paragem e estacionamento na via que se prevê a localização ideal para os contentores de resíduos (tanto indiferenciados como de vidro), uma vez que assim facilitar-se-ia o acesso aos mesmos pelos usuários e também os processos de manutenção e recolha.

- Paragens de autocarros

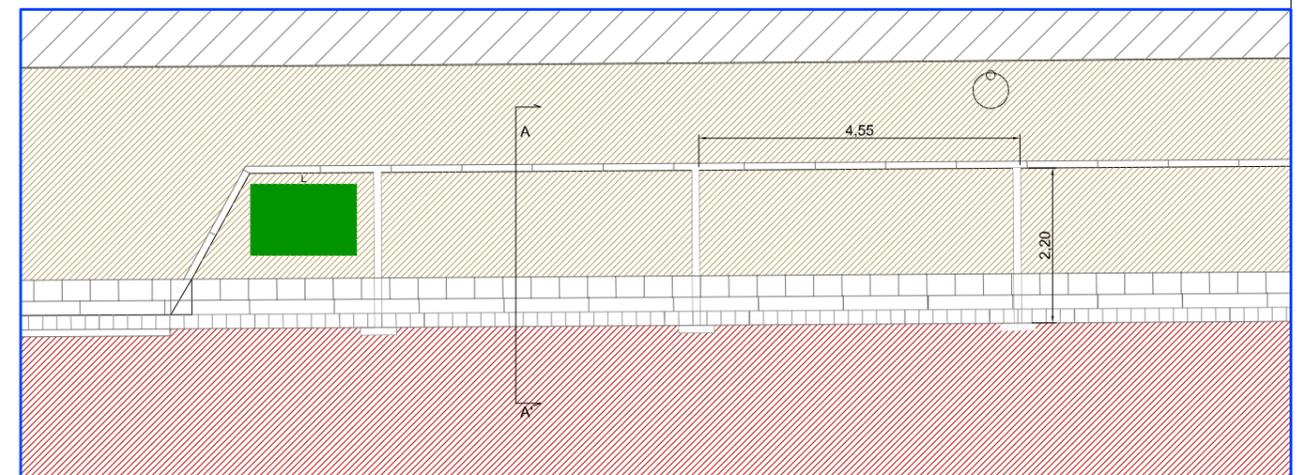
As actuais carreiras de autocarro contemplam duas paragens no aglomerado urbano de Escatelares. Os dois abrigos existentes marcam estes dois pontos de paragem dos autocarros, que se localizam apenas num dos sentidos de circulação (IP8 - Santiago do Cacém), por falta de espaço para a sua implantação no sentido inverso.

Através desta proposta pretende-se solucionar de forma ponderada esta situação. Portanto, face à procura existente nos Escatelares, propõe-se manter apenas um ponto de paragem dos autocarros (a paragem localizada na área A.1), no entanto, nos dois sentidos de circulação viária.

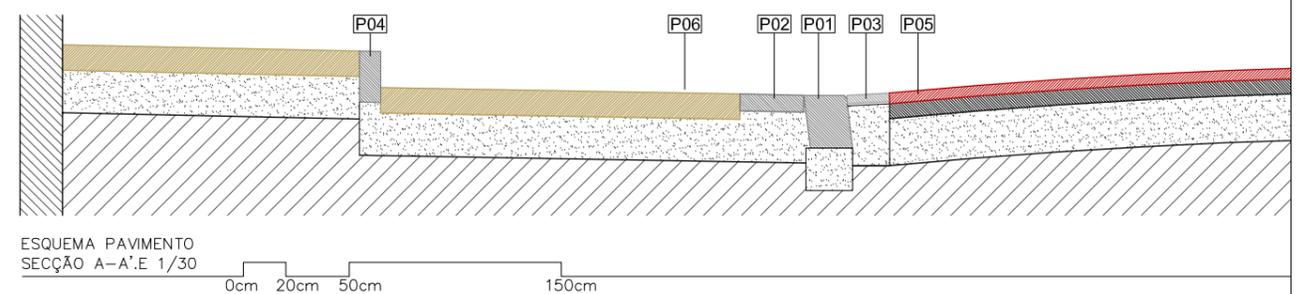
No sentido de garantir a maior acessibilidade possível nos passeios propõe-se substituir o abrigo existente neste local, por um poste de sinalização de paragem junto à caixas de correio. No sentido contrário, uma vez que existe uma maior disponibilidade de espaço no passeio, é possível a delimitação de uma área específica para a paragem dos autocarros, assim como a implantação de um abrigo para os utilizadores.



ÁREA DE PARAGEM DE AUTOCARRO



ÁREA DE PARAGEM DE VEÍCULOS
PLANTA E 1/100



ESQUEMA PAVIMENTO
SECÇÃO A-A' E 1/30

LEGENDA PAVIMENTOS:	P03. "RIGOLA" 20X20X4	P06. BETÃO OCRE
P01. LANCIL 20X20X120X24	P04. LANCIL 10X100X24	L. CONTENTOR RESIDUOS
P02. PAVIMENTO EM LAJE 30X40X6	P05. ASFALTO VERMELHO	○ LUMINÁRIA

PROJECTO DE IDEIAS PARA A MELHORIA DO ESPAÇO URBANO NO TROÇO DA ER-261 QUE ATRAVESSA O AGLOMERADO DE ESCATELARES (Santiago do Cacém)

