



OUTUBRO de 2019

MUNICÍPIO DE POMBAL
PROJETO ARQUITETURA E ARRANJOS EXTERIORES:

“Requalificação Urbana da Várzea” – “Processo nº 051/CPV/SA/18”

MUNICÍPIO DE POMBAL
REQUALIFICAÇÃO URBANA DA VÁRZEA
• PROJETO DE ARQUITETURA E ARRANJOS EXTERIORES



2019



VINHAS ARQUITETOS – Atelier Carlos Vinhas Lda.

Arq. José Carlos Ferreira Vinhas - OAS 3171
Rua Prof. Gonçalves Figueira nº8, R/C Esq. 3100-485 Pombal
t. 913339363
email - atelier.cvinhas@gmail.com



ÍNDICE

- Memória Descritiva
1. Introdução
 2. Características da área de intervenção
 - 2.1. Localização
 - 2.2. Morfologia do terreno
 - 2.3. Características geológicas expectáveis
 3. Caracterização da solução proposta
 4. Infraestruturas
 - 4.1. Rede Viária
 - 4.2. Rede de abastecimento de água
 - 4.3. Rede de águas pluviais
 - 4.4. Rede de drenagem de águas residuais
 - 4.5. Rede Elétrica
 - 6.6. Rede de Telecomunicações
 - 6.7. Rede de Gás
 5. Informação geral





Memória descritiva e justificativa

1. Introdução

O estudo das soluções adotadas e dos materiais a aplicar a que se refere a presente memória descritiva encontram-se dirigidas no intuito, de materializar a operação de Requalificação da Zona Urbana da Várzea, numa área urbana da cidade de Pombal devidamente identificada, freguesia e concelho de Pombal.

Esta operação de Requalificação de Zona Urbana surge da necessidade de reabilitar uma zona central da cidade que se encontra decadente e cuja reabilitação urge. Esta zona encontra-se inserida num setor estruturante da cidade caracterizado por rede viária principal de acesso ao centro da cidade e estação de caminhos de ferro.

A elaboração do projeto de execução da reabilitação da zona da Várzea, tem como base o estudo prévio fornecido pela Câmara Municipal de Pombal integrado num Masterplan da Zona do Interface Modal de Transportes e Áreas Envolventes mais abrangente que integra para além do projeto aqui proposto a Requalificação do Jardim do Cardal, e a Requalificação da Avenida Heróis do Ultramar, revelando um conjunto de intenções programáticas para o local, conforme ficheiros fornecidos de arquitetura e demais especialidades.

A proposta visa uma integração equilibrada do ponto de vista urbanístico, mantendo uma relação de continuidade com a malha urbana instalada, dando seguimento aos arruamentos existentes com perfis idênticos e soluções mais contemporâneas onde a mobilidade é uma das realidades assumidas. Prevê-se igualmente a reabilitação uma via (inexistente na atualidade) defronte do edifício sede da Caixa de Crédito Agrícola de Pombal com um perfil idêntico à via primordial com continuação até à ligação da via de acesso à estação de Caminhos de Ferro.

O projeto tem uma área de intervenção total de 22.430,00m², onde se integram quarteirões edificados ao qual se entendeu denominar de “Projeto de Requalificação da Zona Urbana da Várzea” doravante denominada nesta memória descritiva como “PRZUV”.





2. Características da área de intervenção

2.1. Localização

A área de intervenção situa-se na zona norte da cidade de Pombal, na freguesia e concelho de Pombal, integrando:

2.1.1 – O Jardim da Várzea;

Rua Carlos Aberto Mota Pinto (parte);

Rua 31 de Janeiro;

Rua Marechal António de Spínola igualmente denominada como Rua da Estação (parte);

Rua Alexandre Herculano;

Travessa 31 de Janeiro;

Rua Professor Alberto Martins Oliveira

Rua Cancela do Cais;

Travessa Cancela do Cais;

Largo da Estação;

Largo Salgueiro Maia (parte)

2.2. Morfologia do terreno

A malha urbana da Várzea tem uma configuração geométrica constituída essencialmente por paralelas e perpendiculares, apresentando um relevo praticamente plano, sem grandes diferenças de cotas com exceção da parte terminal da rua Cancela do Cais que não possui saída no seu traçado mais a norte, e a ligação desta através da Travessa Cancela do Cais à rua Professor Alberto Martins Oliveira. A ocupação do solo é totalmente urbana, sendo necessário integrar uma zona junto da rua Marechal António de Spínola (rua da Estação) de forma a dar continuidade e ligação a esta através da Travessa 31 de janeiro.

