



METODOLOGIA DE ABORDAGEM

CONCURSO PÚBLICO PARA A ELABORAÇÃO DO PROJECTO DE
REQUALIFICAÇÃO E REVITALIZAÇÃO DE CAMINHA

A presente proposta vem responder ao Concurso Público para Requalificação e Revitalização da Frente Ribeirinha de Caminha.

Pretende-se neste documento definir a metodologia de abordagem e de projecto, respondendo aos Termos de Referência.



Síntese da Proposta

A área de Caminha, em estudo, reúne – pela sua extensão, pela sua proximidade ao centro histórico, pela presença da memória do que já existiu, e pela sua relação com a envolvente natural – condições únicas para **articular história, urbe e natureza**.

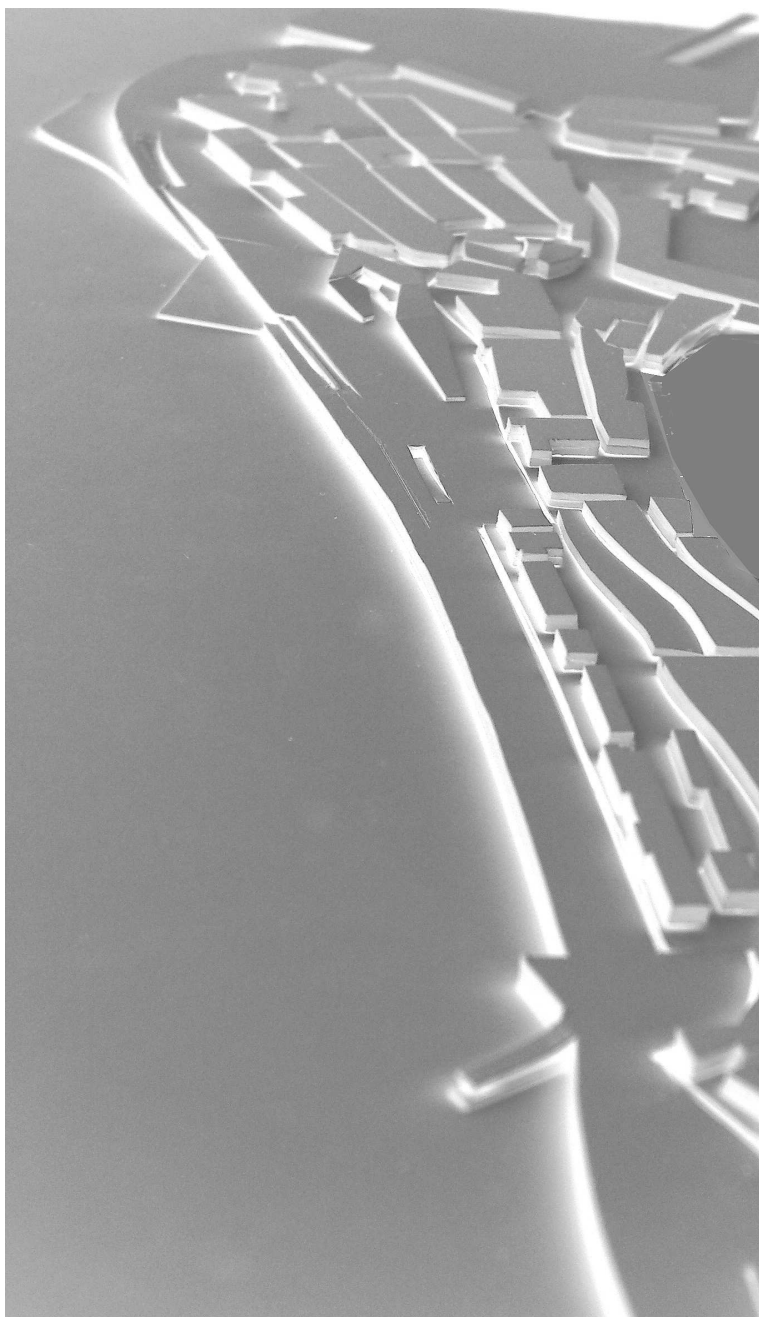


A intervenção proposta explora a capacidade da arquitectura e urbanismo para **irradiar coesão social, criando espaços onde a natureza, a urbe e a população se aproximam e identificam**.

A proposta urbanística estabelece uma **comunhão entre a memória histórica e o futuro da vila**. Surge assim o fervilhar da actividade das pessoas, em funções profissionais (comércio, serviços, pesca,...) e de lazer em consonância com o carácter próprio dos baluartes da fortaleza, como algo que pertence à memória histórica, mas que, com o tempo, dota estas construções de actividade sustentável como anseios do futuro.

O projecto aposta decididamente pela **continuidade do plano fluvial**, mediante o enterramento da via, trabalhando o rio com a cidade, diminuindo a pressão da circulação sobre a marginal definindo um novo espaço que permita o **usufruto da urbe, da natureza e da cultura**.

Enterrando a via consegue-se estabelecer uma relação mais próxima entre a urbe e o rio, em articulação com a história definida pelas muralhas. Cria-se, assim, um **pólo de actividades, um centro cultural, social e de lazer**, que define um **espaço de transição**, em que se desenham as fronteiras entre a vila e a natureza.