Cr POLIS
Universitat de Barcelona

CESUR
Instituto Superior Técnico
Universidade Técnica de Lisboa

Título do desenho:
INTEGRAÇÃO URBANA DE SERVIÇOS

Data:
Maio
2010

Nº pag.:
12



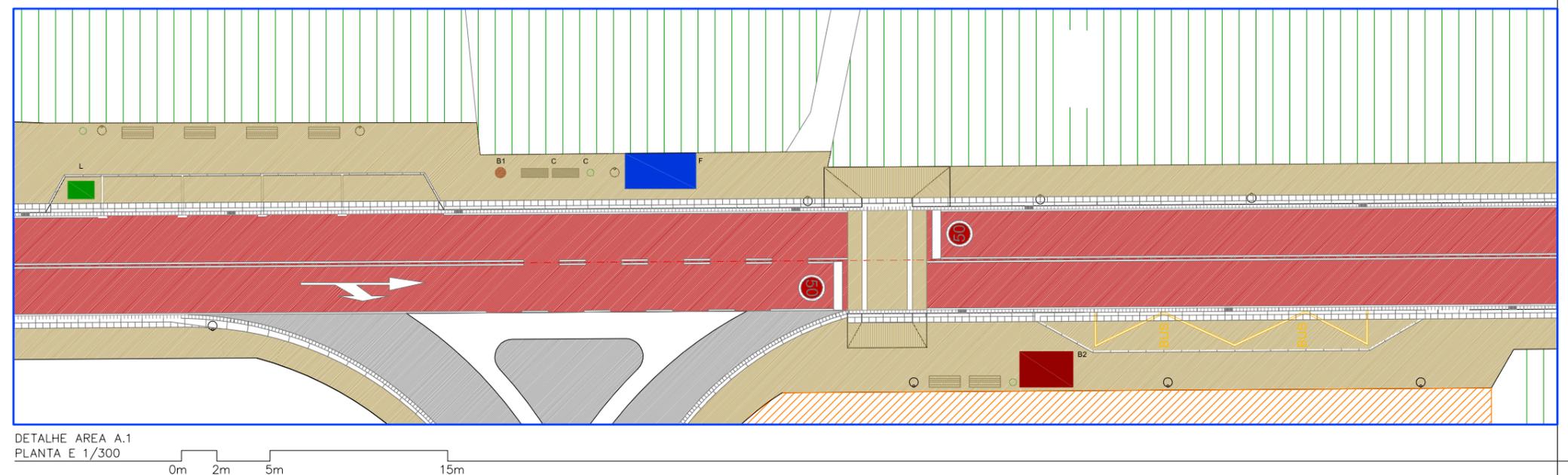
Instalação de mobiliário urbano

Propõem-se a instalação, nas áreas A.1 e A.2, de **mobiliário urbano específico**, isto é, bancos, papelarias e sinalética local. Propõem-se também a compatibilização entre a localização das luminárias (do mesmo tipo das utilizadas ao longo de todo o troço) e o mobiliário urbano (p. e. os bancos).

Propõe-se o mesmo tipo de relação entre as luminárias e as **papeleiras**, que devem também situar-se junto de bancos e **paragens de autocarro**.

De salientar que os **bancos** devem situar-se em locais nos quais exista já este tipo de uso, seja através de mobiliário existente seja através da utilização informal do espaço (p. e. uso de cadeiras e bancos pertencentes à população). No que se refere à **sinalética local** destinada ao trânsito rodoviário, salienta-se que esta deve indicar a localização dos serviços e comércio existente no aglomerado dos Escatelares, tais como restauração e parques de estacionamento. De modo a facilitar a sua compreensão e legibilidade esta deve ser criteriosamente concebida (tipografia, cor, escala, etc.), para além de estrategicamente colocada. Neste sentido, é necessário estruturar e hierarquizar a localização da sinalização necessária, de modo a evitar conflitos com a sinalética viária instalada.

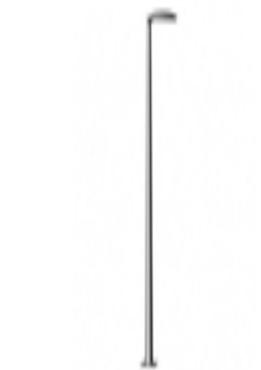
No que diz respeito à **fonte** situada na área A.1 propõe-se a sua restauração, bem como uma intervenção cerâmica de interesse artístico (p. e. criada por um artista do Concelho) que possa vir a substituir os azulejos actuais e contribuir para fortalecer o carácter identitário da população de Escatelares.



Banco tipo Bancal de Santa & Cole

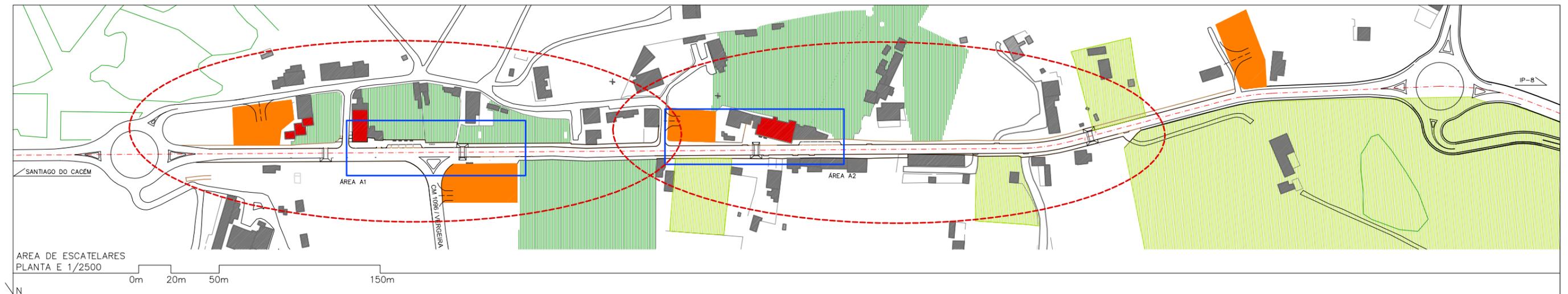


Papeleira tipo Fontana de Santa & Cole



Luminária tipo DR-NL 029 de Fundación Ros Sabadell

LEGENDA ELEMENTOS: B1. PARAGEM AUTOCARRO SEM ABRIGO B2. PARAGEM AUTOCARRO COM ABRIGO C. CAIXAS DE CORREIO F. FONTE L. CONTENTOR RESÍDUOS — SINALIZAÇÃO ■ BANCO ○ LUMINÁRIA ○ PAPELEIRA	PROJECTO DE IDEIAS PARA A MELHORIA DO ESPAÇO URBANO NO TROÇO DA ER-261 QUE ATRAVESSA O AGLOMERADO DE ESCATELARES (Santiago do Cacém) Cr POLIS Universitat de Barcelona	CESUR Instituto Superior Técnico Universidade Técnica de Lisboa	Título do desenho: INSTALAÇÃO DE MOBILIÁRIO URBANO	Data: Maio 2010	Nº pag.: 11



4. ÁREAS ESPECÍFICAS

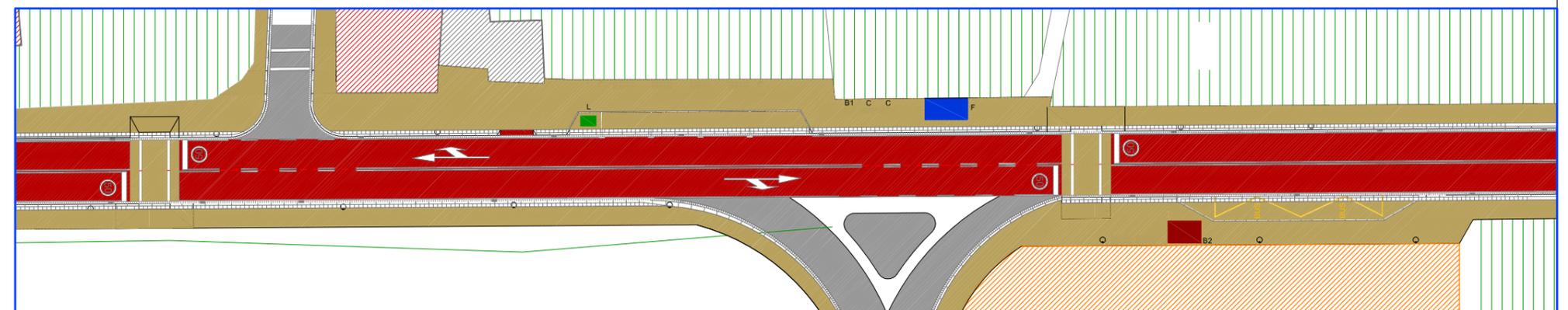
ESPAÇOS DE MAIOR POTENCIALIDADE

Existem dois espaços de maior potencialidade cuja área de influência engloba uma massa crítica de habitantes e serviços bastante dispersa no território. Concretamente verifica-se:

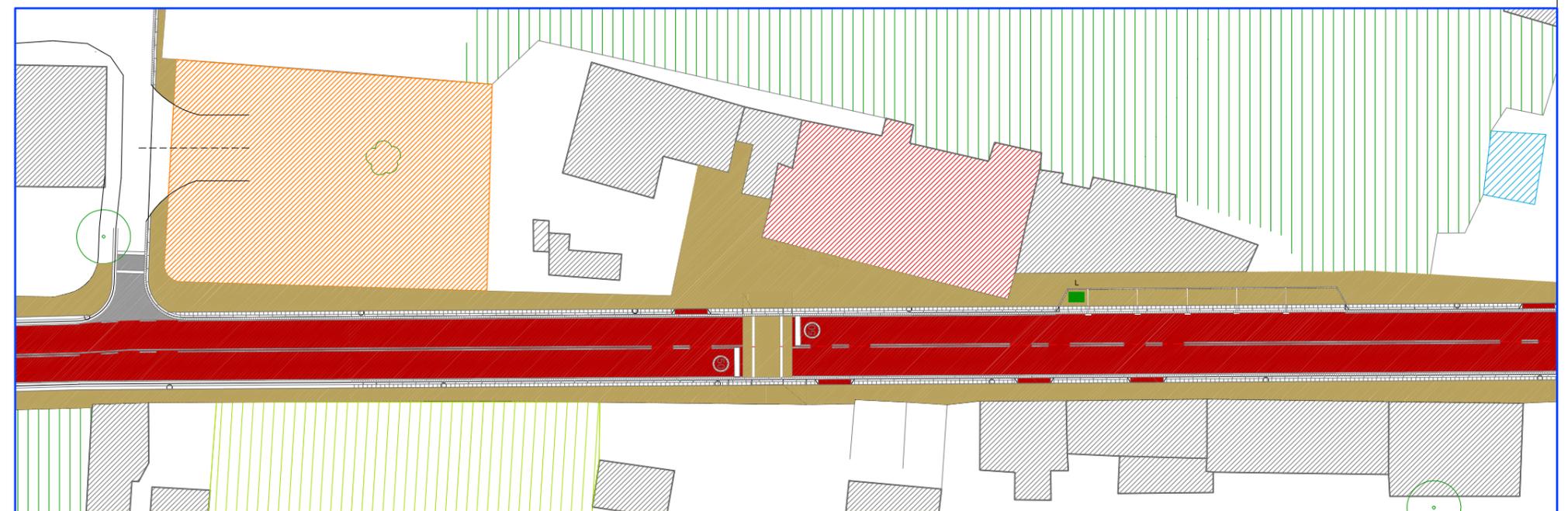
- Uma área - A.1 - composta por um restaurante, paragens de autocarro, zona de paragem de veículos motorizados, área de estacionamento, uma fonte, um módulo de caixas do correio e contentores de depósito de resíduos (indiferenciado e vidro).
- Uma área - A.2 - composta por um restaurante, uma zona de paragem de veículos motorizados e contentores de depósito de resíduos (indiferenciado e vidro).

Verifica-se que, em ambas as áreas existe uma largura suficiente de passeio para permitir a localização conveniente de serviços e mobiliário, de modo a conferir a este espaço a qualificação urbana pretendida. Para este efeito é necessário:

- Instalar mobiliário urbano adaptado às características físicas e formais do local;
- Proceder a uma correcta integração dos serviços urbanos.



ÁREA A.1



ÁREA A.2
PLANTA E 1/500

LEGENDA ELEMENTOS:

B1. PARAGEM AUTOCARRO SEM ABRIGO
B2. PARAGEM AUTOCARRO COM ABRIGO
C. CAIXAS DE CORREIO

F. FONTE
L. CONTENTOR RESÍDUOS
— SINALIZAÇÃO

■ BANCO
○ LUMINÁRIA
○ PAPELEIRA

PROJECTO DE IDEIAS PARA A MELHORIA DO ESPAÇO URBANO NO TROÇO DA ER-261 QUE ATRAVESSA O AGLOMERADO DE ESCATELARES (Santiago do Cacém)

