

## PROPOSTA DE RESOLUÇÃO

### IDENTIFICAÇÃO DA PROPOSTA

ID da proposta	Processo	Atividade / Procedimento
<b>PR/2025/30606</b>	<b>39649/2025</b>	<b>Proposta à Câmara Municipal</b>
Unidade Administrativa		
<b>DOM - [ENTRADAS]</b>		
Propósito		
<b>Órgãos Colegiais \ Deliberação Câmara Municipal</b>		
Órgão/Cargo que resolve		
<b>Câmara Municipal de Braga</b>		

### FACTOS E FUNDAMENTOS LEGAIS

Propõe-se, em sede de Executivo Municipal, a aprovação das peças integrantes do projeto de execução com a designação “REQUALIFICAÇÃO DA RUA DOM PEDRO V – BRAGA (S. Victor)”

### PROPOSTA DE RESOLUÇÃO

À Reunião de Câmara para deliberação nos termos das condições estipuladas na informação técnica de suporte à presente decisão.

### DOCUMENTO ASSINADO ELETRONICAMENTE



**Data:** 23/09/2025

**Nº Processo:** 4073/2025

**Processo:** Elaboração de projetos de execução - Requalificação da Rua Dom Pedro V - freguesia de Braga (S. Vítor)

## **PROPOSTA:**

Propõe-se, em sede de Executivo Municipal, aprovação das peças integrantes do projeto de execução com a designação “REQUALIFICAÇÃO DA RUA DOM PEDRO V – BRAGA (S. Victor)”

### **1. Enquadramento:**

O projeto apresentado tem como intuito dar resposta a aspetos referentes a uma intervenção de requalificação da Rua D. Pedro V existente, de forma a resolver questões de primeira necessidade, como a conservação, beneficiação, adaptação e modernização. Urge assim uma intervenção que promova uma verdadeira reinterpretação do que é esta rua na cidade. A quantidade de funções atuais é, claramente, muito superior à que é possível comportar e, por isso, é essencial selecionar as prioridades e assumir a libertação de espaço para as funções indispensáveis.

A Rua D. Pedro V constitui um eixo estruturante de significativa importância na malha urbana de Braga. Historicamente, desempenhou um papel fulcral enquanto principal ligação entre o centro da cidade e as áreas localizadas a nascente. Com o desenvolvimento urbano e a construção de vias com maior capacidade, como a Avenida D. João XXI, esta função foi progressivamente transferida. Atualmente, a rua assume um carácter mais local, embora mantenha a sua relevância como corredor de mobilidade ativa, dadas as suas características geométricas — em particular, o traçado linear e a pendente praticamente nula ao longo de toda a sua extensão.

A envolvente da Rua D. Pedro V é marcada por uma elevada densidade de usos e funções urbanas. Destacam-se, pela sua relevância e capacidade de atração de fluxos, o Campus de Gualtar da Universidade do Minho, o centro comercial Braga Parque e várias áreas residenciais consolidadas. Estas centralidades geram diariamente um volume considerável de deslocações, muitas das quais podem ser realizadas a pé ou de bicicleta, dada a proximidade relativa ao centro. Refira-se, a título ilustrativo, que o tempo de percurso entre a



Universidade e a estação ferroviária é de cerca de 45 minutos a pé ou 15 minutos de bicicleta. Apesar da sua vocação para a mobilidade ativa, a Rua D. Pedro V apresenta atualmente um volume de tráfego automóvel substancialmente superior ao que seria compatível com as suas características físicas. Esta pressão resulta, em grande medida, da presença de vários estabelecimentos de ensino nas imediações — como a Escola EB 2,3 Francisco Sanches, o Conservatório Calouste Gulbenkian e o Colégio Teresiano — e da passagem de diversas linhas de transporte público que asseguram a ligação entre o centro da cidade, o Hospital de Braga e freguesias localizadas a nascente do concelho.

Apesar da sua vocação para a mobilidade ativa, a Rua D. Pedro V apresenta atualmente um volume de tráfego automóvel substancialmente superior ao que seria compatível com as suas características físicas. Esta pressão resulta, em grande medida, da presença de vários estabelecimentos de ensino nas imediações — como a Escola EB 2,3 Francisco Sanches, o Conservatório Calouste Gulbenkian e o Colégio Teresiano — e da passagem de diversas linhas de transporte público que asseguram a ligação entre o centro da cidade, o Hospital de Braga e freguesias localizadas a nascente do concelho.

## **2. Intervenção proposta:**

O projeto apresentado advém de uma reflexão técnica das premissas atuais da caracterização da rua e da sua adaptação ao contexto/necessidades atuais. Assim, considera-se coerente e justificado que a circulação em modos suaves — designadamente pedonal e ciclável — deva assumir primazia sobre os restantes modos de transporte. Esta orientação decorre, por um lado, da reconhecida aptidão morfológica e funcional da via para a mobilidade ativa e, por outro, da sua vocação de eixo urbano de proximidade, fortemente condicionado por uma elevada densidade habitacional e comercial. Neste contexto, e tendo em conta a exígua largura disponível ao longo de grande parte da rua, a criação de passeios com dimensões adequadas e conformes aos princípios do desenho urbano inclusivo implica, inevitavelmente, a redução ou eliminação do canal afeto ao atravessamento automóvel e ao estacionamento informal atualmente praticado. Importa, igualmente, referir que esta abordagem está plenamente alinhada com as diretrizes europeias no domínio da mobilidade sustentável e da reformulação do espaço público, as quais o Município de Braga tem vindo a adotar de forma progressiva. Tais orientações recomendam, de forma clara, a promoção de alternativas ao transporte individual motorizado, através da criação de condições seguras, confortáveis e acessíveis para todos os cidadãos. Nesta linha, é hoje um princípio transversal nos projetos municipais a inversão da pirâmide modal, materializada na redução da área dedicada ao automóvel, na acalmia de tráfego, na humanização e devolução do



espaço público às pessoas, no recurso a soluções de desenho universal e na implementação de medidas que reforcem a segurança viária. Esta mudança de paradigma não se resume a uma questão funcional ou urbanística, mas constitui também uma resposta concreta aos compromissos ambientais que decorrem das metas europeias para a redução de emissões poluentes, às quais os municípios estão obrigatoriamente vinculados. Face ao exposto, entende-se que a Rua D. Pedro V deverá assumir, de forma clara, o seu carácter predominantemente local e de circulação lenta, promovendo-se a supressão progressiva da sua função de atravessamento e a consequente redução do espaço destinado aos modos motorizados.

