



Assembleia Municipal
do Porto

Grupo de Trabalho

para acompanhamento de investimentos
de transporte público

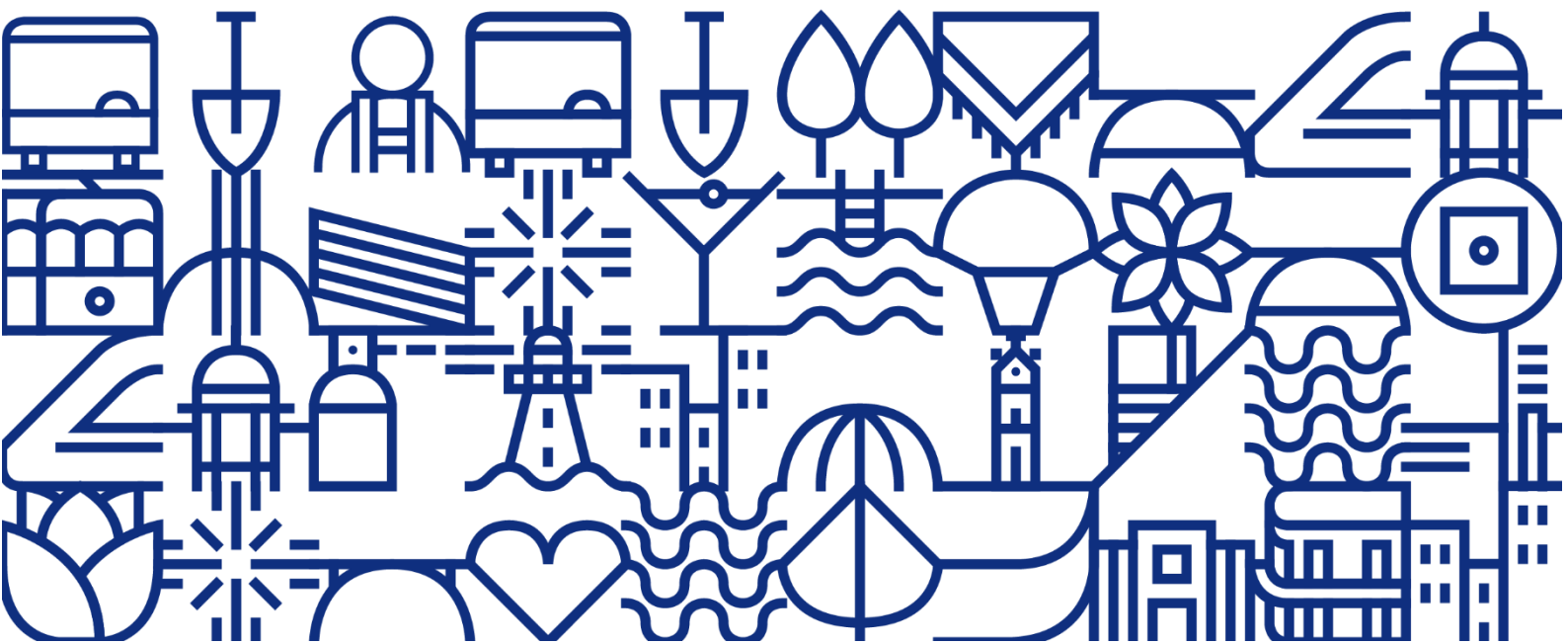
GT-AITP

Relatório 03

Levantamento de problemas
e recomendações à Metro do Porto
relativamente às Obras da Linha Rosa e Rio da Vila

Relatores: Agostinho Sousa Pinto e Paulo Vieira de Castro

Aprovado em 13/06/2024



Relatório 03

Levantamento de problemas e recomendações à Metro do Porto relativamente às Obras da Linha Rosa do Metro do Porto e desvio do Rio da Vila

Relatores: Agostinho Sousa Pinto, Líder do Grupo Municipal PS e
Paulo Vieira de Castro, Líder do Grupo Municipal PAN

Fotografias: Guilherme Costa Oliveira

Aprovado em 13 de junho de 2024

Conteúdo

1.	Introdução.....	3
2.	Obras do Rio da Vila.....	4
2.1.	Atrasos.....	4
2.2.	Ocupação da via Pública.....	5
3.	Obras da Linha Circular (Linha Rosa).....	6
3.1.	Atrasos.....	7
3.2.	Ocupação da via Pública.....	8
3.3.	(In)Segurança e Conforto para os peões.....	11
3.4.	Impacto no Comércio.....	14
3.5.	Meio ambiente.....	15
3.6.	Outras Fotografias.....	17
4.	Conclusão.....	22

1. INTRODUÇÃO

O Grupo de Trabalho para Acompanhamento de Investimentos de Transporte Público foi criado, por [deliberação da Assembleia Municipal, no dia 19 de fevereiro de 2024](#), tendo objeto o acompanhamento dos investimentos de transporte público com impacto na cidade do Porto, sob a responsabilidade das empresas Metro do Porto e Infraestruturas de Portugal, estejam elas em fase de obra, de projeto ou anteprojecto.

Este documento aborda, questões ao nível do conforto, da segurança e sobretudo da calendarização das obras de construção da linha de Rosa do Metro e das obras de desvio do leito do Rio da Vila mas também alguns impactos que estas obras causam aos moradores, comerciantes, trabalhadores, peões e condutores nas áreas afetadas.