Toda a zona a intervir é dotada de infraestruturas urbanas que serão intervencionadas, dotando-se a zona com novas infraestruturas e reabilitando outras.





3. Caracterização da solução proposta

Considerando as características do local e a sua morfologia, bem como tendo como pressuposto base, a ligação de algumas artérias atualmente sem saída ou trânsito rodoviário e a criação de novos parques de estacionamento na malha urbana existente na zona da Várzea, optou-se por estruturar todo o local através do recurso a soluções que são caracterizadas pela aplicação de materiais que remetem para as vias originais do local com arruamentos com pavimentos que recorrem à calçada grossa em granito permitindo uma melhor solução viária face à maioritariamente existente em betuminoso uma vez que permitem uma maior permeabilidade do solo. No tocante às vias pedonais será mantida a linguagem atual que recorre à calçada portuguesa, reestruturando-se de forma a cumprirem a sua missão como passeios com a vantagem de estarem enquadrados com a acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida recorrendo à utilização de pavimentos táteis e à eliminação de barreiras arquitetónicas reduzindo as alturas entre passeios e a via rodoviária.

Assim a proposta contempla:

3.1. Jardim da Várzea

Tratando-se do elemento icónico do local de intervenção e tendo em conta que na atualidade se encontra totalmente descaracterizado com árvores de grande porte totalmente desproporcionais face à escala do jardim e plantadas em locais de forma anárquica, apresentando algumas delas patologias conducentes a um eminente derrube face a ventos mais fortes, arrastando com isso uma evidente falta de segurança dos transeuntes propõem-se o abate de parte dos elementos arbóreos com a plantação de novas árvores mais adaptadas à escala do jardim e de uma forma organizada. O abate de algumas árvores permite igualmente a reestruturação do jardim de forma a permitir novo traçado da rua Professor Alberto Martins Oliveira que à data para além de constituir, na ligação à rua Dr. Carlos Alberto da Mota Pinto, uma via sem dimensão está desprovida de passeios. Assim o jardim da Várzea pretende, com a nova configuração, a manutenção da sua fonte central e a acessibilidade total em todos os seus quadrantes.

No quadrante que confronta com a rua Dr. Carlos Alberto Mota Pinto terá sobre todo o seu comprimento um passeio generoso dotado de árvores bem como um acesso por escadas. No quadrante que confronta com a sede da Caixa de Crédito Agrícola será reaberta a Travessa 31 de Janeiro e esta por sua vez será prolongada até à rua da Estação. No quadrante que confronta com a rua 31 de Janeiro o jardim permitirá um acesso total em diversos pontos. O jardim possuirá um pavimento misto em calçada portuguesa e um pavimento ecológico drenante para além das zonas ajardinadas. Estão previstos bancos com canteiros para flores e zonas arborizadas para os transeuntes que aí pretendam pausar.





3.2. Rua Dr. Carlos Alberto Mota Pinto

Nesta via será promovido o arranque do atual pavimento em betuminoso e a sua substituição por calçada grossa em granito. Todo o estacionamento será reestruturado e os percursos pedonais serão em calçada portuguesa miúda e pavimento tátil. Esta via será igualmente munida de dissuasores de forma a não permitir o estacionamento sobre os passeios.

3.3. Rua 31 de Janeiro

Nesta via será promovido o arranque do atual pavimento em betuminoso e a sua substituição por calçada grossa em granito. Sé estará previsto estacionamento junto ao Jardim da Várzea e os percursos pedonais serão em calçada portuguesa miúda e pavimento tátil. Esta via será igualmente munida (não na sua totalidade por questões de acessibilidade não só a pessoas como a o edificado aí existente) de dissuasores de forma a não permitir o estacionamento sobre os passeios. Está igualmente previsto a colocação de contentores para a triagem de lixo urbano.