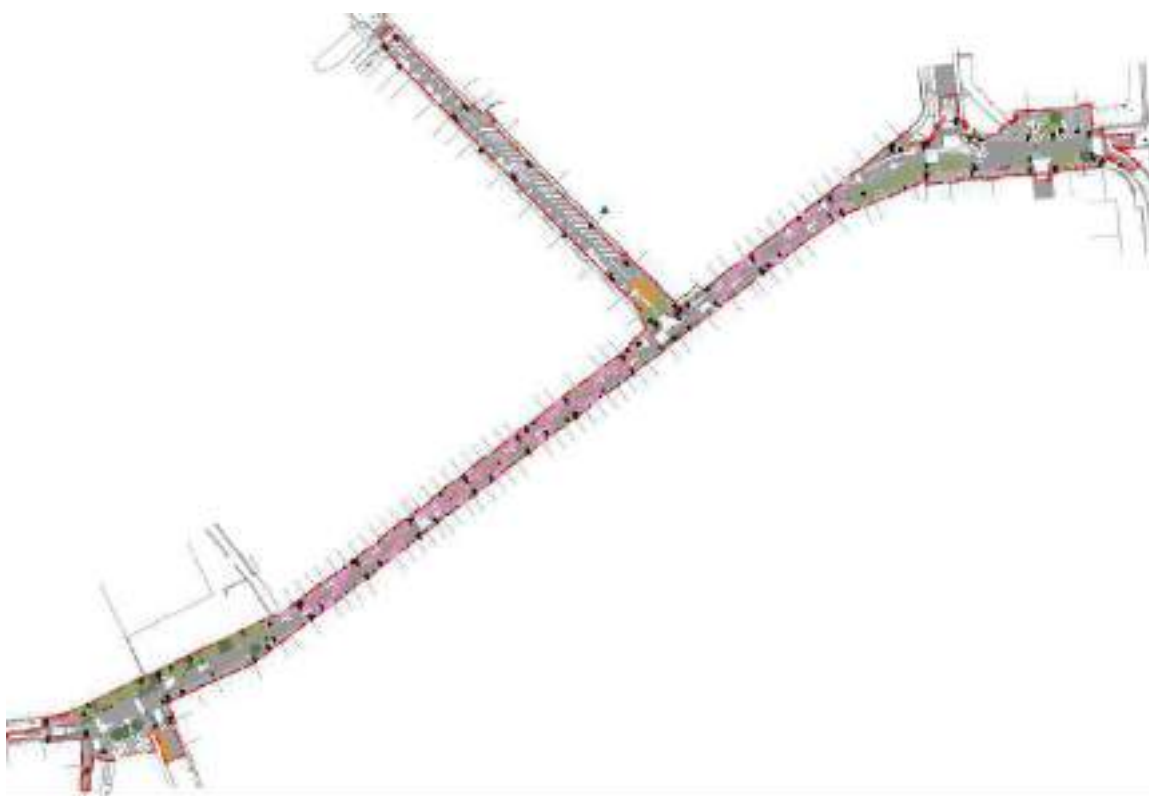


Fig. 1. Área de intervenção

### 3. Propõe-se intervir nos seguintes domínios:

- Os passeios existentes serão alargados e regularizados, garantindo em toda a sua extensão uma largura mínima de 1,70 metros, sendo que, em vários troços, essa largura ultrapassará os 2,00 metros;
- Serão implementados atravessamentos pedonais em todos os cruzamentos e entroncamentos, incluindo uma passadeira intermédia entre a Rua Bernardo Sequeira e a Rua do Taxa.
- Criação de três paragens de transportes públicos;





- Na Rua do Taxa, manter-se-á o estacionamento paralelo à via no lado poente, sendo alterado para disposição oblíqua no lado nascente. As baías de estacionamento serão interrompidas apenas nos acessos a garagens;
- Criação de mecanismos de dissuasão da utilização indevida dos passeios por veículos motorizados e criar uma separação clara entre o tráfego automóvel, o ciclável e o pedonal, minimizando potenciais conflitos entre modos
- Sempre que a ciclovia se encontrar segregada, será pavimentada com blocos de aglomerado de granito e betão de cor vermelha, em forma paralelepípedica (20 cm x 10 cm), colocados longitudinalmente ao sentido de circulação ciclável.

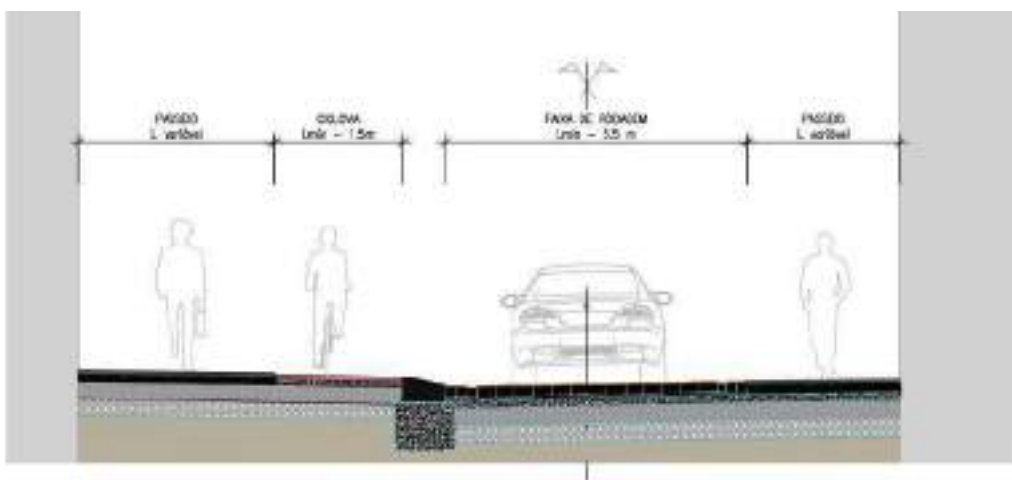


Fig. 2. Perfil transversal tipo

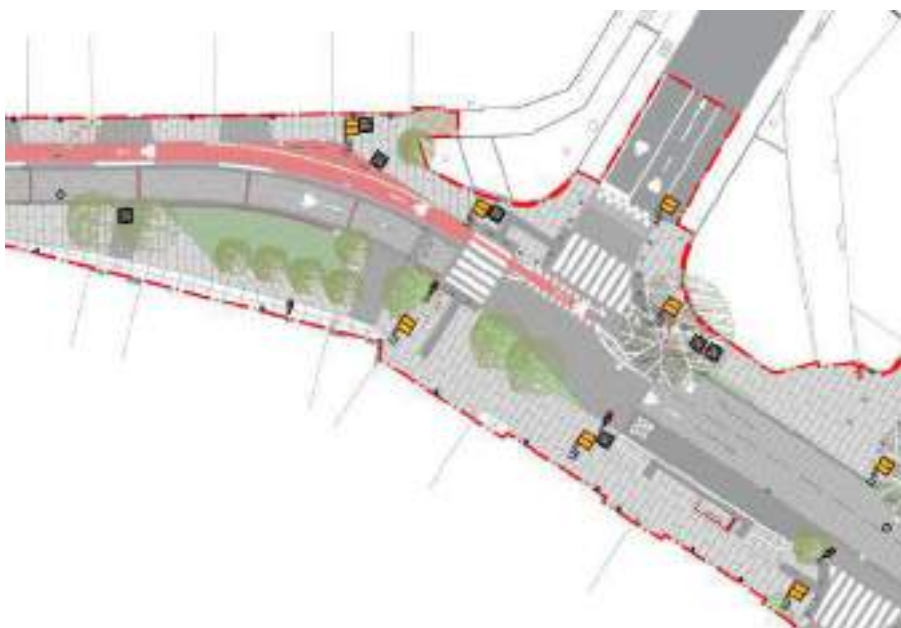


Fig.3. Cruzamento com a Rua do Taxa



#### **Infraestruturas propostas a requalificar:**

- Pavimentos rodoviários e pedonais;
- Rede de Drenagem de Águas Pluviais;
- Rede de Iluminação Pública;
- Rede de Drenagem de Águas Residuais;
- Rede Pública de Abastecimento de Água;
- Rede de iluminação Pública;
- Rede de Telecomunicações;
- Espaços verdes e mobiliário urbano;
- Sinalização vertical e horizontal;

#### **4. Conclusão:**

A intervenção proposta para a Rua D. Pedro V representa uma transformação significativa da qualidade urbana deste importante eixo da cidade de Braga. O projeto visa melhorar substancialmente a experiência de permanência e atravessamento da via, beneficiando não apenas os residentes e comerciantes, mas também os utentes ocasionais e os cidadãos que utilizam este corredor no seu quotidiano.

A reorganização espacial, aliada à qualificação dos materiais, à introdução de zonas verdes, à melhoria das condições de acessibilidade e à valorização da mobilidade ativa, contribuirá para a criação de um ambiente urbano mais seguro, confortável, inclusivo e esteticamente qualificado.