Dando continuidade aos relatórios anteriores elaborados por esta comissão, conscientes dos transtornos que obras na via pública, particularmente obras desta dimensão (em termos de extensão e de duração) causam, sempre, incomodidade. No entanto é obrigação do “Dono da Obra” (Metro do Porto, SA), dos empreiteiros (Ferrovia e Alberto Couto Alves) e da Fiscalização da empreitada (TPF Consultores) adotar as medidas necessárias para minimizar esse impacto. Compete aos Órgãos e Serviços Municipais acompanhar monitorizar as obras, zelando por essa minimização e intervindo sempre que tal não aconteça.

O presente relatório apresenta o estado das obras das grandes empreitadas anteriormente descritas, expõem uma série de falhas, muito particularmente os elevados atrasos em relação ao planeado bem como outros impactos negativos que colocam em causa a segurança daqueles que têm de circular pelas ruas intervencionadas. De realçar o impacto que as obras e o seu atraso induzem no trânsito, nas atividades económicas e na vida das famílias nas zonas circundantes às obras ou aos estaleiros. A redação do presente relatório ocorreu na última semana de maio de 2024 tendo o levantamento fotográfico ocorrido nos dias 15 e 24 de maio de 2024.

2. OBRAS DO RIO DA VILA

O rio da Vila é um ribeiro na cidade do Porto que desagua no rio Douro, em Portugal. Com o desenvolvimento urbano, o rio da Vila acabou por ser totalmente encanado. O presente rio nasce da junção de duas ribeiras, uma com origem na Praça Marquês de Pombal e outra com origem nas Fontainhas. As duas ribeiras juntavam-se onde hoje está a Praça de Almeida Garrett, em frente à Estação de São Bento.

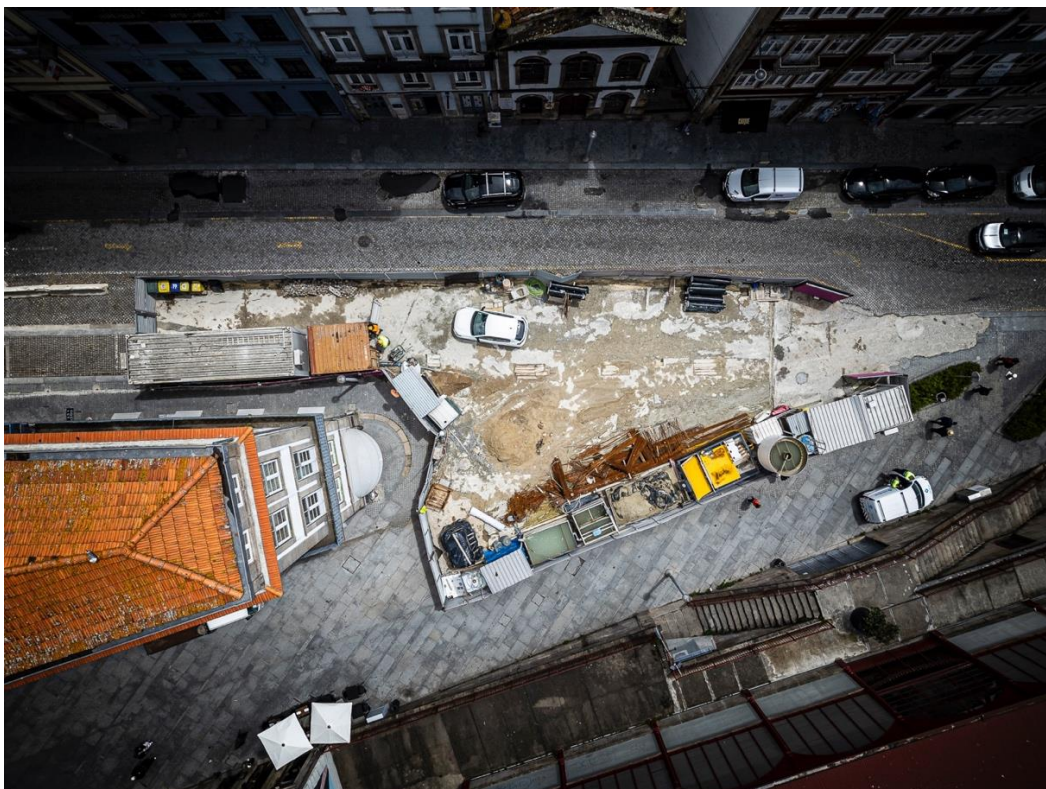


Figura 1 - Vista aérea do estaleiro do Mercado Ferreira Borges em 15/05/2024

2.1. Atrasos

A construção de nova galeria para o Rio da Vila sob as Ruas das Flores e Rua Mouzinho da Silveira e no Largo de S. Domingos provocou dinâmicas de obra, com grandes impactos no comércio, nas populações e particularmente no trânsito.

