

## Índice

<b>1. Enquadramento da Área de Intervenção.....</b>	<b>2</b>
1.1 Enquadramento .....	2
1.2 Intervenção.....	3

## 1. Enquadramento da Área de Intervenção

A substancial alteração dos paradigmas da edificação e da mobilidade que ocorreu nos últimos anos, associadas também às crescentes preocupações com o ambiente e as condições e qualidade de vida das populações, constitui o enquadramento de partida para este conjunto de intervenções, ancorado ainda no trabalho técnico promovido/desenvolvido pela CM da Nazaré.

### 1.1 Enquadramento



O presente documento corresponde à fase de Projeto de Execução do trabalho “Projeto de Execução para a Requalificação da Rua Subvila, Rua Branco Martins e Praça Sousa Oliveira, na Vila da Nazaré”.

Estas intervenções têm enquadramento nos diversos documentos e instrumentos estratégicos de planeamento e mobilidade, que a CM da Nazaré promoveu nos últimos anos, através dos quais se pretende a melhoria da mobilidade e a requalificação do espaço público, no sentido de proporcionar aos Nazarenos e aos inúmeros Visitantes, melhores condições para a fruição deste importante pólo turístico e cultural, em crescente percurso de afirmação

nacional e internacional.

Tendo como referência o teor desses documentos, poderemos em síntese referir que as linhas orientadoras deste trabalho assentam no cumprimento dos seguintes objetivos:

#### Rua Branco Martins

- Redesenho a estruturar em dois perfis diametralmente diferentes, adequados às suas características morfológicas muito próprias:
  - A parte da rua que se encontra dentro da zona exclusivamente pedonal será redesenhada à imagem do troço “final” da Rua de Sub-Vila – o que permitirá um critério e uma imagem de coerência nas intervenções – sendo reforçando esse

carácter exclusivamente, através da criação de um percurso acessível em material mais seguro e confortável, perfeitamente integrado com a envolvente.

- Curiosamente, a separação dos dois perfis da rua coincidem com a separação entre construção mais característica (habitação unifamiliar) e os empreendimentos mais recentes e de dimensão significativamente superior (edifícios multifamiliares). Deste modo, esta “outra metade” da rua assumirá um desenho funcionalmente mais definido e hierarquizado, com espaços devidamente separados e ajustados às necessidades do automóvel e do peão. Dois sentidos de trânsito e passeios de ambos os lados da faixa de rodagem, sendo que a eventual sobre dimensão do perfil da rua permitirá a colocação de cortinas arbóreas que, para além da sua importância como elementos de uma estrutura ecológica que se quer cada vez maior, permitem “esconder” espaços de garagem existentes no rés-do-chão de alguns dos edifícios relativamente recentes.

## 1.2 Intervenção

### ASPETOS GERAIS

Equacionados os objetivos subjacentes às diversas áreas de intervenção, impunha-se uma pesquisa mais abrangente que permitisse definir as premissas formais de desenvolvimento do trabalho, decorrentes da matriz urbana, cultural e construtiva, próprias deste território, no sentido de estabelecer os pressupostos e princípios de unidade e coesão, que o desenho dos espaços deveria refletir para afirmar e reforçar as suas características e sobretudo a sua identidade.

Da pesquisa realizada ressaltaram dois elementos por nós considerados determinantes e fundamentais – os temas associados ao mar e sobretudo à atividade piscatória, atividade dominante em paralelo com o turismo de veraneio, antes do atual predomínio do turismo de maior escala fortemente relacionado com o surf e o calcário, enquanto material onnipresente no acabamento dos diferentes espaços públicos, em especial ao nível dos pavimentos e por vezes combinado com o basalto.



Elementos marcantes da actividade piscatória



Elementos marcantes do turismo de veraneio



Elementos marcantes da nova vaga de turismo



A omnipresença do calcário, ainda que por vezes combinado com basalto

Procurar perceber os conflitos, as especificidades e principalmente as dinâmicas próprias de cada um dos espaços a intervencionar, mostrava-se também uma importante fonte de informação para o desenvolvimento do trabalho, em paralelo com a panóplia de regulamentação aplicável, os pressupostos do processo de reabilitação urbana e as questões técnicas decorrentes dos estudos de

mobilidade existentes. Perante as diversas realidades em presença, situações houve, em que se mostrou mesmo necessário estender a intervenção para além do corredor estrito do arruamento ou do espaço a tratar, dada a articulação espacial e sobretudo funcional que importava avaliar e sobretudo cuidar de forma integrada. Rapidamente se percebeu também, o considerável impacto exercido pelo automóvel sobre a malha urbana e em particular sobre a generalidade dos espaços a tratar, ao nível da mera circulação e sobretudo em termos de estacionamento.