A imagem que acompanham este documento têm como objetivo transmitir o conceito geral da transformação pretendida, funcionando como elementos ilustrativos e não vinculativos, representando a visão estratégica para o futuro da Rua D. Pedro V enquanto espaço público de referência no contexto urbano de Braga.



EXISTENTE



PROPOSTA



#### Dados gerais:

- Preço base: **2.068.739,48€ + IVA**
- Prazo de execução: **360 dias**

Utilizador: Carlos Alexandre Braga Rodrigues



## — Município de Braga

Requalificação da Rua D. Pedro V – Braga (S. Vitor)

Arquitetura

Projeto de Execução

## — Memória Descritiva e Justificativa



## Memória Descritiva e Justificativa

## ÍNDICE

1. Introdução .....	3
2. Identificação da Entidade Promotora .....	4
3. Localização .....	4
4. Enquadramento legal.....	7
5. Programa .....	8
6. Conceção arquitetónica.....	10
7. Considerações finais .....	23



## Memória Descritiva e Justificativa

### 1. Introdução

A presente memória descritiva e justificativa é referente à fase de Projeto de Execução do projeto de arquitetura para **Requalificação da Rua D. Pedro V**, cujo requerente é o Município de Braga.

O projeto apresentado tem como intuito dar resposta a aspetos referentes a uma intervenção de requalificação da Rua D. Pedro V existente, de forma a resolver questões de primeira necessidade, como a conservação, beneficiação, adaptação e modernização. Urge assim uma intervenção que promova uma verdadeira reinterpretação do que é esta rua na cidade. A quantidade de funções atuais é, claramente, muito superior à que é possível comportar e, por isso, é essencial seleccionar as prioridades e assumir a libertação de espaço para as funções indispensáveis.

Neste documento será exposto a justificação da operação, enquadrada em objetivos estruturantes e apresentado um calendário realista.





## 2. Identificação da Entidade Promotora

A entidade promotora da presente candidatura e do projeto que lhe é associado é o Município de Braga, pessoa coletiva com o NIPC 506901173.

## 3. Localização

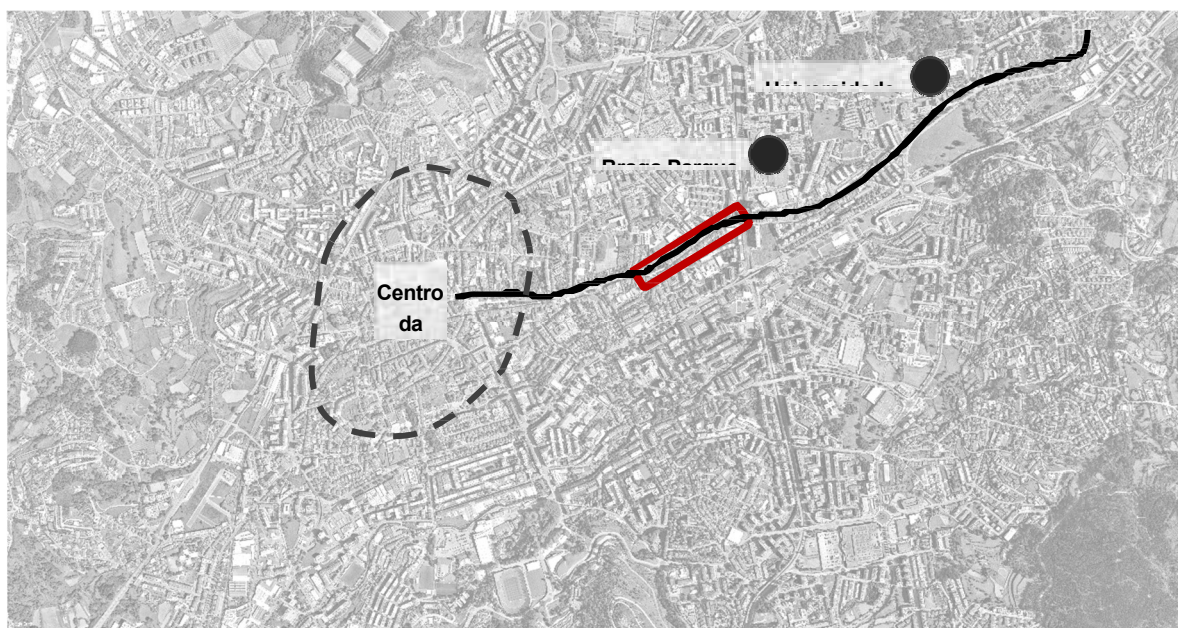


Figura 1 - Localização da Rua D. Pedro V na cidade de Braga, a bordô. Fonte: Base retirada do Google Earth, anotações próprias

A Rua D. Pedro V constitui um eixo estruturante de significativa importância na malha urbana de Braga. Historicamente, desempenhou um papel fulcral enquanto principal ligação entre o centro da cidade e as áreas localizadas a nascente. Com o desenvolvimento urbano e a construção de vias com maior capacidade, como a Avenida D. João XXI, esta função foi progressivamente transferida. Atualmente, a rua assume um carácter mais local, embora mantenha a sua relevância como corredor de mobilidade ativa, dadas as suas características geométricas — em





**Memória Descritiva e Justificativa**

particular, o traçado linear e a pendente praticamente nula ao longo de toda a sua extensão.

Estas condições conferem-lhe um elevado potencial para a promoção da mobilidade sustentável, permitindo uma ligação eficaz entre o centro urbano e zonas de elevado interesse funcional e residencial localizadas a nascente, através de modos suaves de deslocação, nomeadamente pedonal e ciclável.

A envolvente da Rua D. Pedro V é marcada por uma elevada densidade de usos e funções urbanas. Destacam-se, pela sua relevância e capacidade de atração de fluxos, o Campus de Gualtar da Universidade do Minho, o centro comercial Braga Parque e várias áreas residenciais consolidadas. Estas centralidades geram diariamente um volume considerável de deslocações, muitas das quais podem ser realizadas a pé ou de bicicleta, dada a proximidade relativa ao centro. Refira-se, a título ilustrativo, que o tempo de percurso entre a Universidade e a estação ferroviária é de cerca de 45 minutos a pé ou 15 minutos de bicicleta.

Apesar da sua vocação para a mobilidade ativa, a Rua D. Pedro V apresenta atualmente um volume de tráfego automóvel substancialmente superior ao que seria compatível com as suas características físicas. Esta pressão resulta, em grande medida, da presença de vários estabelecimentos de ensino nas imediações — como a Escola EB 2,3 Francisco Sanches, o Conservatório Calouste Gulbenkian e o Colégio Teresiano — e da passagem de diversas linhas de transporte público que asseguram a ligação entre o centro da cidade, o Hospital de Braga e freguesias localizadas a nascente do concelho.



**Memória Descritiva e Justificativa**

Nos últimos anos, generalizou-se o estacionamento automóvel ao longo da faixa de rodagem, sobretudo no lado sul da via. Esta prática acabou por ser formalizada, na década passada, através de marcação rodoviária, comprometendo, em muitos casos, a funcionalidade e segurança da via para os modos suaves.

Em termos morfológicos, a Rua D. Pedro V é caracterizada por frentes urbanas consolidadas, praticamente contínuas ao longo de cerca de 550 metros, o que limita significativamente a sua capacidade de resposta às múltiplas pressões de uso. No seu extremo nascente, entre a Avenida Padre Júlio Fragata e a Rua Professor Elísio de Moura, a largura da via atinge cerca de 26 metros. No extremo poente, junto à Unidade de Saúde Familiar de S. Vítor, verifica-se um alargamento pontual que se assemelha a uma praça. Já na zona contígua ao antigo edifício da Escola Francisco Sanches (atualmente Arquivo Municipal), a largura reduz-se para cerca de 13,70 metros. No tramo central — o mais longo, com aproximadamente 300 metros — a largura da via é ainda mais limitada, situando-se entre os 9 metros e os 8,70 metros no ponto mais estreito.



