

# REQUALIFICAÇÃO URBANA DA FRENTE COSTEIRA DE HARHOURA

2012

## Localização

Harhoura, Marrocos

## Dono da Obra

Agência Urbana  
Rabat-Salé

## Custo Estimado

84,5 milhões de EUR

## Fase

Estudo Prévio

## Área

77,5 ha

Os principais objetivos inerentes à beneficiação da frente costeira de Harhoura pressupunham a adoção de soluções que dotassem a via de características mais homogéneas. Para tal, procedeu-se à análise do espaço disponível e das características de cada troço, estudando-se perfis transversais tipo que melhor se adaptassem a cada zona.

Assim, propusemos, nos casos em que fosse possível, a introdução de vias para autocarros e de vias para motociclistas, aproveitando o espaço libertado pela remoção do separador existente. Previu-se uma pista ciclável ao longo de toda a via.

Este estudo tem início na Boulevard Prince Moulay Abdellah, na rotunda que dá acesso ao Clube Náutico de Témara, e termina com a materialização de um portão de entrada a norte, na Avenue Moustapha Assayeh, numa extensão aproximada de 8 km. Inclui-se, ainda, neste estudo a requalificação de algumas ruas no interior de Harhoura, perfazendo uma extensão aproximada de 3,5 km.

PASSEIO MARÍTIMO JUNTO  
À PRAÇA SAINT GERMAIN



VISTA SOBRE  
A PRAÇA SAINT GERMAIN



EQUIPAMENTOS  
DESPORTIVOS





JARDIM PÚBLICO

Importa referir que um dos principais propósitos desta intervenção foi o de conferir a cada espaço características apropriadas para zonas de lazer e, ao mesmo tempo, promover a mobilidade e a articulação urbanas. Assim, atuámos sobre a infraestrutura rodoviária segundo padrões de segurança promotores de uma melhor relação com o peão.

Nesse sentido, e a título de exemplo, na zona da Praça Saint Germain previu-se a sobre-elevação de uma plataforma ao

mesmo nível dos passeios. Sendo uma zona onde se previa um grande fluxo pedonal, pretendeu-se, com esta medida, alertar os condutores para a presença de peões na estrada.

O contributo multidisciplinar da A1V2 para a valorização da frente costeira de Harhoura traduziu-se na beneficiação da infraestrutura rodoviária, dando mais importância ao peão, complementada com a reformulação e com a criação de espaços e equipamentos públicos.

SILO AUTOMÓVEL



JARDIM PÚBLICO



## REQUALIFICAÇÃO URBANA DA FRENTE COSTEIRA DE HARHOURA

LOCALIZAÇÃO  
Harhoura, Marrocos

DONO DA OBRA  
Agência Urbana  
Rabat-Salé

CUSTO ESTIMADO  
84,5 milhões de EUR



Mapa da localização

FASE  
Concurso Público

ÁREA  
11 000 m<sup>2</sup>

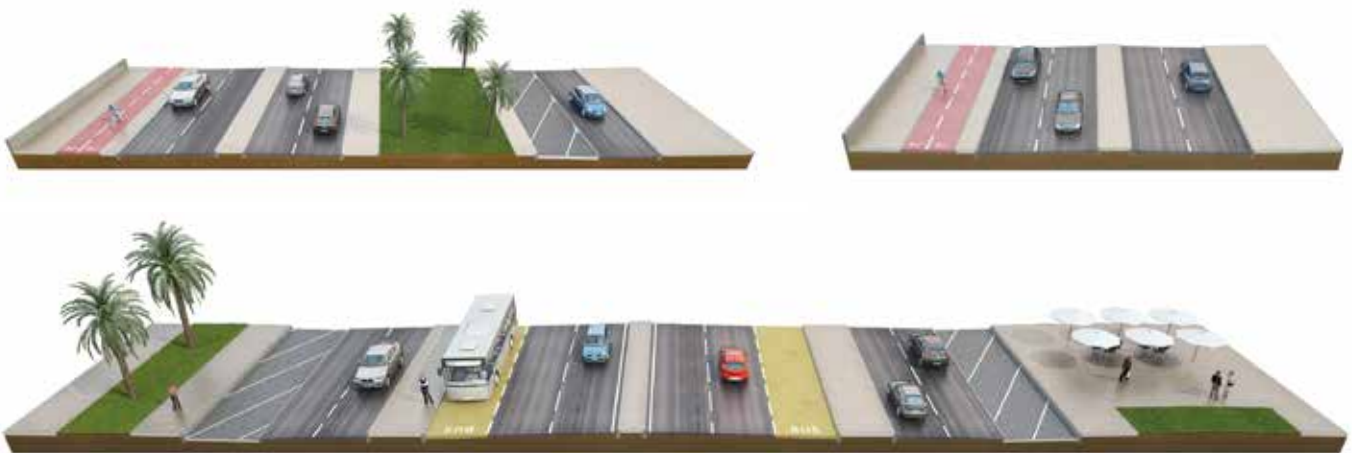
Harhoura é uma cidade costeira e uma estância balnear situada a cerca de 15 km a sudoeste de Rabat, capital de Marrocos. Constituiu-se como município em 1992 e, entre 1994 e 2004, registou um aumento da sua população em cerca de 45 %, sendo que essa evolução tem registado maior crescimento nos anos mais recentes.

A conjugação desse aumento demográfico com o aumento da procura das suas praias na época estival têm posto em evidência a fragilidade de toda a rede viária e de infraestruturas de apoio daquela localidade, mas sobretudo da estrada costeira que bordeja o litoral atlântico e que o Reino de Marrocos pretende beneficiar e exponenciar, em termos de atratividade panorâmica sobre o oceano, e dar continuidade a norte de Rabat.



Perspetiva da via

## REQUALIFICAÇÃO URBANA DA FRENTE COSTEIRA DE HARHOURA



Perfis transversais tipo

O estudo desenvolvido teve em conta os problemas de sinistralidade emergentes nos últimos anos decorrentes do próprio desenvolvimento urbano daquela localidade, apesar da intervenção se resumir a cerca de 8 km sobre o eixo viário principal e a cerca de 3,5 km em arruamentos da rede viária local.

As fortes restrições fisicamente impostas pelo edificado pré-existente no troço em que a estrada atravessa a localidade condicionaram a implementação das soluções mais adequadas a nível de traçado, as quais determinaram a opção pela implementação de várias medidas de acalmia de tráfego complementarmente à redefinição geométrica do perfil transversal considerado nas zonas mais sensíveis.

O troço apresenta vários perfis transversais tipo, os melhores adaptados, consoante a largura do canal disponível e a caracterização do local, compassados pela redefinição geométrica de todas as rotundas, mas sempre com a preocupação suprema de agir sobre a infraestrutura segundo modelos de segurança rodoviária mais favoráveis nas relações com o peão.

Outro dos aspectos a assinalar reside na prioridade dada aos transportes públicos de passageiros e a velocípedes circulando em canais próprios, bem como na criação de parques e zonas de estacionamento, com uma capacidade total superior a 2000 veículos, espalhados marginalmente ao longo de todo o troço em estudo, de modo a colmatar a pouca oferta, precária e desordenada, existente.

Toda a componente rodoviária foi, ainda, acompanhada por um tratamento paisagístico e de regeneração urbana que contribuíram em larga escala como elementos de acalmia de tráfego.