Outros factores considerados determinantes no contexto da proposta, estão relacionados com a clara dicotomia que se constata, quer entre a estrutura urbana da malha antiga e as mais recentes áreas de expansão da vila, quer entre os arruamentos que se desenvolvem perpendicular ou paralelamente à frente de mar constituída pela marginal e o vasto areal.



Nazaré – vista aérea



Nazaré – vista desde noroeste



Nazaré – vista desde sul

Apesar do constrangimento do contexto físico das várias situações, na sua maioria consolidado ao longo de décadas, foi possível apostar em soluções que preconizam a sua manifesta requalificação, o estabelecimento de uma desejável continuidade e a afirmação de uma identidade muito própria deste lugar, valorizando também as áreas comerciais e de serviços, bem como os equipamentos mais relevantes da vila. No seu conjunto, esta intervenção contribuirá decisivamente para a qualificação e promoção da vivência urbana da vila, reforçando a coexistência e a interligação entre os diversos lugares e eixos urbanos, facilitando a mobilidade pedonal, contribuindo para ordenar e disciplinar a circulação automóvel e o estacionamento, promovendo a criação de um ambiente urbano mais amigável e moderno.

Analisando de forma sucinta e mais objectiva as áreas a intervencionar e sobretudo a sua integração e inserção no tecido urbano, verifica-se que a Praça Sousa Oliveira e parte significativa da Rua de Subvila, são as duas situações que se localizam na malha de génese mais antiga e peculiar, que pelas suas características e especificidade, constitui aliás um dos ex-libris da Nazaré, que em alguns contextos mais técnicos e ligados ao urbanismo, surge mesmo denominada como Telhados da Nazaré.



A rua Branco Martins surge neste contexto como uma artéria de transição, isto é o seu troço mais a norte replica muito do que é próprio da malha antiga, em termos de escala, do tipo e relação com o edificado, sendo o troço mais a sul, a partir do contacto com a Avenida do Município, claramente marcado pela expansão urbana dos finais do século XX ainda que assente em premissas de urbanização relativamente condicionadas e pouco adequadas às características e necessidade dessa nova edificação, que ainda que pontualmente, convive com pequenos conjuntos de edificações de génese mais antiga.

De uma forma geral, as áreas a intervencionar apresentam uma topografia que se poderá considerar relativamente suave, pelo que de uma forma geral poderemos referir que se trata de um contexto urbano bastante favorável quer ao tráfego pedonal, quer à denominada mobilidade de modos suaves.

Pelas características morfológicas destes espaços urbanos e da própria malha urbana por eles definida, a relação do edificado com o espaço público é feita de forma direta, não existindo na maioria das situações quaisquer espaços de transição com carácter privado, contexto que realça e reforça a necessidade de melhorar, estruturar e qualificar o espaço de rua. Complementando esta abordagem de caracterização das áreas de intervenção, devemos referir a presença do calcário enquanto material dominante na execução das diferentes componentes do espaço. Utilizado essencialmente no formato de cubos de dimensões variáveis, este material constitui o acabamento da maioria dos arruamentos independentemente destes se destinarem à circulação exclusiva ou partilha de peões e viaturas. Enquanto material de acabamento das faixas de rodagem, o betuminoso surge pontualmente e de forma mais intensiva nas áreas de expansão urbana que desenvolvem para sul.

Devemos ainda neste âmbito referir que de uma forma geral nos espaços objeto desta intervenção o mobiliário urbano se apresenta algo degradado, com uma imagem datada, resumindo-se em grande parte, a um panóplia de elementos dissuasores do estacionamento, do tipo pilaretes, procurando salvaguardar minimamente, os passeios e áreas pedonais, do aparcamento selvagem de viaturas, registado em especial nos picos de atratividade turística da vila.