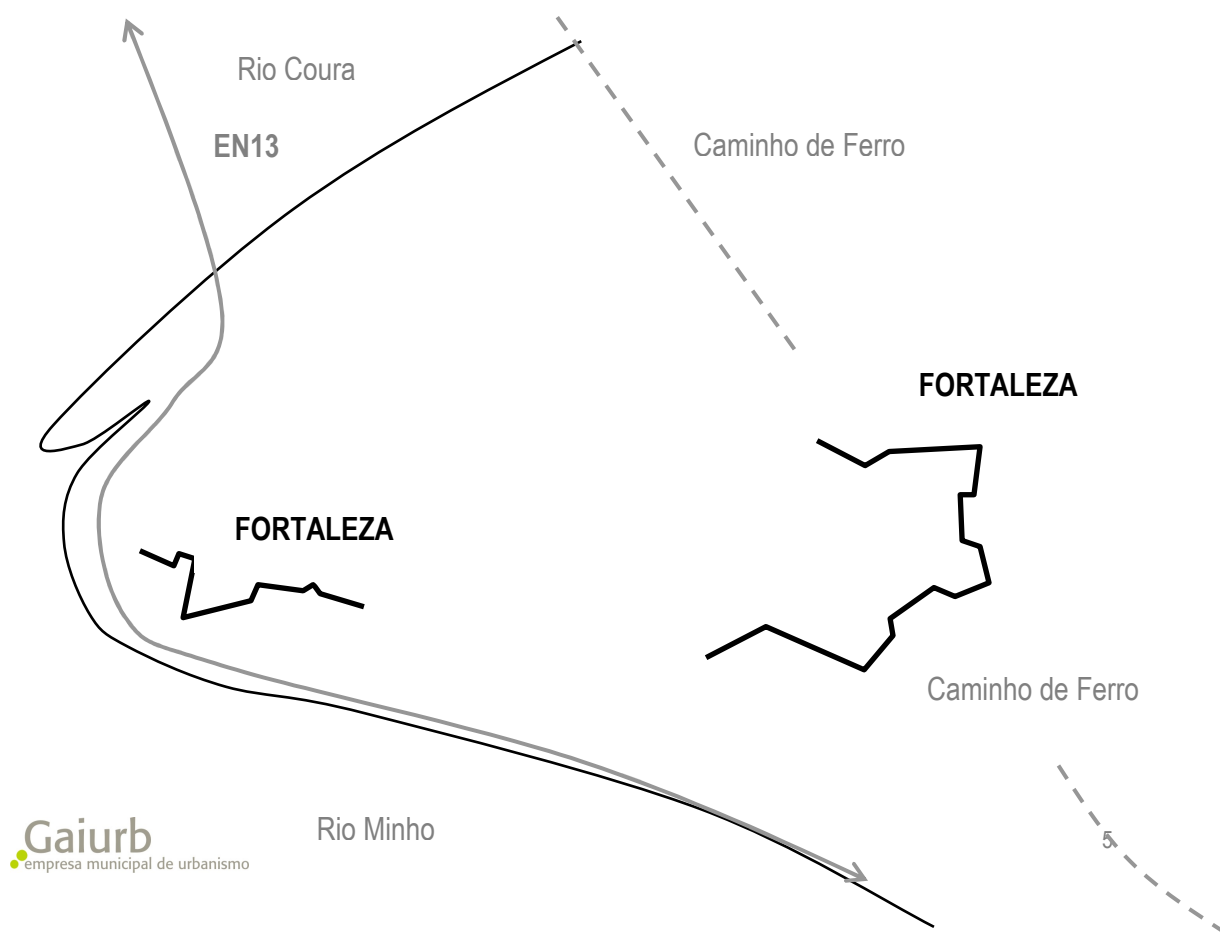


Objectivos base que sustentam a proposta

Com esta proposta pretende-se dar resposta aos principais objectivos do Programa Polis Litoral:

- Proteger e requalificar a zona costeira;
- Prevenir e defender de riscos naturais, pessoas bens e sistemas;
- Promover a fruição pública do litoral, através da requalificação dos espaços balneares e do património ambiental e cultural;
- Potenciar os recursos ambientais como factor de competitividade, através da valorização das actividades económicas ligadas aos recursos do litoral e associando-as à preservação dos recursos naturais.

Enquadrando-se no eixo estratégico “Requalificação e Revitalização de Núcleos Urbano-Marítimos” pretende-se que a frente ribeirinha de Caminha seja um espaço de articulação entre o núcleo urbano e o rio, que permita a sua fruição duma forma equilibrada e sustentável, substituindo a barreira que constitui actualmente a via rodoviária por uma via urbana (parcialmente em túnel) integrada na paisagem. O desenvolvimento da proposta partiu desta intenção, assim como da presença do património histórico existente – fortaleza e núcleo histórico – que se impôs como ponto impulsionador da proposta, do ponto de vista do conjunto edificado, balizada pela EN13, pela linha de caminho de ferro e pelo rio.



Dentro, ainda, dos objectivos do eixo estratégico “Requalificação e revitalização de núcleos urbano-marítimos” (Tipologia “Requalificação de frentes ribeirinhas”) fixou-se a atenção, como recomendado, nas actividades a desenvolver nesse âmbito, não esquecendo os projectos¹ que estão relacionados com esta intervenção:

- Valorização e dinamização dos pinhais adjacentes à zona costeira (Camarido, Gelfa)
- Ecovia do litoral Norte
- Percursos complementares à ecovia do Litoral Norte.

No Plano Estratégico é ainda mencionada a intenção de instalar um “Centro de Ciência Viva”. Por este motivo incluiu-se também na proposta uma possível localização deste equipamento, que se articulasse com toda a proposta, de forma a criar uma estratégia coerente para toda a área em causa que respondesse plenamente aos objectivos estratégicos.

Esta proposta foi ainda balizada pelas medidas orientadoras da Agenda 21 Local, que visa unir a protecção do ambiente, com o desenvolvimento económico e a coesão social. Das acções propostas, especificamente para o concelho de Caminha destacam-se as seguintes:

- criação de estacionamento em áreas urbanas;
- criação de espaços verdes e de lazer;
- propor soluções ao nível de transportes públicos e sua articulação com o transporte individual;
- melhorar a rede viária não negligenciando a identidade local, e a envolvente patrimonial; e
- melhorar a rede de saneamento.

