



Assembleia Municipal  
do Porto

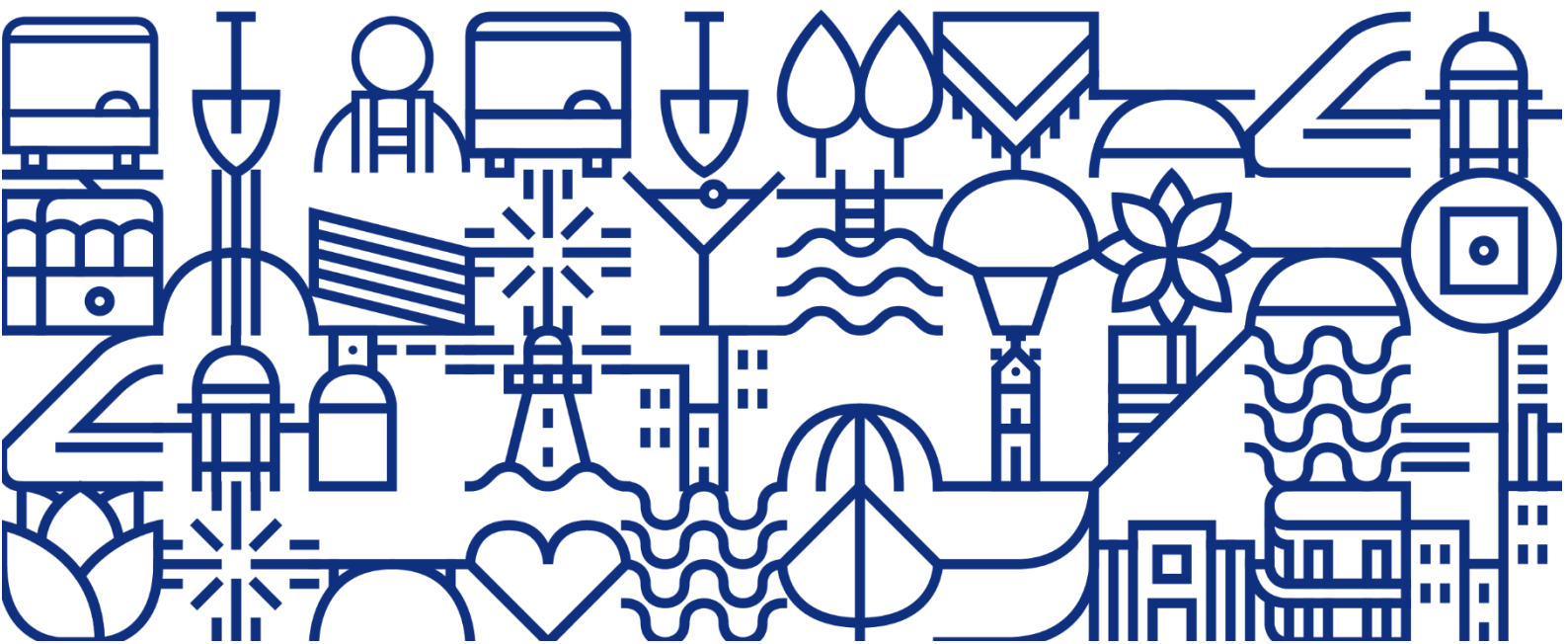
# Grupo de Trabalho

para acompanhamento de investimentos  
de transporte público

**GT-AITP**

## Relatório Intercalar de Atividade

março a dezembro 2024



## **Relatório Intercalar de Atividade**

março a dezembro 2024

### **Conteúdo**

<b>1. INTRODUÇÃO</b> .....	3
<b>2. COMPOSIÇÃO</b> .....	3
<b>3. ATIVIDADE</b> .....	4
<b>3.1. Reuniões, Relatórios e Pareceres</b> .....	4
<b>3.2. Outras atividades</b> .....	6
<b>3.3. Documentação e informação</b> .....	7
<b>4. CONCLUSÃO</b> .....	8
<b>5. ANEXOS</b> .....	8

## 1. INTRODUÇÃO

O presente relatório reflete os três primeiros trimestres de atividade do Grupo de Trabalho para Acompanhamento de Investimentos de Transporte Público (AITP), desde a sua constituição por deliberação da Assembleia Municipal, no dia 19 de fevereiro de 2024 (Anexo I), e que tem como 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 anteprojetos.

## 2. COMPOSIÇÃO

O Grupo de Trabalho para Acompanhamento de Investimentos de Transporte Público tem a seguinte composição:

### **Membros Efetivos do Grupo de Trabalho:**

Presidente da Assembleia Municipal do Porto, Sebastião Feyo de Azevedo

Líder do Grupo Municipal Rui Moreira: Aqui Há Porto, Raúl Almeida

Líder do Grupo Municipal Partido Socialista, Agostinho Sousa Pinto

Líder do Grupo Municipal Partido Social Democrata, Manuel Monteiro \*

Líder do Grupo Municipal Coligação Democrática Unitária, Rui Sá

Líder do Grupo Municipal Bloco de Esquerda, Susana Constante Pereira

Líder do Grupo Municipal Pessoas-Animais-Natureza, Paulo Vieira de Castro

Líder do Grupo Municipal Chega, Rui Afonso

### **Membros Suplentes do Grupo de Trabalho:**

Membro indicado pelo Grupo Municipal Rui Moreira: Aqui Há Porto, Maria Barbosa

Ducharne

Membro indicado pelo Grupo Municipal Partido Socialista, Alfredo Fontinha

Membro indicado pelo Grupo Municipal Partido Social Democrata, Sílvia Soares

Membro indicado pelo Grupo Municipal Coligação Democrática Unitária, Francisco

Calheiros

Membro indicado pelo Grupo Municipal Bloco de Esquerda, Rui Nóvoa

Membro indicado pelo Grupo Municipal Pessoas-Animais-Natureza, Cristina Santos

Membro indicado pelo Grupo Municipal Chega, Pedro Mesquita Fernandes \*\*

\* Até 09/09/2024, Miguel Côrte-Real foi o Membro Efetivo pelo Grupo Municipal PSD, tendo sido substituído por Manuel Monteiro.

\*\* Até 01/07/2024, Jerónimo Fernandes foi o Membro Suplente indicado pelo Grupo Municipal CH, tendo sido substituído por Pedro Mesquita Fernandes.

### **3. ATIVIDADE**

O Grupo de Trabalho AITP tem acompanhado o impacto causado sobre os cidadãos, atores económicos e visitantes da cidade do Porto, decorrente das grandes obras públicas que estão a ser levadas a cabo pela empresa Metro do Porto S.A., nomeadamente a Linha Rosa, Metrobus (BRT) e Linha Rubi. Considerando a dimensão das empreitadas referidas e a ampla intervenção na malha urbana, eram expectáveis repercussões do ponto de vista social e económico dos cidadãos, bem como grandes impactos a nível da sua comodidade, saúde e qualidade de vida.

Durante os primeiros dois trimestres de atividade, o Grupo de Trabalho para Acompanhamento de Investimentos de Transporte Público reuniu 13 vezes e partilhou as suas preocupações e observações através da emissão de seis relatórios e um parecer, resultantes da auscultação e troca de informação com as várias entidades envolvidas, nomeadamente, Metro do Porto S.A., Câmara Municipal do Porto e Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, E.I.M., S.A. (STCP).

#### **3.1. Reuniões, Relatórios e Pareceres**

O Grupo de Trabalho AITP reuniu pela primeira vez a **18 de março de 2024**, com o objetivo de definir a metodologia futura dos trabalhos e apreciar informação enviada pelo Executivo da Câmara Municipal do Porto sobre a evolução das obras da Linha BRT.

No dia **3 de abril de 2024**, foi realizada nova reunião com a presença de um representante do Gabinete do Presidente da Câmara Municipal e representantes das Divisões Municipais de Planeamento da Mobilidade, Gestão da Mobilidade e Sinalização de Trânsito que fizeram uma apresentação dos documentos existentes sobre o BRT e esclareceram algumas questões levantadas pelos Membros do Grupo de Trabalho.

Desta reunião resultou a redação de dois relatórios, cujas versões finais foi aprovada em reunião de **22 de abril de 2024**:

- Relatório 01 “Levantamento de problemas e recomendações à Metro do Porto relativamente à Obra do Metrobus (BRT)”, redigido pelo Líder do Grupo Municipal CDU, Rui Sá (Anexo II).



- Relatório 02 “Levantamento de temas e solicitação de informações à Metro do Porto relativamente à Obra do Metrobus (BRT) e à Fase 2 do Projeto”, redigido pelo Líder do Grupo Municipal Rui Moreira: Aqui Há Porto, Raúl Almeida (Anexo III).

Ambos os relatórios foram publicados na página da Assembleia Municipal do Porto e enviados à Metro do Porto e à Câmara Municipal do Porto.

A **6 de maio de 2024**, com a presença de um representante do Gabinete do Presidente da Câmara Municipal e representantes do Departamento Municipal da Mobilidade e das Divisões Municipais de Gestão da Mobilidade e Sinalização de Trânsito, o Grupo de Trabalho foi informado da evolução das obras da Linha Rosa e foram analisados os problemas verificados no desvio do Rio da Vila e os impactos económicos causados na cidade pelos atrasos das obras desta linha.

Foi, seguidamente, elaborado o Relatório 03 “Levantamento de problemas e recomendações à Metro do Porto relativamente à Obra da Linha Rosa e Rio da Vila”, redigido pelo Líder do Grupo Municipal PS, Agostinho Sousa Pinto e pelo Líder do Grupo Municipal PAN, Paulo Vieira de Castro (Anexo IV), cuja aprovação final foi feita em reunião de **3 de junho de 2024**, tendo sido igualmente publicado na página da Assembleia Municipal do Porto e enviado à Metro do Porto e à Câmara Municipal do Porto.

Na reunião de **11 de julho de 2024**, a convite do Grupo de Trabalho AITP, esteve presente a Presidente do Conselho de Administração da STCP, tendo sido debatidos os impactos provocados pelas obras da Linha Rosa e do Metrobus na operação da STCP na cidade do Porto, incluindo a interrupção da linha do elétrico no centro da cidade. Foram também colocadas algumas questões sobre a futura operação do Metrobus entre a Avenida da Boavista e a Praça do Império.

O Relatório 04 “A Gestão da Comunicação no contexto dos Projetos de Infraestrutura Urbana e Investimentos de Transporte Público na cidade do Porto”, redigido pela Líder do Grupo Municipal BE, Susana Constante Pereira (Anexo V), foi publicado na página da Assembleia Municipal do Porto e enviado à Metro do Porto e à Câmara Municipal do Porto, em agosto, no seguimento de reunião de **24 de julho de 2024**.

Em setembro, foram retomados os trabalhos. Na primeira reunião, ocorrida a **9 de setembro** e que contou com a presença do Presidente da Câmara Municipal do Porto foram abordadas as questões da futura operação do Metrobus e do abate de árvores na zona do Campo Alegre no âmbito das obras da Linha Rubi.

No dia **11 de setembro de 2024**, o Grupo de Trabalho AITP, a convite da Metro do Porto, visitou as obras da Linha Rosa e reuniu com o Presidente do Conselho de Administração da Metro do Porto, técnicos da Metro do Porto e representantes do empreiteiro, tendo podido

assistir a uma apresentação do projeto e colocar algumas questões sobre temas como atrasos nas obras, sinalização e a linha Metrobus.

De reunião seguinte do GT-AITP, realizada em **19 de setembro de 2024**, resultaram os seguintes relatório e parecer:

- Relatório 05 “Levantamento de questões relativamente à operacionalização do Metrobus (BRT)”, redigido pelo Líder do Grupo Municipal CDU, Rui Sá e pelo Líder do Grupo Municipal Rui Moreira: Aqui Há Porto, Raúl Almeida (Anexo VI), publicado na página da Assembleia Municipal do Porto e enviado à Metro do Porto e à Câmara Municipal do Porto.
- Parecer 01 “Abate e transplante de árvores no âmbito da construção da Linha Rubi”, redigido pelo Líder do Grupo Municipal PSD, Manuel Monteiro, e pelo Líder do Grupo Municipal CDU, Rui Sá, (Anexo VII), publicado na página da Assembleia Municipal do Porto e enviado à Metro do Porto e à Câmara Municipal do Porto.

No dia **22 de outubro de 2024**, reuniu-se novamente o Grupo de Trabalho, para analisar questões sobre sinalética, segurança e mobilidade e, no dia **5 de novembro**, em nova reunião, foi feita uma apreciação dos ensaios ocorridos na linha Metrobus com a STCP, no qual os Membros do Grupo de Trabalho estiveram presentes.

No dia **20 novembro de 2024**, reuniu com o Senhor Presidente da Câmara Municipal, Dr. Rui Moreira, que teve a oportunidade de falar sobre a assinatura do memorando de entendimento entre a Metro do Porto e a STCP e as conversações encetadas com o Ministério das Infraestruturas e Habitação, sobre o assunto, tendo o Grupo de Trabalho realizado a sua última reunião do ano no dia **26 de novembro**, para definir a elaboração do presente relatório de atividades.