## PROPOSTA

Equacionado este vasto conjunto de pressupostos nem como a especificidade de cada local, impunha-se que a proposta global, que se pretende coerente, unificadora e capaz de gerar e afirmar uma identidade própria, tivesse a maleabilidade necessária para se moldar às diferentes solicitações, aos distintos fluxos e tipos de circulação constatados e à resolução dos vários problemas e desafios que esses espaços públicos colocavam.

Assim, desde logo se mostrou imprescindível a adoção de diferenciadas caracterizações morfológicas, subjacentes às quais estavam quer imagens urbanas, quer formas de funcionamento e utilização do

espaço público muito específicas nas quais fosse dada uma clara prioridade ao peão. Estas opções, de uma forma geral, consubstanciam-se e ganham expressão e sustentabilidade pelo facto de nos encontrarmos, com exceção da Avenida do Município, num contexto urbano bastante estável e consolidado. No sentido de facilitar a relação desta abordagem com leitura das peças desenhadas apresentadas, iremos agora focar-nos mais detalhadamente sobre a Rua Branco Martins

### Rua Branco Martins

Tal como acontece na Rua de Subvila, também na Rua Branco Martins, que se desenvolve paralelamente ao mar e à própria marginal, encontramos duas realidades consideravelmente distintas. Tendo por base a sua interseção com a Avenida do Município, o troço para norte apresenta uma caracterização mais próxima do relativamente constrangido canal, característico da malha antiga, ainda que ao nível do edificado, se verifique já a coexistência de construções antigas com outras mais recentes, de maior dimensão e escala algo dissonante, diretamente relacionadas com o seu tempo de edificação.



No troço sul, apesar de pontualmente coexistirem ainda algumas edificações mais antigas, a generalidade dos edifícios é recente e assenta em diferentes escalas e tipologias, predominantemente multifuncionais integrando espaços comerciais, habitação plurifamiliar e mesmo algum alojamento turístico. Perante este cenário, as soluções desenvolvidas procuraram a integração possível dos valores em presença, explorando as características e as condições espaciais de cada um destes corredores urbanos. Assim, pela proximidade física e espacial no troço norte, cujo acesso principal se faz inclusive por uma espécie de túnel sob o edifício que confina com a Avenida do Município, a solução a adotar passará essencialmente por reforçar o contexto essencialmente pedonal, garantindo a criação de um percurso acessível, que percorre o arruamento e que tal como na Rua de Subvila reflecte e se acomoda aos diferentes alinhamentos e condicionantes do edificado. Também neste sector da rua os estabelecimentos de restauração e as inevitáveis esplanadas marcam presença, condicionando de alguma forma, um já por si bastante limitado canal de circulação. Em termos construtivos as opções serão similares às tomadas para o

troço norte da Rua de Subvila, preconizando-se a utilização do mobiliário urbano como um elemento dissuasor do automóvel, para além do necessário e desejável apoio aos frequentadores deste local. No troço sul as limitações físicas do atual corredor de circulação e a grande pressão ao nível do estacionamento constituem os principais factores que condicionam a resposta aos problemas constatados, uma vez que se percebe que claramente as diversas garagens cujos acessos se efectuam a partir da rua não asseguram a capacidade de estacionamento necessária, situação agravada pelo facto de as edificações mais antigas não disporem de estacionamento próprio. Por outro lado, rapidamente se percebeu a dificuldade de articulação dos dois sectores da Rua Branco Martins a intervir com a Rua das Hortas, através da qual se acede à Avenida Manuel Remígio, devido essencialmente à adversa topografia deste cruzamento. Atendendo a estas dificuldades e procurando sempre privilegiar a mobilidade do peão, optou-se por sobrelevar todo o cruzamento, estabelecendo e definindo neste caso, percursos claros de circulação e atravessamento. Relativamente aos troços de arruamento propriamente ditos, a opção consistiu no primeiro setor, na definição de uma faixa de rodagem rebaixada ao longo da qual se implantam baías de estacionamento e um conjunto de contentores enterrados do tipo *Molok* ou similar, que alternativamente aos contentores de superfície existentes, permitam recolher os resíduos indiferenciados e para reciclagem. No segundo setor, pese embora se tenha a plena noção de que o contexto edificado e em particular o de génese mais recente não constitua o mais apelativo dos cenários urbanos, julgamos que deveria prevalecer a aposta na manutenção do número máximo de lugares de estacionamento uma vez salvaguardados os acessos às garagens existentes, tendo em consideração a enorme carência verificada. Deste modo, definiu-se ainda que assente em padrões mínimos em termos regulamentares, o passeio de enquadramento e proteção ao edificado na fachada nascente e a faixa de rodagem com apenas 3,00m de largura, será rebaixada tal com o troço de passeio a poente que se desenvolve ao longo da baía de estacionamento definida, devidamente sinalizado por um piso podotátil pitonado (sinalizando perigo). Esta opção permitirá s.m.o., conciliar numa resposta cuidada, o tratamento dos problemas e limitações detetadas. Na entrega deste setor na Rua dos Galeões, também devido à adversidade topográfica surge outra situação de difícil promoção da mobilidade pedonal, cuja resolução mais adequada e esboçada na proposta, poderá passar pelo sobrelevar do cruzamento.

