

MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA

ARRANJO URBANÍSTICO DA FRENTE MAR DA RIBEIRA BRAVA

01. INTRODUÇÃO:

Refere-se a presente MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA a uma PROPOSTA INTERVENÇÃO para a REQUALIFICAÇÃO DA FRENTE MAR DA RIBEIRA BRAVA, aqui designada “ARRANJO URBANÍSTICO DA FRENTE MAR DA RIBEIRA BRAVA”, e cujas peças desenhadas se encontram em anexo.

Ao longo da última década a reabilitação URBANA|TERRITORIAL tem vindo a assumir um papel preponderante na criação de dinamismo económico. A revitalização do espaço urbano, têm-se afirmado como instrumento fundamental, na recuperação de centralidades do passado, com forte impacto social, cultural, ambiental e económico.

02. ENQUADRAMENTO HISTÓRICO:

A Ribeira Brava é uma das localidades mais antigas da Região Autónoma da Madeira. O seu povoamento iniciou-se entre o primeiro e o segundo quartel do século XV, tendo sido elevada a freguesia logo a seguir ao Funchal e a Machico, pouco depois da morte, em 1460, do Infante D. Henrique. Desde o início, a ribeira desta localidade desempenhou um papel fundamental na ligação entre os vários pontos do interior da ilha. Paralelamente, a sua proximidade com o mar transformou-o num importante porto de ligação. Todavia, só entre 1904 e 1908 é que se construiu um pequeno cais de acostagem e desembarque, furando-se a rocha a leste para se criar um acesso ao pequeno desembarcadouro.

Mercê da sua localização geográfica, à vila da Ribeira Brava coube-lhe ao longo dos anos, desempenhar um papel determinante nas ligações à costa Norte e Oeste da ilha da Madeira, assegurando-lhes bens e serviços, aos viajantes que obrigatoriamente por ali passavam.

Com a chegada do novo milénio, a região autónoma da Madeira beneficiou de um volume de investimentos público sem paralelo na sua história, com impacto profundo ao nível das acessibilidades. As vias rápidas, permitem agora deslocções mais rápidas, sem necessidade de paragens, outrora quase obrigatórias.

A entrada em funcionamento da nova rede rodoviária regional, a vila da Ribeira Brava ressentia-se. Novas centralidades são criadas em locais anteriormente distantes, e ao comércio outrora pujante, faltam agora viajantes.

Em 2010, ocorre a grande aluvião de 20 de fevereiro, acompanhado de uma crise económica sem precedentes, culminada com a intervenção financeira externa da região autónoma da madeira. Os estragos causados pela aluvião são de grande impacto no município da Ribeira Brava, danificando infraestruturas públicas e privadas. Ambas têm como consequência direta, a diminuição drástica da capacidade de investimento público, ao longo dos anos seguintes, limitado agora à recuperação e reabilitação das infraestruturas danificadas.

Em setembro de 2020, reabre ao público a via marginal entre a vila da Ribeira Brava e a Tabua, encerrada a vários anos, e amplamente reclamada pelas populações locais. O município da Ribeira Brava, tem levado a cabo um plano



de revitalização urbana da vila, com intervenções realizadas nas ruas de são Bento, rua Infante D. Henrique, rua Doutor Manuel de Arriaga, Largo do Herédia etc.

A presente proposta, “ARRANJO URBANÍSTICO DA FRENTE MAR DA RIBEIRA BRAVA”, encere-se neste contexto geral de revitalização do tecido urbano da vila da Ribeira Brava, dando continuidade a via marginal RIBEIRA BRAVA / TABUA, em busca da centralidade perdida. Ao invés do passado procura-se agora a MELHORIA DA QUALIDADE DE VIDA DOS TRANSEUNTES, ENFATIZANDO-SE OS ELEMENTOS DE TRANQUILIDADE, SEGURANÇA, PRAZER, CONFORTO, INTEGRAÇÃO DO ESPAÇO URBANO COM A SUA PAISAGEM. Tendência verificada um pouco por todos os centros urbanos mais antigos, onde se devolve os espaços de lazer à comunidade.