## **3.2. Outras atividades**

### **3.2.1 Conferência de Imprensa**

No seguimento do envio dos primeiros relatórios à Metro do Porto e à ausência de resposta às questões e preocupações neles constantes, decidiu o Grupo de Trabalho AITP realizar uma conferência de imprensa, no dia 17 de junho de 2024.

### **3.2.2 Ensaio operacional canal BRT**

Os Membros do Grupo de Trabalho presenciaram também os ensaios operacionais no canal BRT no troço Casa da Música – Praça do Império, realizados a 28 de outubro de 2024 pela STCP, que serviu para avaliar a viabilidade operacional e técnica de alternativas provisórias à operação Metrobus, enquanto o material circulante específico e o sistema de produção e abastecimento de Hidrogénio Verde não estão disponíveis.

### 3.3. Documentação e informação

No decorrer da atividade do Grupo de Trabalho AITP, foi trocada correspondência diversa com as entidades Metro do Porto S.A., Câmara Municipal do Porto e STCP, E.I.M., S.A., num total de 33 documentos.

Foi também disponibilizada a seguinte documentação para conhecimento e análise do Grupo de Trabalho:

- Bus Rapid Transit (BRT) Boavista – Império (BRT1) – Acompanhamento Municipal
- Linha Rosa – Acompanhamento Municipal
- Linha Rosa - Frente de Obra Largo de S. Domingos
- Linha Rosa - Frente de Obra Largo de S. Domingos - complemento
- CM Porto - Expansão Rede SMLAMP - Linha Rosa Casa Música - São Bento - Requerimento Abate Excecional 2 Árvores Rotunda Boavista
- Avaliação Fitossanitária – Liquidâmbares Rotunda Boavista
- Autorização Ocupação Via Pública – Linha Rubi
- CMP\_Expansão Rede SMLAMP\_Linha Rosa\_Abate Árvores Rotunda II
- STCP – Impacto Linha Rosa\_Operação Carro Elétrico
- STCP – Obras Linha Rosa\_Suspensão Linha 22
- CMP\_Operação do BRT\_ troço Casa da Música e a Praça do Império
- Ofício Metro | Execução das travessias sob a VCI para instalação das infraestruturas de drenagem de águas residuais e pluviais
- Minuta do Memorando de Entendimento sobre o Modelo de Gestão do MetroBus
- Ofício Vice-Pres. CMP – Execução travessias VCI
- Ofício Vice-Pres. CMP – Abate árvores – Linha Rubi
- Metro do Porto Memorando Entendimento BRT
- Ofício CMP à STCP sobre Memorando de Entendimento BRT
- Resposta da STCP ao Ofício CMP sobre Memorando de Entendimento BRT
- Ofício CMP à Metro do Porto sobre Memorando de Entendimento BRT
- Ofício CMP ao Ministro das Infraestruturas e da Habitação sobre Memorando de Entendimento BRT
- Ofício CMP à Metro do Porto sobre Memorando de Entendimento BRT
- Ofício Vice Pres CMP\_abate árvores\_LinhaRubi
- Ofício PresCMP\_PresMetroPorto\_Condicionamento Campo Alegre
- Email\_Requerimentos MetroPorto\_CMP\_Ocupação Via Pública
- NUD502849\_RequerimentoMetroPortoCMP
- NUD660283\_RequerimentoMetroPortoCMP
- InformaçãoCMP\_operacionalizaçãoMetroBus
- Ofício da Metro à CMP\_Linha Rubi-Casa da Música-Sto. Ovídio-Ponte Rio Douro

- Condicionamento Trânsito\_Interrupção Túnel Campo Alegre-Via Panorâmica
- CMP\_Metro\_Condicionamento Linha Rubi
- Resposta Metro ao Relatório 05 – Operacionalização Metrobus
- Ofício CMP\_Relatório 05 GTAITP
- Relatório STCP - Ensaio BRT 28/10/2024
- Relatório Polícia Municipal - Ensaio BRT 28/10/2024
- Relatório Departamento Municipal de Mobilidade - Ensaio BRT 28/10/2024
- Renúncia ao cargo vogal não executivo Metro do Porto – Cristina Pimentel
- Carta STCP – Resposta Metro do Porto Relatório 05
- Ofício CMP ao Ministro das Infraestruturas e da Habitação
- Memorando de Entendimento sobre o Modelo de Gestão do MetroBus
- Carta de resposta da Metro Porto ao Relatório 05
- Moção PSD\_Apoio urgente comerciantes Porto

#### **4. CONCLUSÃO**

Durante o período em análise neste relatório, o Grupo de Trabalho para Acompanhamento de Investimentos em Transporte Público centrou a sua atividade em monitorizar as intervenções de grande impacto na cidade do Porto, promovendo a troca de informações entre as diversas entidades envolvidas e assegurando um acompanhamento rigoroso e imparcial.

Desde a sua constituição, o Grupo de Trabalho privilegiou uma abordagem colaborativa, com o objetivo de construir consensos entre os seus membros a partir das distintas perspetivas representadas pelos grupos municipais que o compõem.

O Grupo de Trabalho reafirma o seu compromisso em continuar a monitorizar diligentemente os projetos em curso, levantando questões pertinentes e promovendo um debate informado sobre os seus impactos. Acreditamos que, com as iniciativas avançadas de alerta e sensibilização dos vários agentes envolvidos nas Obras em curso, sempre através de um esforço conjunto, já foi possível contribuir para um menor impacto negativo das obras no quotidiano da cidade, e acreditamos que será possível continuar a contribuir de forma construtiva para uma análise clara e transparente dos desafios e oportunidades que estes investimentos representam para a cidade e os seus cidadãos.

#### **5. ANEXOS**

# Anexo I: Constituição do Grupo de Trabalho para Acompanhamento de Investimentos de Transporte Público (AITP)



## Proposta

Constituição de Grupo de Trabalho para acompanhamento de investimentos de transporte público com impacto na cidade do Porto

Considerando que:

1. A Assembleia Municipal do Porto, reunida em Sessão Extraordinária ocorrida a 22 de janeiro de 2024, deliberou, unanimemente e por proposta do Grupo Municipal CDU, “recomendar ao Presidente da Assembleia Municipal que, em conjunto com a Comissão Consultiva de Apoio à Mesa da Assembleia Municipal, apresente, no prazo de um mês e ao abrigo do Artigo 25º do Regimento, uma proposta de constituição de um Grupo de Trabalho da Assembleia Municipal para 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”;
2. Ouvida a Comissão Consultiva de Apoio à Mesa, em reunião ocorrida em 31 de janeiro de 2024, foi possível consensualizar os princípios orientadores de uma proposta de constituição do referido Grupo de Trabalho.

Proponho que a Assembleia Municipal do Porto, nos termos legais e do preceito referido no considerando n.º 1 desta Proposta, delibere:

- a) Constituir um Grupo de Trabalho da Assembleia Municipal do Porto que tem por 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;
- b) Designar o referido Grupo de Trabalho como “Grupo de Trabalho para acompanhamento dos investimentos de transporte público”, sendo composto pelo Presidente da Assembleia Municipal e um Membro de cada Grupo Municipal;
- c) Mandatar os Líderes dos Grupos Municipais para indicarem, no prazo de 5 dias úteis após a aprovação da presente proposta ou o início do Mandato autárquico, os nomes dos representantes efetivo – Membro Eleito da Assembleia Municipal – e substituto – Membro das Listas candidatas à Assembleia Municipal;

**Presidência**  
Assembleia Municipal do Porto  
Praça General Humberto Delgado 4049-001 Porto  
T. +351 222 097 168

Página 1 de 2



- d) Solicitar que, na primeira reunião do Grupo de Trabalho, seja eleito, entre os seus Membros, um relator que produzirá, coadjuvado pela Divisão Municipal de Apoio à Assembleia Municipal, as eventuais pronúncias sobre projetos específicos, os registos e os relatórios que reportem a atividade do Grupo de Trabalho;
- e) Definir que o Grupo de Trabalho apresente relatórios trimestrais da sua atividade à Assembleia Municipal no último dia dos meses de março, junho, setembro e dezembro – através do Expediente – e um relatório final relativo ao Mandato autárquico – a ser apresentado até ao último dia de junho do ano em que se realizem as eleições autárquicas;
- f) Dar conhecimento das pronúncias e dos relatórios produzidos ao Executivo e entidades que, caso a caso, sejam consideradas relevantes pelo Grupo de Trabalho – através de ofício do Presidente da Assembleia Municipal – e ao público em geral – através da publicação no sítio institucional do Município na Internet;
- g) Determinar que, em matérias que exijam a deliberação do Grupo de Trabalho, apenas os Membros representantes dos Grupos Municipais têm direito de voto, na proporção da sua representatividade na Assembleia Municipal;
- h) Estabelecer que o Grupo de Trabalho decidirá, após a sua constituição, todos os procedimentos relativos ao seu funcionamento, nomeadamente decidindo quanto aos recursos necessários à sua atividade e quanto à periodicidade e forma de agendamento das suas reuniões, reuniões com outras entidades ou visitas – que, para todos os efeitos, equivalem às reuniões de Comissões da Assembleia Municipal.

Porto, 14 de fevereiro de 2024.

O Presidente da Assembleia Municipal



NUD/105111/2024/CMP

**Presidência**  
Assembleia Municipal do Porto  
Praça General Humberto Delgado 4049-001 Porto  
T. +351 222 097 168

Página 2 de 2



**ASSEMBLEIA MUNICIPAL DO PORTO**

**Assunto: Deliberação sobre Constituição de Grupo de Trabalho para acompanhamento de investimentos de transporte público com impacto na cidade do Porto.  
NUD/105111/2024/CMP**

**Deliberação: Aprovado, por unanimidade.**

**Deliberada em Sessão Ordinária de 19 de fevereiro de 2024.**

**O Presidente**

**Sebastião Foyo de Azevedo**

**A 1.ª Secretária**

**Isabel Menéres Campos**

**A 2.ª Secretária**

**Carla Leitão**



Anexo II: Relatório 01 “Levantamento de problemas e recomendações à Metro do Porto relativamente à Obra do Metrobus (BRT)”, redigido pelo Líder do Grupo Municipal CDU, Rui Sá.



# Grupo de Trabalho

## para acompanhamento de investimentos de transporte público

### GT-AITP

#### Relatório 01

Levantamento de problemas  
e recomendações à Metro do Porto  
relativamente à Obra do MetroBus (BRT)

Relator: Rui Sá

Aprovado em reunião realizada em 22/04/2024





**Grupo de Trabalho para acompanhamento de  
investimentos de transporte público (GT-AITP) com impacto no Porto**

**Relatório 01**

**Levantamento de problemas e recomendações à Metro do Porto  
relativamente à Obra do MetroBus (*Bus Rapid Transit - BRT*)**

Relator: Rui Sá, Líder do Grupo Municipal CDU

Fotografias: Guilherme Costa Oliveira

Aprovado em reunião do GT-AITP, realizada em 22 de abril de 2024

**Conteúdo**

1. INTRODUÇÃO.....	3
2. ESPAÇOS RESERVADOS PARA A CIRCULAÇÃO DE PEÕES.....	4
2.1. Passadeiras.....	4
2.2. Passeios.....	5
3. ESPAÇOS RESERVADOS PARA A CIRCULAÇÃO DE VIATURAS.....	11
3.1. Falhas de Sinalização.....	11
3.2. Obstáculos à circulação mais fluida de viaturas.....	15
4. PARAGENS DE AUTOCARRO PROVISÓRIAS.....	19
5. FALTA DE INFORMAÇÃO.....	21
6. CUMPRIMENTO DOS PRAZOS.....	22
7. NOTA FINAL.....	23

## 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, exclusivamente, questões ao nível do conforto e, sobretudo, da segurança que as obras de construção da linha de Metrobus, entre a Rotunda da Boavista e a Praça do Império, causam aos moradores, comerciantes, trabalhadores, peões e condutores nas áreas afetadas.**

Naturalmente que obras na via pública, designadamente desta dimensão (em termos de extensão e de duração) causam, sempre, incomodidade. No entanto é obrigação do "Dono da Obra" (Metro do Porto, SA), do empreiteiro (Consórcio constituído pelas empresas Alberto Couto Alves, SA e Alves Ribeiro, SA) e da Fiscalização da empreitada (TPF Consultores) adotar as medidas necessárias para minimizar esse impacto. E compete aos órgãos e serviços municipais acompanhar monitorizar as obras, zelando por essa minimização e intervindo sempre que tal não aconteça.