O estudo do contexto histórico e do desenvolvimento do núcleo urbano de Caminha, permitiu concretizar os três pilares em que se assenta o desenvolvimento da proposta: **História, Ambiente e Urbe.**

¹ Ficha de projecto P8.1 do Plano Estratégico | Anexoll

Síntese Diagnóstico e Fundamentação da Proposta

Como já foi referido da análise e interiorização da área em questão chegou-se aos três pilares base da proposta: **História**, **Ambiente** e **Urbe**. De seguida far-se-á uma síntese das linhas de diagnóstico que fundamentam a concretização da proposta, que são apresentadas nas seguintes peças desenhadas:

Enquadramento Estratégico – 1A – Esquemas

Enquadramento Estratégico – 1B – Esquemas

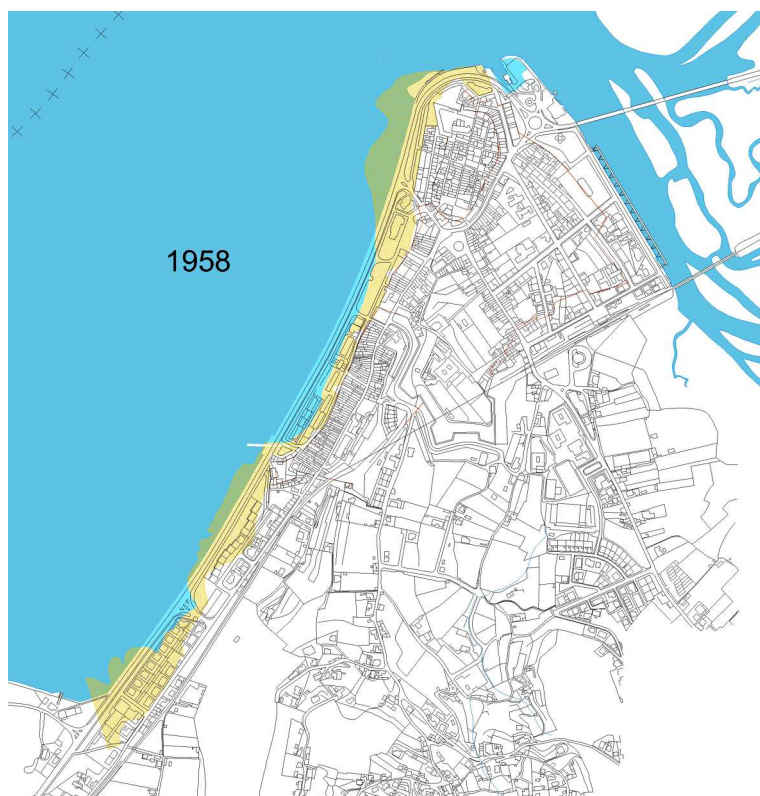


1. História

O estudo do contexto histórico e do desenvolvimento do núcleo urbano de Caminha, através de documentos relativos à arqueologia, cartografia antiga (1958 e 1965), e observação de cartogramas e fotografias aéreas, permitiu definir as linhas em que se assenta o desenvolvimento da proposta ao nível histórico:

- pretende-se recuperar a ligação histórica da vila ao plano de água;
- incluir a fortaleza como elemento forte e presente do espaço público, como sinónimo da relação da vila com a muralha.

Foi feita uma recolha de dados históricos² sobre Caminha para se compreender o desenvolvimento urbano e assim se conseguir contextualizar o programa e elaborar uma proposta coerente.



Sobreposição da situação actual com as áreas de areal e de margem de rio em 1958

² Cartografia antiga; Relatório Final das Sondagens Arqueológicas Travessa de São João, 5; Caminha – Matriz, empatiaarqueologia, 2009 ([http.: www.empatiaarqueologia.pt/documento/path/.../Relat_rio_TSJ5-CMN.08.pdf](http://www.empatiaarqueologia.pt/documento/path/.../Relat_rio_TSJ5-CMN.08.pdf))



Sentido de evolução do crescimento urbano e limites de muralhas

A zona envolvente à Muralha é um dos espaços requalificados da Vila. Esta requalificação realizada em 2005, foi da responsabilidade da Câmara Municipal.

Conforme os documentos arqueológicos estudados³ Caminha teve originalmente duas cinturas de muralhas, cujos vestígios significativos ainda estão presentes, moldando o desenvolvimento urbano:

A primeira muralha, construída no século XIII, era constituída por 10 torres menores e 3 maiores. As maiores eram a do Relógio, a da Piedade e a do Cais ou do Marquês. A Torre do Relógio, a única que existe em toda a sua pureza dá acesso a parte medieval da vila. Voltada a Sul, dava saída para Viana, chamando-se por isso Porta da Viana. Esta primeira cintura amuralhada circunscreveu até ao século XVI a zona urbana da vila, apesar dos estaleiros funcionarem fora das muralhas afonsinas e alguns pescadores e agricultores mais humildes viverem do lado de fora. Esta parte mais antiga da vila acabou por se desenvolver inserida num conjunto de muralhas que tinha como eixo envolvente a actual Rua Ricardo Joaquim de Sousa e como limites laterais aproximadamente a Rua de S. João e um pano de muralhas ainda hoje existente entre a Rua Barão de S. Roque e a Rua Condestável Nuno Álvares Pereira⁴. A partir do século XVI, por um fenómeno de descompressão urbana, deu-se a expansão para fora da cintura das muralhas medievais, verificando-se a propagação de uma nobreza formada pela posse da terra e actividades marítimas, originando um novo tipo

³ Relatório Final das Sondagens Arqueológicas Travessa de São João, 5; Caminha – Matriz, empatiaarqueologia, 2009 (http://www.empatiaarqueologia.pt/documento/path/.../Relat_rio_TSJ5-CMN.08.pdf)

⁴ Relatório Final das Sondagens Arqueológicas Travessa de São João, 5; Caminha – Matriz, empatiaarqueologia, 2009 (http://www.empatiaarqueologia.pt/documento/path/.../Relat_rio_TSJ5-CMN.08.pdf)

de casa solarenga que se expandiu pela vila, sobretudo pela Rua dos Meios, e quando não cabia dentro destes limites, ultrapassou as muralhas para o Terreiro e terrenos anexos. Este crescimento urbano colocou uma série de problemas às autoridades, particularmente os relacionados com a sua defesa;