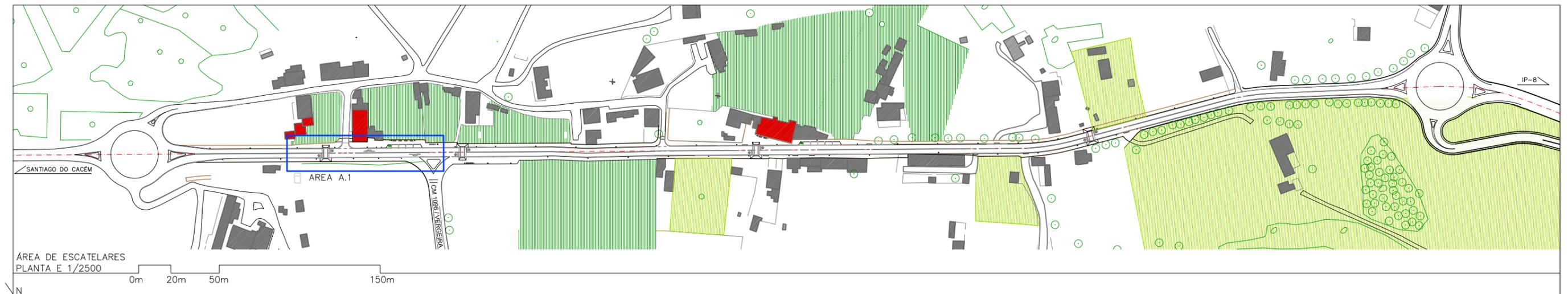
Cr POLIS
Universitat de Barcelona

CESUR
Instituto Superior Técnico
Universidade Técnica de Lisboa

Título do desenho:
ÁREAS ESPECÍFICAS

Data:
Maio
2010

Nº pag.:
10

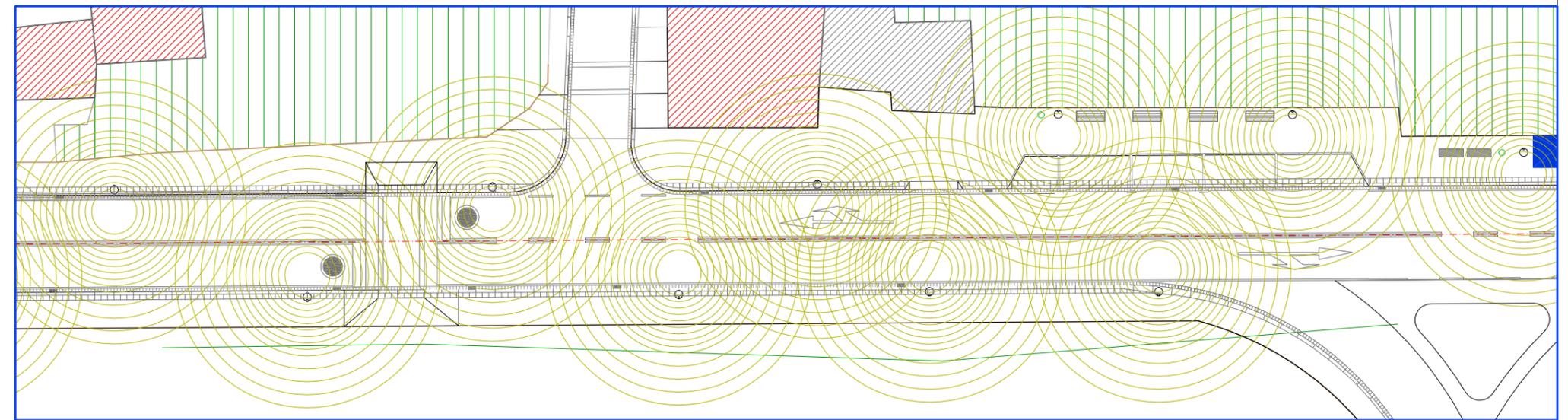


MEDIDAS DE ILUMINAÇÃO

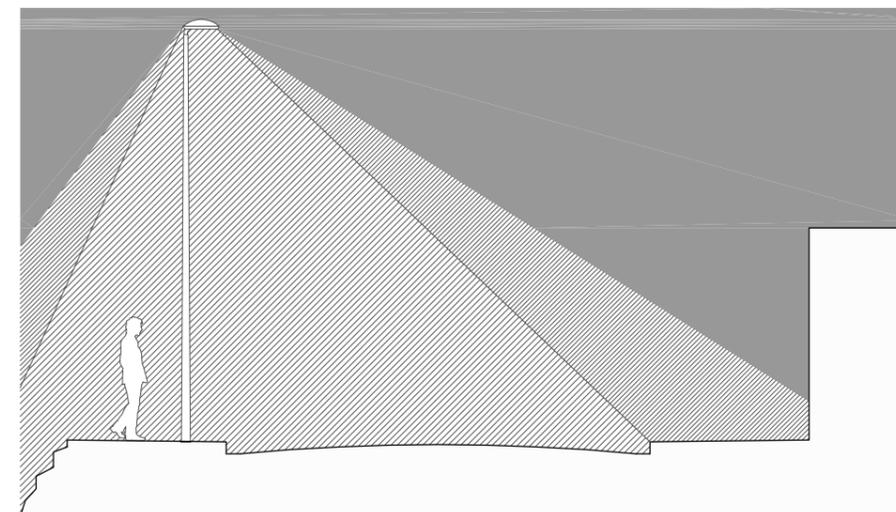
O tipo e disposição dos elementos de iluminação propostos têm como principal objectivo promover a segurança da circulação rodoviária e pedonal, durante o horário nocturno, bem como a correcta iluminação de toda a área de intervenção. Propõem-se a iluminação através de luminárias próprias de zonas urbanas com uma altura não superior a 7 metros, em vez de optar por uma iluminação própria de vias inter-urbanas, cujas alturas oscilam entre os 10 e 14 metros (luminárias propostas para o perfil peri-urbano apresentado anteriormente).

Salienta-se que é fundamental adoptar uma distância entre luminárias capaz de proporcionar um ambiente urbano seguro, que permita compatibilizar as necessidades de uma estrada regional com uma zona urbana em que as estruturas edificadas não excedem os 6 metros de altura.

Desde modo, propõem-se luminárias de poste recto, com 6 a 7 metros de altura, de iluminação directa, situadas em ambos os passeios (dos dois lados da estrada), com uma distância adequada, entre si, de modo a permitir a iluminação da totalidade do troço de via.



ESQUEMA ILUMINAÇÃO
A.1 PLANTA E 1/300



ESQUEMA SECÇÃO
E 1/100



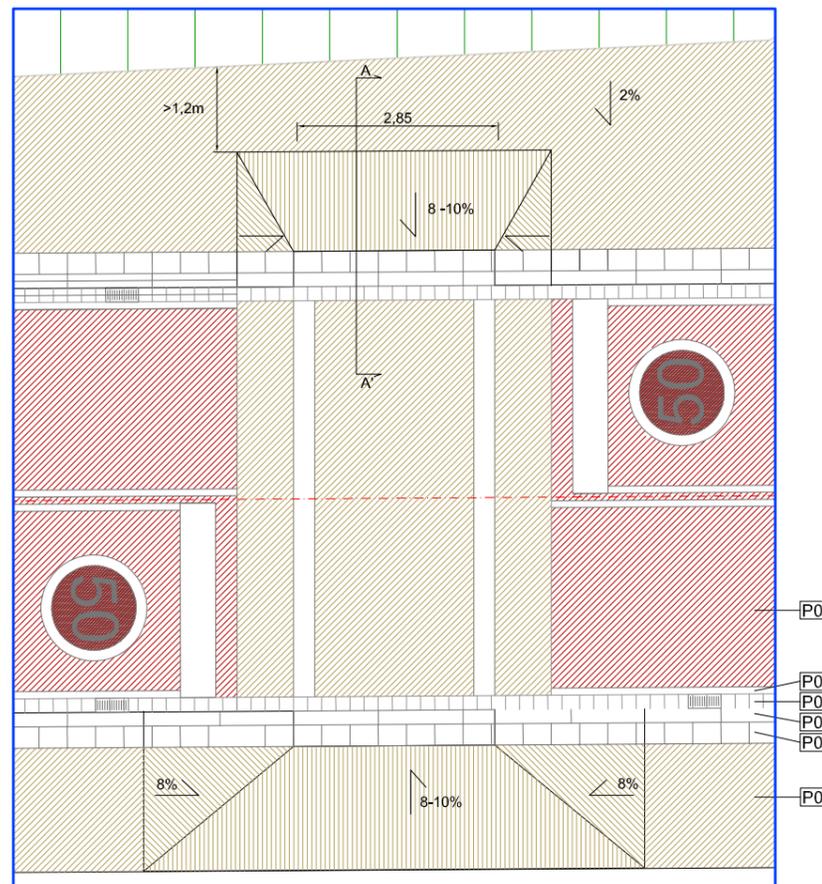
MEDIDAS DE ACESSIBILIDADE

A solução de desenho proposta para os passeios baseia-se em critérios de acessibilidade. Neste contexto propõe-se:

- Garantir a existência de uma **largura mínima de passeio** de 2,25 metros, com o menor número possível de obstáculos.