As obras desta frente, que na sua 1ª Fase se iniciou em 17/11/2021, tendo como data de fim previsível a 31/07/2022 ainda se encontra por concluir, ou seja, 670 dias de atraso. As fases 2 e 3, que deveriam ter iniciado em julho de 2022 ainda se encontram por iniciar, ou, de acordo com informação recente poderão ter início durante o mês de maio de 2024, ou seja, possui um atraso superior a 750 dias. Dados retirados da Tabela 1, elaborada pelos Serviços da Câmara Municipal do Porto.

Frente de obra	Data início (Prevista em 14/09/2021)	Data início (Prevista ou real 12/04/2024)	Desvio (dias)	Data de fim (Prevista em 14/09/2021)	Data de fim (Prevista em 12/04/2024)	Desvio (dias)	Estado
Rio de Vila							
Fase 1	25/10/21	17/11/21	23	31/07/22	30/04/24	639	Em curso
Fase 2	01/03/22	08/05/24	677	30/09/22	31/07/24	670	Por iniciar
Fase 3	01/07/22	01/08/24	762	30/09/22	07/10/24	738	Por iniciar

Tabela 1 - Quadro Resumo dos prazos de construção (estimados e reais) do Rio da Vila

Pergunta-se:

1. Confirmam as datas aqui resumidas e os dias em atraso?
2. Qual o número de trabalhadores previstos para o cumprimento do prazo inicial?
3. Qual o número de trabalhadores ao longo do período inicialmente previsto para a conclusão da obra)?
4. As dificuldades geotécnicas ou a morfologia do terreno são as únicas explicações para estes atrasos?
5. Compreendendo que surjam excecionalidades não previstas nos estudos prévios aos projetos, pergunta-se se este facto acontece em todas as frentes de obra em atraso?

Recomendações:

1. Apresentar um programa de mitigação e recuperação dos atrasos;
2. Apresentar Plano Rigoroso e Medidas de mitigação de Prevenção dos atrasos das 2ª e 3ª fases desta obra.

2.2. Ocupação da via Pública

Com recurso a visitas às diferentes frentes de obra e a fotografias tiradas com recurso a drones, fica a sensação de que as áreas de intervenção poderiam ser minimizadas, independentemente das licenças obtidas.

Em vários momentos surgiram dúvidas relativamente à necessidade de continuidade de ocupação de via pública por parte de algumas frentes de obra.



Figura 2 - Fotografia do estaleiro junto ao Mercado Ferreira Borges em 24/05/2024

Pergunta-se:

6. Mesmo que esteja autorizado pelas entidades competentes, há necessidade de manter as áreas ocupadas em simultâneo?

Recomendações:

- 3.** Análise rigorosa das verdadeiras necessidades de ocupação de espaços públicos;
- 4.** Libertar sempre que possível algumas partes das ruas ou praças.

3. OBRAS DA LINHA CIRCULAR (LINHA ROSA)

A Linha do Metro em análise designada por Linha Circular ligará a Estação de S. Bento à Casa da Música na Boavista e terá estações no Hospital de Santo António e Praça da Galiza. Na Estação de S. Bento terá ligação à linha Amarela e na Casa da Música terá ligação às linhas Azul, Vermelha, Verde, Violeta e Laranja.

Conscientes que a realização de empreendimentos desta envergadura quer pela dimensão quer pela complexidade, particularmente quando ocorrem no centro de uma cidade com características da cidade do Porto, está sujeita a condicionalismos de várias ordens como sociais, mobilidade, patrimonial de segurança, entre outros.

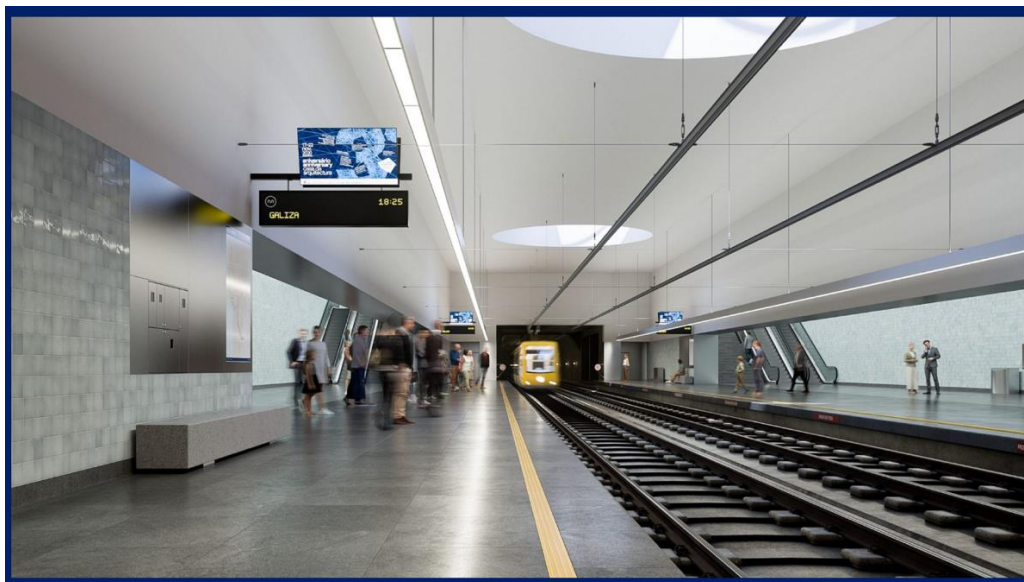


Figura 3 - Imagem virtual de estação de metro (internet 30/05/2024)

3.1. Atrasos

O Plano da empreitada para a construção da Linha Rosa do Metro, de acordo com os dados obtidos junto dos Serviços Municipais, previa o início da primeira frente de obra “Ramal de Injeção” para o dia 05/04/2021, e a conclusão da última frente de obra, designada por “Fase 3” para 31-12-2024.