**Memória Descritiva e Justificativa**

## 4. Enquadramento legal

Para o desenvolvimento do projeto foi aplicada a seguinte legislação:

- Portaria 262/2011
- Regime Jurídico da Urbanização e Edificação, DL n.º 555/99 de 16 de dezembro, alterado pelo DL n.º 136/2014 de 09 de setembro;
- Regulamento Geral de Edificações Urbanas, Decreto-Lei n.º 38 382 de 7 de agosto de 1951, com as posteriores alterações;
- Decreto-Lei 163/2006 de 8 de agosto – Regime de Acessibilidades;



## 5. Programa

O projeto apresentado advém de uma reflexão técnica das premissas atuais da caracterização da rua e da sua adaptação ao contexto/necessidades atuais. Assim, considera-se coerente e justificado que a circulação em modos suaves — designadamente pedonal e ciclável — deva assumir primazia sobre os restantes modos de transporte. Esta orientação decorre, por um lado, da reconhecida aptidão morfológica e funcional da via para a mobilidade ativa e, por outro, da sua vocação de eixo urbano de proximidade, fortemente condicionado por uma elevada densidade habitacional e comercial.

Neste contexto, e tendo em conta a exígua largura disponível ao longo de grande parte da rua, a criação de passeios com dimensões adequadas e conformes aos princípios do desenho urbano inclusivo implica, inevitavelmente, a redução ou eliminação do canal afeto ao atravessamento automóvel e ao estacionamento informal atualmente praticado.

Importa, igualmente, referir que esta abordagem está plenamente alinhada com as diretrizes europeias no domínio da mobilidade sustentável e da reformulação do espaço público, as quais o Município de Braga tem vindo a adotar de forma progressiva. Tais orientações recomendam, de forma clara, a promoção de alternativas ao transporte individual motorizado, através da criação de condições seguras, confortáveis e acessíveis para todos os cidadãos.

Nesta linha, é hoje um princípio transversal nos projetos municipais a inversão da pirâmide modal, materializada na redução da área dedicada ao automóvel, na acalmia de tráfego, na humanização e devolução do espaço público às pessoas, no recurso a soluções de desenho universal e na implementação de medidas que reforcem a segurança viária. Esta mudança de paradigma não se resume a uma





## Memória Descritiva e Justificativa

questão funcional ou urbanística, mas constitui também uma resposta concreta aos compromissos ambientais que decorrem das metas europeias para a redução de emissões poluentes, às quais os municípios estão obrigatoriamente vinculados.

Face ao exposto, entende-se que a Rua D. Pedro V deverá assumir, de forma clara, o seu carácter predominantemente local e de circulação lenta, promovendo-se a supressão progressiva da sua função de atravessamento e a consequente redução do espaço destinado aos modos motorizados.



## 6. Conceção arquitetónica

O presente projeto propõe uma intervenção abrangente de requalificação do perfil viário da Rua D. Pedro V e da Rua do Taxa, no troço situado a sul do entroncamento com a Travessa do Taxa.

### Organização do Trânsito e Perfis Viários

#### Rua D. Pedro V

Ao longo do troço compreendido entre a Rua Bernardo Sequeira e a Rua Professor Elísio de Moura, a Rua D. Pedro V passará a operar com um único sentido de circulação automóvel (Poente–Nascente), para todos os veículos motorizados. Para esse efeito, será implementada uma faixa de rodagem com 3,50 metros de largura.

No segmento da Rua D. Pedro V situado a nascente da Rua Professor Elísio de Moura, a circulação será bidirecional, sendo prevista uma faixa de trânsito por sentido, com uma largura total de 6,40 metros.

Na zona frontal à Unidade de Saúde Familiar de S. Vítor, o perfil da via incluirá duas faixas de rodagem com cerca de 7,00 metros de largura total. A faixa no sentido Poente–Nascente será acessível a todos os veículos, enquanto a faixa no sentido inverso (Nascente–Poente) será exclusiva para transporte público.



## Memória Descritiva e Justificativa

### Rua do Taxa

O troço compreendido entre a Travessa do Taxa e a Rua D. Pedro V será reorganizado para funcionar apenas em sentido descendente, com uma faixa de rodagem de 3,50 metros de largura. Esta alteração visa, por um lado, desincentivar o tráfego de atravessamento na Rua D. Pedro V — nomeadamente o percurso Rua Bernardo Sequeira – Rua D. Pedro V – Rua do Taxa — e, por outro, libertar espaço para a criação de novos lugares de estacionamento, compensando os que serão suprimidos na Rua D. Pedro V.

### Mobilidade Ciclável

No que respeita à circulação ciclável, no sentido Poente–Nascente as bicicletas partilharão a faixa de rodagem com os veículos motorizados. Para o sentido Nascente–Poente, será criada uma ciclovia unidirecional, com 1,50 metros de largura, segregada fisicamente da faixa de rodagem.

A separação entre a ciclovia e a via automóvel será garantida através de um lancil de 50 cm de largura, complementado por separadores de borracha e balizadores flexíveis. Estes elementos criam um efeito visual de estreitamento da via, contribuindo para a redução da velocidade do tráfego e, simultaneamente, reforçando a segurança e o conforto dos ciclistas.





**Memória Descritiva e Justificativa****Passeios e Mobilidade Pedonal**

Os passeios existentes serão alargados e regularizados, garantindo em toda a sua extensão uma largura mínima de 1,70 metros, sendo que, em vários troços, essa largura ultrapassará os 2,00 metros. No extremo nascente da Rua D. Pedro V, embora os passeios já apresentem uma dimensão generosa, o passeio do lado sul será ainda alargado para cerca de 5,00 metros. Este espaço acolherá zonas ajardinadas (canteiros e floreiras), áreas de espera para transportes públicos com respetivos abrigos, e outros elementos urbanos.

Junto à Unidade de Saúde Familiar de S. Vitor, a área pedonal adquire maior expressão, articulando-se com as paragens de autocarro e os espaços verdes, configurando um espaço de chegada qualificado a este importante equipamento público.

Na Rua do Taxa, os passeios manterão a sua largura atual.

Serão implementados atravessamentos pedonais em todos os cruzamentos e entroncamentos, incluindo uma passadeira intermédia entre a Rua Bernardo Sequeira e a Rua do Taxa. Esta intervenção antecipa uma transição progressiva para um modelo de *Zona de Coexistência*, onde a circulação pedonal será livre e prioritária. No entanto, na presente fase, opta-se por manter atravessamentos demarcados para garantir maior segurança.

**Transporte Público e Infraestrutura de Paragem**

Estão previstas três paragens de transporte público ao longo do eixo de intervenção:

- Uma localizada no lado sul, entre a Rua Professor Elísio de Moura e a Rua do Orfeão de Braga;



## Memória Descritiva e Justificativa

- Duas junto à Unidade de Saúde Familiar de S. Vitor, uma em cada sentido de circulação.

A paragem no sentido Nascente–Poente decorre de um pedido dos Transportes Urbanos de Braga, tendo em vista uma futura alteração no percurso das linhas atualmente em circulação. De acordo com este novo esquema, os autocarros subirão a Rua Bernardo Sequeira e infletirão à esquerda para a Rua de S. Vitor.

As zonas de paragem serão configuradas segundo o modelo já adotado noutros pontos da cidade, com plataformas elevadas que alinham a cota do passeio com a entrada dos autocarros, assegurando acessibilidade plena a todos os utentes. Estas plataformas integrarão abrigos e sistemas de informação aos passageiros. Cada paragem terá capacidade para a acostagem de veículos articulados com 18 metros de comprimento.