- Localizar **rampas**, que permitam o rebaixamento do passeio para a faixa de rodagem, em todas as passagens para peões sinalizadas. A dimensão e tipologia destas rampas dependerá das dimensões disponíveis, chegando inclusive, em alguns casos, a ocupar toda a largura do passeio (Caso 2).
- Proporcionar a percepção de que as **passadeiras para peões são uma extensão transversal dos passeios longitudinais**. Razão pela qual são adoptadas nestas passadeiras os mesmos critérios de materiais, cor e textura que nos passeios.
- Nas **intersecções com ruas transversais secundárias** propõem-se, igualmente, a localização de passadeiras para peões, a partir de 3 m da estrada principal, dotadas de rampas (Caso 3).
- Implementar **rampas integradas no passeio** para os casos em que é necessário dar acesso a usos privados (Caso 4).
- Com o objectivo de eliminar o maior número de obstáculos possível à circulação pedonal, propõem-se o **enterramento dos cabos eléctricos e telefónicos** que dão serviço ao nível local, uma vez que actualmente estes cabos são sustentados por postes de madeiras degradados.

RAMPA PEÕES CASO 1
Distância livre >1,2m

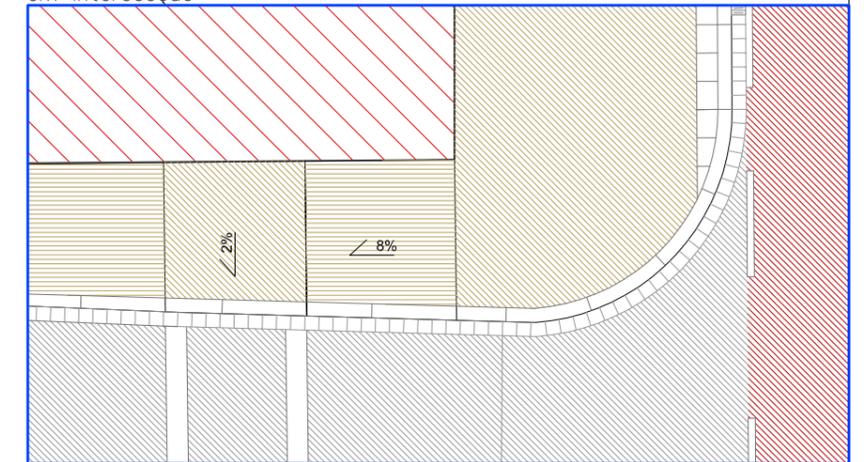


RAMPA PEÕES CASO 2
Distância livre <1,2m

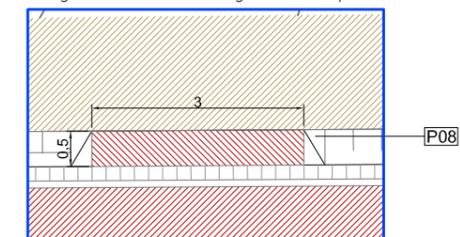
ESQUEMAS RAMPAS
PLANTA E 1/100



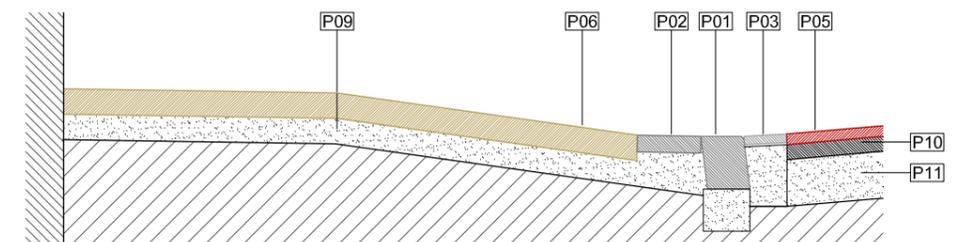
RAMPA PEÕES CASO 3
Distância livre <1,2m
em intersecção