Frente de obra	Data de início (Prevista em 14/09/2021)	Data de início (Real ou prevista em 06/02/2024)	Desvio (dias)	Data de fim (Prevista em 14/09/2021)	Data de fim (Real ou prevista em 06/02/2024)	Desvio (dias)	Estado
Ramal de Injeção	05/04/2021	20/04/2021	15	29/02/2024	30/04/2024	61	Em curso
Casa da Música							
Fase 1	21/09/2021	28/10/2021	37	28/10/2022	29/02/2024	489	Em curso
Fase 2		06/01/2024	0		30/11/2024		Por iniciar
Galiza							
Fase 1	30/08/2021	30/08/2021	0	30/09/2023	29/02/2024	152	Em curso
Fase 2	01/03/2024	01/03/2024	0	31/03/2024	30/11/2024	244	Por iniciar
Hospital S. António	01/06/2021	06/09/2021	97	30/09/2024	31/12/2024	92	Em curso
Liberdade							
Fase 1A e 1B	23/08/2021	23/08/2021	0	30/09/2021	30/09/2021	0	Concluído
Fase 1C	01/10/2021	14/10/2021	13	29/11/2021	29/11/2021	0	Concluído
Fase 1D	30/11/2021						Suprimida
Fase 1E, 1F e 1G	31/12/2021	10/11/2021	-51	27/02/2023	27/02/2023	0	Concluído
Fase 2	28/02/2023	31/01/2023	-28	29/11/2023	29/11/2023	0	Concluído
Fase 3	30/11/2023	07/11/2023	-23	31/12/2024	31/12/2024	0	Em curso
PEV01	01/04/2022	19/09/2022	171	31/07/2024	30/06/2024	-31	Em curso
PEV02	01/08/2021	01/08/2021	0	31/05/2023	30/09/2024	488	Em curso
PEV03	01/12/2022	20/07/2022	-134	30/06/2024	06/01/2025	190	Em curso

Tabela 2 - Quadro Resumo dos prazos de construção (estimados e reais) da Linha Rosa

Dos dados apresentados na tabela, pode concluir-se que:

- Duas fases ainda não foram iniciadas
- A maioria das fases iniciaram na data prevista ou com ligeiros desvios
- Quatro fases estão dadas como concluídas
- Há 6 frentes de obra com atrasos significativos, com destaque para PEV2 a primeira fase da Casa da Música com mais de 500 dias de atraso cada.

Pergunta-se:

7. Até ao S. João será aberta a ligação rodoviária entre a Praça da Liberdade e a Praça Almeida Garrett?

8. Até ao final do ano de 2024 a Avenida dos Aliados vai ficar totalmente desimpedida?

9. Para quando uma previsão realista de conclusão das obras?

10. Em que data se prevê a entrada da linha em operação?

11. As dificuldades geotécnicas ou a morfologia do terreno são as únicas explicações para estes atrasos?

12. Compreendendo que surjam excecionalidades não previstas nos estudos prévios aos projetos, pergunta-se se este facto acontece em todas as frentes de obra em atraso?

Recomendações:

5. Elaboração de um Plano rigoroso das conclusões das diversas frentes de obra;

6. Informação sobre a desobstrução da via pública.

3.2. Ocupação da via Pública

As diversas frentes de obra e respetivos estaleiros de apoio ocupam diversos espaços desde a Praça da Liberdade, ao Hospital de St^o António, à Galiza e à Casa de Música.

Conscientes de que o progresso tem custos e que a modernização de uma cidade, com forte investimento em simultâneo apresenta transtornos ao dia-a-dia dos habitantes ou visitantes,

existem pontos cujo impactos nos parecem exagerados, particularmente no que refere a circulação de automóveis.

Na fotografia seguinte, podemos observar na parte superior uma extensa faixa de terreno que poderia ser devolvido aos peões, pois ao que parece esta área está unicamente ocupada por entulho.



Figura 4 - Vista aérea da Praça da Liberdade em 15/05/2024

Na fotografia seguinte evidencia-se algum desconforto e sensação de insegurança para quem circula por esta via.



Figura 5 - Praça da Liberdade em 24/05/2024

A intervenção tem causado profundo desconforto e prejudicado o trânsito na Rotunda da Boavista. Quando se tirou a fotografia existiam 3 faixas de rodagem ocupadas, restando uma única livre para todo o tráfego.



Figura 6 - Rotunda da Boavista em 24/05/2024

Pergunta-se:

13. Haverá necessidade tamanha pressão de ocupação, perdendo-se três faixas de trânsito como acontece na rotunda da Boavista?