Como se pode constatar pela leitura deste Relatório, cuja redação foi decidida na primeira reunião do Grupo de Trabalho para Acompanhamento de Infraestruturas de Transporte Público com Impacto no Porto (GT-AITP), que se realizou no passado dia 18 de Março, a forma como as obras desta empreitada estão a decorrer apresenta uma série de falhas, não acautelando a minimização dos seus impactos negativos e pondo mesmo em causa a segurança daqueles que, pedonalmente ou em qualquer tipo de viatura, têm de circular pelas ruas intervencionadas.

## **2. ESPAÇOS RESERVADOS PARA A CIRCULAÇÃO DE PEÕES**

Com a intervenção nos passeios de diversos troços da Avenida da Boavista, verifica-se que não houve o cuidado de assegurar o conforto e, sobretudo, a segurança dos peões nos espaços de circulação alternativos:

### **2.1. Passadeiras**

Foram criadas diversas passadeiras alternativas, sendo que, como se pode verificar pelas fotos seguintes, a maior parte delas têm um pavimento em terra/saibro que, designadamente com chuva, se transformam em lamaçais. Acresce que, na maior parte dos casos, o pavimento é irregular e que o acesso às mesmas se processa, em algumas situações, a partir de um plano desnivelado, o que dificulta o seu atravessamento por pessoas com mobilidade reduzida ou com carrinhos de bebé.



Foto 1 - Passadeira provisória na Avenida da Boavista (28 março 2024).



Foto 2 - Passadeira provisória na Avenida Marechal Gomes da Costa (28 março 2024).

#### Recomendações:

1. Recomenda-se, como acontece noutros locais, a pavimentação provisória com betuminoso ou a colocação de placas metálicas antiderrapantes (o que implica a regularização prévia do terreno), bem como a eliminação dos desníveis de acesso com a colocação de rampas.

#### 2.2. Passeios

Foram criados espaços de circulação alternativos para peões que, no entanto:

- São demasiado estreitos, sendo difícil, em muitas zonas, cruzarem-se, de frente, dois peões;
- Os passeios alternativos têm perfis transversais irregulares, por força da movimentação permanente das baias (redes metálicas de proteção das obras e/ou barreiras/pinos de separação entre os passeios e as faixas de rodagem – sendo frequente a existência de barreiras que obrigam os peões a deslocarem-se para as faixas de rodagem para poderem passar;
- A segurança dos passeios alternativos é extremamente frágil, quer porque a sua largura é muito estreita, quer porque a sua separação das faixas de rodagem é assegurada por barreiras ou pinos descontínuos (que não oferecem qualquer proteção em caso de embate com viaturas), quer porque, em muitos casos, a sua cota é inferior à das faixas de rodagem.

Relatório 01 | Levantamento de problemas e recomendações à Metro do Porto relativamente à Obra do MetroBus (BRT)

Página 5 de 24



Foto 3 - Passeio provisório na Avenida da Boavista (28 março 2024).

- Há zonas em que se eliminaram, pura e simplesmente, os passeios alternativos, sem qualquer sinalização desse facto e sem a colocação de passadeiras no seu término para permitir aos peões acederem ao passeio do outro lado da rua. Esta situação constatou-se no sentido ascendente da Avenida da Boavista, a partir da Rua Domingos Alvarez, tendo-se verificado, como o atestam as três fotos seguintes, que a alternativa de acesso ao prédio e, mais à frente, a uma passadeira, só é possível passando por cima de um relvado (que estava encharcado).



Foto 4 - Término de passeio, sem continuidade, no sentido ascendente da Avenida da Boavista, antes da Rua Domingos Alvarez (28 março 2024).





Foto 5 - Percurso utilizado pelos peões face à inexistência de passeio no sentido ascendente da Avenida da Boavista, após a Rua Domingos Alvarez (28 março 2024).



Foto 6 - Estado, com chuva, do percurso utilizado pelos peões face à inexistência de passeio no sentido ascendente da Avenida da Boavista, após a Rua Domingos Alvarez (28 março 2024).

- A sinalização destes passeios alternativos é inexistente, verificando-se, designadamente no sentido ascendente da Avenida da Boavista, no troço compreendido entre a Rua de Guerra Junqueiro e a Rotunda da Boavista, confusão entre as zonas de circulação principal e os acessos a habitações/estabelecimentos comerciais e de serviços.



Foto 7 - Panorâmica da intervenção no sentido ascendente da Avenida da Boavista em frente à Casa da Música (28 março 2024).

#### **Recomendações:**

2. Alargamento dos passeios provisórios, permitindo, no mínimo, o cruzamento de duas pessoas de frente, alargamento esse que deve ser feito "à custa" da área de estaleiro;
3. Melhoramento das condições de segurança dos passeios provisórios, com a colocação de barreiras eficientes a separá-los das faixas de rodagem;
4. Criação de passeios provisórios nos locais onde os mesmos não existem e, nos casos em que tal não for possível, colocação de passarelas para permitir o acesso aos passeios do outro lado da rua;
5. Atribuição a trabalhadores da empreitada da tarefa de reposição do espaço dos passeios provisórios sempre que os mesmos fiquem obstaculizados por movimentação das suas baias delimitadoras;
6. Melhoria da sinalização dos passeios provisórios, com a indicação dos locais por onde os peões devem circular para aceder aos diversos destinos nas zonas de bifurcação.

### 2.3. Acesso a habitações/estabelecimentos comerciais e/ou de serviços

Com a eliminação dos passeios foram criados acessos provisórios aos prédios fronteiros aos mesmos. Estes acessos são:

Na sua maior parte com pavimentos em terra, o que provoca, naturalmente, problemas de limpeza, quer a quem os percorre, quer no interior das habitações/estabelecimentos que servem, situação que se agrava com a chuva, em que o pó é substituído por lama;



Foto 8 - Acesso provisório a um edifício na Avenida da Boavista (28 março 2024).



Foto 9 - Acesso provisório a um edifício na Avenida da Boavista (28 março 2024).



- Diversos estabelecimentos comerciais apenas têm acesso por um dos lados (passeios sem saída), o que aumenta os percursos para aceder aos mesmos e dificulta o próprio acesso (a largura destes acessos dificulta que duas pessoas se cruzem de frente), com as consequências daí decorrentes para o desenvolvimento da sua atividade.



Foto 10 - Acesso provisório a um estabelecimento comercial na Avenida da Boavista (28 março 2024).



Foto 11 - Acesso provisório a um edifício comercial e de serviços na Avenida da Boavista (28 março 2024).

#### **Recomendações:**

- 7.** Pavimentação provisória com betuminoso ou a colocação de placas metálicas antiderrapantes (o que implica a regularização prévia do terreno) a acessos às habitações e estabelecimentos comerciais ou de serviços;
- 8.** Alargamento destes acessos de forma a que, pelo menos, duas pessoas se possam cruzar (o que permitirá a circulação, também, de carrinhos de bebé e/ou de cadeiras de rodas);
- 9.** Colocação de sinalização nos passeios provisórios, indicando os acessos aos estabelecimentos comerciais ou de serviços;
- 10.** 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.

### **3. ESPAÇOS RESERVADOS PARA A CIRCULAÇÃO DE VIATURAS**

#### **3.1. Falhas de Sinalização**

Com obras dinâmicas que estão sempre a mudar a configuração da circulação de viaturas – o que dificulta, por si só, a tarefa dos condutores -, constata-se que não há um cuidado na atualização/colocação de sinalização vertical, designadamente nas situações em que a sinalização horizontal se mantém a original (ou seja, adequada a regras de circulação que deixaram de estar em vigor). Estas situações, para além da confusão que geram no trânsito (já de si difícil por força das obras), são passíveis de originarem acidentes de viação cuja responsabilidade será difícil de apurar.

Relatório 01 | Levantamento de problemas e recomendações à Metro do Porto relativamente à Obra do MetroBus (BRT)



Foto 12 - Incoerência entre a sinalização vertical e os sentidos de circulação (Rua de Agramonte) (28 março 2024).

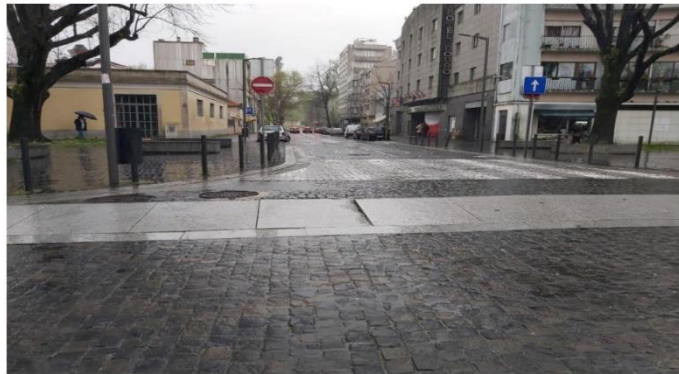


Foto 13 - Sinalização vertical contraditória (entrada na Rua da Meditação) (28 março 2024).

Por outro lado, a sinalização informativa sobre os percursos a adotar para aceder a locais cujos percursos originais foram alterados é, também, muito deficiente, como se constata, por exemplo, pelas duas fotografias seguintes:



Foto 14 - Entrada na Avenida da Boavista com uma bifurcação sem indicação dos locais a que cada uma das vias acede (28 março 2024).

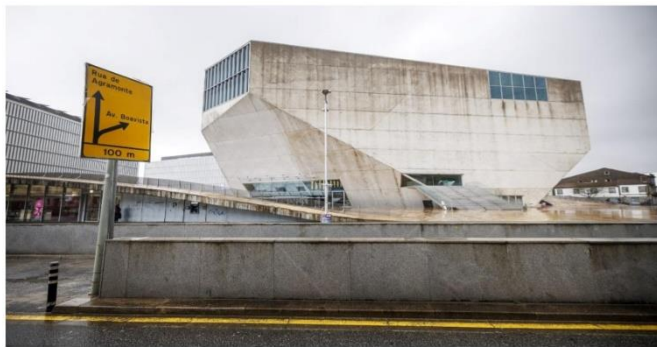


Foto 15 - Indicação de percursos colocada 30 metros depois (antiga entrada do parque de estacionamento da Casa da Música) de as viaturas terem entrado nos tramos (28 março 2024).

Ainda, a situação paradigmática no cruzamento mais relevante da Avenida Marechal Gomes da Costa (MGC), com a Rua António Galvão (que liga ao Largo de Cristo Rei) e a Rua João de Barros (que liga aos Pinhais da Foz):



A falta de sinalização que, de forma clara, indique a proibição de virar diretamente à esquerda, tanto no sentido nascente-poente, como no sentido poente-nascente, conduz a situações constantes de infrações, particularmente perigosas, que se podem observar nas Fotos 16 e 17, com reclamações compreensíveis de utentes/moradores.



Foto 16 – Avenida MGC, sentido nascente-poente: viragem indevida à esquerda, entope a via descendente e enfrenta veículos com sinal verde no sentido poente-nascente (11 abril 2024).



Foto 17 - Avenida MGC, sentido poente-nascente: viragem indevida à esquerda, enfrenta veículos com sinal verde no sentido nascente-poente (28 março 2024).

**Recomendações:**

- 11.** Elaboração e implementação de planos de sinalização vertical cuidados, coerentes e visíveis;
- 12.** Melhoramento da sinalização informativa dos novos percursos de acesso a arruamentos que foram alterados pelas obras.
- 13.** Resolução imediata de problemas que, por falta de sinalização e iluminação, potenciem a ocorrência de acidentes graves, nomeadamente, no supracitado cruzamento da Avenida MGC com as Ruas João de Barros e António Galvão.

**3.2. Obstáculos à circulação mais fluida de viaturas**

Constata-se que, em diversos locais de atravessamento da Avenida da Boavista por parte de viaturas provenientes de ruas que lhe são perpendiculares ou oblíquas, existem obstáculos provocados pelos desníveis dos pavimentos que dificultam a sua circulação, contribuindo ainda mais para a diminuição da fluidez do trânsito. De facto, quando as viaturas, saídas de um semáforo, podem avançar, têm, em alguns casos, de vencer quatro diferenças de cota num curto espaço de tempo, o que constringe significativamente a sua fluidez de circulação e, conseqüentemente, diminui o número de viaturas “debitadas” por cada semáforo.



Foto 18 - Atravessamento da Avenida da Boavista a partir da Rua de Pedro Hispano (28 março 2024).



Foto 19 - Atravessamento da Avenida da Boavista a partir da Rua de Pedro Hispano (28 março 2024).



Foto 20 - Atravessamento da Avenida da Boavista a partir da Rua de Pedro Hispano (28 março 2024).

Por outro lado, o tipo de barreiras colocadas na via pública delimitando os novos espaços de circulação não são adequadas (não estão cheias com água ou areia), o que origina que, com o vento, com toques das viaturas e arrastadas pelos próprios trabalhadores das obras, se movimentem, deixando de cumprir a sua função delimitadora e passando, muitas vezes, a constituir-se um obstáculo à circulação (como se pode ver pelas três seguintes fotografias).