03. ENQUADRAMENTO INTENCIONAL RESUMIDO:

Este PROJECTO DE REQUALIFICAÇÃO incide na PRESERVAÇÃO e REVITALIZAÇÃO da EXTENÇÃO DA EVOLUÇÃO TERRITORIAL do CENTRO URBANO DA VILA DA RIBEIRA BRAVA, de forma mais SUSTENTÁVEL, com medidas destinadas a melhorar o AMBIENTE URBANO.

Definição de uma estratégia integrada de desenvolvimento e de um modelo territorial, harmonizada com a sua envolvente e com outras polaridades vizinhas, que promova o seu desenvolvimento, de FORMA SOCIOECONOMICAMENTE EQUILIBRADA E AMBIENTALMENTE SUSTENTÁVEL, articulando-se com os objetivos estratégicos estabelecidos pelo Município;

A necessidade de atuação não só sobre o edificado degradado, mas também sobre a malha dos espaços urbanos que a constitui, incide não apenas na reabilitação do edificado, mas engloba a QUALIFICAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS, dos EQUIPAMENTOS E DOS ESPAÇOS VERDES e URBANOS DE UTILIZAÇÃO COLETIVA, visando a requalificação e REVITALIZAÇÃO DO TECIDO URBANO.

Tem como OBJETIVO sob o ponto de vista histórico, RETOMAR A LIGAÇÃO viária na frente mar da Ribeira brava, com oferta de estacionamento e espaços de lazer, dando simultaneamente continuidade à via marginal RIBEIRA BRAVA / TABUA, possibilitando agora uma ligação exterior, ao cais marítimo. Trata-se também de dar condições de utilização ao espaço banhar frontal à vila, agora que se prevê protegido pelo prolongamento da canalização da Ribeira.

04. APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA:

Nos termos do PROGRAMA DO PROCEDIMENTO, apresenta-se em anexo um CONJUNTO DE MEDIDAS que visam por um lado REQUALIFICAR e PROMOVER a UTILIZAÇÃO DO ESPAÇO e por outro lado a IMPLIMENTAÇÃO de algumas MEDIDAS DE PROTECÇÃO de modo a PROMOVER A SEGURANÇA DOS UTILIZADORES.

A IMPLANTAÇÃO DESTAS MEDIDAS foi trabalhada simultaneamente com a parte URBANISTICA da SOLUÇÃO ADOPTADA.

Estas MEDIDAS APRESENTADAS completam-se com as PEÇAS DESENHADAS e devem ser lidos em conjunto e evidenciam as características morfológicas, a organização geral dos espaços, a interdependência de áreas e volumes e o organigrama proposto, assim como todas as opções técnicas e construtivas a levar em conta pelas várias ESPECIALIDADES que integrarão a proposta total.



O PRODUTO FINAL ESTA PERFEITAMENTE REPRESENTADO NAS PEÇAS ESCRITAS e GRÁFICAS. As ESCALAS usadas nas PEÇAS DESENHADAS, devido a DIMENSÃO e DIFICULDADE na REPRESENTAÇÃO/LEITURA GRÁFICA DO CONJUNTO, foram escolhidas para facilitar e existir UMA MELHOR LEITURA GLOBAL DESTE PROJECTO como um só.

05. ENQUADRAMENTO LEGAL:

05.1 ÁREA OBJECTO DO PEDIDO:

A REQUALIFICAÇÃO a levar a efeito localiza-se na EMBLEMÁTICA e HISTÓRICA FRENTE MAR DA RIBEIRA BRAVAL entre a PONTE DA FOZ e O CAÍS DA VILA, concelho RIBEIRA BRAVA, ILHA DA MADEIRA, PORTUGAL. O terreno de trabalho ocupa uma área de aproximadamente 10 000,00 metros quadrados.