14. Esta interrupção necessitaria de se alongar no tempo, como tem acontecido?

Recomendação:

7. Planear as intervenções por ordem a minimizar as ocupações da via pública quer em espaço quer em tempo

3.3. (In)Segurança e Conforto para os peões

Encontramos ausência ou deficiente semaforização em diversos pontos da zona percorrida. Referindo um dos locais onde a insegurança é mais evidente, a título de exemplo, a via em frente à porta principal da Estação de São Bento. Esta é usada por um grande número de peões sem resguardo para o seu conforto e, até segurança quando pretendem atravessar para o lado oposto à referida porta principal. Igualmente, os automobilistas sentem que falta organização do tráfego, sendo obrigados a esperar por largos períodos perante tamanho fluxo de pessoas.

Novamente uma questão de insegurança para os peões. Neste caso, no largo dos Loios a área reservada aos peões é interrompida de forma abrupta.



Figura 7 - Largo dos Loios em 24/05/2024

Falta de segurança para peões. Também no exemplo apresentado seguidamente, a dado momento o passeio acaba perdendo-se o espaço de passagem em segurança para os peões, obrigando a que os passantes se sintam na necessidade de ocuparem o espaço que não lhes está destinado. Passam então a ocupar a via destinada aos veículos.



Figura 8 - Rua sem passeio na Av. de França em 24/05/2024

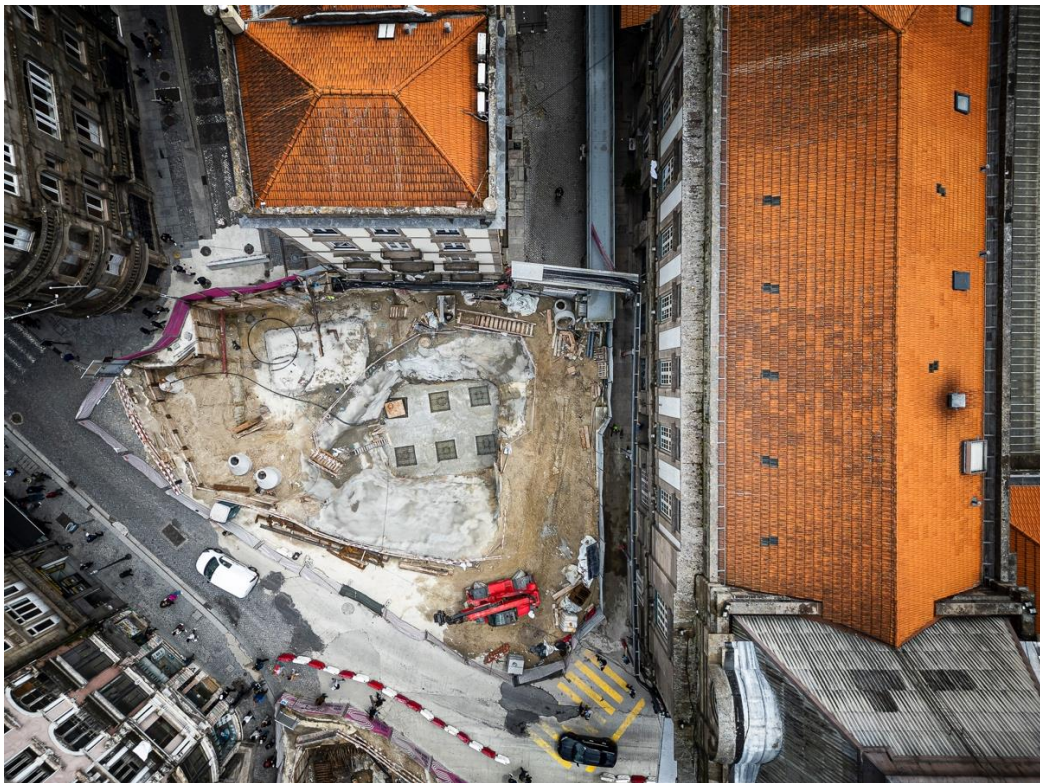


Figura 9 - Vista aérea da Rua da Madeira em 15/05/2024

Pelo uso, algumas passadeiras encontram-se gastas e em certos lugares quase inexistentes.



Figura 10 - Praça da Liberdade em 24/05/2024

Recomendações:

- 8.** Revisão permanente a todos os locais de passagem de peões para garantir a segurança e conforto aos mesmos.
- 9.** Melhoramento das condições de segurança dos passeios provisórios, com a colocação de barreiras eficientes.
- 10.** Melhoria da sinalização de passeios provisórios, com a devida informação sobre os locais por onde devem passar.

3.4. Impacto no Comércio

Encontramos antigas áreas comerciais abandonadas pela simples razão de serem agora zonas completamente entaipadas.



Figura 11 - Rua de Clemente Meneres em 24/05/2024

Conversamos com diversos comerciantes que referiram que muitos dos negócios já encerraram pois que os cidadãos tendem a evitar zonas de passagem estreitas.



Figura 12 - Rua de Clemente Meneres em 24/05/2024

Recomendações:

11. Revisão permanente a todos os locais de passagem de peões para garantir a segurança e conforto aos mesmos.
12. Cumprimento estrito do quadro legal aplicável com os comerciantes afetados pelas obras, pelas eventuais perdas de negócio durante o período em que decorrem as mesmas obras

3.5. Meio ambiente

Numa das áreas desta obra encontramos algo parecido com o que imaginamos serem “poços de caldas”. Chamamos à atenção para as copas das árvores que lhes são contíguas. O seu tom amarelado poderá indiciar algum tipo de contaminação.