Relatório 01 | Levantamento de problemas e recomendações à Metro do Porto relativamente à Obra do MetroBus (BRT)



Foto 21 - Barreiras delimitadoras de espaço que se movimentaram, invadindo a faixa de rodagem e impedindo a circulação de duas viaturas em paralelo (sentido descendente da Avenida da Boavista) (28 março 2024).



Foto 22 - Barreiras delimitadoras do espaço que se deslocaram, estrangulando uma mudança de direção que passou de duas a uma faixa de rodagem (sentido ascendente da Avenida da Boavista) (28 março 2024).





Foto 23 - Perspetiva mais distante da situação retratada na fotografia 22 (28 março 2024).

Acresce que as barreiras, os pinos e, numa situação absurda e propiciadora de acidentes como a retratada pela fotografia 24, a base de um semáforo, impossibilitam o cumprimento, em muitos tramos da Avenida da Boavista, do requisito imposto pela Câmara Municipal de manutenção de duas faixas de circulação em cada sentido da avenida.



Foto 24 - Colocação de um semáforo e da sua base em plena faixa de rodagem da Avenida da Boavista, causando um perigoso estrangulamento (sentido ascendente, antes da Rua de Guerra Junqueiro) (28 março 2024).

Relatório 01 | Levantamento de problemas e recomendações à Metro do Porto relativamente à Obra do MetroBus (BRT)

#### Recomendações:

14. Nivelamento das zonas de atravessamento da Avenida da Boavista, com a colocação de betuminoso, nem que seja provisório, facilitando, desse modo, a fluidez do trânsito;
15. Utilização correta e responsável das barreiras delimitadoras das vias, enchendo-as com água ou areia, de forma a dificultar a sua movimentação involuntária por força do vento ou de pequenos toques de viaturas;
16. Atribuição a trabalhadores da empreitada da tarefa de reposição, no local devido, das barreiras, sempre que estas sejam movimentadas.

#### 4. PARAGENS DE AUTOCARRO PROVISÓRIAS

Há paragens de autocarro provisórias na Avenida da Boavista que não cumprem regras mínimas de conforto e de segurança. Por um lado, porque o acesso às mesmas se faz por meio de pavimentos em terra sem dimensão suficiente para acolher simultaneamente as portas de entrada e saída do autocarro (ver fotografia 25) e, por outro, como acontece no sentido ascendente da avenida, antes do edifício Burgo (ver fotografia 26), porque a mesma é constituída por um estreito caminho, à face da faixa de rodagem e separada desta por um simples lancil, e com conflito evidente entre quem entra e sai dos autocarros.



Foto 25 - Paragem de autocarros provisória na Avenida da Boavista (28 março 2024).

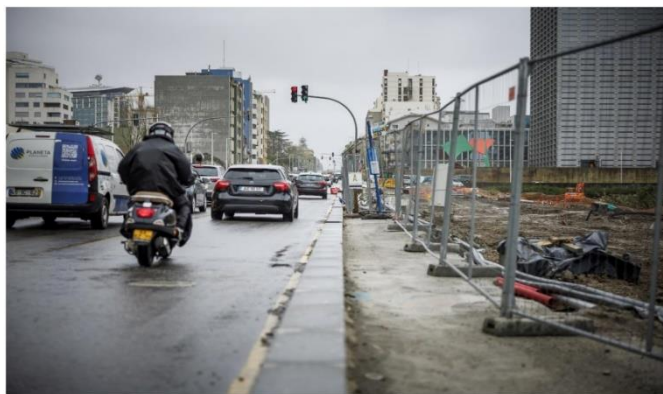


Foto 26 - Paragem de autocarro provisória na Avenida da Boavista (28 março 2024).

Considera-se que, no contexto de obras com estas características, é difícil a colocação de abrigos provisórios, embora se recomende, por parte da empresa Metro do Porto, a análise de eventuais soluções para este problema.

#### **Recomendações:**

- 17.** Pavimentação provisória com betuminoso ou a colocação de placas metálicas antiderrapantes (o que implica a regularização prévia do terreno) na zona de acesso e de espera dos passageiros;
- 18.** Alargamento da dimensão das zonas de paragem para permitir que estas acolham simultaneamente as portas de entrada e de saída de passageiros;
- 19.** Alargamento do acesso às paragens, bem como do perfil transversal da zona de espera dos passageiros, nomeadamente naquela que se situa no sentido ascendente da Avenida da Boavista, antes do edifício Burgo;
- 20.** Instalação de abrigos provisórios nas paragens de autocarro, em todos os casos em que tal seja possível.
- 21.** Reforço da sinalização e identificação dos números das linhas e das paragens provisórias da STCP.



**Recomendações:**

**22.** Implementação imediata de ações de comunicação permanente com os cidadãos, explicando as obras em curso e quais as alterações a introduzir no seu decurso, mostrando como ficará o espaço público após a sua conclusão e assumindo os prazos de execução previstos. Estas ações não deverão ficar pela distribuição de prospectos (que não chegam àqueles que têm, “apenas”, de passar pelas zonas afetadas pelas obras), mas sim por meio de suportes de informação a colocar no local (por exemplo, écrans com mapas, filmes com imagens virtuais sobre a forma como ficará o espaço público após a conclusão das obras,

**6. CUMPRIMENTO DOS PRAZOS**

O cumprimento dos prazos das empreitadas é condição essencial para se ganhar a confiança dos cidadãos e para tornar previsíveis as decisões que cada um tem de tomar face aos transtornos causados pelas mesmas. A empreitada do metrobus da Boavista tem sofrido diversos atrasos, quer em termos globais, quer em cada uma das suas fases (o que leva a sobreposição das mesmas com os inconvenientes daí decorrentes), sem que, na maior parte dos casos, tenha sido assumida uma comunicação transparente e plausível das razões para os mesmos.

**Recomendações:**

**23.** Tomada das medidas adequadas ao cumprimento dos prazos;

**24.** Assunção pública, com transparência, do incumprimento dos prazos, das razões que o originam e das medidas de contingência adotadas para a correção da situação.



## 7. NOTAFINAL

Como se pode constatar por este relatório, a forma como está a decorrer a empreitada de construção da linha de Metrobus (BRT) entre a Rotunda da Boavista e a Praça do Império não está a acautelar a minimização do impacto negativo que uma obra desta dimensão e extensão tem para os Cidadãos, podendo ser adotadas diversas medidas com vista a essa minimização.

O Grupo de Trabalho não pode deixar de lamentar esta situação, apelando:

- À empresa Metro do Porto, SA, que adote as medidas preconizadas nas Recomendações que constam deste Relatório, articulando para tal com todas as entidades envolvidas;
- À Câmara Municipal do Porto para que inste a empresa Metro do Porto a adotar estas recomendações e que fiscalize de forma rigorosa, permanente e interventiva o decurso da empreitada, no que diz respeito à minimização do impacto da mesma na vida dos Cidadãos e da cidade, designadamente das situações constantes deste Relatório.

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

Anexo III: Relatório 02 “Levantamento de temas e solicitação de informações à Metro do Porto relativamente à Obra do Metrobus (BRT) e à Fase 2 do Projeto”, redigido pelo Líder do Grupo Municipal Rui Moreira: Aqui Há Porto, Raúl Almeida.



# Grupo de Trabalho

para acompanhamento de investimentos  
de transporte público  
GT-AITP

## Relatório 02

Levantamento de temas e solicitação  
de informações à Metro do Porto relativamente à Obra do  
MetroBus (BRT) e à Fase 2 do Projeto

Relator: Raúl Almeida

Aprovado em reunião realizada em 22/04/2024





## Relatório 02

### Levantamento de temas e solicitação de informações à Metro do Porto relativamente à Obra do MetroBus (*Bus Rapid Transit - BRT*) e à Fase 2 do Projeto

Relator: Raúl Almeida, Líder do Grupo Municipal RM

Aprovado em reunião do GT-AITP, realizada em 22 de abril de 2024

#### Conteúdo

1. INTRODUÇÃO.....	3
2. INFORMAÇÕES QUE SE SOLICITA À METRO DO PORTO, RELATIVAMENTE À LINHA ROTUNDA-PRAÇA DO IMPÉRIO do BRT.....	3
2.1. Prazo de conclusão da empreitada de infraestrutura rodoviária, Rotunda – Praça do Império, incluindo pavimentação, sinalização horizontal e vertical, sistema de controlo de tráfego, estações de metro e reposição dos jardins da Avenida Marechal Gomes da Costa.....	3
2.2. Especificamente sobre as Estações do BRT.....	4
2.3. Operacionalização da linha e material circulante.....	4
2.4. Relativamente ao número de trabalhadores envolvido na Obra.....	4
2.5. Aspetos relevantes associados à gestão global da empreitada.....	5
3. INFORMAÇÕES QUE SE SOLICITA À METRO DO PORTO, RELATIVAMENTE À SEGUNDA FASE DO BRT.....	7
3.1. Ponto de situação do concurso para atribuição da obra?.....	7
3.2. Prazo previsto para a atribuição da concessão?.....	7
3.3. Prazo previsto para a conclusão da mesma?.....	7
4. INFORMAÇÕES PÚBLICA E ACOMPANHAMENTO DA OBRA PELOS CIDADÃOS, NO QUADRO DA MOBILIDADE NA CIDADE.....	7
4.1. A Metro do Porto considerou a colocação de outdoors bem visíveis e explicativos ao longo do percurso e nas áreas mais diretamente afetadas?.....	7
4.2. A Metro do Porto considerou disponibilizar um “render” da obra depois de concluída, em site de fácil acesso para melhor informação dos cidadãos, de modo a envolver a cidade na obra?..	7

## 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 por 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.

Na sua primeira reunião, que se realizou no passado dia 18 de março, o GT-AITP apreciou a informação disponível, procedeu à audição dos quadros técnicos da Câmara Municipal do Porto que têm acompanhado o processo, e procedeu a um primeiro levantamento de um conjunto de questões que cumpre corrigir e/ou esclarecer, no interesse público, relativamente à empreitada em curso, de que resultou a aprovação da preparação imediata de dois documentos: i) um documento, contendo um conjunto de Recomendações, visando particularmente, a melhoria da segurança e a minimização de impactos de desconforto dos cidadãos – moradores, comerciantes, trabalhadores, peões e condutores; ii) um outro documento, suscitando um conjunto de informações relativamente ao todo da empreitada que não estão claras e que é preciso conhecer.

O presente Relatório reporta-se a esse conjunto de informações que se solicitará à Metro do Porto, relativamente a **“Frente de obra, prazos de execução, desvios ou falta de projeto e transtorno público”**.

## 2. INFORMAÇÕES QUE SE SOLICITA À METRO DO PORTO, RELATIVAMENTE À LINHA ROTUNDA-PRAÇA DO IMPÉRIO do BRT

### 2.1. Prazo de conclusão da empreitada de infraestrutura rodoviária, Rotunda – Praça do Império, incluindo pavimentação, sinalização horizontal e vertical, sistema de controlo de tráfego, estações de metro e reposição dos jardins da Avenida Marechal Gomes da Costa

- 2.1.1. Confirmam que o prazo inicial de conclusão da empreitada era 01/04/2024? (sendo essa a data, indicar por favor as razões principais do incumprimento)
- 2.1.2. Confirmam que o novo prazo de conclusão total da empreitada é 31/07/2024? (se não for o caso, indicar data firme de conclusão)
- 2.1.3. Relativamente ao ponto 2.1.2., clarificar se inclui (e informar dos respetivos prazos se não incluir):
  - a. Conclusão da sinalização horizontal e vertical?
  - b. Conclusão do sistema de controlo de tráfego?

Relatório 02 | Levantamento de temas e solicitação de informações à Metro do Porto relativamente à Obra do MetroBus (BRT) e à Fase 2 do Projeto

Página 3 de 8

- c. Conclusão das estações ao longo do percurso?
- d. Conclusão da reposição dos jardins da Avenida Marechal Gomes da Costa?

## **2.2. Operacionalização da linha e material circulante**

- 2.2.1.** Quando chegará exatamente o material circulante que operará na linha em termos normais e definitivos?
- 2.2.2.** Até à chegada do material circulante, a Metro do Porto já tem um plano alternativo para operar a rede do BRT?
- 2.2.3.** E quando começará em operação efetiva?
- 2.2.4.** Tem como obviar questões práticas e de segurança, como a questão da localização das portas dos eventuais autocarros de operação provisória?
- 2.2.5.** Quando estará pronta a fábrica de hidrogénio que alimentará o BRT?
- 2.2.6.** Como será suprido o fornecimento de hidrogénio necessário para a operação, em caso de desfasamento entre o início de fornecimento pela fábrica no Porto e as necessidades operacionais do BRT?

## **2.3. Especificamente sobre as Estações do BRT**

Questão prévia: sabe-se que a utilização de estações pré-fabricadas poderia trazer várias vantagens, como a redução do tempo de construção, a minimização das perturbações no tráfego e uma execução mais eficiente do projeto.