## Estacionamento

Foram identificadas zonas com maior disponibilidade de espaço para a criação de baías de estacionamento:

- **Junto ao Arquivo Municipal:** Estacionamento paralelo à via;
- **Imediatamente a nascente do entroncamento com a Rua Professor Elísio de Moura:** Estacionamento em disposição oblíqua.

Na Rua do Taxa, manter-se-á o estacionamento paralelo à via no lado poente, sendo alterado para disposição oblíqua no lado nascente. As baías de estacionamento serão interrompidas apenas nos acessos a garagens.



## Memória Descritiva e Justificativa

### Organização Altimétrica e Acessibilidade

A proposta altimétrica define diferentes cotas para os diversos canais de circulação, com o objetivo de reforçar a funcionalidade e segurança do espaço público:

- **Faixa de rodagem:** 12 cm abaixo da cota dos passeios;
- **Ciclovia e respetiva faixa de proteção:** 2 cm abaixo da cota dos passeios e 10 cm acima da faixa de rodagem;
- **Paragens de autocarros:** Plataforma a 25 cm acima da cota da faixa de rodagem;
- **Estacionamento:** Ao nível da faixa de rodagem.

Este escalonamento de cotas visa dissuadir a utilização indevida dos passeios por veículos motorizados e criar uma separação clara entre o tráfego automóvel, o ciclável e o pedonal, minimizando potenciais conflitos entre modos.

Nos atravessamentos pedonais, os diversos canais de circulação (rodoviário, ciclável e pedonal) serão elevados à cota dos passeios, através de rampas com diferentes inclinações: mais acentuadas na faixa de rodagem para promover a acalmia de tráfego, e praticamente impercetíveis na ciclovia, garantindo conforto e segurança ao peão.

Por fim, as cotas definidas respeitam as soleiras existentes dos edifícios, sendo prevista escavação na zona central da via sempre que necessário, de forma a compatibilizar os níveis propostos com as pré-existências edificadas.



**Memória Descritiva e Justificativa****Materiais, Pavimentação e Intervenções Paisagísticas**

Considerando o carácter histórico e urbano da Rua D. Pedro V como um dos principais eixos de ligação entre o centro da cidade e a zona nascente, o projeto aposta na utilização de materiais nobres, duradouros e com valor arquitetónico e paisagístico, de forma a reforçar a identidade local e induzir comportamentos de mobilidade suave e de baixa velocidade.

**Pavimentação e Materiais****Passeios**

Os passeios da Rua D. Pedro V serão revestidos com **lajeado de granito**, de acordo com a estereotomia indicada nas Peças Desenhadas. Nos locais de acesso a garagens, o lajeado deverá apresentar uma altura de **25 cm**, garantindo resistência à circulação automóvel.

Haverá, no entanto, exceções à aplicação de granito, com o objetivo de assegurar a continuidade e coerência com os pavimentos pré-existent:

- **Rua do Taxa:** Serão apenas executadas intervenções pontuais nos passeios, que serão revestidos com **betonilha esquartelada**, em conformidade com a restante extensão da via.
- **Rua Martins Sarmento (lado poente):** Apesar do passeio existente ser em **mosaico hidráulico**, será utilizado **betonilha esquartelada**, por se considerar o mosaico um material obsoleto, prevendo-se a sua substituição progressiva.

**Faixa de Rodagem**

A faixa de rodagem da Rua D. Pedro V será revestida com **paralelos de granito serrado (30 cm x 20 cm)**, dispostos obliquamente ao sentido do trânsito. Este



**Memória Descritiva e Justificativa**

material oferece elevada durabilidade e contribui para a redução da velocidade automóvel, sem comprometer o conforto dos ciclistas, nem produzir ruído excessivo.

Para quebrar a linearidade da via e reforçar a sua perceção como espaço urbano partilhado, serão integradas **guias transversais de granito enterradas**, com 30 cm de largura, espaçadas a cada 10 metros. As marcações rodoviárias nestas zonas serão executadas com **cubos de calcário serrado (11 cm)**.

Adicionalmente, nas extremidades da faixa de rodagem, será feita a transição com **cubos de granito azul (11 cm)**, que reforçam a leitura dos limites da via, beneficiando quer os condutores, quer as pessoas com baixa visão.

**Zonas de Atravessamento e “Praceta”**

Nas zonas de atravessamento pedonal, entroncamentos e na área de praceta em frente à Unidade de Saúde Familiar de S. Vitor, o lajeado dos passeios será prolongado até à faixa de rodagem, criando uma continuidade visual e funcional, que induz a acalmia de tráfego. Nestas áreas, o lajeado deverá também ter **25 cm de altura**.

**Rua do Taxa**

A faixa de rodagem será **repavimentada em betuminoso**, em continuidade com o existente. As marcações rodoviárias, tanto sobre lajeado como sobre betuminoso, serão realizadas com **tinta branca**, conforme definido no Projeto de Sinalização.

**Elementos Táteis de Acessibilidade**

Nos passeios, nas zonas adjacentes às passadeiras, serão aplicados **blocos podotáteis** em betão texturado de cor cinza escuro, com informação direcional e de alerta, promovendo a acessibilidade para pessoas com deficiência visual.



**Memória Descritiva e Justificativa****Ciclovia**

Sempre que a ciclovia se encontrar segregada, será pavimentada com blocos de aglomerado de **granito e betão de cor vermelha**, em forma paralelepípedica (20 cm x 10 cm), colocados longitudinalmente ao sentido de circulação ciclável.

- **Elementos de Transição e Contenção**
- **Lancis:** Na Rua D. Pedro V, não existirão lancis tradicionais a delimitar os passeios, mantendo-se a linguagem de continuidade com os arruamentos a poente da Rua de S. Vítor. No entanto, nos locais com plataformas elevadas (como as paragens de transporte público), serão aplicados **lancis de 40 cm de altura**, na mesma tonalidade do lajeado.
- **Zonas de Canteiros:** Não terão lancis perimetrais, exceto quando confrontam com a faixa de rodagem, onde serão utilizados **lancis de granito com 30 cm de largura**. Nas caldeiras, entre a Rua Martins Sarmento e o Arquivo Municipal, serão aplicadas **peças circulares de granito com 8 cm de largura**, em diâmetros variados.
- **Segregação Ciclovia/Faixa de Rodagem:** Será implementado um **lancil de granito com 50 cm de largura** entre a ciclovia e a faixa de rodagem. Este elemento atua como barreira física e perceptiva, promovendo a segurança dos modos suaves.
- **Entradas de Garagem:** Nos acessos da Rua do Taxa e no lado norte da Rua D. Pedro V, os lancis serão substituídos por **lancis de rampa com 50 cm de largura**, garantindo a transição adequada. No lado sul da Rua D. Pedro V, as transições de cota serão resolvidas através de **rampeamentos no lajeado**, conforme indicado nas Peças Desenhadas.



## Memória Descritiva e Justificativa

### Estacionamento

As baías de estacionamento serão pavimentadas com **cubos de granito amarelo** e delimitadas por **guias de granito enterradas (30 cm de largura)**. Na baía junto ao Arquivo Municipal, os lugares de estacionamento serão demarcados com **cubos de calcário (11 cm)**. Na baía junto à Rua Professor Elísio de Moura, não será necessária marcação individual dos lugares, dada a clareza proporcionada pela geometria do passeio.

### Intervenção Paisagística e Vegetação

Todas as **espécies arbóreas existentes serão preservadas**.

Serão introduzidas **novas zonas de canteiro** com três objetivos principais:

1. Impedir o uso indevido dos passeios por veículos;
2. Aumentar a permeabilidade do solo;
3. Reduzir o efeito de ilha de calor urbano, sobretudo nos meses de verão.