Figura 13 - Vista aérea da Praça Mouzinho de Albuquerque 15-05-2024

As árvores que suscitam preocupação quanto ao seu estado fitossanitário encontram-se no Jardim do Carregal e na Praça Mouzinho de Albuquerque (Rotunda da Boavista).

Pergunta-se:

15. Que tipo de poços e quais as garantias que não irão prejudicar as árvores que se encontram próximas como aconteceu com as liquidâmbares já abatidas?



Figura 14 - Poço no Jardim do Carregal (internet 30/05/2024)



Figura 15 - Árvore na Praça Mouzinho da Silveira em 24/05/2024

Pergunta-se:

16. Quantas árvores foram abatidas ao longo de toda a empreitada?

17. Qual o estado fitossanitário das árvores que circundam este espaço, apresentando deterioração / descoloração das copas?

18. Que medidas estão a ser tomadas para que o derrube de outras árvores sejam dados como inevitáveis?

Recomendações:

13. Planear as intervenções por ordem a minimizar as ocupações da via pública quer em espaço quer em tempo.
14. Utilizar as técnicas de construção menos prejudiciais à saúde das árvores
15. Transplantar as árvores antes de serem afetadas.

3.6. Outras Fotografias

Opta-se por partilhar algumas fotografias, especialmente com vistas aéreas para que, dentro do possível, cada leitor possa retirar algumas conclusões sobre a dimensão das obras bem como do seu estado atual.