Questões:

- 2.3.1.** Por que razão não foram consideradas soluções de estações pré-fabricadas para uma obra deste tipo?
- 2.3.2.** A decisão de construir as estações no local foi a mais adequada em termos de relação custo-benefício e eficiência operacional?
- 2.3.3.** Foi abordado o arquiteto responsável do projeto, para que se encontrassem alternativas menos penalizadoras dos cidadãos e da cidade?

## **2.4. Relativamente ao número de trabalhadores envolvidos na Obra**

- 2.4.1.** Qual o número de trabalhadores previstos para o cumprimento do prazo inicial?
- 2.4.2.** Qual o número real de trabalhadores ao longo do período inicialmente previsto para a conclusão da obra?

**2.4.3.** Qual o número real de trabalhadores ao longo do período da obra até ao momento?

**2.5. Aspetos relevantes associados à gestão global da empreitada**

**2.5.1.** Por que razão se assistiu a períodos prolongados de frente obra aberta ao longo da avenida sem trabalhadores em atividade?

**2.5.2.** Qual a justificação para o incumprimento sem aviso prévio da condicionante de manutenção de duas vias de trânsito em cada sentido na Avenida da Boavista, especialmente durante a subfase B3.2 (em curso entre 13/06/2023 e 12/01/2024)?

**2.5.3.** Questão com enquadramento prévio:

- Embora a Metro do Porto tenha inicialmente estabelecido com o Município do Porto a não simultaneidade de subfases na Avenida Marechal Gomes da Costa, visando agilizar o progresso da empreitada durante o período de férias de verão do ano passado, foi autorizada a realização de trabalhos nas vias interiores, entre a Rua de João de Barros e a Praça do Império (subfase M1), de 16/08/2023 a 14/10/2023, mesmo com trabalhos já em curso nas vias exteriores, entre a Rua de Jorge Reinel e a Rua de João de Barros (M4), de 18/07/2024 a 15/09/2023.
- Apesar de toda a colaboração do Município em colaborar para a boa execução das obras, verificaram-se sucessivos atrasos e pedidos de prorrogação solicitados pela Metro do Porto.
- Como resultado, a subfase M1 permaneceu ativa até 14/11/2023 (mais um mês do que o previsto) e a subfase M4 até 13/10/2023 (também mais um mês do que o previsto), o que levou a uma efetiva sobreposição de subfases entre 16/08/2023 e 13/10/2023.

Questão: Quais as reais razões para esta cascata de atrasos e incapacidade de cumprir quaisquer das previsões feitas para as referidas fases?

**2.5.4.** Tendo em vista as questões anteriores, quais as reais razões por trás das alterações no projeto e, além disso, a finalidade da caixa de fundação profunda aberta na Avenida Marechal Gomes da Costa?

**2.5.5.** Confirmam-se os danos potencialmente irreversíveis nas raízes de quatro árvores do separador central da Avenida do Marechal Gomes da Costa, durante a escavação de caboucos para as fundações de uma das estações (em

monitorização pelo Departamento Municipal de Espaços Verdes e Gestão de Infraestruturas (DMEVGI).

Questões:

- a. Foi tomada alguma medida preventiva, tendo em conta as características do tipo de arborização da área de intervenção?
  - b. Que medidas de reparação foram tomadas, após o ocorrido?
- 2.5.6.** Como foi estudado, e que medidas de mitigação foram implementadas, quando assistimos ao evidente acesso precário a paragens dos STCP, em especial na existente na interseção da Avenida da Boavista com a Rua de Azevedo Coutinho, sentido poente/nascente, prejudicando significativamente os utilizadores do transporte público, resultando num impacto negativo no conforto e segurança de utentes, bem como na procura dos serviços da STCP?
- 2.5.7.** Como explicam o surgimento sem reparação imediata de múltiplos buracos e covas em zonas de pavimentação provisória de fraca qualidade, bem como a profusão de tampas desniveladas, com ocorrência de danos frequentes em viaturas e potenciadores de acidentes?
- 2.5.8.** Quais as reais razões para os trabalhos terem sido iniciados sem os projetos de execução estarem concluídos, obrigando a que várias questões fossem decididas iterativamente durante as obras, como as elencadas a seguir:
- a. A extensão das rampas reentrantes, que teve de ser aumentada na sua maioria, devido à falta de garantia da mesma facilidade de manobra para acessos comparativamente às rampas de encosto?
  - b. O aumento dos raios de viragem nas interseções com arruamentos transversais, em particular nas ruas D. João de Castro e Beato Inácio de Azevedo?
  - c. A necessidade de definir uma nova localização para o Monumento ao Empresário?
  - d. As considerações sobre o material do pavimento dos passeios da Avenida da Boavista?
  - e. A definição da largura dos passeios, que resultou na construção inicial com dimensões inferiores a 1,50m, em desrespeito ao Decreto-Lei n.º 163/2006?
  - f. A posição dos *citytainers* nas ruas S. João de Brito, Pinheiro Manso e adjacente à Rua de O Primeiro de Janeiro, não sendo considerado o parecer favorável da CMP?



- g. A determinação da localização dos painéis publicitários (MUPI, sobre-elevados e de grandes dimensões)?
- h. A identificação dos locais para os abrigos destinados à operação da STCP paralela ao BRT1?
- i. A necessidade de substituição das papeleiras pelo modelo atualmente adotado pela CMP na cidade?

**2.5.9.** Que negociações foram encetadas com os comerciantes afetados pelas obras e se as mesmas foram revistas, considerando os atrasos na empreitada?

### **3. INFORMAÇÕES QUE SE SOLICITA À METRO DO PORTO, RELATIVAMENTE À SEGUNDA FASE DO BRT**

**3.1. Ponto de situação do concurso para atribuição da obra?**

**3.2. Prazo previsto para a atribuição da concessão?**

**3.3. Prazo previsto para a conclusão da mesma?**

### **4. INFORMAÇÕES PÚBLICA E ACOMPANHAMENTO DA OBRA PELOS CIDADÃOS, NO QUADRO DA MOBILIDADE NA CIDADE**

A informação dos cidadãos é absolutamente imprescindível em obras com o impacto social e económico desta magnitude, causadoras de enormes transtornos e passíveis de incompreensão, quando não devidamente explicadas.

**4.1. A Metro do Porto considerou a colocação de outdoors bem visíveis e explicativos ao longo do percurso e nas áreas mais diretamente afetadas?**

**4.2. A Metro do Porto considerou disponibilizar um “render” da obra depois de concluída, em site de fácil acesso para melhor informação dos cidadãos, de modo a envolver a cidade na obra?**

Este Relatório será enviado ao Senhor Presidente do Conselho de Administração da empresa Metro do Porto, SA, solicitando a sua pronúncia e resposta 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

Anexo IV: Relatório 03 “Levantamento de problemas e recomendações à Metro do Porto relativamente à Obra da Linha Rosa e Rio da Vila”, redigido pelo Líder do Grupo Municipal PS, Agostinho Sousa Pinto e pelo Líder do Grupo Municipal PAN, Paulo Vieira de Castro.



# 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 (Ferrovial 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.

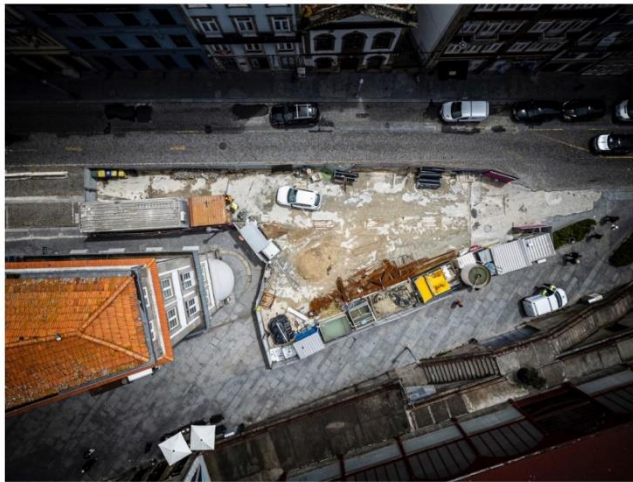


Figura 1 - Vista aérea do estaleiro do Mercado Ferreira Borges em 15/05/2024

### 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.

Relatório 03 | Levantamento de problemas e recomendações à Metro do Porto relativamente às Obras da Linha Rosa e Rio da Vila

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
<b>Rio de Vila</b>							
Fase 1	25/10/21	17/11/21	23	31/07/22	30/04/24	638	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.

Relatório 03 | Levantamento de problemas e recomendações à Metro do Porto relativamente às Obras da Linha Rosa e Rio da Vila

Página 6 de 23

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.

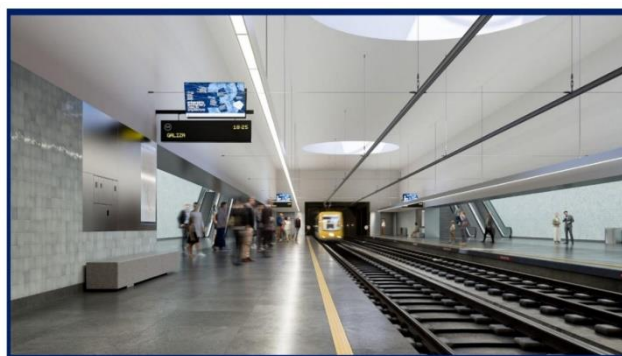


Figura 3 - Imagem virtual de estação de metro (internet 30/05/2024)

### 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	488	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	234	Por iniciar
Hospital S. António	01/06/2021	06/09/2021	97	30/09/2024	31/12/2024	82	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 Stº 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 impacto 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

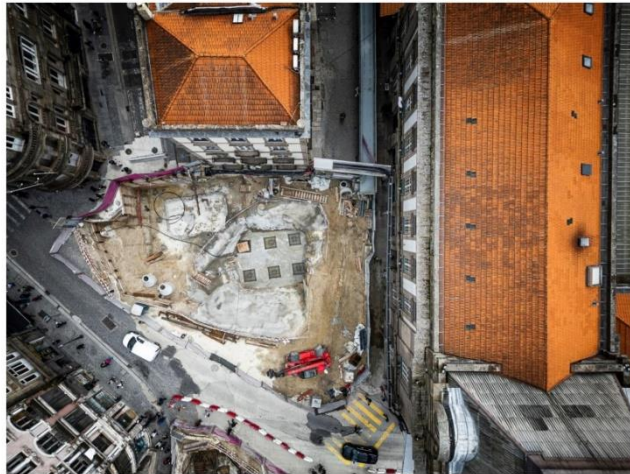


Figura 9 - Vista aérea da Rua da Madeira em 15/05/2024

Pelo uso, algumas passeadeiras 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 Meneses 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 Meneses 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 indicar algum tipo de contaminação.