A construção de uma segunda cintura de muralhas que rodeasse este novo complexo habitacional, foi a solução adoptada por D. João IV, no século XIV. Mas é no século XVII, na sequência das guerras da Restauração, que são construídos os baluartes e torreões da fortaleza. Esta muralha seguia pela ribeira até a entrada da Rua da Misericórdia, subindo depois até ao Convento de Santo António, descendo depois pela zona envolvente da Corredoura, Estação do Caminho de Ferro, Jardim, para terminar junto à capela de S. João. Esta muralha alterou o perímetro e o sistema defensivo da anterior, passando a ter seis portas em vez de quatro. A transposição desta segunda cintura de muralhas em termos de construção habitacional ocorreu apenas no século XX, projectando-se em todos os sentidos, com excepção do poente.

Depois do início do século XVIII, mas sobretudo durante o século XIX, as muralhas de Caminha sofreram uma destruição persistente até meados do século XX. Os muros que delas restam, algumas dezenas de metros de cintura amuralhada, são em parte medievais e em parte setecentistas⁵.

Até ao século XX o rio Minho e o seu areal estavam muito próximos das habitações. Após a construção da marginal de Caminha (Avenida Dr. Dantas Carneiro) meados de 1960 e da EN13 instaurou-se a separação física entre o rio e as habitações da vila mais próximas do rio. Estas vias tinham (e ainda têm) funções distintas: enquanto que a Av. Dr. Dantas Carneiro se destinava ao tráfego local e a permitir os acessos à malha viária local, a EN13 comportava o tráfego de atravessamento de Portugal para Espanha e vice-versa.

⁵ <http://www.cm-caminha.pt/ver.php?cod=0M0D0G>



2. Ambiente

A área em estudo é uma área privilegiada de proximidade à natureza: permite uma relação íntima entre a vila, o rio e o pinhal.

A EN13, veio cortar a relação intrínseca da malha urbana com a beira-rio, criando uma barreira física antrópica entre estes, danificando o ecossistema que instintivamente protegeria e consolidaria o leito do rio.

As paisagens ribeirinhas naturais são constituídas por um ecossistema típico, este é constituído por seres vivos que dependem directa ou indirectamente da água, assim como os cursos de água e de drenagem acoplados. As margens do rio encontram-se normalmente marginadas por galerias de vegetação ripícola, vegetação adaptada ao gradiente de humidade do solo, que juntamente com o seu sistema radicular ajudam na fixação das margens, evitando a erosão natural.

A proposta pretende-se sustentável quer pelo próprio desenho das áreas verdes, que concretiza os ecossistemas encontrados, quer pelas medidas de sustentabilidade que lhe estão associadas:

- pretende-se uma ligação (auto)sustentável: a Vila, o rio e o pinhal.

Ver peça desenhada:

Proposta – 5 – Esquema de Sustentabilidade

A proposta concretiza, através de um desenho simples, uma ligação do ambiente natural com o ambiente mais urbano, ou seja, uma fusão entre a paisagem de encosta e a paisagem ribeirinha.

A criação de espaços verdes desenhados com vegetação autóctone e adequada, permitirá que estas áreas evoluam de acordo como um sistema natural.

Em termos de diagnóstico em relação às infraestruturas básicas, concluiu-se que:

- O concelho de Caminha se encontrava, em 2008, infraestruturado em termos de abastecimento de água (98% de população servida⁶) mas a rede de saneamento apenas abrangia 60% do território concelhio (valores de 2005). O que vai de encontro aos requisitos da proposta que menciona a necessidade de intervenção ao nível das redes de saneamento.
- Segundo dados das Águas Minho-Lima (www.aguasminhoelima.com) existe uma ETAR em Caminha situada na freguesia de Vilarelho que trata actualmente as águas residuais de cerca de 5.000 habitantes. Acrescente-se ainda que os 822000 m³ de “Águas Residuais drenadas pelos sistemas de drenagem e tratamento de águas residuais” são de origem exclusivamente¹ “doméstico” (INE, 2008).

A rede de infra-estruturas será elaborada de forma compatível com a proposta apresentada e terá em conta a informação fornecida pelas respectivas entidades responsáveis, nomeadamente:

A Câmara Municipal de Caminha (Infraestruturas hidráulicas em baixa), Águas do Minho e Lima, SA (Infraestruturas hidráulicas em alta), Estradas de Portugal, EPE (Infraestruturas da rede viária, serventias e hidráulicas pluviais), ARH Norte, IP (Infraestruturas de Apoio aos Pescadores).

Associando os objectivos de sustentabilidade da proposta com o diagnóstico, para além da definição das redes de águas, propõe-se, visto que existe uma ETAR no concelho, reutilizar as águas residuais produzidas na área em causa para a rega das áreas verdes.

⁶ Dados administrativos da base de dados INSAAR (Inventário Nacional de Sistemas de Abastecimento de Água e Águas Residuais) administrada pelo Instituto da Água (INAG, I.P.) (INE, 2010)

A rede de energia eléctrica será elaborada de forma compatível com a proposta apresentada. Propõe-se que os smartpoints estejam ligados ao servidor da Câmara. Caso haja aceitação desta proposta esta articular-se-á com as redes existentes geridas pela Valicom, Gestão de Infraestruturas de Telecomunicações, EIM (Infraestruturas de fibra óptica e telecomunicações), Portugal Telecom telecomunicações, SA e SIRESP, SA (Infraestruturas de telecomunicações), EDP Distribuição Energias de Portugal, SA (Infraestruturas de Energia Eléctrica).

Por outro lado pretende-se instalar duas mini-eólicas cuja energia possa abastecer toda a iluminação prevista na proposta: iluminação pública (incluindo túnel e parque de estacionamento).