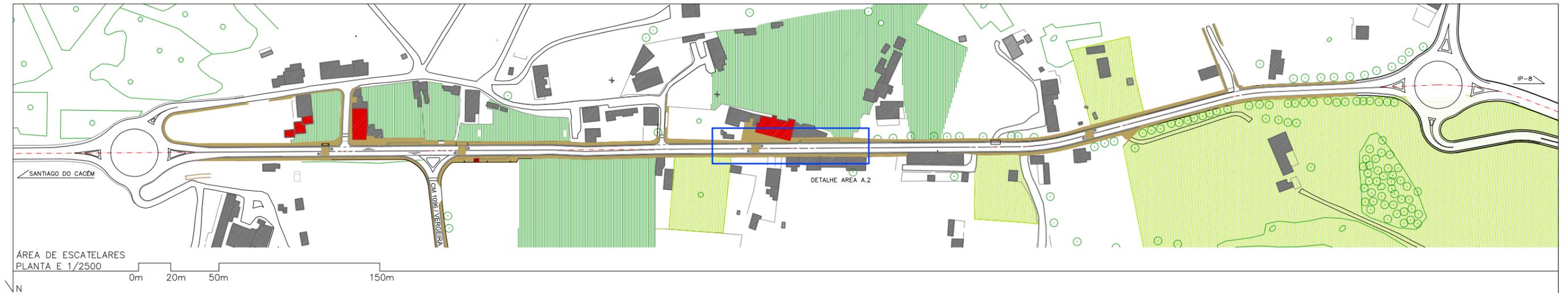


RAMPA ACESSO VEÍCULOS CASO 4
Largura variável segundo requerimentos



ESQUEMA PAVIMENTO
SECÇÃO A-A'. E 1/30

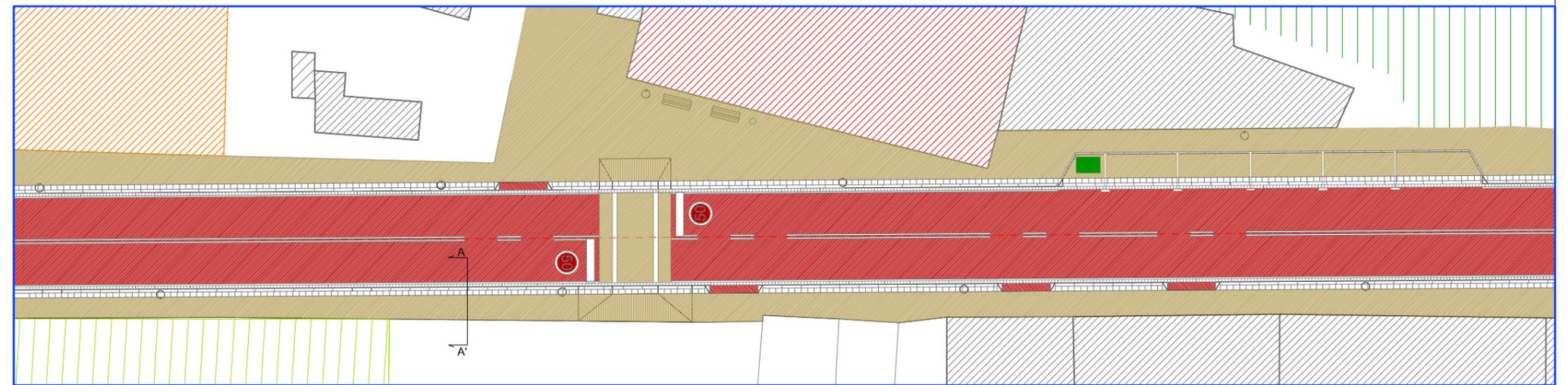




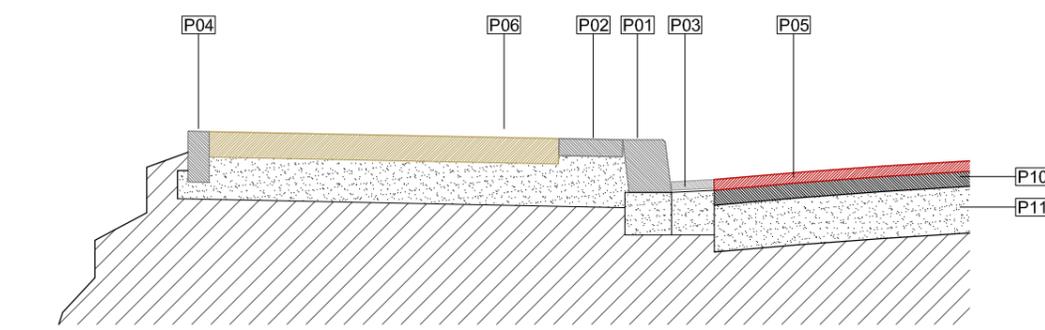
**MEDIDAS DE SEGURANÇA:
PAVIMENTAÇÃO**

É de especial interesse potenciar, através da operação de desenho urbano proposta, **critérios de segurança máxima**, separando claramente a circulação viária da estrada, da circulação pedonal nos passeios. Neste contexto prevê-se:

- Criar uma **faixa contínua** no limite do passeio, junto à faixa de rodagem, ampliando a percepção visual do lancil através da colocação de pavimento em laje de 30 cm (P02 no esquema) que juntamente com a "rigola" (P03 no esquema) cria uma faixa de 70 cm com o mesmo material. Propõe-se que este material seja pedra calcária da região.
- A criação de um **lancil** de 20x120x24 cm (P01 no esquema) que permita a elevação do passeio em cerca de 17 cm em relação à faixa de rodagem (advertindo o condutor para o estacionamento de veículos em locais não desenhados para esse efeito).
- A utilização de **asfalto de cor vermelha** (como referido anteriormente, com o objectivo de ajudar a pacificar a circulação rodoviária) e **betão texturizado de cor ocre** no passeio pedonal.



DETALHE AREA A2
PLANTA E 1/300



ESQUEMA PAVIMENTO
SECÇÃO A-A'. E 1/30



MOSTRA DE MATERIAIS PROPOSTOS

LEGENDA PAVIMENTOS: P01. LANCIL 20X20X120X24 P02. PAVIMENTO EM LAJE 30X40X6	P03. "RIGOLA" 20X20X4 P04. LANCIL 10X100X24 P05. ASFALTO VERMELHO	P06. BETÃO OCRE P07. SINALIZAÇÃO NO PAVIMENTO P10. BASE EM AGLOMERADO ASFÁLTICO	P.11. BASE EM BETÃO	PROJECTO DE IDEIAS PARA A MELHORIA DO ESPAÇO URBANO NO TROÇO DA ER-261 QUE ATRAVESSA O AGLOMERADO DE ESCATELARES (Santiago do Cacém)	Cr POLIS Universitat de Barcelona	CESUR Instituto Superior Técnico Universidade Técnica de Lisboa	Título do desenho: MEDIDAS DE SEGURANÇA	Data: Maio 2010	Nº pag.: 7
--	---	---	---------------------	---	---	--	--	-----------------------	---------------



3.CRITÉRIOS DE DESENHO URBANO

MEDIDAS PARA A CIRCULAÇÃO VIÁRIA

No sentido de dar resposta a um dos objectivos centrais deste projecto de pacificar o trânsito rodoviário, pretende-se limitar a velocidade de circulação a 50 Km/h no troço do aglomerado de Escatelares entre as duas rotundas projectadas. Esta trata-se de uma das medidas mais importantes no sentido de compatibilizar o actual trânsito viário com as novas medidas (propostas) de acessibilidade para peões. Outra das medidas fundamentais propostas é a diminuição da largura da faixa de rodagem para 3 metros em cada sentido de circulação, com o intuito de possibilitar a criação de passeios para peões em toda a extensão da área de intervenção.

No sentido de dar resposta ao objectivo mencionado propõem um conjunto de soluções integradas ao nível da sinalética para esta via. Assim, ao nível de sinalização vertical prevê-se:

1. Instalação de dois semáforos energeticamente "auto-sustentáveis", vinculados às duas passagens de peões situadas nos extremos da via (exemplo 1.2). Tratar-se-iam de semáforos constantemente com a cor laranja intermitente, que passariam a vermelho se a velocidade do veículo fosse superior a 50 Km/h. Este tipo de sinalização semafórica de controlo de velocidade deve ser devidamente anunciada alguns metros antes através de sinalização vertical (exemplo 1.1).
2. Instalação semafórica do tipo LED utilizada nas restantes passagens para peões previstas.
3. Instalação de sinalização vertical em todo o troço que atravessa os Escatelares, marcando o limite de velocidade de 50 Km/h.

Medidas complementares de sinalização horizontal:

1. Alteração da cor do pavimento do espaço viário da área de intervenção, utilizando brita pigmentada de cor vermelha (exemplo 2.1).
2. Criação de 4 passadeiras para peões estrategicamente localizadas tendo em consideração os padrões de mobilidade interna do aglomerado. Passadeiras sinalizadas no pavimento através da alteração de cor (de vermelho a ocre) de modo a permitir uma melhor conexão visual entre os dois lados do passeio (propostos de cor ocre).
3. Inscrição no pavimento da velocidade máxima permitida de 50 Km/h junto a todas as passagens de peões (antes e depois, segundo o sentido de circulação - exemplo 2.2). Inscrições no pavimento das faixas de rodagem, complementares à instalação de semáforos.