A vegetação prevista será de **baixa manutenção e sem necessidade de rega**, com espécies de valor polinizador, como **lavândulas** e **suculentas**. Sempre que o espaço disponível o permitir, os canteiros incluirão **espécies arbóreas de pequeno porte**, selecionadas de forma a não comprometer os pavimentos ou as infraestruturas no futuro.

Além disso, serão introduzidas **árvores em caldeiras de pequena dimensão**, seguindo a lógica já aplicada na Rua de S. Vítor, de modo a minimizar o impacto na largura útil dos passeios.





**Memória Descritiva e Justificativa**

## Solução Alternativa para Vegetação

Dado que grande parte da via não dispõe da largura necessária para a plantação tradicional de árvores, será adotada uma solução inovadora: a instalação de **pérgolas vegetadas em cabos de aço**, dispostos em ziguezague entre fachadas, aos quais serão fixadas **plantas trepadeiras floridas**, como **buganvílias** e **heras**. Esta solução permitirá conferir um carácter mais orgânico, acolhedor e esteticamente qualificado ao espaço urbano, reduzindo simultaneamente a aridez visual da rua.

## Estacionamento, Sinalização, Iluminação, Mobiliário Urbano e Outras Infraestruturas

- **Estacionamento**

A gestão do estacionamento constitui um dos principais desafios desta intervenção, dada a estreiteza da Rua D. Pedro V e a necessária reconversão do espaço público em favor da mobilidade pedonal, ciclável e do transporte público.

Num contexto urbano consolidado e de elevada centralidade, como o que se verifica nesta zona da cidade, a ocupação prolongada do espaço público por veículos estacionados — muitas vezes durante horas ou dias — representa uma utilização insustentável de solo urbano, sendo estimada uma afetação de cerca de **10 m<sup>2</sup> por viatura**.

Assim, a **redução do número de lugares de estacionamento na via pública** surge como uma medida estratégica inevitável, que visa:

- A libertação do espaço público para usos mais inclusivos e eficientes;
- O incentivo à utilização de modos alternativos ao automóvel particular;



## Memória Descritiva e Justificativa

- A mitigação do tráfego de atravessamento gerado por condutores que procuram estacionamento.

No caso concreto da Rua D. Pedro V, tanto os estudos técnicos realizados pela Câmara Municipal de Braga como os contributos recolhidos nas sessões de cocriação com a comunidade convergiram na impossibilidade de manter estacionamento ao longo da totalidade da via, sobretudo nas secções com **largura inferior a 9 metros**.

Para mitigar o impacto desta redução, foram equacionadas soluções compensatórias nas imediações, com destaque para a **Rua do Taxa**, onde foi possível **aumentar o número de lugares em 10** (passando de 47 para 57).

Adicionalmente:

- Os lugares mais próximos da zona de remoção serão **reservados a cargas e descargas**, assegurando o apoio ao comércio local e promovendo a rotatividade;
- Prevê-se a **implementação de parquímetros** em arruamentos adjacentes, com o objetivo de gerir melhor a ocupação e promover a rotatividade.

## Resumo da alteração da oferta de estacionamento:

- Rua D. Pedro V: de 46 para 9 lugares (redução de 37);
- Entroncamentos da Rua de S. Vítor e Rua Martins Sarmento: redução de 6 lugares, por reformulação geométrica;
- Rua do Taxa: aumento de 10 lugares;
- Total da intervenção: redução líquida de 33 lugares de estacionamento.
- Sinalização Rodoviária



**Memória Descritiva e Justificativa**

Toda a sinalização horizontal e vertical será implementada em conformidade com o Regulamento de Sinalização de Trânsito, combinando a utilização de **pintura no pavimento** com a aplicação de **cubos de calcário**, em particular nas zonas em lajeado.

- **Iluminação Pública**

Atualmente, a iluminação pública da Rua D. Pedro V encontra-se, na sua maioria, instalada nas fachadas dos edifícios. Esta configuração será **mantida na generalidade**, podendo, no entanto, ser substituídas ou atualizadas algumas luminárias.

Sempre que necessário, os **postes existentes serão relocados**, com o objetivo de libertar os canais pedonais e garantir percursos livres e seguros. A eventual reformulação da rede de iluminação visa **reforçar a iluminação ao nível do peão**, promovendo a segurança e o conforto durante os períodos noturnos.

- **Mobiliário Urbano**

A estratégia de requalificação do mobiliário urbano tem como principal objetivo a **eliminação de obstáculos nos percursos pedonais intuitivos**, através da **remoção ou relocação** de elementos existentes que interfiram com a circulação confortável e segura, nomeadamente **contentores e papeleiras**.

Serão ainda introduzidos **novos elementos**, entre os quais se destacam:

- Estruturas de apoio ao estacionamento de bicicletas;
- Refletores embutidos no pavimento, junto a passeadeiras;



## Memória Descritiva e Justificativa

- Elementos separadores entre ciclovia e faixa de rodagem, incluindo separadores de borracha e balizadores flexíveis;
- Elementos dissuasores de acesso automóvel a zonas exclusivamente pedonais, preferencialmente vegetais (árvores e canteiros), ou, quando adequado, bancos e pilaretes metálicos.

No topo nascente da Rua D. Pedro V, onde o passeio dispõe de largura suficiente, foram previstos bancos de descanso.

- Outras Infraestruturas

As redes de drenagem de águas pluviais e águas residuais serão revistas e adaptadas à nova configuração do espaço público, de forma a garantir a sua plena funcionalidade e compatibilidade com os novos perfis altimétricos.



## 7. Considerações finais

A intervenção proposta para a Rua D. Pedro V representa uma **transformação significativa da qualidade urbana** deste importante eixo da cidade de Braga. O projeto visa **melhorar substancialmente a experiência de permanência e atravessamento** da via, beneficiando não apenas os residentes e comerciantes, mas também os utentes ocasionais e os cidadãos que utilizam este corredor no seu quotidiano.

A reorganização espacial, aliada à qualificação dos materiais, à introdução de zonas verdes, à melhoria das condições de acessibilidade e à valorização da mobilidade ativa, contribuirá para a criação de um **ambiente urbano mais seguro, confortável, inclusivo e esteticamente qualificado**.

As imagens que acompanham este documento têm como objetivo **transmitir o conceito geral da transformação pretendida**, funcionando como **elementos ilustrativos e não vinculativos**, representando a visão estratégica para o futuro da Rua D. Pedro V enquanto espaço público de referência no contexto urbano de Braga.



Porto, 01 de setembro de 2025











- LEGENDA
- Limite de intervenção
  - Floreiras
  - Papeleiras
  - Bancos
  - ||| Bicicletários
  - ~ Pérgula para trepadeiras: Bougainvillea
  - Prado florido
  - Árvores existentes
  - Árvores propostas: Jacaranda mimosaefolia, Prunus cerasifera, Cercis siliquastrum
  - Pavimento Betuminoso
  - Pavimento em Cubo de Calário Serrado 11x11cm
  - Pavimento em Cubo de Granito 11x11cm (Azul / Amarelo)
  - Pavimento em Lajeado Granito Azul
  - Pavimento em Lajeado Granito Azul Reforçado para passagem de Automóveis
  - Pavimento betuminoso pintado à RAL 3020
  - Pavimento em Paralelo de Granito Serrado de 30x20cm
  - Pavimento em Betonilha | Betonilha Esquadrelada
  - Pavimento em Betonilha | Betonilha Esquadrelada Reforçada para Passagem de Automóveis
  - Greija de Envelamento
  - Pavimento Podotátil planado cinza escuro
  - Pavimento Podotátil direcional cinza escuro
  - Lancil de Beão 20cm
  - Lancil de Granito 30cm
  - Lancil de Granito 50cm
  - Ponto de Luz com coluna tronco-cônico com 8m de altura UL
  - Ponto de transformação cabine baixa (existente a manter)
  - Caixa de Visita para redes subterrâneas - Baixa Tensão
  - Caixa de Visita para redes subterrâneas - Média Tensão
  - Caixa de Visita de Águas Pluviais
  - Semiduros