3.4. Rua Marechal António de Spínola (rua da Estação)

Nesta via, tal como nas anteriormente descritas, será promovido o arranque do atual pavimento em betuminoso e a sua substituição por calçada grossa em granito. Só estará previsto estacionamento junto ao Jardim da Várzea e os percursos pedonais serão em calçada portuguesa miúda e pavimento tátil. Esta via será igualmente munida de dissuasores de forma a não permitir o estacionamento sobre os passeios e ilhas passeio.

3.5. Rua Alexandre Herculano

Nesta via, será promovido o arranque do atual pavimento em calçada grossa de basalto e a sua substituição por calçada grossa em granito. Nesta via esta previsto estacionamento junto ao largo da estação e junto da P.S.P. Os percursos pedonais serão reestruturados em termos de dimensionamento de forma a permitir uma melhor pedonabilidade, serão executados em calçada portuguesa miúda e pavimento tátil. Esta via será igualmente munida de dissuasores de forma a não permitir o estacionamento sobre os passeios.





3.6. Rua Marechal António de Spínola (rua da Estação)

Nesta via, será promovido o arranque do atual pavimento em calçada grossa de basalto no largo da estação e o pavimento em betuminoso na restante via e em sua substituição aplicar calçada grossa em granito. Nesta via estão previstos novos estacionamento com a criação de ilhas pedonáveis, uma zona de paragem e estacionamentos destinados a uma nova praça de táxis. Junto dos estacionamentos estão previstas zonas de abastecimento de viaturas elétricas. Os percursos pedonais serão reestruturados em termos de dimensionamento de forma a arborizá-los por um lado e a permitir uma melhor pedonabilidade e pausa para descanso com a colocação de bancos por outro. Serão executados em calçada portuguesa miúda e pavimento tátil. Esta via será igualmente munida de dissuasores não só em passeios como em ilhas de forma a não permitir o estacionamento sobre os passeios.

3.7. Largo da Estação

Neste lago será criada uma nova acessibilidade promovendo umas escadas com alguma monumentalidade de forma a enquadrar a estação de caminhos de ferro. Estas escadas serão ladeadas por canteiros para herbáceas tracionais. Serão promovidas zonas de espera com bancos e todo o pavimento superior será alterado. O acesso a pessoas com mobilidade condicionada é garantido por uma rampa junto à zona de paragem, rampa essa que se encontra dimensionada de forma a permitir o acesso de uma viatura de socorro à estação.

3.8. Travessa 31 de Janeiro

Nesta via, será promovido o arranque do atual pavimento em calçada portuguesa miúda junto ao edifício sede da Caixa de Crédito Agrícola reabrindo-a ao trânsito automóvel, e o arranque de betuminoso na restante via com a colocação de calçada grossa em granito em sua substituição. Esta via, constituirá, uma alternativa à rua Alexandre Herculano no acesso à Estação de Caminhos de Ferro desnucando assim o trânsito no nó dos Correios. A via na sua parte terminal será ligada à rua da estação onde está previsto um novo parque de estacionamento

Os percursos pedonais serão igualmente reestruturados em termos de dimensionamento de forma a permitir uma melhor pedonabilidade. Estes serão executados em calçada portuguesa miúda e pavimento tátil. Esta via será igualmente munida de dissuasores não só em passeios como em ilhas de forma a não permitir o estacionamento sobre os passeios. Está igualmente previsto a colocação de contentores para a triagem de lixo urbano junto do entroncamento entre esta via e a rua Marechal António de Spínola (rua da Estação).