Realça-se ainda o facto de o túnel rodoviário de acesso ao parque subterrâneo possuir aberturas que permitem diminuir a carga energética de manutenção deste, assim como a cobertura verde que permitirá a diminuição do CO2 acumulado na envolvente próxima deste. A iluminação utilizada nas áreas verdes deverá ser provida por tecnologia de captação de energia eléctrica por painéis foto voltaicos.



3. Urbe

A área em estudo insere-se no concelho de Caminha que apresentava em 2008 (última estimativa de população residente divulgada pelo INE⁷) 16630 habitantes.

Será ainda de considerar que a população aumenta significativamente de forma sazonal visto que o nº de alojamentos existentes com “uso sazonal ou residência secundária” é de 2506, ou seja cerca de 40% do total de alojamentos ocupados. Os restantes 60% referem-se a alojamentos de residência habitual – 3962 alojamentos⁸.

Um dos objectivos fundamentais do Programa POLIS é “promover a fruição pública do litoral, através da requalificação dos espaços balneares, do património ambiental e cultural”, as medidas associadas a este objectivo serão, com certeza, as que terão mais impacto na vivência da população de Caminha. De salientar que quando se fala de população, como se viu, não se refere apenas a população que reside na vila, mas também a que dela usufrui sazonalmente. Assim, os espaços criados estão pensados para acolher as pessoas quer em funções profissionais (comércio, serviços, pesca,...) quer de lazer:

- pretende-se dar condições para trabalhar, passear, circular e contemplar...

Em termos de mobilidade, e conforme previsto a proposta integra-se na concretização da “grande rota” ciclável no litoral norte, que permite ligar, de forma contínua, os concelhos de Caminha, Viana do Castelo e Esposende.

⁷ População residente (N.º) por Local de residência, Sexo e Grupo etário (Por ciclos de vida); Anual - INE, Estimativas Anuais da População Residente

⁸ Alojamentos familiares clássicos (N.º) por Localização geográfica (à data dos Censos 2001), Forma de ocupação, Tipo de utilização e Escalão de dimensão de alojamentos; Decenal - INE, Recenseamento da População e Habitação

De acordo com o programa pretende-se aproximar a cidade de Caminha ao plano de água, rompendo com a barreira constituída pela EN13. Assim, esta via é substituída por uma via de carácter mais urbano, parcialmente em túnel, que permite desfrutar da paisagem e do espaço público até ao plano de água, em segurança e, ao mesmo tempo, permite ao condutor desviar-se da superfície, usufruindo mais a norte da paisagem sobre o rio, quando o túnel deixa de ser totalmente fechado.

Quanto à EN13 assumiu-se a alternativa apresentada no programa e que deverá estar parcialmente incluída em protocolo a assinar com a REFER (conforme expresso no programa). De igual forma a proposta apresentada será ajustada em projecto conforme a solução a candidatar ao programa de regeneração urbana (no âmbito do QREN/ON2).

Relativamente aos transportes públicos sugere-se a possibilidade de criar espaços que funcionem como interfaces modais junto à estação de caminho de ferro e aos ferry-boat "Santa Rita de Cássia", que estabelecem percursos diários entre as duas margens do rio Minho, de Caminha a La Guardia. Desta forma poder-se-á criar linhas de transporte público rodoviário (TPR) que assegurem que quem chega de ferry ou de comboio aceda facilmente ao centro da cidade, mais particularmente ao centro histórico. De igual modo se pretende que a circulação dentro do concelho permita aceder facilmente ao centro da cidade de Caminha, às zonas de comércio (incluindo mercado), serviços e lazer.

Assim a rede de TPR deverá prever as seguintes paragens: na praça, no Cais dos Pescadores e no Centro Ciência Viva.

O estacionamento propõe-se que seja essencialmente subterrâneo:

- estacionamento subterrâneo com entrada e saída por túnel
- estacionamento subterrâneo com ligação à cota da praça – apoio feira e eventos



A grande praça e áreas de referência estarão dotadas com infra-estruturas de comunicação ligadas por cabo óptico que permitam a instalação nestes locais de locais interactivos de acesso a informação reforçando estes espaços como locais de encontro e estar.

No sentido do acolhimento estas áreas estão pensadas, dimensionadas e equipadas de modo a convidar o encontro entre pessoas numa atitude de estar. A tecnologia é colocada ao dispor de quem usufrui destes espaços funcionando como um contributo para a procura preferencial dos mesmos, potenciando o equipamento e actividades que aí se venham a desenvolver.

Os smartpoints são equipamentos urbanos constituídos por unidades de processamento com ecrãs tácteis de média dimensão ligados por cabo óptico a uma central controladora. Possuem dois modos de trabalho:

- Em "standby" divulgam informação de carácter geral, promovendo eventos actividades locais e publicidade geral, podendo deste modo ser fonte de receita.
- Em acesso interactivo permite o acesso do utilizador a serviços como: informações gerais do município, informação turística, acesso a mapas interactivos



Além deste carácter informativo os "smartpoint" são também os suportes físicos para a montagem dos pontos de acesso wifi e bluetooth.

A utilização simultânea do bluetooth e do wifi permite abranger quase totalidade dos utilizadores. É mais provável que os utilizadores esporádicos como o caso dos turistas sejam portadores um telemóvel equipado com bluetooth e com sistema operativo de última geração. Através do acesso bluetooth obter conteúdos como por exemplo:

- Mapas interactivos do tipo "flashmap"
- Proposta de circuitos e percursos turístico/culturais
- Informações relativas aos preços de menus de restaurantes

Estes conteúdos ficam armazenados nos seus dispositivos acompanhando-os durante a sua visita e após esta.

Os utilizadores com possibilidade de acesso wifi têm acesso à internet, mail etc.. A da informação difundida no “ecrã” do smartpoint convida-os a visitar as páginas Web com conteúdos locais.