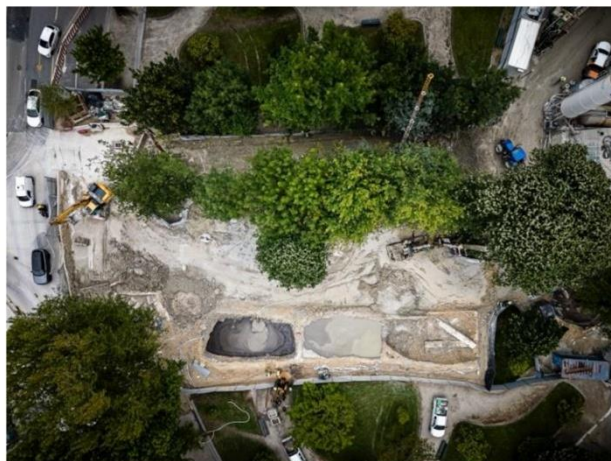


Figura 13 - Vista aérea da Praça Mouzinho de Albuquerque 15-05-2024

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

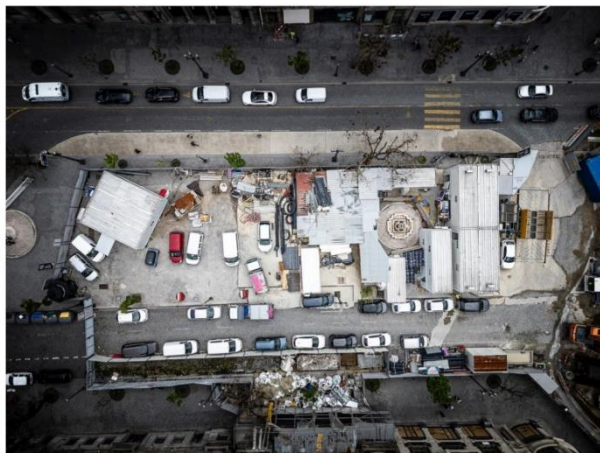


Figura 17 - Vista aérea da Praça da Liberdade em 15/05/2024

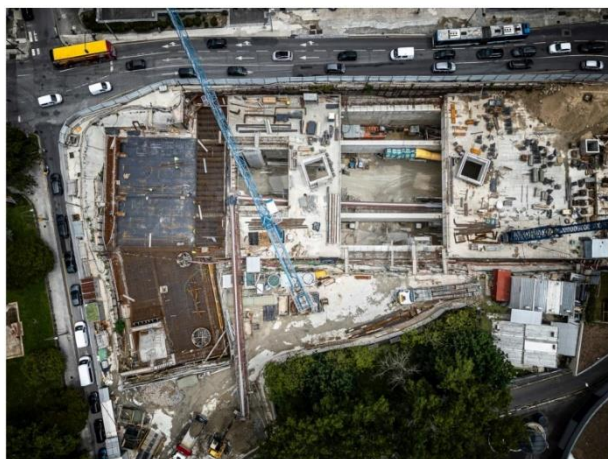


Figura 18 - Vista aérea da Galiza em 15/05/2024





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

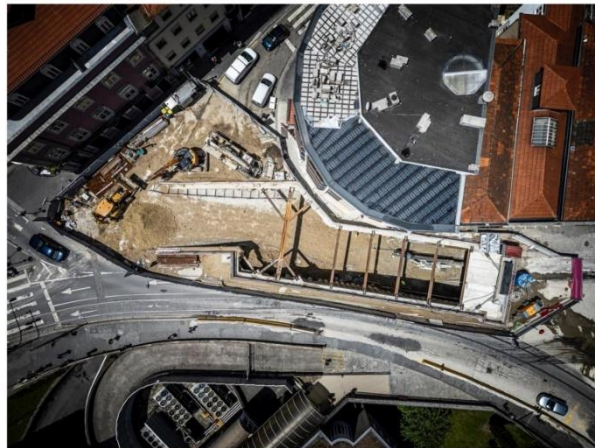


Figura 22 - Vista aérea do Jardim do Carregal em 15/05/2024





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

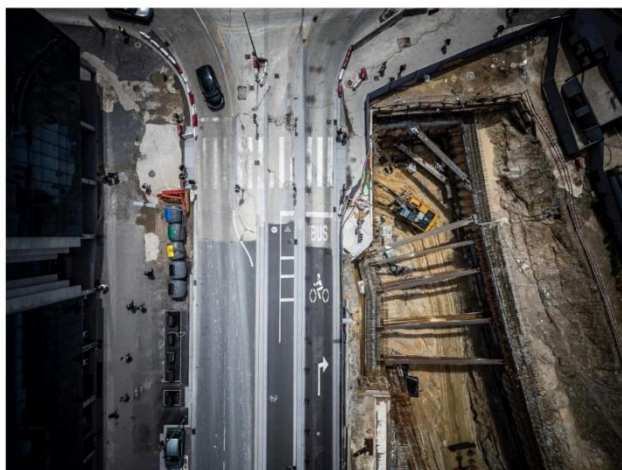


Figura 24 - Vista aérea da Av. de França em 15/05/2024

#### 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.



Anexo V: Relatório 04 “A Gestão da Comunicação no contexto dos Projetos de Infraestrutura Urbana e Investimentos de Transporte Público na cidade do Porto”, redigido pela Líder do Grupo Municipal BE, Susana Constante Pereira.



# Grupo de Trabalho

## para acompanhamento de investimentos de transporte público

### GT-AITP

#### Relatório 04

A Gestão da Comunicação no contexto dos Projetos de Infraestrutura Urbana e Investimentos de Transporte Público na cidade do Porto

Relatora: Susana Constante Pereira

Aprovado em 14 de agosto de 2024



**Relatório 04**  
**A Gestão da Comunicação no contexto dos Projetos de  
Infraestrutura Urbana e Investimentos de Transporte Público na  
cidade do Porto**

Relatora: Susana Constante Pereira, Líder do Grupo Municipal do  
Bloco de Esquerda

Aprovado em 14 de agosto de 2024

**Conteúdo**

1. INTRODUÇÃO.....	3
2. CONSIDERAÇÕES CONCEPTUAIS E METODOLÓGICAS .....	3
2.1. A complexidade dos Projetos de Infraestrutura Urbana .....	4
2.2. Chaves e princípios da Gestão da Comunicação .....	4
2.3. A Política de Comunicação da Metro do Porto .....	5
3. LEVANTAMENTO DE PROBLEMAS.....	6
3.1. Globalmente e no espaço físico.....	6
3.2. Na página da Metro do Porto e nas Redes Sociais.....	6
3.3. Impossibilidade de Monitorização do Progresso.....	12
4. RECOMENDAÇÕES .....	13
5. PEDIDOS DE INFORMAÇÃO.....	15
6. NOTA FINAL.....	16
7. REFERÊNCIAS.....	17

## 1. INTRODUÇÃO

O Grupo de Trabalho para Acompanhamento de Investimentos de Transporte Público com impacto no Porto (GT-AITP) foi criado, por [deliberação da Assembleia Municipal, no dia 19 de fevereiro de 2024](#), tendo por 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, exclusivamente, questões ao nível da Gestão da Comunicação no contexto dos Projetos de Infraestrutura Urbana na cidade do Porto, na sua dimensão de informação ao público (e não de promoção / marketing) atentando aos impactos que afetam moradores, comerciantes, trabalhadores, peões e condutores nas áreas onde existem frentes de obra.**

A intervenção construtiva no espaço público, sobretudo quando se trata de projetos urbanos ao nível das infraestruturas, tem inevitavelmente um grande impacto no quotidiano das pessoas, com repercussões evidentes do ponto de vista social e económico, mas também ao nível da saúde e qualidade de vida das e dos cidadãos. É, por este motivo, responsabilidade de quem promove a obra<sup>1</sup>, de quem a executa<sup>2</sup> e de quem a fiscaliza<sup>3</sup> adotar, ao longo de toda a extensão e duração da empreitada uma efetiva gestão da comunicação com as várias partes interessadas, da comunidade aos decisores políticos.

É porque compete aos órgãos e serviços municipais acompanhar e monitorizar as obras, zelando pela minimização do seu impacto negativo, que o GT-AITP decidiu elaborar este Relatório, com foco na forma como a comunicação inerente ao desenvolvimento das empreitadas se tem processado e se deve processar.

## 2. CONSIDERAÇÕES CONCEPTUAIS E METODOLÓGICAS

Não pretende, naturalmente, o GT-AITP substituir-se a quem na metro do Porto tem a responsabilidade técnica da comunicação da empresa – cujo *know-how* e *expertise* não questionamos –, mas fazer a apreciação política da comunicação efetuada, considerando a sua dimensão e informação ao público (e não a comunicação de promoção / marketing).

Nesse sentido e com o intuito de produzir recomendações conceptual e metodologicamente sustentadas ao nível da **Gestão da Comunicação no contexto do desenvolvimento dos**

<sup>1</sup> Neste caso, a Metro do Porto, SA.

<sup>2</sup> A Metro do Porto e o consórcio constituído pelas empresas Alberto Couto Alves, SA e Alves Ribeiro, SA.

<sup>3</sup> TPF Consultores.

Relatório 03 | Levantamento de problemas e recomendações à Metro do Porto relativamente às Obras da Linha Rosa e Rio da Vila



**Projetos de Infraestrutura Urbana e Investimentos de Transporte Público na cidade,** procedeu-se a uma cuidada pesquisa de práticas e de conhecimento produzido neste domínio, da qual se apresenta um conjunto de referências no final deste relatório e que se procura sintetizar neste capítulo.

### **2.1. A complexidade dos Projetos de Infraestrutura Urbana**

A execução de Projetos de Infraestrutura Urbana e as obras a ela inerentes são altamente complexas, levando a que as partes interessadas, que têm uma palavra a dizer sobre o decurso do trabalho, designadamente moradores, comerciantes, peões e condutores, esperam a melhor comunicação relativamente às implicações que poderão resultar dos projetos em causa e da forma como a sua execução afetará o seu dia-a-dia e a atividade local nas áreas onde existam frentes de obra.

Corresponder com precisão a toda a complexidade em causa é um desafio que exige uma abordagem, planeamento, mecanismos e protocolos à medida da dimensão da obra e do seu impacto, implicando metodologias e ferramentas diversificadas na sua forma e na sua frequência.

A complexidade destes projetos gera uma relação difícil da comunidade com os mesmos, que muitas vezes se afiguram como confusos e disruptivos, pelo que se torna fundamental a adequada e eficaz comunicação sobre seu o desenho e especificações, o seu cronograma, as alterações e ajustes no decurso da sua execução, bem como os seus impactos no quotidiano das pessoas.

A Gestão da Comunicação é, por isso, em face dessa complexidade, uma componente crítica do desenvolvimento destes projetos e deve, portanto, ser parte integrante do planeamento, desde o seu desenho à sua execução, passando pela própria orçamentação de despesa correspondente.

### **2.2. Chaves e princípios da Gestão da Comunicação**

Quanto melhor recebidas e integradas pela comunidade forem empreitadas da dimensão daquelas sobre as quais aqui nos debruçamos, melhor sucedidas serão. Nesse sentido, há três componentes fulcrais na comunicação de um Projeto de Infraestrutura Urbana: **Consistência, Confiança e Comunidade (Miller, 2024).**

É fundamental manter uma comunicação pautada pela **consistência** ao longo da execução, com uma mensagem clara que traduza segurança e fiabilidade, garantindo que se difunde a informação necessária por canais variados.

Tão ou mais importante é a demonstração de **confiança** na execução do projeto, com os princípios da transparência e prestação de contas como guias, assumindo uma presença assídua junto do público e na comunicação social – positiva e regular –, e não somente em momentos de gestão de crise.

Construir e conservar uma relação de confiança com a **comunidade**, acompanhando o decurso das obras, quer em espaços quer em eventos locais, apoiando iniciativas comunitárias e promovendo a comunicação constante e aberta com as pessoas é igualmente peça chave na criação de uma visão positiva relativa ao investimento em causa.

A intervenção construtiva no espaço público, tem um grande impacto no concreto da vida das pessoas, com repercussões evidentes do ponto de vista social e económico, mas também ao nível da saúde e qualidade de vida das e dos cidadãos, sendo essa a preocupação que deve estar na base das opções de comunicação relativas aos projetos.

A informação é essencial, por questões de transparência, de respeito pelos direitos das pessoas e como forma de as envolver nos projetos que dizem respeito à vida da cidade. É preciso permitir que quem sofre as consequências das obras compreenda as razões para as mesmas, conheçamos benefícios que resultarão desse transtorno e possa monitorizar o cumprimento dos compromissos assumidos pelos responsáveis pelas empreitadas.

### **2.3. A Política de Comunicação da Metro do Porto**

Afirma a Metro do Porto na sua página que “a política de Comunicação do Metro do Porto concentra esforços na procura de uma relação de proximidade com todos os seus clientes, sejam eles utilizadores da rede ou pessoas residentes junto das frentes de obra”. É com preocupação com esta segunda vertente que salientamos que a empresa sublinha que “foi a primeira empresa nacional, em 1999, a adotar uma **política de informação aberta e transparente a todas as partes envolvidas e afetadas pelos trabalhos de construção**”, importando-se acima de tudo com “**prestar informação detalhada sobre as especificidades da obra e manter atualizados os dados relativos aos métodos construtivos, desvios de trânsito e prazos de conclusão**”, graças ao que, segundo diz, “é possível manter relações de confiança, colaboração e cooperação com as pessoas, superando as dificuldades inerentes à realização de **larguíssimas obras de requalificação urbana ou à construção, por vezes demorada e sempre complexa, de túneis e estações subterrâneas**”.

Decorridos mais de três anos desde o início da obra, num tempo da história marcado por um grande desenvolvimento e amplitude dos meios de comunicação e das ferramentas passíveis de servir as pessoas ao nível do acesso à informação, não se verifica nestas empreitadas o que ali é afirmado pela Metro do Porto.

### 3. LEVANTAMENTO DE PROBLEMAS

#### 3.1. Globalmente e no espaço físico

Ao longo de toda a extensão da obra não se encontram informações sobre a forma como ficará o espaço público após a conclusão das obras, nem sobre os prazos em que decorre cada uma das suas fases, ou sobre as alterações resultantes, designadamente em termos de circulação de viaturas e de peões, que serão necessariamente implementadas em cada uma delas.

A distribuição de prospetos tanto pelas residências como estabelecimentos comerciais e de serviços, sendo uma medida positiva, não tem sido suficiente e a forma como estes prospetos são elaborados deve ser mais cuidada.



Imagem 1: Reprodução de prospeto distribuído pela empresa Metro do Porto, SA na zona da Avenida da Boavista entre a Rua Guerra Junqueiro e a Rotunda da Boavista (março 2024).

#### 3.2. Na página da Metro do Porto e nas Redes Sociais

No contexto do trabalho de elaboração deste relatório, constatámos a existência de um separador no website da Metro do Porto dedicado às Obras, de uma página de Facebook, de um perfil de Instagram e de um perfil da rede 'X'.