3.9. Rua Professor Alberto Martins de Oliveira

Nesta via, será promovido o arranque do atual pavimento em betuminoso e substituição por calçada grossa de granito. Está igualmente previsto o seu redimensionamento desde a rua Marechal António de Spínola até à rua Dr. Carlos Alberto Mota Pinto. Neste último troço a via não possui dimensão razoável e está desprovida de passeios. Assim os tanto a via rodoviária como os percursos pedonais serão reestruturados em termos de dimensionamento de forma a permitir uma melhor pedonabilidade. Estes serão executados em calçada portuguesa miúda e pavimento tátil. Esta via será igualmente munida de dissuasores de forma a não permitir o estacionamento sobre os passeios.

3.10. Rua e Travessa Cancela do Cais

Nestas vias, será promovido o arranque do atual pavimento em betuminoso e substituição por calçada grossa de granito. Está igualmente previsto o seu redimensionamento destas duas vias com o redimensionamento da via rodoviária. Os percursos pedonais serão reestruturados em termos de dimensionamento com recurso a pavimentos em calçada portuguesa de forma a permitir uma melhor pedonabilidade. No término da rua Cancela do Cais propõem-se um acesso por escadas à rua Marechal António de Spínola. Esta solução permitira uma melhor articulação e termos pedonais entre as duas vias.

4. Infraestruturas

4.1. Rede Viária

A rede viária é composta pelas vias constantes em projeto, propondo-se novos pisos e em alguns troços o seu redimensionamento. Os arruamentos terão os seguintes perfis transversais:

4.1.1 - Rua Carlos Aberto Mota Pinto (parte) 1,50(4,00/3,60) + 2,20 +3,80, sendo:

- 1,50 m para passeios em ambos os lados do arruamento (junto ao jardim da Várzea 4,00m e 3,60 em alguns troços);
- 2,20 m para estacionamento de ligeiros;
- 3,80 m de faixa de rodagem;





4.1.2 - Rua 31 de Janeiro – variável (mínimo 1,5) + 2,20 + 3,50, sendo:

- Variável, para passeios com um mínimo de 1,50 m;
- 2,20 m para estacionamento de ligeiros;
- 3,50 m de faixa de rodagem;

4.1.3 - Rua Marechal António de Spínola (Rua da Estação (parte) - variável (mínimo 1,5) + 2,20 + 3,50, sendo:

- Variável, para passeios com um mínimo de 1,50 m;
- 2,20 m para estacionamento de ligeiros;
- 3,50 m de faixa de rodagem;

4.1.4 - Rua Alexandre Herculano - variável (mínimo 1,5) + 2,20 + 3,50, sendo:

- Variável, para passeios com um mínimo de 1,50 m;
- 2,20 m para estacionamento de ligeiros;
- 3,50 m de faixa de rodagem;

4.1.5 - Travessa 31 de Janeiro - variável (mínimo 1,5) + 3,50 e 3,00, sendo:

- Variável, para passeios com um mínimo de 1,50 m;
- 3,50 m e 3,00 m de faixa de rodagem;

4.1.6 - Rua Professor Alberto Martins Oliveira - variável (mínimo 1,5) + 2,20 e 2,00 + 3,50 e 3,00, sendo:

- Variável, para passeios com um mínimo de 1,50 m;
- 2,20 m e 2,00 m para estacionamento de ligeiros;
- 3,50 m e 3,00 m de faixa de rodagem;

4.1.7 - Rua Cancela do Cais - variável (mínimo 1,2) + 2,00 + 3,00, sendo:

- Variável, para passeios com um mínimo de 1,20 m;
- 2,20 m para estacionamento de ligeiros;
- 3,00 m de faixa de rodagem;

4.1.8 - Travessa Cancela do Cais - variável (mínimo 1,7) + 2,20 + 3,50, sendo:

- Variável, para passeios com um mínimo de 1,20 m;
- 2,20 m para estacionamento de ligeiros;
- 3,50 m de faixa de rodagem;





O pavimento da via e do estacionamento será constituído pelas seguintes camadas:

- Camada de sub-base em Tout-venant com 0,20 m após rega e compactação;
- Camada de base em ABGE (Tout-venant) com a espessura total de 0,15 m aplicada após rega e compactação;
- Camada de Pó de Pedra com 0,10m de espessura;
- Camada de Calçada Grossa Granito 9/11.