SINALIZAÇÃO VERTICAL



Exemplo 1.1: Sinalização vertical advertindo para a presença de semáforos



Exemplo 1.2: Semáforos dotados de sensores de velocidade

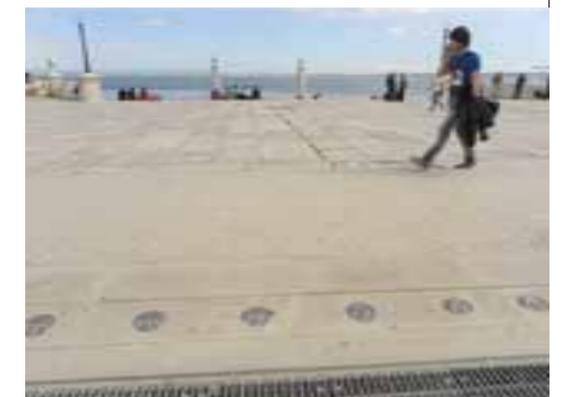
SINALIZAÇÃO HORIZONTAL



Exemplo 2.1: Alteração da cor do pavimento da via, como medida de protecção linear referida no: "Libre d'estil de les carreteres catalanes"



Exemplo 2.2: Sinalização de zonas 30 existentes no "Barrio de Sant Andreu", Barcelona.



Exemplo 2.3: Sinalização semafórica incorporada no pavimento, na Praça do Comércio, Lisboa.



1



2



3



4



5



6



7

ÁREA DE INTERVENÇÃO

Escatelares é uma pequena linha suburbana, pertencente ao município de Santiago do Cacém, caracterizado por uma malha urbana dispersa, que se organiza de forma suburbana ao longo da Estrada Regional nº 261. A paisagem é maioritariamente rural caracterizando-se por pequenas plantações de oliveiras, sobreiros e pomares de citrinos. Deste modo, a economia local tem um carácter eminentemente agrícola e pecuário, compatível com o comércio de restauração e lazer, cujos clientes são, na sua maioria, os habitantes ou trabalhadores da zona. Neste âmbito é de destacar a proximidade ao Hospital do Litoral Alentejano, que serve uma população de cerca de 100.000 habitantes.

Os limites geográficos da intervenção são definidos pelo cadastro das propriedades adjacentes à estrada regional, bem como pelas vias transversais que interceptam esta estrada, para além disto, é também limitada pelas duas rotundas projectadas (Estradas de Portugal) que distam 812 metros entre si.

Desde modo, a proposta de intervenção deve considerar as seguintes pré-existências:

- Edificações destinadas a habitação unifamiliar com garagens térreas e um pequeno jardim de cultivo anexo.
- Campos agrícolas, alguns deles murados e com portões de acesso.
- Taludes de 1 a 2 metros de altura acima da cota da estrada no sentido IP8 - Santiago do Cacém, e taludes inferiores no sentido inverso.
- Duas área de maior potencialidade onde se concentram alguns serviços característicos de uma zona rural.
- Instalações eléctricas e telefónicas locais, algumas suportadas por postes de madeira degradados, bem como postes eléctricos de alta tensão da linha Palmela - Sines cuja trajectória atravessa os Escatelares.

LEGENDA:			
	HABITAÇÃO		GARAGENS
	RESTAURAÇÃO		ARMAZÉNS
	EXP. PECUÁRIAS		DEPÓSITOS ÁGUA
	QUINTAS		CULTIVO

PROJECTO DE IDEIAS PARA A MELHORIA DO ESPAÇO URBANO NO TROÇO DA ER-261 QUE ATRAVESSA O AGLOMERADO DE ESCATELARES (Santiago do Cacém)

Cr POLIS
Universitat de Barcelona

CESUR
Instituto Superior Técnico
Universidade Técnica de Lisboa

Título do desenho:
ÁREA DE INTERVENÇÃO

Data:
Maio
2010

Nº pag.:
5



ÁREA PERI-URBANA

Como se referiu anteriormente, pretende-se manter o actual traçado da ER-261 conferindo ao troço que atravessa o aglomerado urbano de Escatelares um perfil de carácter urbano.

No entanto, considera-se ser necessária a **criação de uma área de transição entre o perfil de estrada, característico de uma estrada regional e o perfil urbano que esta assumirá ao atravessar os Escatelares.** É neste sentido que se propõe à entrada e saída do aglomerado um troço que assumirá um perfil peri-urbano.

Nesta **área peri-urbana**, o perfil será estruturalmente semelhante ao resto da Estrada Regional, no entanto será adicionada sinalização vertical restringindo a velocidade para 70 Km/h (a velocidade máxima permitida na estrada regional é de 90 Km/h). Neste troço devem igualmente proibir-se as ultrapassagens, no sentido de não permitir o aumento de velocidade.

Através deste tipo de sinalização é possível alertar os condutores para a entrada num aglomerado urbano, onde terão que reduzir a velocidade para 50 Km/h e terão que ter especial atenção à circulação e atravessamentos pedonais.



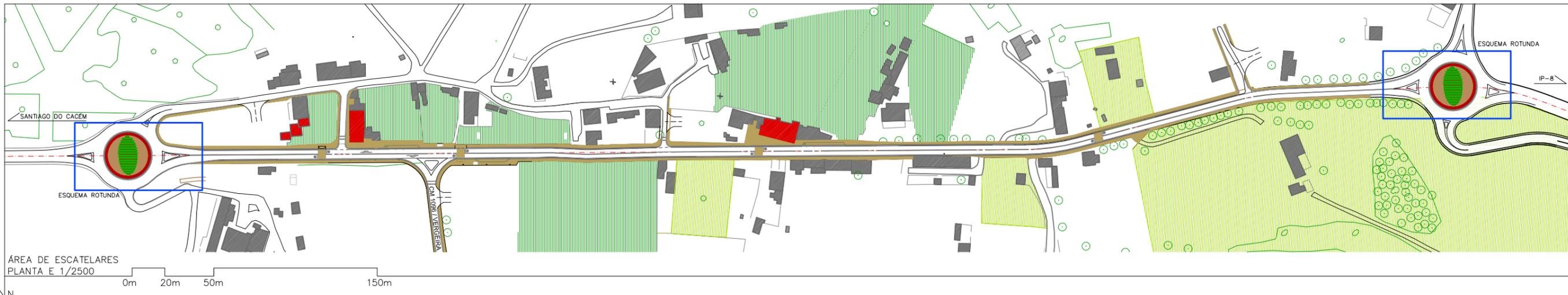
SINALIZAÇÃO VERTICAL 1

Exemplo: sinalização vertical de limite de velocidade - velocidade máxima 70 Km/h



SINALIZAÇÃO VERTICAL 2

Exemplo: Sinalização vertical e horizontal de proibição de ultrapassagens em ambos os sentidos de circulação