00	Ensemble total	29/09/2025	Arqº João Soares
Revisão	Designação	Data	Projeto



Projeto | Moradia

REQUALIFICAÇÃO DA RUA D. PEDRO V

Rua D. Pedro V – Freguesia de São Victor – Concelho de Braga

Orçamento nº: 000.00

Projeto de Arquitetura / Coordenação	Rua João Dória, nº 242 P2 Sala 235 4650-218 Porto Tel. 226 078 110 Fax 226 908 707 vhm@vhm.pt	Rua Senhores Creitos, nº 3, 11º Andar 4650-218 Lisboa Tel. 217 882 216 Fax 217 902 216 vhm.lisboa@vhm.pt	Quinta das Varandas Av. Conde D. João Duarte nº 165 2650-215 Coimbra Tel. 226 708 160 vhm.coimbra@vhm.pt
COORDENAÇÃO E GESTÃO DE PROJETOS	VHM - COORDENAÇÃO E GESTÃO DE PROJETOS, SA   Porto - Lisboa - Coimbra   www.vhm.pt		



Especialidade: ARQUITETURA	
Título: PLANTA PARCIAL 01/04 - COORDENAÇÃO	
Responsável: Arqº Mafalda Torres	Coordenadores: Arqº Alexandre Rego
Projeto: PROJETO EXECUÇÃO	Escala: 1:200
Nº Projeto: P-2025-051	Nº Desenho: ARQ PE 101 R00

NOTA: O presente projeto não tem caráter de obra, sendo apenas um documento de referência para a execução da obra. A responsabilidade pela execução da obra é da responsabilidade do cliente. O presente projeto não tem caráter de obra, sendo apenas um documento de referência para a execução da obra. A responsabilidade pela execução da obra é da responsabilidade do cliente.









 Semidours

NOTAS:





LEGENDA

- Limite de intervenção
- Floreiras
- Papéis
- Bancos
- ||| Bicicletários
- ~ Pérgula para trepadeiras: Bougainvillea
- Prado florido
- Árvores existentes
- Árvores propostas: Jacaranda mimosaefolia, Prunus cerasifera, Cercis siliquastrum
- Pavimento Betuminoso
- Pavimento em Cubo de Calário Serrado 11x11cm
- Pavimento em Cubo de Granito 11x11cm (Azul / Amarelo)
- Pavimento em Lajeado Granito Azul
- Pavimento em Lajeado Granito Azul Reforçado para passagem de Automóveis
- Pavimento betuminoso pintado à RAL 3020
- Pavimento em Paralelo de Granito Serrado de 30x20cm
- Pavimento em Betonilha / Betonilha Esquadrejada
- Pavimento em Betonilha / Betonilha Esquadrejada Reforçada para Passagem de Automóveis
- Greija de Envelhecimento
- Pavimento Podotátil planado cinza escuro
- Pavimento Podotátil direcional cinza escuro
- Lancil de Betão 20cm
- Lancil de Granito 30cm
- Lancil de Granito 50cm
- Ponto de Luz com coluna tronco-cônico com 8m de altura útil
- Ponto de transformação cabine baixa (existente a manter)
- Caixa de Visita para redes subterrâneas - Baixa Tensão
- Caixa de Visita para redes subterrâneas - Média Tensão
- Caixa de Visita de Águas Pluviais
- Semiduros

00	Ensemble total	2020/2021	Arqº João Soares
Revisão	Designação	Data	Projeto



Projeto | Moradia

REQUALIFICAÇÃO DA RUA D. PEDRO V

Rua D. Pedro V – Freguesia de São Victor – Concelho de Braga

Projeto de Arquitetura / Coordenação

000.00

**VHM**

COORDENAÇÃO E GESTÃO DE PROJETOS

Rua João Diniz, nº 242  
12.º andar  
1650-218 Lisboa  
Tel. 217 952 216 Fax 217 952 218  
www.vhm.pt

Rua Sembrar, nº 3  
11.º andar  
1650-218 Lisboa  
Tel. 217 952 216 Fax 217 952 218  
www.vhm.pt

Quinta das Varandas  
Av. Conde de Lousa nº 15  
2680-215 Coimbra  
Tel. 235 108 100  
www.vhm.pt

VHM - COORDENAÇÃO E GESTÃO DE PROJETOS, SA | Porto - Lisboa - Coimbra | www.vhm.pt

**VHM**

COORDENAÇÃO E GESTÃO DE PROJETOS

Especialidade:  
ARQUITETURA

Título:  
PLANTA PARCIAL 04/04 - COORDENAÇÃO

Responsável:  
Arqº Mafalda Torres

Colaboradores:  
Arqº Alexandre Rego

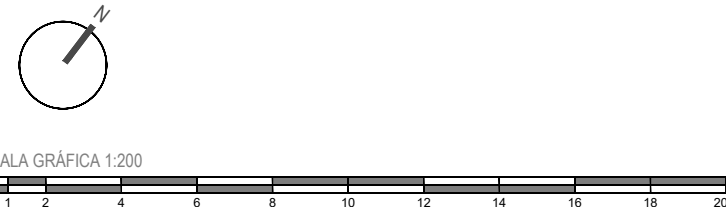
Projeto:  
PROJETO EXECUÇÃO

Escala:  
1:200

Nº Projeto:  
P-2025-051

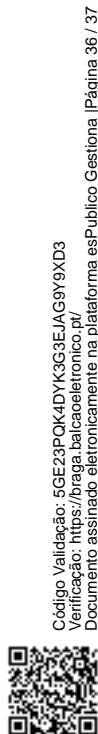
Nº Desenho:  
ARQ PE 104 R00

NOTAS:  
COPIA DA METRAGEM NÃO TEM VALOR DE DESPESA. USAR SO A CONFERIR EM CASO DE INCONFERÊNCIA ENTRE DESPESAS E AVALIAÇÃO DA MÃO DE OBRA. QUALQUER COTA MODIFICADA É SUJEITA A CONFIRMAÇÃO EM OBRA. (EM CASO DE INCONFERÊNCIA ENTRE DESPESAS E AVALIAÇÃO DA MÃO DE OBRA, QUALQUER COTA MODIFICADA É SUJEITA A CONFIRMAÇÃO EM OBRA.)