Através da sinergias entre os diferentes dispositivos (ecrã interactivo no quiosque, bluetooth no telemóvel e wifi), e dos conteúdos podem-se criar sinergias entre os utilizadores: jogos de comunicação interessantes (por exemplo “quis” sobre o os locais históricos); comunicação dentro de redes sociais, etc..

O objectivo geral destes smartpoints é proporcionar uma experiência agradável a quem vive ou visita Caminha, sentindo-se através da tecnologia próximo de, e acompanhado, pelo município durante sua estada.

Conteúdos da Proposta



mobilidade

avenida

- m1a** avenida urbana de marginal de rio em oposição à lógica de ligação da N13
- m2a** abrandamento do tráfego rodoviário para max. 50 km/h na frente da área da proposta
- m3a** viragens à mão esquerda e direita em toda a extensão da avenida urbana proposta
- m4a** máximo de ligações possíveis entre a avenida urbana proposta e malha urbana existente

túnel

- m5t** túnel rodoviário para acesso a estacionamento subterrâneo e criação de grande praça
- m6t** túnel rodoviário com máxima abertura possível ao exterior: tramos em trincheira ou semi-abertos
- m7t** entrada/saída do túnel rodoviário com tratamento de espaço público na envolvente

aparcamento

- m8a** estacionamento subterrâneo com entrada e saída por túnel rodoviário proposto

pedonal

- m9p** pontos de atravessamento pedonal ao longo da avenida urbana marginal proposta
- m10p** pontos de paragem de transportes públicos na área de avenida urbana proposta

bicicleta

- m11b** bicicletas de uso temporário disponíveis em parques dedicados na área de intervenção



espaço público

avenida

ep1a carácter não linear de espaço público na avenida marginal

ep2a áreas de espaço público em contacto com o rio

relação rio

ep3r ligação entre avenida urbana proposta e espaços públicos de referência da malha urbana

ep4r restabelecimento do contacto da Vila com o rio, entretanto perdido com a N13

ep5r reforço da conexão entre os espaços públicos de referência

ep6r valorização da área fronteira à fortificação com de espaço público de lazer e contemplação

grande praça

ep7gp grande praça a duas cotas, retomando ligação da Vila com o rio

ep8gp área de grande praça permite a realização de eventos, espectáculos e da feira semanal

pescadores

ep9p largo do cais como lugar apropriado à actividade piscatória

ep10p ligação formal e funcional entre largo do cais e cais existente – actividade piscatória

info

ep11i smartpoints de apoio ao turismo na área de intervenção

ep12i grande praça e áreas de referência de estadia infra-estruturadas com wi-fi



edificado

existente

ed1e demolição dos edifícios existentes do Mercado e dos Correios

edifício praça

ed2ep novo edifício contemporâneo proposto na frente da nova grande praça de frente de rio

ed3ep programa de edifício proposto: mercado, correios, comércio, restauração e áreas de lazer

ed4p edifício proposto gera espaços de transição entre malha urbana existente e nova praça

grande praça

ed5gp estacionamento subterrâneo com acesso por túnel com ligação à cota da praça – apoio a feira, espectáculos e eventos

ed6gp apoio à reconversão de frente urbana existente através do desenho do espaço público fronteiro

ed7gp transição de praça a cota alta a cota de rio através de rampas com percurso cénico

ed8gp contacto com rio na parte da praça à cota da água

centro ciência viva (CCV)

ed9ccv Edifício de Centro de Ciência Viva – CCV – proposta de localização

ed10ccv CCV programa polivalente: centro ciência, espaço polivalente eventos, restauração e lazer



valorização paisagística

percurso

vp1p percurso pedonal e bolsas de áreas verdes de espaço público na frente de rio

vp2p ciclovia em toda a extensão da proposta

frente rio

vp3f área de contemplação privilegiada da frente de rio fronteira ao centro histórico

vp4f re-naturalização das margens de rio na frente de intervenção

vp5f reposição do contacto histórico da Vila de Caminha com o rio

grande praça

vp6pr feira semanal com possibilidade parte dos veículos no estacionamento subterrâneo

vp7pr ligação entre praça existente do centro de vila e praça de frente de rio – eixo visual

vp8pr edifício contemporâneo proposto marca imagem forte de nova praça



sustentabilidade

eco

su1e localização de ecopontos em toda a área de intervenção

su2e energia eólica como sistema de abastecimento energético na área de intervenção

su3e materiais a utilizar no passadiço pedonal de frente rio 100% reciclável

su4e ciclovia em material permeável em toda a extensão da intervenção

su5e redução de emissão de co2 e incomodidade por ruído na frente ribeirinha da intervenção

su6e implementação de áreas de prado em espaço público – diminuição de uso água

sistemas

su7s Centro de Ciência Viva - tratamento de águas residuais com filtragem por sistemas vegetais

su8s implementação de galeria ripícola (ecossistema) em toda a frente da área de intervenção

su9s parques de bicicletas de uso temporário associados a ciclovia e estacionamento automóvel

Estes conteúdos são apresentados nas seguintes peças desenhadas:

Proposta – 2A – Planta 1/2000

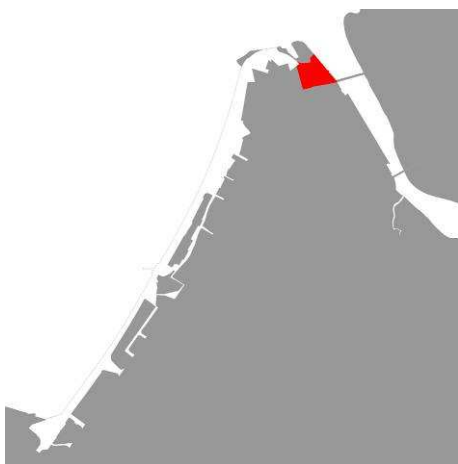
Proposta – 2B – Planta 1/2000

Proposta – 2C – Planta 1/2000

Proposta – 3A – Perfis Tipo

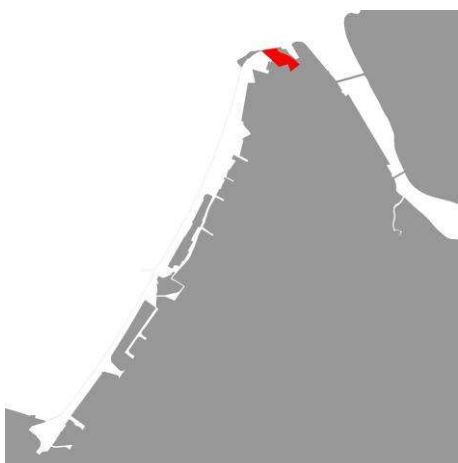
Proposta – 3B – Perfis Tipo

Descrição da proposta por áreas



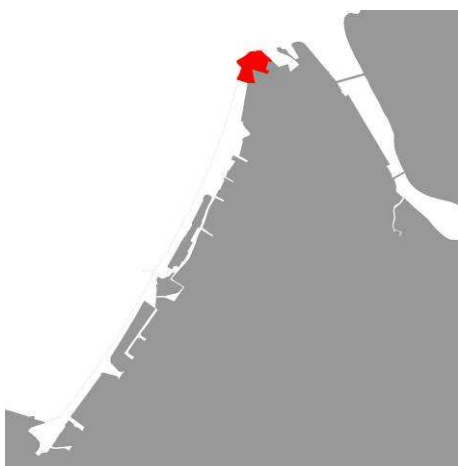
|1 Conexão

- 1.1 ligação pedonal e de ciclovia entre proposta e o parque de Caminha
- 1.2 prolongamento do elemento verde até ao parque de Caminha



|2 Redesenho

- 2.1 redesenho e valorização do espaço público existente
- 2.2 ciclovia junto a margem do rio
- 2.3 anulação da passagem subterrânea existente



|3 Contemplação

- 3.1 tratamento da área envolvente às muralhas da fortificação
- 3.2 área de contemplação privilegiada
- 3.3 minimização do efeito barreira da via de nível



| 4 Reabilitação

- 4.1 reabilitação do edificado
- 4.2 áreas verdes na envolvente de entrada/saída de túnel proposto
- 4.3 ligação da Rua do arco a frente de marginal



|5 Programa

- 5.1 reconversão e ampliação do edificado existente
- 5.2 programa comercial específico de lojas diferenciadas
- 5.3 área de lazer e esplanadas em espaço fronteiro ao edificado existente
- 5.4 ligação entre grande praça e zona verde envolvente à muralha
- 5.5 continuidade espacial de nível até frente de rio



|6 Praça nova

- 6.1 demolição dos edifícios do mercado e dos correios existentes
- 6.2 novo edifício com programa de mercado, correio, comércio e restauração
- 6.3 ligação da malha urbana interior com o rio
- 6.4 parque de estacionamento subterrâneo
- 6.5 espaço público em aberto para apropriação: feira, espectáculos, eventos
- 6.6 parque de bicicletas do município, de uso temporário, na área da ciclovía marginal



|7 Praça Rio

- 7.1 reposição do contacto físico da Vila com o rio
- 7.2 articulação de cotas entre cota alta e plataforma à cota baixa
- 7.3 área de contemplação e estadia
- 7.4 contacto com o elemento água
- 7.5 eliminação da N13 como 3ª “muralha” da Vila para o rio
- 7.6 introdução de túnel viário que permite praça à superfície



|8 Continuidade

- 8.1 continuidade do espaço público da praça da Calçada da Portela para o rio
- 8.2 supressão de barreiras físicas e ligação no espaço público
- 8.3 espaço público frente de rio aberto
- 8.4 entrada/saída de túnel com tratamento de espaço público verde
- 8.5 percurso de frente rio com áreas de contemplação e estadia a cota baixa
- 8.6 ligação com a cota alta da vila através de espaço público envolvente à muralha existente



|9 Percurso

- 9.1 ligação viária à malha urbana local
- 9.2 percurso longitudinal de contemplação frente de rio à cota baixa
- 9.3 arborização de frente de edificado
- 9.4 proposta de requalificação de áreas de lazer existentes



|10 Restituição

10.1 espaço público restituído para apropriação dos pescadores

10.2 ampliação da plataforma do cais com vista à criação de uma área de trabalho para pescadores

10.3 ligação formal e funcional entre largo e cais dos pescadores

10.4 memória dos limites da antiga muralha

setecentista através do desenho urbano

10.5 ligação viária à malha urbana local

10.6 reforço da ligação formal com o largo da capela da N. S. da Agonia

10.7 introdução de estrutura de armazenagem para os aprestos dos pescadores no cais e no largo



|11 Ligações

11.1 áreas verdes de estadia e percurso frente rio

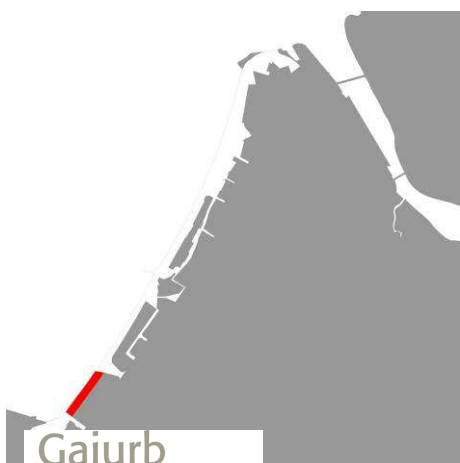
11.2 criação de um jardim do lado nascente da avenida proposta e desvio do percurso pedonal