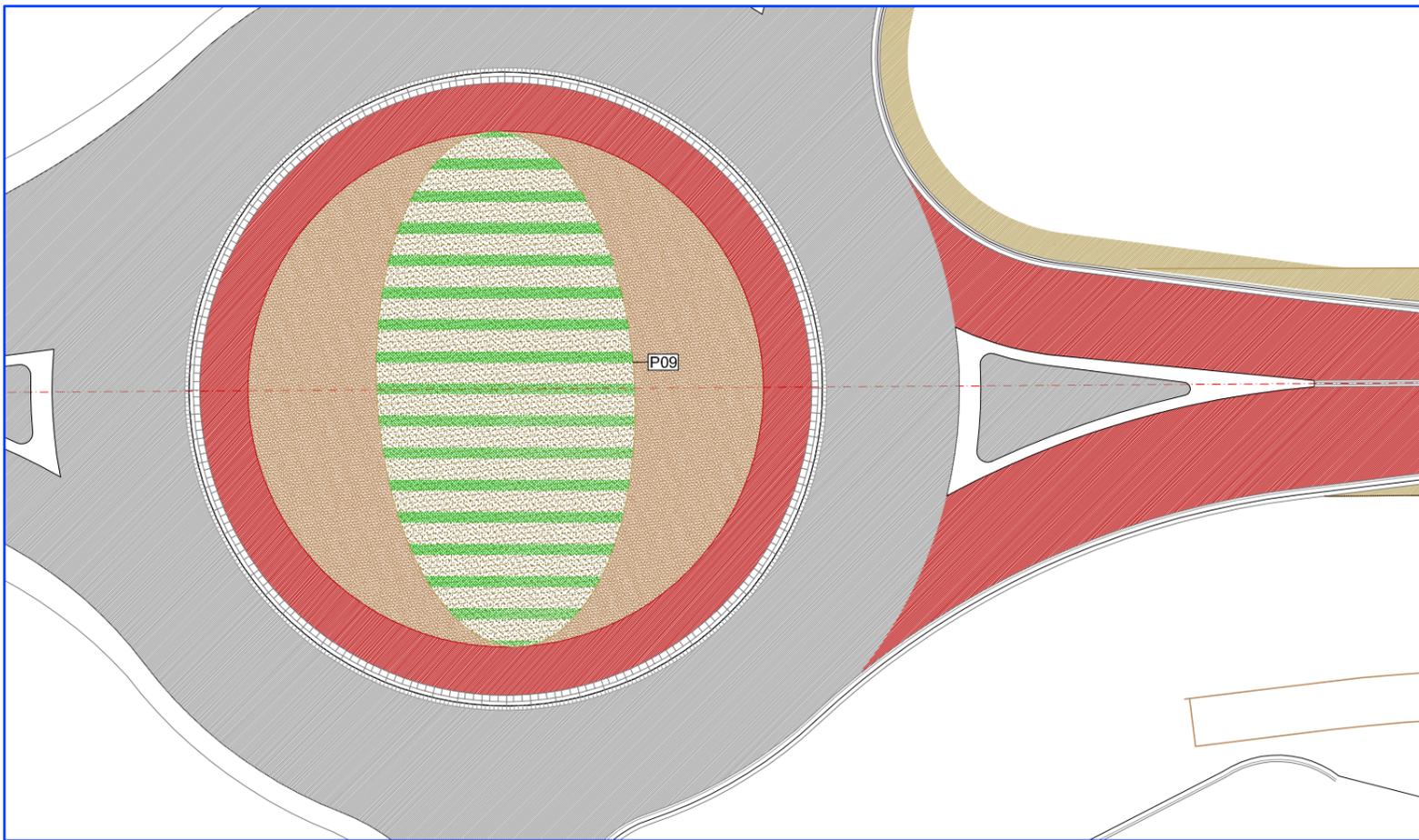
ROTUNDAS

Propõe-se ainda intervir ao nível das **duas rotundas projectadas, bem como do triângulo de acesso ao CM 1096 previsto** (Estradas de Portugal) para a área de intervenção.

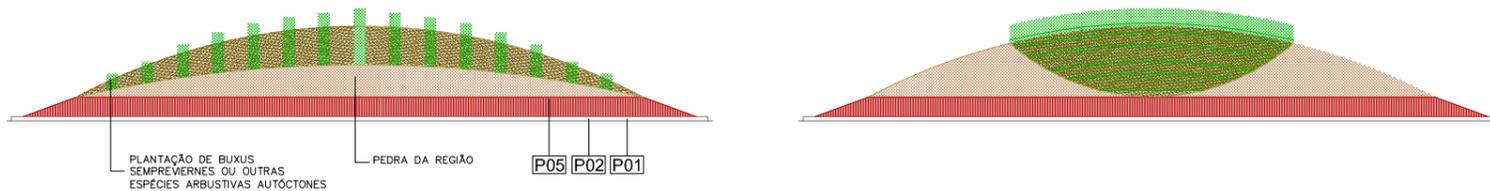
Propõe-se uma composição de formas utilizando a oval, o círculo e o volume semi-esférico, numa inter-relação que pode gerar um conjunto visual interessante desde a perspectiva dos condutores, sem que gere conflito visual para os mesmos.

Explora-se também a possibilidade de utilizar uma combinação de plantas arbustivas, pedras da região e asfalto de cor vermelha, isto é, utilizando os mesmos materiais adoptados no resto do projecto. No que diz respeito à vegetação propõe-se a plantação de *buxus sempervirens* (boj) ou outras espécies autóctones, que possibilitem uma adequada integração na paisagem local e também facilitem os processos de manutenção.

De qualquer forma, aconselha-se o desenvolvimento de um projecto paisagístico para o desenvolvimento destes elementos.



BUXUS SEMPERVIRENS (BOJ)



ESQUEMA ROTUNDA. PLANTA E ALÇADOS E 1/300



PAVIMENTOS: P01. BORDILLO 20X20X120X24 P02. LOSA 30X40X6	P03. RIGOLA 20X20X4 P04. BORDILLO 10X100X24 P05. ASFALTO COLOR ROJO	P06. HORMIGÓN COLOR OCRE P07. PINTURA SEÑALIZACIÓN VIAL P08. LOSA ESQUINA 50X30X24	P09. PLETINA ACERO INOX 1,5X10 P10. BASE AGLOMERADO ASFÁLTICO P.11. HORMIGÓN BASE	PROJECTO DE IDEIAS PARA A MELHORIA DO ESPAÇO URBANO NO TROÇO DA ER-261 QUE ATRAVESSA O AGLOMERADO DE ESCATELARES (Santiago do Cacém)	Cr POLIS Universitat de Barcelona	CESUR Instituto Superior Técnico Universidade Técnica de Lisboa	Título do desenho: ROTUNDAS	Data: Maio 2010	Nº pag.: 15
---	---	--	---	---	--------------------------------------	---	--------------------------------	--------------------	----------------