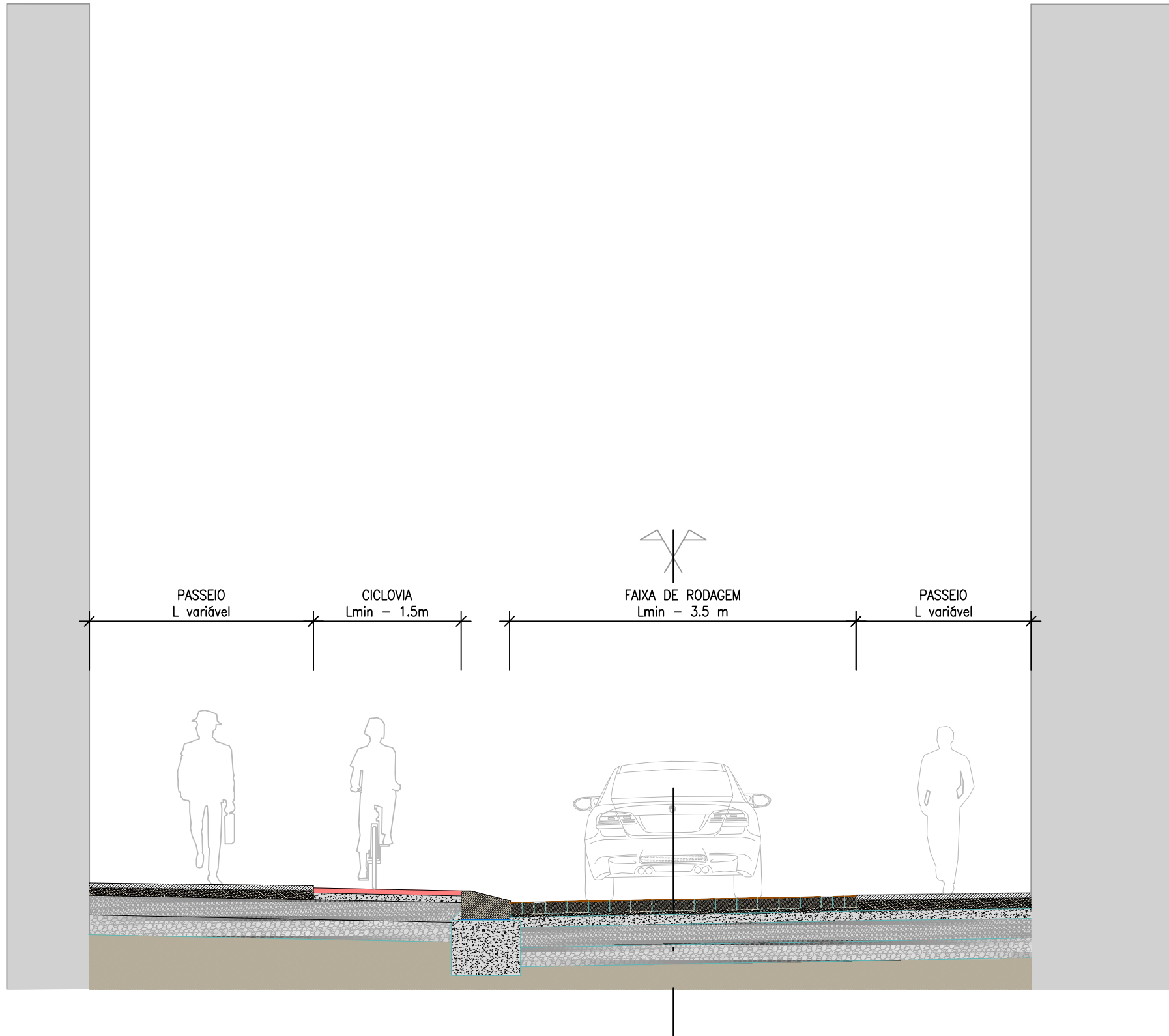




Projeção: ortográfica, 1:50. Escala: 1:50. Data: 2025-08-29. Hora: 14:50. Autor: Mafalda Torres. Descrição: Projeto de qualificação da Rua D. Pedro V, Freguesia de São Victor, Concelho de Braga. O projeto inclui a qualificação da via, a melhoria da mobilidade e a criação de espaços públicos de qualidade. O projeto foi desenvolvido em colaboração com a Câmara Municipal de Braga e a Freguesia de São Victor.



Código de Verificação: 025015-04-07V-135-04-099-0003  
Verificação: https://verificacao.mafalda.com.pt  
Documento assinado eletronicamente na plataforma eSofia Gestão (Página 36 / 37)



- Pavimento Betuminoso
- Pavimento em Cubo de Calcário Serrado 11x11cm
- Pavimento em Cubo de Granito 11x11cm (Azul | Amarelo)
- Pavimento em Lajeado Granito Azul
- Pavimento em Lajeado Granito Azul Reforçado para passagem de Automóveis
- Pavimento betuminoso pintado à RAL 3020
- Pavimento em Paralelo de Granito Serrado de 30x20cm
- Pavimento em Betonilha | Betonilha Esquartelada
- Pavimento em Betonilha | Betonilha Esquartelada Reforçada para Passagem de Automóveis
- Grelha de Enrelvamento
- Pavimento Podotátil pitonado cinza escuro
- Pavimento Podotátil direcional cinza escuro
- Lancil de Betão 20cm
- Lancil de Granito 30cm
- Lancil de Granito 50cm
- Ponto de Luz com coluna tronco-cônico com 8m de altura útil.
- Posto de transformação cabina baixa (existente a manter)
- Caixa de Visita para redes subterrâneas - Baixa Tensão
- Caixa de Visita para redes subterrâneas - Média Tensão
- Caixa de Visita de Águas Pluviais
- Semiduros

Revisão	Designação	Data	Projeto
00	Emissão inicial	29/08/2025	Arqº João Soares



Projeto | Morada

**REQUALIFICAÇÃO DA RUA D. PEDRO V**

Rua D. Pedro V – Freguesia de São Victor – Concelho de Braga

Código P.F. 000.00

Projeto de Arquitetura | Coordenação

**VHM**  
COORDENAÇÃO E GESTÃO DE PROJECTOS

Rua Júlio Dinis, nº 242  
P2 Sala 205  
4050-316 Porto  
Tel. 226 078 110 Fax 226 008 707  
vhm.geral@vhm.pt

Rua Sanches Coelho, nº 3,  
11º Andar  
1600-201 Lisboa  
Tel. 217 957 216 Fax 217 957 218  
vhm.lisboa@vhm.pt

Quinta das Varandas  
Av. Cônego Urbano Duarte n.º 65  
3030-215 Coimbra  
Tel. 238 708 790  
vhm.coimbra@vhm.pt

VHM - COORDENAÇÃO E GESTÃO DE PROJECTOS, SA | Porto - Lisboa - Coimbra | www.vhm.pt

Projectistas

**VHM**  
COORDENAÇÃO E GESTÃO DE PROJECTOS

Especialidade  
**ARQUITETURA**

Título

CORTE TIPO

Responsável  
**Arqº Mafalda Torres**

Colaboradores  
**Arqº Alexandre Rego**

Fase  
**PROJETO EXECUÇÃO**

Escala  
**1:50**

Nº Projeto  
**P-2025-051**

Nº Desenho  
**ARQ PE 105 R00**

Especialidade  
**ARQ**

Fase  
**PE**

Nº Orçã  
**105**

Revisão  
**R00**

NOTAS:  
COTADO EM METROS, NÃO METIR OS DESENHOS, USAR ISO A COTAGEM | EM CASO DE INCOERÊNCIA ENTRE DESENHOS, A ESCALA A MAIOR AMPLIADA É A QUE VIGORAR.  
QUAISQUER COTA INDICADA E SUJEITA A CONFIRMAÇÃO DA OBRA, EM CASO DE INCOERÊNCIA ENTRE DESENHOS, OS DE ARQUITETURA PREVALECEM SOBRE OS DESENHOS DE ESPECIALIDADES.

Estimativa Orçamental

Data Emissão: 01/09/2025

Item	Designação das unidades de trabalho	Unid.	Quant.	Importâncias	
				Unitário	Total
	RESUMO:				
1	ESTALEIRO				153 239,96 C
2	DEMOLIÇÕES				83 068,38 C
3	ARQUITECTURA				788 447,50 C
4	PAISAGISMO				64 633,20 C
5	SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA				5 820,00 C
6	INSTALAÇÕES, EQUIPAMENTOS DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA, COMBATE A INCÊNDIO E DRENAGEM DE ÁGUAS RESIDUAIS E PLUVIAIS				442 344,64 C
7	INSTALAÇÕES E EQUIPAMENTOS ELÉTRICOS				364 602,50 C
8	INSTALAÇÕES E EQUIPAMENTOS DE TELECOMUNICAÇÕES				166 583,30 C
TOTAL					2 068 739,48 €

(Acredita IVA à taxa legal em vigor)