11.3 desenho urbano de abrandamento de tráfego

11.4 ligação viária à malha urbana local

11.5 ligação em percurso de malha urbana interior ao cais dos pescadores

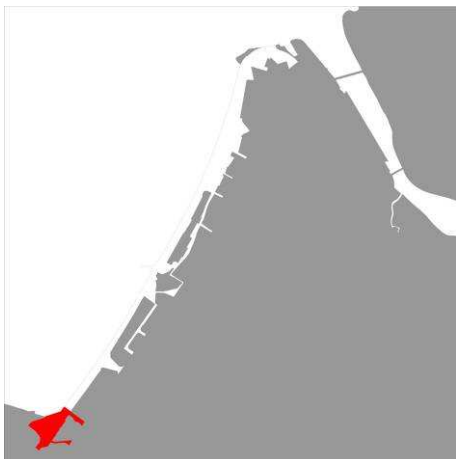
11.6 percurso longitudinal frente rio à cota baixa



|12 Percurso

12.1 percurso longitudinal à cota baixa

12.2 Arborização junto de edificado



|13 Charneira

13.1 espaço de charneira entre frente rio da Vila e Mata de Camarido

13.2 prolongamento de perfil de avenida urbana até Rotunda da A28 a sul

13.3 re-configuração de entroncamento viário com nova ligação à Rua do Pombal

13.4 ligação à ecovia da frente da Mata do Camarido existente

13.5 parque de bicicletas do município, de uso temporário, na área da ciclovias marginal

13.6 re-naturalização das margens do rio

13.7 criação de plataformas em anfiteatro de ligação ao rio

13.8 localização de edifício de Centro de Ciência Viva - CCV

13.9 CCV com programa polivalente: restauração, comércio, eventos

Ver também a peça desenhada:

Proposta – 4 – Tópicos

Resumo Metodológico da Abordagem

	DESENHO URBANO E EQUIPAMENTOS	AMBIENTE	MOBILIDADE
ACTUAL	<p>Défi ce de ligação entre espaços públicos</p> <p>Défi ce de espaços públicos de referência, com desenho urbano e mobiliário urbano adequado</p> <p>Espaço público junto ao centro histórico e fortificação subaproveitado</p> <p>“corte” entre a Vila e o rio</p> <p>Passeio marginal linear e desagradável, sem atractivos, mobiliário urbano e espaços de estadia</p>	<p>Marginal com grande intensidade de uso automóvel</p> <p>Défi ce de espaço público com qualidade</p> <p>Percursos na marginal perigosos para o peão e sem pontos de interesse</p>	<p>Marginal com lógica de via de ligação N13</p> <p>N13 é uma barreira entre a Vila de Caminha e o rio</p>
ESTRATÉGIA	<p>Carácter não linear de espaço público na avenida marginal</p> <p>Áreas de espaço público em contacto com o rio</p> <p>Grande praça a duas cotas, retomando ligação da Vila com o rio</p> <p>Tornar os espaços públicos mais apelativos ao turismo e actividades locais de interesse</p> <p>Valorização da área fronteira à fortificação com de espaço público de lazer e contemplação</p>	<p>Percurso pedonal e bolsas de áreas verdes de espaço público na frente de rio</p> <p>Tentar implementar transportes não poluentes dentro da área da proposta</p> <p>Criação de formas de optimização dos recursos naturais na manutenção do edificado e espaço público propostos</p> <p>Uso de novas tecnologias em pontos de informação e apoio a iniciativas de cidadania e turismo</p>	<p>Abrandamento do tráfego rodoviário max. 50 km/h</p> <p>Criação do máximo de ligações possíveis entre avenida urbana proposta e malha urbana existente</p> <p>Avenida urbana de marginal de rio em oposição à lógica de ligação da N13</p> <p>Implementar a criação de rede de ciclovias</p>
PROPOSTA	<p>Restabelecimento do contacto da Vila com o rio, entretanto perdido com a N13</p> <p>Área de grande praça permite a realização de eventos, espectáculos e da feira semanal</p> <p>Largo do cais como lugar apropriado à actividade piscatória</p> <p>Smartpoints de apoio ao turismo na área de intervenção</p> <p>Grande praça e áreas de referência de estadia infra-estruturadas com wi-fi</p> <p>Ligação entre avenida urbana proposta e espaços públicos de referência da malha urbana</p> <p>Contacto com rio na parte da praça à cota da água</p>	<p>Ciclovía em toda a extensão da proposta</p> <p>Parques de bicicletas de uso temporário associados a ciclovía e estacionamento automóvel</p> <p>Implementação de galeria ripícola (ecossistema) em toda a frente da área de intervenção (naturalização das margens de rio)</p> <p>Reutilização as águas residuais produzidas na área em causa para a rega das áreas verdes</p> <p>Instalação de duas <u>mini-eólicas</u> cuja energia possa abastecer toda a iluminação prevista na proposta: iluminação pública (incluindo túnel e parque de estacionamento)</p> <p>Instalação de “smartpoint”, também suportes físicos para a montagem dos pontos de acesso wifi e bluetooth</p>	<p>Avenida urbana na marginal de rio</p> <p>Viragens à mão esquerda e direita em toda a extensão da avenida proposta</p> <p>Aparcamento subterrâneo com entrada e saída por túnel rodoviário proposto</p> <p>Pontos de atravessamento pedonal ao longo da avenida urbana marginal proposta</p> <p>Pontos de paragem de transportes públicos na área de avenida urbana proposta</p> <p>Bicicletas de uso temporário disponíveis em parques dedicados na área de intervenção</p> <p>Ciclovía em toda a frente da área de intervenção</p>

Índice de Peças Desenhadas

Nº	Descrição
1	Enquadramento Estratégico – 1A – Esquemas
2	Enquadramento Estratégico – 1B – Esquemas
3	Proposta – 2A – Planta 1/2000
4	Proposta – 2B – Planta 1/2000
5	Proposta – 2C – Planta 1/2000
6	Proposta – 3A – Perfis Tipo
7	Proposta – 3B – Perfis Tipo
8	Proposta – 4 – Tópicos
9	Proposta – 5 – Esquema de Sustentabilidade