#### ASPETOS CONSTRUTIVOS GERAIS

O calcário constitui inequivocamente, no cenário existente, o material predominante enquanto opção construtiva para a execução das diferentes componentes do espaço público, da praça ou da rua, quer se



trate de meras guias delimitadoras ou de superfícies corridas em cubos de variadas dimensões, combinado por vezes com o basalto, em especial no contexto da malha antiga da vila.

Afirmando-se portanto como um elemento nobre e determinante na definição e qualificação da imagem urbana dos espaços a intervencionar, entendemos que nesta proposta, o calcário deveria continuar a desempenhar esse papel unificador e identitário, enquanto opção construtiva e sobretudo de material de desenho e acabamento das superfícies. Conscientes no entanto de uma certa fragilidade que caracteriza esta pedra e indo também ao encontro das opções tomadas na recente requalificação da frente de mar, utilizar-se-ão guias delimitadoras, com secção de 20x25cm, em granito, bem como cubos deste material na execução das baías de estacionamento e nos troços destinados a circulação de viaturas.

Nas áreas partilhadas ou sobrelevadas dar-se-á sempre a primazia à utilização dos cubos de calcário, pontualmente complementados com cubos de basalto. Utilizar-se-á também o lajeado em calcário em algumas superfícies. O acabamento destas superfícies deverá ser bujardado, de forma a reforçar a aderência e minimizar a possibilidade de escorregamento dos seus futuros utilizadores.

Na definição dos percursos acessíveis utilizar-se-ão peças de lajeado de granito cinza complementadas por peças em granito negro.

O betuminoso enquanto material de acabamento das faixas de rodagem, será aplicado essencialmente nas situações em que atualmente se encontra aplicado.

Relativamente ao mobiliário urbano, para além da sua desejável e necessária resistência, impunha-se a escolha de peças cujo *design* permitisse diferentes combinações e sobretudo, permitisse estabelecer uma pretendida continuidade das opções tomadas noutras intervenções de requalificação recentemente executadas. No caso da Av. Vieira Guimarães prevê-se essencialmente a instalação de bancos colectivos, papeleiras e parques de bicicletas, mobiliário essencialmente metálico, combinado com madeira no caso dos bancos, produzido pela IETADESIGN ou similar. Mais especificamente os bancos serão do modelo TUB B1, as papeleiras do modelo MÉTRICA P1 e os parques de bicicletas do modelo CUBIC R1.



Imagens do tipo de mobiliário urbano proposto

Esta componente da proposta, assim como o tratamento das áreas verdes propostas, entretanto objecto de um maior aprofundamento com o desenvolvimento da proposta, encontram-se representadas em planta própria, elaboradas para o efeito. No caso das áreas verdes, optou-se por definir e seleccionar espécies que se mostram suficientemente resilientes relativamente às adversas condições climáticas deste território, frequentemente assolado pelos ventos provenientes do mar que se revelam bastante hostis para a generalidade da vegetação correntemente utilizada em contextos urbanos similares.

Relativamente às diferentes infraestruturas instaladas e/ou a instalar nas áreas objeto da intervenção, de entre as quais se destaca a rede de iluminação pública serão objecto de tratamento específico e mais detalhado em sede dos respectivos projectos de especialidades.

Porto, Julho de 2019

---

Mateus Oliveira