Figura 16 - Vista aérea da Praça da Liberdade em 15/05/2024

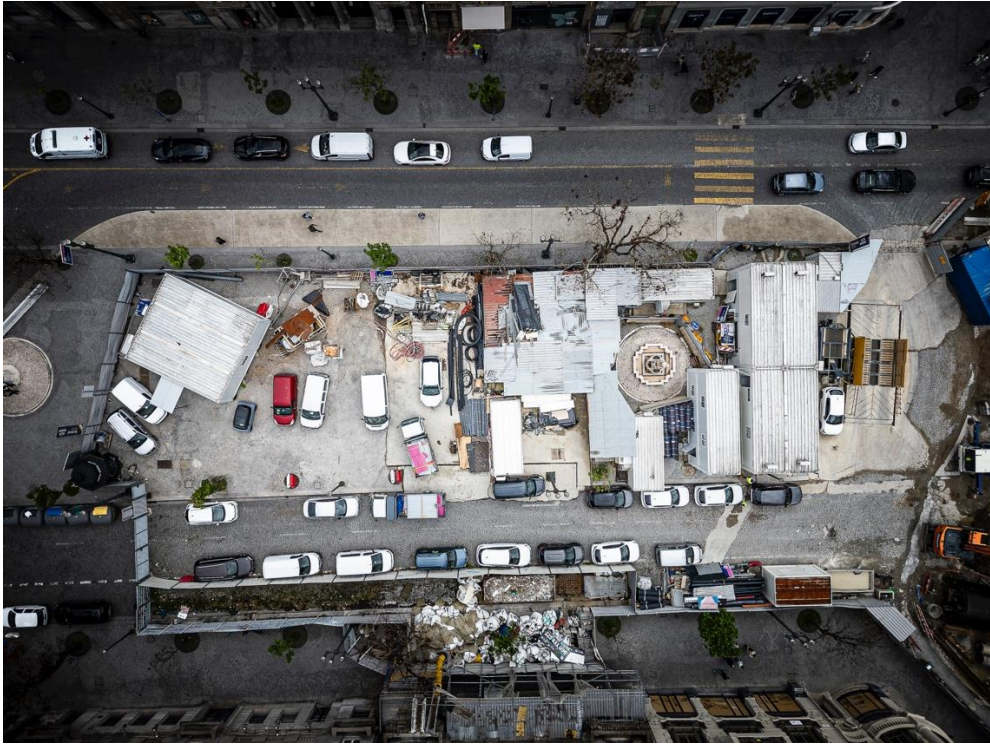


Figura 17 - Vista aérea da Praça da Liberdade em 15/05/2024

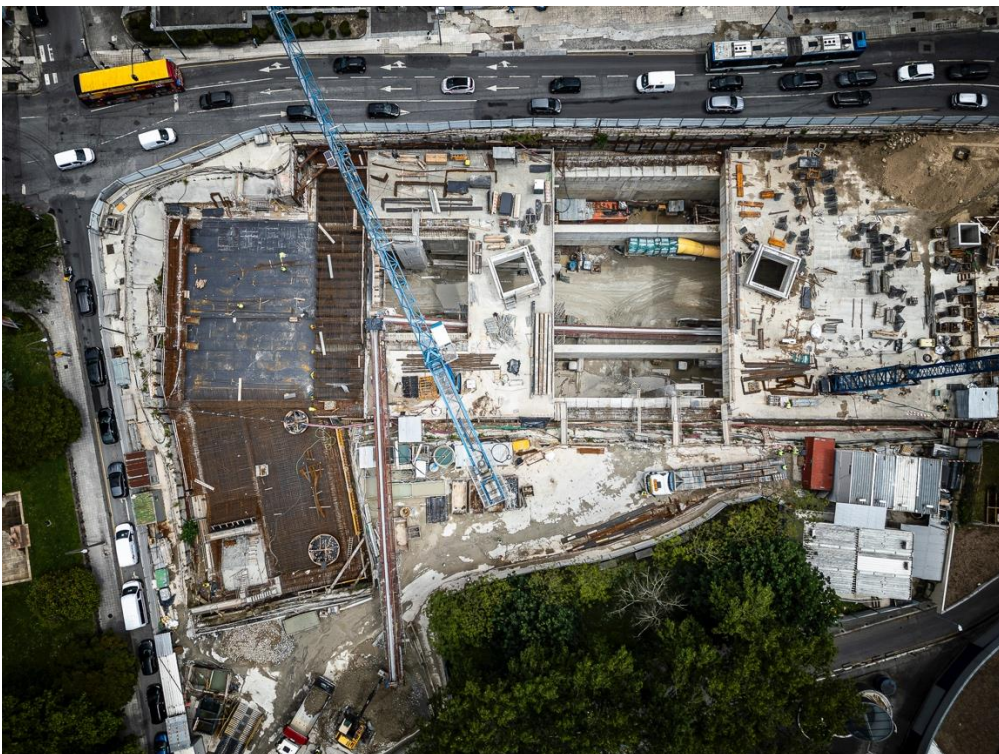


Figura 18 - Vista aérea da Galiza em 15/05/2024



Figura 19 - Vista aérea da Galiza em 15/05/2024

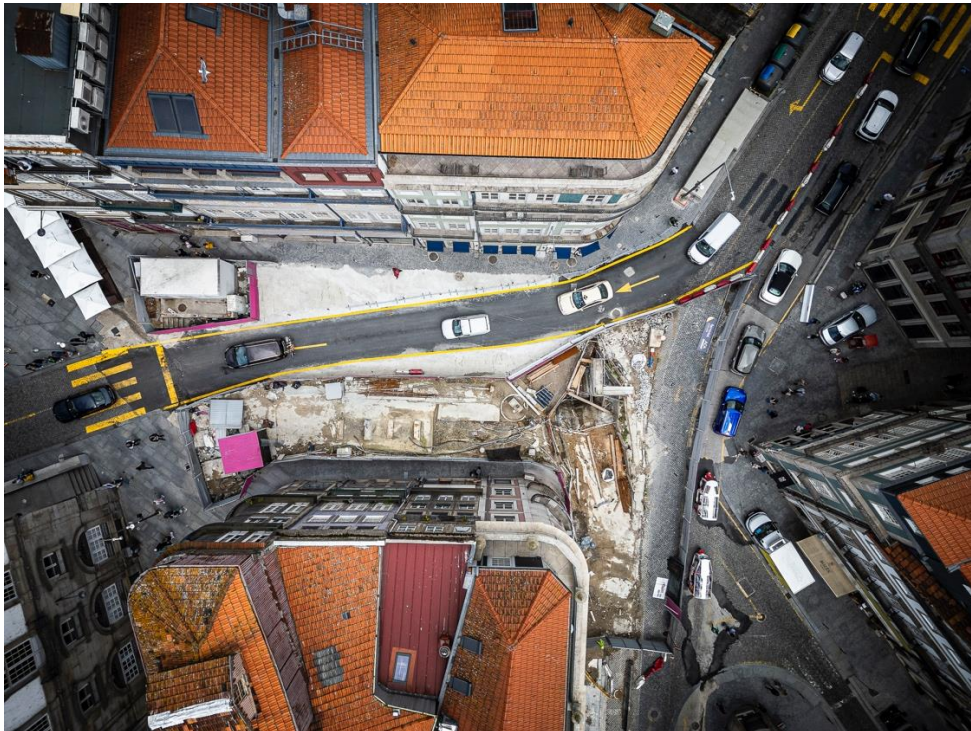


Figura 20 - Vista aérea do Largo S. Domingos em 15/05/2024



Figura 21 - Vista aérea do Jardim do Carregal em 15/05/2024

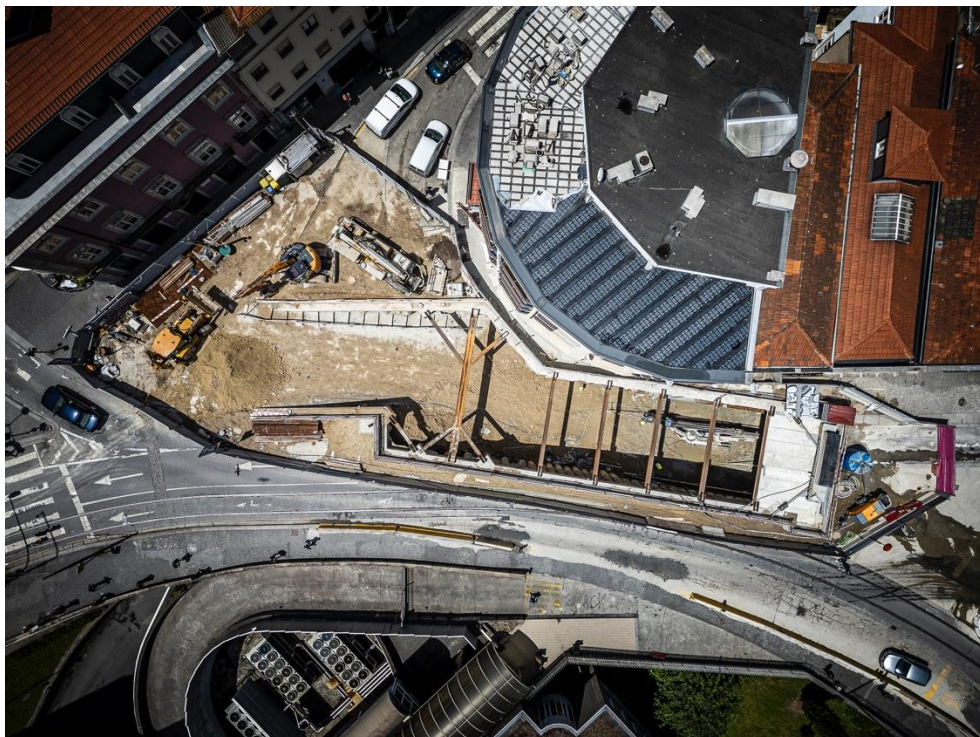


Figura 22 - Vista aérea do Jardim do Carregal em 15/05/2024



Figura 23 - Vista aérea do estaleiro na Boavista em 15/05/2024

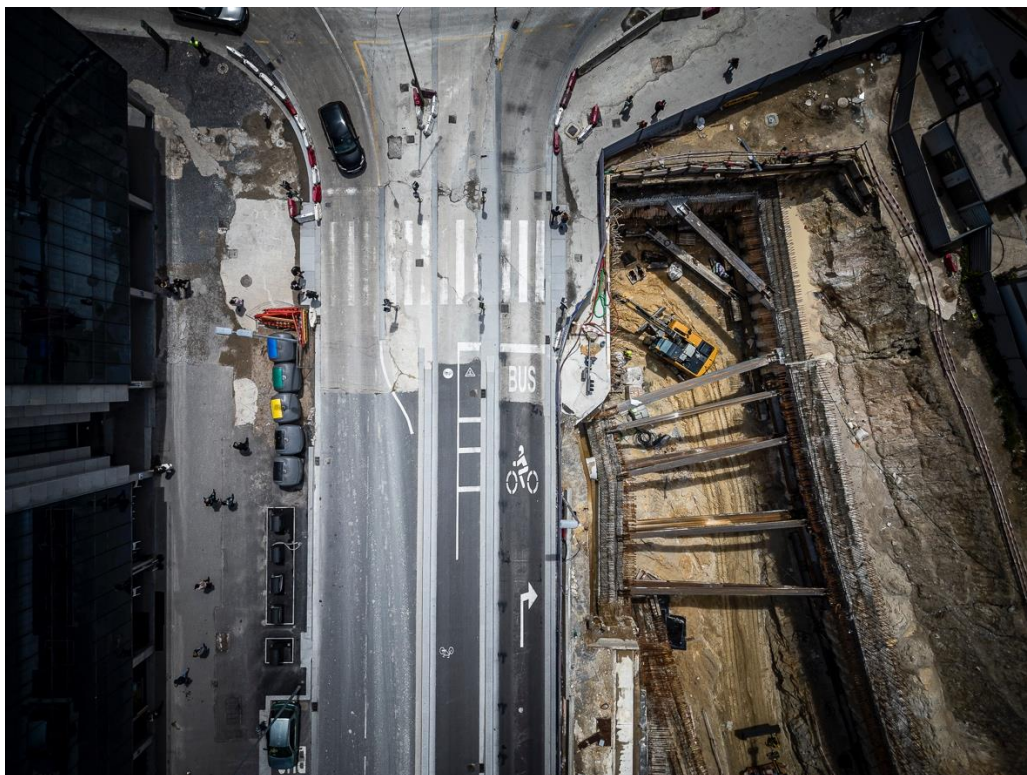


Figura 24 - Vista aérea da Av. de França em 15/05/2024

4. CONCLUSÃO

Pretende o presente relatório apresentar, de forma sucinta o estado das obras da empreitada do desvio do leito do Rio da Vila e da Linha Rosa do Metro. Numa primeira análise, seguindo uma abordagem empírica, verifica-se, junto da população em geral, grande insatisfação e incompreensão pelos longos períodos de intervenção. Esta sensação é confirmada com base numa análise mais cuidada, suportada em dados quantitativos, disponibilizados pelo Município do Porto.

Da análise daqueles dados, pode-se concluir que os atrasos verificados na conclusão das obras, são graves pela sua dimensão (cerca de 700 dias) mas também pelo padrão verificado, onde, grande parte das frentes de trabalho sofreram ou estão a sofrer atrasos com impacto no trânsito, nas atividades económicas e na vida das famílias.

Este Relatório será enviado ao Senhor Presidente do Conselho de Administração da empresa Metro do Porto, SA , solicitando a sua pronúncia e ação relativamente às questões colocadas.

O GT-AITP enviará cópia deste Relatório ao Senhor Presidente da Câmara Municipal do Porto e aos membros da Assembleia Municipal do Porto, sendo dele dado conhecimento ao público em geral, através da publicação no sítio institucional do Município na Internet.



Assembleia Municipal
do Porto