05.2 ENQUADRAMENTO DA PRETENSÃO NOS PLANOS TERRITORIAIS:

Em termos de enquadramento da pretensão no PLANO DIRECTOR MUNICIPAL em vigor, a área a intervir insere-se em **SOLO URBANO** em **ESPAÇOS DE USO ESPECIAL** de **TURISMO**, sujeito ao regime de edificabilidade constante do **Capítulo IV**, especificamente **SECÇÃO VI**, artigo **47º, 48º e 48º** do **P.D.M.** Em termos da carta indicativa do Risco encontra-se em **SUSCEPTIBILIDADE BAIXA**.

05.3 CARACTERIZAÇÃO DA OPERAÇÃO URBANÍSTICA:

A operação urbanística a desenvolver pela presente intenção caracteriza-se por “ARRANJO URBANÍSTICO DA FRENTE MAR DA RIBEIRA BRAVA” e “IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA RIBEIRA BRAVA, na ÁREA DA ACESSIBILIDADE PEDONAL, na ÁREA DOS MODOS SUAVES, previsto no seu ponto 6.2.1., e na CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA.”

06. PRETENÇÃO E CARACTERIZAÇÃO:

06.1 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA E QUALIFICAÇÃO EXISTENTE:

A RIBEIRA BRAVA é um local privilegiado, a nível de localização geográfica, a nível de exposição solar, a nível de concentração residencial, a nível estratégico e a nível económico é um **ESPAÇO CENTRAL**, que corresponde aos espaços urbanos de centralidade, nos quais se concentram as funções residenciais e terciárias mais significativas, e outras funções de ocupação mais recente. Encontram-se disseminados pelo centro urbano inúmeros estabelecimentos comerciais, e de restauração igualmente essenciais ao desenvolvimento progressivo da RIBEIRA BRAVA. A Vila está inserida numa mancha consolidada onde ainda existe alguma zona verde na envolvente e perto do mar, sendo uma zona principalmente de **GRANDE AFLUÊNCIA TURÍSTICA**.

Verifica-se que o terreno de trabalho em causa se localiza numa zona de **FRENTE MARITIMA** de franca **BELEZA NATURAL**, com enorme potencial **TURISTICO NATURAL**. A nível morfológico é uma área relativamente plana, ladeada por uma escarpa no seu lado **ESTE**.



07. AMBITO:

07.1 AMBITO DA INTERVENÇÃO:

A nova fase que se pretende agora iniciar, com o “ARRANJO URBANÍSTICO DA FRENTE MAR DA RIBEIRA BRAVA”, assenta em novos pressupostos, cuja diferenciação face à utilização que lhe era dada no passado, faz-se por via da introdução do conceito de MOBILIDADE SUSTENTÁVEL, DANDO-LHE AGORA ENFOQUE, À CIRCULAÇÃO PEDONAL, CICLOVIA E CIRCULAÇÃO AUTOMÓVEL EM MODOS SUAVES. Tem como propósito, também a implementação do PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA RIBEIRA BRAVA, NA ÁREA DA ACESSIBILIDADE PEDONAL, NA ÁREA DOS MODOS SUAVES, PREVISTO NO SEU PONTO 6.2.1., E NA CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA. No ÂMBITO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL este projeto visa ser UMA ALTERNATIVA DE ENTRADA na frente mar da VILA DA RIBEIRA BRAVA, uma vez que a existente é muito condicionada pelo seu traçado, no interior da malha urbana, e pela escassez de estacionamento. Reconhece-se atualmente que o automóvel tem dominado as deslocações em meio urbano e entre meios urbanos, ao longo das últimas décadas, condicionando todo o processo de desenvolvimento, e monopolizando para si, o investimento em infraestruturas públicas, com claras desvantagens para outros modos de transporte. A integração de princípios de sustentabilidade no desenvolvimento urbano propõe a diminuição da influência do transporte motorizado individual e, consequentemente, a promoção da utilização do transporte coletivo e dos modos suaves. OS MODOS SUAVES DE TRANSPORTE podem ser definidos como MEIOS DE DESLOCAÇÃO e TRANSPORTE A VELOCIDADE REDUZIDA, que OCUPAM POUCO ESPAÇO NA VIA PÚBLICA e NÃO EMITEM POLUENTES ATMOSFÉRICOS NEM RUÍDO, SENDO ENCARADOS COMO UMA MAIS-VALIA ECONÓMICA, SOCIAL E AMBIENTAL, E UMA VERDADEIRA ALTERNATIVA AO VEÍCULO AUTOMÓVEL. A promoção da mobilidade suave INCIDE NA CRIAÇÃO DE NOVAS INFRAESTRUTURAS E NA REQUALIFICAÇÃO DAS EXISTENTES E NO REFORÇO DA SEGURANÇA DE CIRCULAÇÃO. Dadas as suas características, a dimensão ambiental não deve servir apenas de justificação para a sua promoção, mas ser um fator decisivo e ativo no âmbito da sua utilização efetiva. Esta tese tem como principal objetivo o desenvolvimento de um modelo de planeamento e geração de rotas em meio urbano e interurbano. Os planeadores de rotas convencionais são maioritariamente concebidos para a realização de viagens em automóvel e têm como principal função encontrar o caminho mais curto, mais rápido ou menos dispendioso. Este PROJETO VISA PROPOR UMA ALTERNATIVA VIÁVEL PARA PEÕES E CICLISTAS DO PONTO DE VISTA AMBIENTAL, ATRAVÉS DA DEFINIÇÃO DE UM CAMINHO MENOS POLUÍDO, MENOS RUIDOSO E MAIS SAUDÁVEL. A utilização de percursos mais saudáveis pode ser encarada como uma questão de saúde pública e da garantia da aplicação dos princípios base da sustentabilidade.