### 3. LEVANTAMENTO DE PROBLEMAS

#### 3.1. Globalmente e no espaço físico

Ao longo de toda a extensão da obra não se encontram informações sobre a forma como ficará o espaço público após a conclusão das obras, nem sobre os prazos em que decorre cada uma das suas fases, ou sobre as alterações resultantes, designadamente em termos de circulação de viaturas e de peões, que serão necessariamente implementadas em cada uma delas.

A distribuição de prospetos tanto pelas residências como estabelecimentos comerciais e de serviços, sendo uma medida positiva, não tem sido suficiente e a forma como estes prospetos são elaborados deve ser mais cuidada.

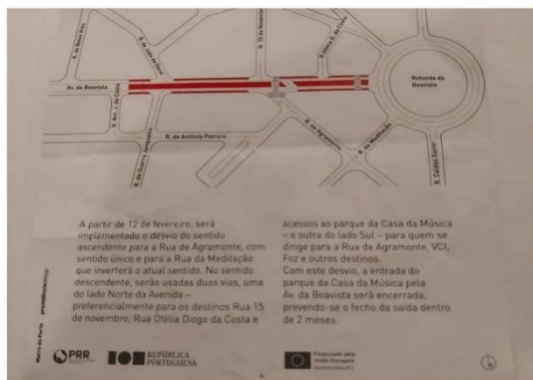


Imagem 1: Reprodução de prospeto distribuído pela empresa Metro do Porto, SA na zona da Avenida da Boavista entre a Rua Guerra Junqueiro e a Rotunda da Boavista (março 2024).

#### 3.2. Na página da Metro do Porto e nas Redes Sociais

No contexto do trabalho de elaboração deste relatório, constatámos a existência de um separador no website da Metro do Porto dedicado às Obras, de uma página de Facebook, de um perfil de Instagram e de um perfil da rede 'X'.

Do perfil da rede 'X' constam publicações temporalmente bastante espaçadas (datando a última de março de 2024), não contendo as mesmas informação atinente à matéria sobre a



Imagem 2: Captura de ecrã do perfil do Twitter em julho de 2024.

qual aqui nos debruçamos.

Por sua vez, a página de Facebook apresenta uma manutenção mais frequente, apresentando uma mescla de publicações de âmbito distinto (visibilidade da empresa vs. informações relativas a impactos específicos da obra), o que não facilita a obtenção de informação por parte dos utilizadores do serviço, com a agravante destas últimas surgirem sob a forma de texto simples.



Imagem 3: Captura de ecrã da página de Facebook em julho de 2024.



Imagem 4: Captura de ecrã da página de Facebook em julho de 2024.

O perfil do Instagram é o que tem uma manutenção mais cuidada, ainda assim misturando também publicações de visibilidade da empresa com a informação a que nos referimos neste relatório, que aparece a espaços, no meio da restante comunicação.



Imagem 5: Captura de ecrã do perfil de Instagram.



Nenhum destes canais permite que a pessoa pesquise informações, nomeadamente sobre a sua área de residência ou trabalho, por exemplo.

No que diz respeito ao sítio online onde se podem encontrar informações sobre as obras, tendo em conta as considerações já explanadas relativamente à complexidade destes projetos e ao seu impacto na vida das pessoas, afigura-se-nos muito pouco eficaz a disponibilização de informação no mesmo local em que se faz publicidade à obra. Mais uma vez, nem neste formato - que permitiria uma maior interatividade -, se acede à informação em tempo útil e com possibilidade de pesquisa.

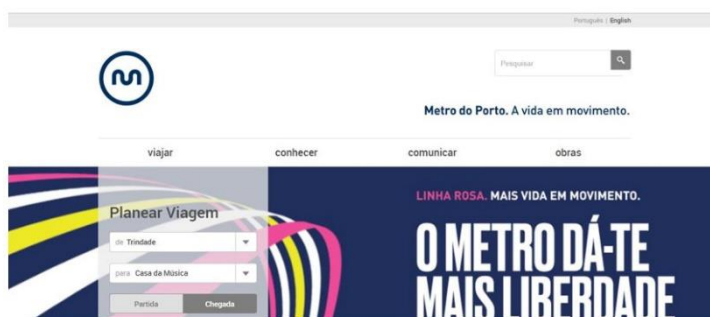


Imagem 6: Captura de ecrã do website da Metro do Porto.

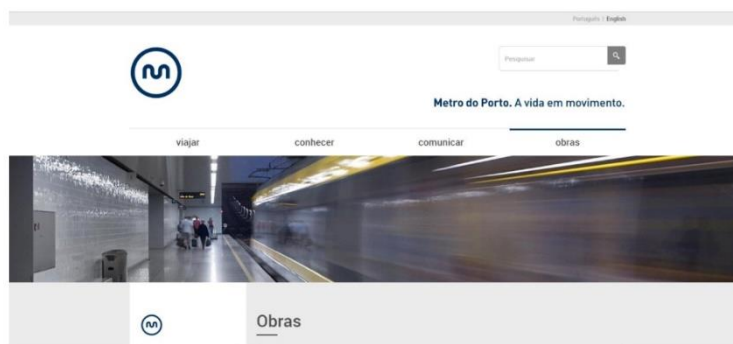


Imagem 7: Captura de ecrã do separador do website da Metro do Porto dedicado às obras.

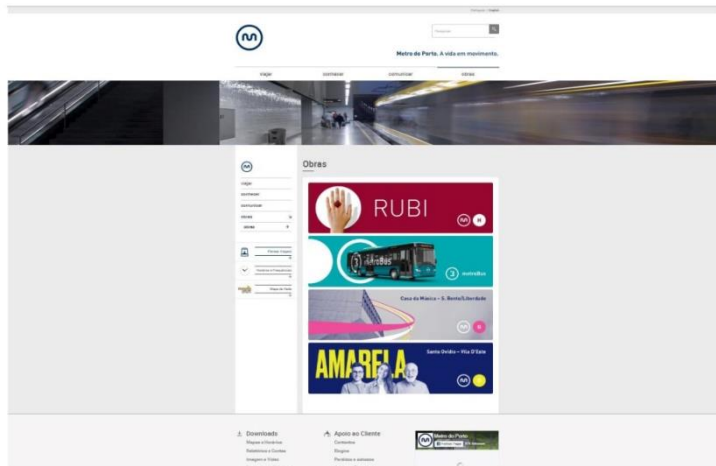


Imagem 8: Captura de ecrã do separador do website da Metro do Porto dedicado às obras com Zoom mais reduzido para possibilitar a visualização de todas as opções.

Acresce que o separador em causa mantém uma estética que não é compaginável com a usabilidade do site. Com o ecrã em Zoom a 100% não se consegue visualizar toda a informação disponível. É preciso fazer *scroll down* para localizar a informação que se procura. É de estranhar que não exista a possibilidade de visualização da obra em formato de mapa, que é o que seria claramente mais útil para as pessoas.



Imagem 9: Captura de ecrã do separador do website da Metro do Porto dedicado às obras com enfoque na informação sobre as zonas de intervenção.

A informação sobre as zonas de intervenção surge depois de toda a comunicação mais publicitária sobre as obras, não havendo atalho para a mesma nem indicação sobre onde encontrar esse conteúdo. Quando se encontra o mesmo, mais uma vez, a informação está disponibilizada em lista de conteúdo, não sendo possível pesquisar nem visualizar no mapa.

Na maioria dos casos, a informação não é atual nem é possível saber quando irá ser atualizada.



Imagem 10: Captura de ecrã do separador do website da Metro do Porto dedicado às obras com enfoque na informação detalhada sobre a Marechal Gomes da Costa.



Imagem 11: Captura de ecrã do separador do website da Metro do Porto dedicado às obras com enfoque na informação sobre a Marechal Gomes da Costa.

#### 4. RECOMENDAÇÕES

1. **Divulgação do Projeto Final:** É crucial fornecer visualizações detalhadas de como ficará o espaço público após a conclusão das obras. Além de poder ser feito no site oficial da Metro do Porto e nas Redes Sociais, deve ser igualmente difundido através de painéis informativos ao longo da área das obras.

2. **Publicação de um Cronograma Detalhado com Atualização Permanente:** Disponibilizar um cronograma claro e detalhado das diferentes fases das obras, incluindo datas previstas de início e término. Este cronograma deve ser amplamente divulgado e atualizado regularmente. Uma forma eficaz de manutenção deste cronograma e acesso abrangente pela população é a criação de uma aplicação de Monitorização do Progresso das obras na cidade.



Imagem 13: Captura de ecrã de um exemplo de ferramenta de mapa de monitorização de progresso.

**3. Campanha de Esclarecimento sobre o Metrobus Dedicada:** Entre as várias frentes de obra, aquela que suscita maior questionamento por parte das pessoas, dado ser algo totalmente novo na cidade, é a linha do Metrobus. Acresce que se sabe a esta data que haverá um hiato de tempo entre a conclusão da obra e o arranque do serviço, dados atrasos previsíveis no material circulante e na própria infraestrutura de fornecimento de hidrogénio verde. Por esse motivo, deve haver desde já um forte investimento na comunicação sobre a etapa final da obra, sobre o período em que mesmo com a obra concluída continuarão a ser as linhas da STCP a dar resposta às pessoas, e sobre o funcionamento depois de decorrido esse período intermédio.

**4. Informações Sobre Alterações na Circulação:** Comunicar de forma clara e antecipada todas as alterações na circulação de viaturas e peões, utilizando múltiplos canais de comunicação, incluindo a rua, as redes sociais e o site oficial. Esta informação deve ser passível de ser visualizável no mapa. Uma forma eficaz de comunicação e acesso abrangente pela população é a criação de uma aplicação de Monitorização do Progresso das obras na cidade, com possibilidade de pesquisa sobre a área geográfica pretendida

**5. Melhoria na Distribuição de Prospetos:** Garantir que os prospetos são distribuídos de forma abrangente e contenham informações precisas. Considerar a utilização de mapas, infografias e outras ilustrações para melhorar a compreensão.

**6. Implementação de um Sistema de Atualizações Regulares:** Estabelecer um sistema de comunicação regular, com atualizações semanais sobre o progresso das obras. Além da utilização de e-mails, mensagens de texto, notificações no site oficial e publicações nas redes sociais, uma forma eficaz de comunicação e acesso abrangente pela população é a criação de uma aplicação de Monitorização do Progresso das obras na cidade, com possibilidade de pesquisa sobre a área geográfica pretendida.



**7. Revisão e Melhoria da Sinalização Informativa:** Melhorar a sinalização informativa nas áreas das obras, garantindo que seja clara e facilmente compreensível. Reforço dos mecanismos utilizados com *outdoors* digitais interativos e QR code a remeter para o site (devidamente atualizado).

**8. Feedback Dedicado e Contínuo:** Criar perfis nas redes sociais exclusivamente dedicados às informações sobre as obras, e no separador das obras separar a informação sobre a intervenção e o seu impacto da comunicação sobre o projeto no seu todo e respetivas vantagens.

**9. Reuniões Informativas:** Organizar reuniões periódicas com a comunidade para informar sobre o andamento das obras e ouvir as preocupações dos cidadãos. Estas reuniões podem ser presenciais ou virtuais.

**10. Presença no Espaço Público:** Manter a relação com a comunidade, com uma presença que acompanha o decurso das obras, quer em espaços quer em eventos locais, apoiando iniciativas comunitárias e promovendo a comunicação constante e aberta com as pessoas é igualmente peça chave na criação de uma visão positiva relativa ao investimento em causa. A título de exemplo: estabelecer parcerias com um ou mais órgãos de comunicação social para criação de uma rubrica semanal de atualização da informação (diferente de promoção / *marketing*) sobre o desenvolvimento do projeto, envolvendo os atores principais da execução e futura implementação (Metro do Porto, Município do Porto, STCP, partindo de questões dirigidas pela população).

## 5. PEDIDOS DE INFORMAÇÃO

Ainda que tendo por base a análise atenta das empreitadas no terreno e do material disponível em diversos canais de comunicação, há alguma informação que não nos foi possível obter de forma autónoma, pelo que se deixam questões e pedidos específicos, cujas respostas cremos possam contribuir para fundamentar a adoção das recomendações aqui patentes e outras medidas relevantes no mesmo propósito.

a) Solicitamos o acesso ao conjunto de prospetos informativos e outro material físico de comunicação, tanto o que tenha sido colocado nas ruas da cidade e/ou nas frentes de obra, como aquele que tenha sido colocado nas caixas de correio de moradores e comerciantes.

b) Solicitamos a informação acerca do histórico de iniciativas de comunicação e informação, sejam a de distribuição de prospetos, a colocação de informação na rua, a organização de sessões de informação, com indicação de data, local, tema e número de participantes.

## **6. NOTAFINAL**

Como se poderá constatar através da análise do relatório, a forma como a comunicação inerente à execução destas obras está a ser gerida não tem garantido o pleno acesso à informação por parte das partes interessadas, descurando-se dessa forma os deveres de transparência e prestação de contas, o que pode pôr em risco toda a fiabilidade dos projetos. Nesse sentido, deverão ser adotadas diversas medidas entendidas aqui como urgentes com vista a mitigar o défice comunicacional assinalado.