Relativamente aos **passeios** propõe-se cinco tipos de pavimento com as seguintes camadas:

- Tipo 1 (Passeio normal)
 - Camada de sub-base em ABGE (Tout-venant) com 0,15m de espessura após rega e compactação;
 - Camada de Base em pó de pedra com 0,05 m de espessura;
 - Pavimentos em Calçada portuguesa miúda, com espessura de 0,05m;
 - Pavimento Tátil assente sobre camada de betão com 0,10m espessura e Camada de sub-base em ABGE (Tout-venant) com 0,15m de espessura após rega e compactação.

4.2. Rede de abastecimento de água

O traçado da rede de abastecimento de água apresenta-se de modo a permitir o abastecimento a todo o loteamento, sendo que será um prolongamento da rede existente em tubagem Ø 90 PEAD PN 10, onde irá ser executado um ramal domiciliário para cada lote.

Prevê-se ainda a colocação de marcos de incêndio, conforme peças desenhadas. A pressão ronda os 2,7 a 3 kg/cm².

As válvulas a utilizar serão de cunha elástica, resguardadas em caixas de betão com tampa de ferro fundido D400.

4.3. Rede de águas pluviais

Serão considerados em todos os arruamentos, sarjetas para drenagem das águas pluviais dos arruamentos, bem como, uma caixa de recolha.

As águas pluviais serão encaminhadas para a rede existente pública de acordo com o projeto apresentado através de tubagem em anéis pré-fabricados.





4.4. Rede de drenagem de águas residuais

Esta rede será constituída por caixas e ramais de ligação, ligados à rede dos arruamentos de acordo com o projeto apresentado.,

A rede prevista ligará à rede existente que conduz as águas residuais até à ETAR de Pombal onde será garantido o respetivo tratamento.

4.5. Rede Elétrica

4.5.1 - REDES ELÉCTRICAS EXISTENTES

Quanto às redes de distribuição em baixa tensão e instalação de iluminação pública, são do tipo enterrado, constituídas por cabos isolados com desenvolvimento entubado em vala, e dotados de braços de iluminação pública com luminárias.

4.5.2 - REDES ELÉCTRICAS PROPOSTAS

Quanto às redes de distribuição em baixa tensão, preconiza-se que sejam subterrâneas, com origem num posto de transformação existente, e constituídas por cabos isolados, armados, entubados e enterrados em vala.

4.5.3 - ILUMINAÇÃO PÚBLICA

Quanto à rede de iluminação pública será também do tipo subterrâneo, com instalação de colunas metálicas de 10 metros de altura útil, dotadas de luminárias compactas a leds.

4.6. Rede de Telecomunicações

Toda a zona da Várzea será dotada de uma rede de condutas subterrâneas e caixas de passagem.

4.7. Rede de Gás

Está previsto unicamente o alteamento de caixas nos pontos previstos em projeto





5. Informação geral

Na execução das obras previstas na requalificação urbana da Várzea ter-se-á de ter em conta a existência de todas as infraestruturas enterradas existentes de forma a não danificar ou alterar as infraestruturas não intervencionadas. Estas infraestruturas encontram-se georreferenciadas nos Serviços de Águas de Pombal, Gás de Portugal, EDP e Telecom, pelo que antes de se iniciarem os serviços deverá o Empreiteiro comunicar a estes serviços a sua intenção no sentido de se encetar todas as devidas precauções com vista à não danificação destas infraestruturas. Este procedimento ter-se-á de efetuar quer para as redes não intervencionadas quer para as redes intervencionadas.

O Técnico

JOSÉ CARLOS FERREIRA VINHAS

Assinado de forma digital por JOSÉ CARLOS
FERREIRA VINHAS
Dados: 2019.10.13 16:10:10 +01'00'

José Carlos Ferreira Vinhas
OAP 3171

Pombal 02 de outubro 2019



VINHAS ARQUITETOS – Atelier Carlos Vinhas Lda.

Arq. José Carlos Ferreira Vinhas - OAS 3171
Rua Prof. Gonçalves Figueira nº8, R/C Esq. 3100-485 Pombal
t. 913339363
email - atelier.cvinhas@gmail.com