Este projeto enquadra-se na PROMOÇÃO DE ESTRATÉGIAS DE BAIXO TEOR DE CARBONO para todos os tipos de territórios, nomeadamente, as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável e medidas de adaptação relevantes para a atenuação. Promover estratégias de baixas emissões de carbono em zonas urbanas e periurbanas para reduzir as emissões de dióxido de carbono (CO₂) através da requalificação de um percurso o qual implica a:

- CONTINUAÇÃO DO PERCURSO DA VIA MARGINAL PARA CICLOVIA BIDIRECIONAL;
- CONTINUAÇÃO DO PERCURSO DA VIA MARGINAL COMO CORREDOR PEDONAL;
- VIA DE CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA;
- CRIAÇÃO DE ESTACIONAMENTO ORDENADO;



- IMPLANTAÇÃO DE ESTACIONAMENTOS PARA BICICLETAS;
- IMPLANTAÇÃO DE MOBILIÁRIO URBANO;
- ELIMINAÇÃO DE BARREIRAS ARQUITETÓNICAS;
- IMPLANTAÇÃO DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA EM LED, A ILUMINAÇÃO LED É MAIS EFICIENTE, MAIS DURADOURA, MAIS RÁPIDA, MAIS SUSTENTÁVEL (NÃO CONTÉM MERCÚRIO E SÃO RECICLÁVEIS).

07.2 PRINCIPAIS ÁREAS DE INTERVENÇÃO PREVISTAS:

Tratando-se de uma via cuja componente lúdica e de lazer é relevante, propõem-se implementar um conjunto de infraestruturas que possibilite uma maior e mais versátil utilização da via. Neste sentido o projeto incluirá as seguintes grandes áreas de intervenção:

- a) Demolições;
- b) Execução da estrutura de suporte das vias, em betão armado;
- c) Sistema de drenagem de águas pluviais;
- d) Iluminação pública;
- e) Pavimentação;
- f) Sinalização e Segurança;
- g) Tratamento Paisagístico.

07.3 CARACTERIZAÇÃO DAS MEDIDAS ADOPTADAS:

A AUTARQUIA SENSIBILIZADA E EMPENHADA NA IMPORTÂNCIA DE POTENCIAR A MARGINAL RIBEIRA-BRAVENSE de modo a VALORIZAR a própria VILA, defende, por isso, o “ARRANJO URBANÍSTICO DA FRENTE MAR DA RIBEIRA BRAVA”, juntando à circulação rodoviária existente no passado, a circulação em modos suaves, coexistência, onde coabitam automóveis, bicicletas e peões.