Disponível para aprofundar estas impressões e conseqüentes recomendações no contexto de uma reunião dedicada, o Grupo de Trabalho apela à empresa Metro do Porto, SA para que adote as medidas recomendadas neste relatório, visando melhorar a comunicação com os cidadãos, minimizar o impacto negativo das obras e sobretudo contribuir para combater a desconfiança das pessoas relativamente aos projetos aqui em causa ou mesmo alguma descredibilização do mesmo.

É igualmente solicitado aos órgãos municipais o acompanhamento e a fiscalização rigorosa da implementação destas recomendações, assegurando que os direitos das pessoas são respeitados e que a comunicação é eficiente e eficaz.

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.

## 7. REFERÊNCIAS

- Ahuja, Vanita. "Effective Communication Management for Urban Infrastructure Projects." Project Management National Conference, India 2015, 2015, [www.researchgate.net/publication/282439575\\_Effective\\_Communication\\_Management\\_for\\_Urban\\_Infrastructure\\_Projects](http://www.researchgate.net/publication/282439575_Effective_Communication_Management_for_Urban_Infrastructure_Projects).
- Arq.Futuro, e Vitor Machado Lira. "GRANDES OBRAS URBANAS E a COMUNICAÇÃO COM a COMUNIDADE AFETADA." Arq.Futuro, 2019, [arqfuturo.com.br/post/grandes-obras-urbanas-e-a-comunicacao-com-a-comunidade-afetada](http://arqfuturo.com.br/post/grandes-obras-urbanas-e-a-comunicacao-com-a-comunidade-afetada).
- Crain Construction. "4 Keys to Community Engagement - Urban Construction Projects." Crain Construction, 19 June 2023, [crainconstructioninc.com/4-keys-to-community-engagement-in-urban-construction-projects/](http://crainconstructioninc.com/4-keys-to-community-engagement-in-urban-construction-projects/).
- Metro do Porto. "Comunicação." Www.metroporto.pt, <http://www.metroporto.pt/pages/318>.
- Miller, Mary Ellen. *The Three C's of Communicating a Major Infrastructure Project*, 2024, [www.linkedin.com/pulse/three-cs-communicating-major-infrastructure-project-mary-miller-apr-fap9e/](https://www.linkedin.com/pulse/three-cs-communicating-major-infrastructure-project-mary-miller-apr-fap9e/).
- MSA. "Crowdsourcing Reporting Apps - GIS for Citizen-Driven Planning." MSA, 2020, <http://www.msa-ps.com/crowdsourcing-reporting-apps-gis-for-citizen-driven-planning/>.
- Perlo Construction. "Communication Strategies for Construction." Perlo Construction, 2022, [perlo.biz/communication-strategies-for-construction/](http://perlo.biz/communication-strategies-for-construction/).
- Spears, Cathy. "Effective Communication in Construction Projects: A Manager's Guide." FM Industry, 2024, [fmindustry.com/2024/01/11/effective-communication-in-construction-projects-a-managers-guide/](https://fmindustry.com/2024/01/11/effective-communication-in-construction-projects-a-managers-guide/).
- Wijntjes, Lucas. "Effective Communication Strategies in Construction Projects." SitePodium, 2024, <http://www.sitepodium.com/blog/effective-communication-strategies-in-construction-projects/>.







**Grupo de Trabalho para acompanhamento de  
investimentos de transporte público (GT-AITP) com impacto no Porto**

**Relatório 05  
Levantamento de questões relativamente à operacionalização do  
MetroBus (BRT)**

Relatores: Rui Sá, Líder do Grupo Municipal CDU e Raúl Almeida,  
Líder do Grupo Municipal RM

Aprovado em 30 de setembro de 2024

Na reunião do Grupo de Trabalho para acompanhamento de investimentos de transporte público, doravante designado por GT AITP, que se realizou no passado dia 9 de Setembro, o Senhor Presidente da Câmara Municipal do Porto, que nela participou, solicitou que este emitisse um parecer sobre a decisão a adotar relativamente à operação da linha de Metrobus entre a Rotunda da Boavista e a Praça do Império.

Este pedido prende-se com o facto de se prever, para breve, a conclusão da infraestrutura de circulação, não estando, porém, disponível o material circulante nem a infraestrutura de produção e abastecimento do mesmo com Hidrogénio Verde.

Por outro lado, o Memorando de Entendimento sobre o Modelo de Gestão do BRT – *Bus Rapid Transit* (avenida da Boavista/ praça do Império – praça Cidade do Salvador, a ser subscrito pela empresa Metro do Porto, S.A., o Ministério das Infraestruturas, a Câmara Municipal do Porto e a STCP - remetido pelo Município à Metro do Porto em Maio de 2023 – ainda não foi assinado, apesar da empresa Metro do Porto o ter devolvido em 12 de Agosto de 2024 ao Município (havendo, da parte das duas instituições, diferenças de interpretação do respetivo Artigo 3º face às condições que atualmente se verificam).

Face a esta solicitação do Senhor Presidente da Câmara Municipal do Porto, o GT AITP analisou as informações disponíveis, tendo concluído que, objetivamente, há, da parte da Metro do Porto, um incumprimento dos prazos previstos: i) da empreitada de construção da infraestrutura de circulação do metrobus que, ao contrário do que a empresa referiu, não ficou concluída no dia 23 de Agosto de

2024; ii) da entrega do material circulante, bem como do sistema de produção e abastecimento de Hidrogénio verde.

Este incumprimento, que a empresa Metro do Porto deve assumir como sendo da sua exclusiva responsabilidade, implica que, até à entrega e entrada em funcionamento do material circulante contratualizado, qualquer solução a operar nessa linha não seja um sistema de metrobus (pelo menos do sistema previsto), situação que a empresa Metro do Porto também deve assumir, com sentido de responsabilidade e transparência, perante a cidade e a sua população.

Com base nestes pressupostos, o GT AITP, independentemente das convicções que cada um dos seus elementos possa ter, do ponto de vista político, sobre o assunto, considera que, para poder emitir o parecer solicitado pelo Senhor Presidente da Câmara Municipal do Porto, necessita das seguintes informações adicionais da Empresa Metro do Porto:

1. Tendo sido transmitido publicamente que a empresa encetou contactos com o fornecedor do material circulante com vista à antecipação dos respetivos prazos de entrega, foram formalmente assumidos novos prazos de entrega do material circulante? Se sim, quais?
2. A empresa Metro do Porto, face aos prazos contratuais estabelecidos com a empresa fornecedora do material circulante – que apontam para uma diferença de 8 meses entre a conclusão da via (Outubro de 2024) e a entrega das viaturas em número suficiente para operarem (Maio de 2025) – procurou alternativas que garantissem, durante este período, o recurso a viaturas semelhantes? Que contactos foram estabelecidos com esse objetivo e quais os resultados? Considera a empresa que está esgotada essa via?
3. A empresa Metro do Porto tem preparado plano(s) de contingência para o caso de, entregue o material circulante, não estar concluído o sistema de produção e de abastecimento de Hidrogénio verde? No caso afirmativo, de que consta(m) esse(s) plano(s) de contingência?

O GT AITP considera também fundamental, para a análise da alternativa ponderada pela Senhora Presidente do Conselho de Administração da STCP no ofício que enviou ao Senhor Presidente da Câmara Municipal do Porto em 29 de Agosto de 2024 (eventual utilização do canal de circulação da avenida da Boavista pelos autocarros da atual linha 203) que:

1. Sejam feitos, após a conclusão do sistema de semaforização e das restantes condições de segurança, os testes que permitam concluir se é tecnicamente viável a utilização do canal da avenida da Boavista pelos autocarros da linha 203, em condições de segurança para os mesmos, para os tripulantes, para os utentes e para o trânsito rodoviário nas vias adjacentes;
2. Sendo viável tecnicamente a solução referida no ponto anterior, se respondam às seguintes questões:
  - a) Esta alternativa traduz-se em ganhos de tempo de circulação relativamente à atual situação da linha 203? No caso afirmativo, de quanto?
  - b) Os eventuais ganhos de tempo referidos no ponto anterior permitem aumentar, com o mesmo número de autocarros, a frequência desta linha relativamente à que atualmente existe com a linha 203? No caso afirmativo, em quanto?
  - c) Qual o número de habituais utentes da atual linha 203 que utilizam, normalmente, as paragens de António Cardoso e Foco (no sentido descendente da avenida da Boavista) e Marechal Gomes da Costa, Foco e António Cardoso (sentido ascendente) para entrar e sair dos autocarros?
  - d) Quais as distâncias a percorrer pelos Utentes destas paragens e a paragem mais próxima existente na linha de metrobus?

O GT AITP decide, assim, mandar o seu Presidente para enviar este pedido de informações complementares para a Empresa Metro do Porto e para a Câmara Municipal do Porto.



Anexo VII: Parecer 01 “Abate e transplante de árvores no âmbito da construção da Linha Rubi”, redigido pelo Líder do Grupo Municipal PSD, Manuel Monteiro.



# Grupo de Trabalho

## para acompanhamento de investimentos de transporte público GT-AITP

### Parecer 01

Abate e transplante de árvores no âmbito da construção da  
Linha Rubi

Relatores: Rui Sá e Manuel Monteiro

Aprovado em 27/09/2024





**Grupo de Trabalho para acompanhamento de  
investimentos de transporte público (GT-AITP) com impacto no Porto**

**Parecer 01**

**Abate e transplante de árvores no âmbito da construção da Linha Rubi**

Relatores: Rui Sá, Líder do Grupo Municipal CDU e Manuel Monteiro,  
Líder do Grupo Municipal PSD

O Grupo de Trabalho para acompanhamento de investimentos de transporte público, doravante designado por GT AITP, analisou os diversos elementos que lhe foram facultados, relacionados com o pedido, apresentado pela empresa Metro do Porto, S.A. ao Município do Porto, para, no âmbito da construção da Linha Rubi, proceder ao abate de 99 árvores e ao transplante de 2.

Dessa análise resulta a seguinte posição do GT AITP:

1. O GT AITP vê, com preocupação, que, ao contrário do que constava na Avaliação de Impacte Ambiental da Linha Rubi (projeção da necessidade de abate de 38 árvores), o desenvolvimento do projeto implique um acréscimo de 61 árvores a abater (mais duas a transplantar).
2. De igual modo, o GT AITP lamenta que, aquando da imposição, por parte do Município (e com a qual este GT concorda) do não encerramento do túnel rodoviário do Campo Alegre (saída fundamental do Porto), não tivesse sido colocada, pela Metro do Porto, a implicação que tal decisão teria em termos de abate de árvores (mais cerca de 30, segundo o Senhor Presidente da Câmara Municipal do Porto).
3. Apesar dos imponderáveis que sempre podem surgir em intervenções desta natureza e dimensão, este enorme acréscimo de abate de árvores (mais 160% relativamente à estimativa inicial), a que se soma o abate (não previsto) de duas árvores no jardim da Rotunda da Boavista por força da construção da linha Rosa, não é compreensível, considerando o GT AITP que a salvaguarda do património arbóreo do Porto deve ser uma preocupação fundamental e constante da Metro do Porto, dos Projetistas e dos empreiteiros, na altura do estudo das opções de intervenção.

4. Em particular, o GT AITP considera fundamental que estes pedidos de abate sejam, sempre, acompanhados das razões concretas que os motivam, bem como das alternativas ao abate que foram ponderadas e dos motivos pelos quais as mesmas não foram adotadas.
5. O GT AITP considera que, nestas situações, a opção pelo transplante das árvores é uma poderosa medida de mitigação, pelo que recomenda à Câmara Municipal do Porto para, junto da empresa Metro do Porto, analisar se apenas se justifica o transplante de duas árvores (*Ilex aquifolium*, vulgo azevinho), ou se é possível, com razoável probabilidade de sucesso, transplantar mais árvores, designadamente daquelas que pela espécie, idade e estado fitossanitário assim o justifiquem.
6. De igual modo, face ao anúncio de que a Metro do Porto, a título de compensação por este abate de árvores, irá plantar 187 novas árvores na zona afetada, o GT AITP considera que este número é manifestamente insuficiente, dado que estão a ser abatidas ou removidas 89 árvores com porte médio ou grande, das quais 20 têm mais de 30 anos.
7. Pelo que também recomenda à Câmara Municipal do Porto para, junto da empresa Metro do Porto, pugnar como medida de adaptação, pela plantação de um número superior de novas árvores na zona afetada ou, se tal não for possível, noutras zonas da cidade.

O GT AITP decide, também, dar conhecimento desta posição ao Senhor Presidente da Câmara Municipal do Porto, ao Senhor Vice Presidente, com o pelouro do Ambiente e Transição Climática e ao Conselho de Administração da empresa Metro do Porto, S.A..





Assembleia Municipal  
do Porto