Sendo a RIBEIRA BRAVA um local privilegiado para CONCENTRAÇÃO RESIDENCIAL, um ESPAÇO DE EXCELÊNCIA TURÍSTICO, EM PLENO ESPAÇO CENTRAL, uma terra cheia de HISTÓRIA SOCIO-CULTURAL, pretende-se com esta intervenção, DINAMIZAR e MODERNIZAR esta parcela e envolvente, DE FORMA A GARANTIR E PROMOVER AS CONDIÇÕES HABITACIONAIS e EDUCACIONAIS OPCIONAIS, DE QUALIDADE. DESTA FORMA REFORÇAR E GARANTIR A EVOLUÇÃO CONSTANTE DE CONDIÇÕES SOCIO-ECONÓMICAS neste ponto estratégico da Ilha.

A PLATAFORMA FOI PROJETADA COM DIMENSÕES ADEQUADAS À UTILIZAÇÃO PRECONIZADA, nomeadamente um PASSEIO COM LARGURA DE 2.60 METROS, uma CICLOVIA COM LARGURA DE 2,40 METROS e uma VIA VIÁRIA COM SENTIDO ÚNICO com 4.00 METROS DE LARGURA, SERVIDA POR ESTACIONAMENTO EM “ESPINHA” E ESPAÇOS VERDES.



07.5 MEDIDAS PREVENTIVAS A APLICAR:

Em termos de risco, considerou-se como de maior suscetibilidade, a ocorrência galgamentos marítimos na nova infraestrutura, prevendo-se que possa ocorrer com maior grau de probabilidade no eixo B, entre os km's 0+230 e 0+312.00, nas proximidades da ligação ao cais. Assim, optou-se na zona em causa, por materiais mais robustos, bem como soluções conceptuais que facilitam a rápida drenagem das águas que afluam a via, nomeadamente pendentes longitudinais transversais

DEVERÁ AINDA, SER DEFINIDO POR PARTE DAS ENTIDADES COMPETENTES, A INTERDIÇÃO DE CIRCULAÇÃO, NESTA PARTE DA VIA, EM SITUAÇÕES DE PREVISÃO DE EVENTOS DE ELEVADO POTENCIAL DE RISCO, NOMEADAMENTE AGITAÇÃO MARÍTIMA E VENTO FORTES, CONSIDERANDO-SE PREMENTE O SEU ENCERRAMENTO, QUANDO SEJAM EMITIDOS ALERTAS DA IPMA/PROTEÇÃO CIVIL

08. RESUMO DO TRABALHO PROPOSTO:

Todo este PROJECTO será construído de acordo com os PROJECTOS de cada ESPECIALIDADE, assim como das especificações dos TÉCNICOS AUTORES dos referidos PROJECTOS.

Com estas medidas, além da solução ser um reforço do processo sustentado numa base lógica, de adaptação às necessidades atuais, o “ARRANJO URBANÍSTICO DA FRENTE MAR DA RIBEIRA BRAVA” terá todas as condições HIGIÉNICAS, SANITÁRIAS, SALUBRIDADE, TÉCNICAS, necessárias para o seu BOM FUNCIONAMENTO e resposta á sua FINALIDADE. Ficando garantido a COMPATIBILIDADE FUNCIONAL, URBANISTICA e ARQUITECTÓNICA da pretensão com o VALOR HUMANO e CULTURAL.

Em tudo o omissso será respeitado os REGULAMENTOS e LEGISLAÇÃO EM VIGOR, assim como as boas normas de construção, os materiais a aplicar serão sempre de boa qualidade e de um perfeito acabamento e solidez da obra.

Assim e por tudo o que foi descrito solicita-se o deferimento para esta pretensão.

X.....
Élvio Lourenço Silva Araújo, ARQUITECTO
RIBEIRA BRAVA | 22 MARÇO 2021

