

Grupo de Trabalho

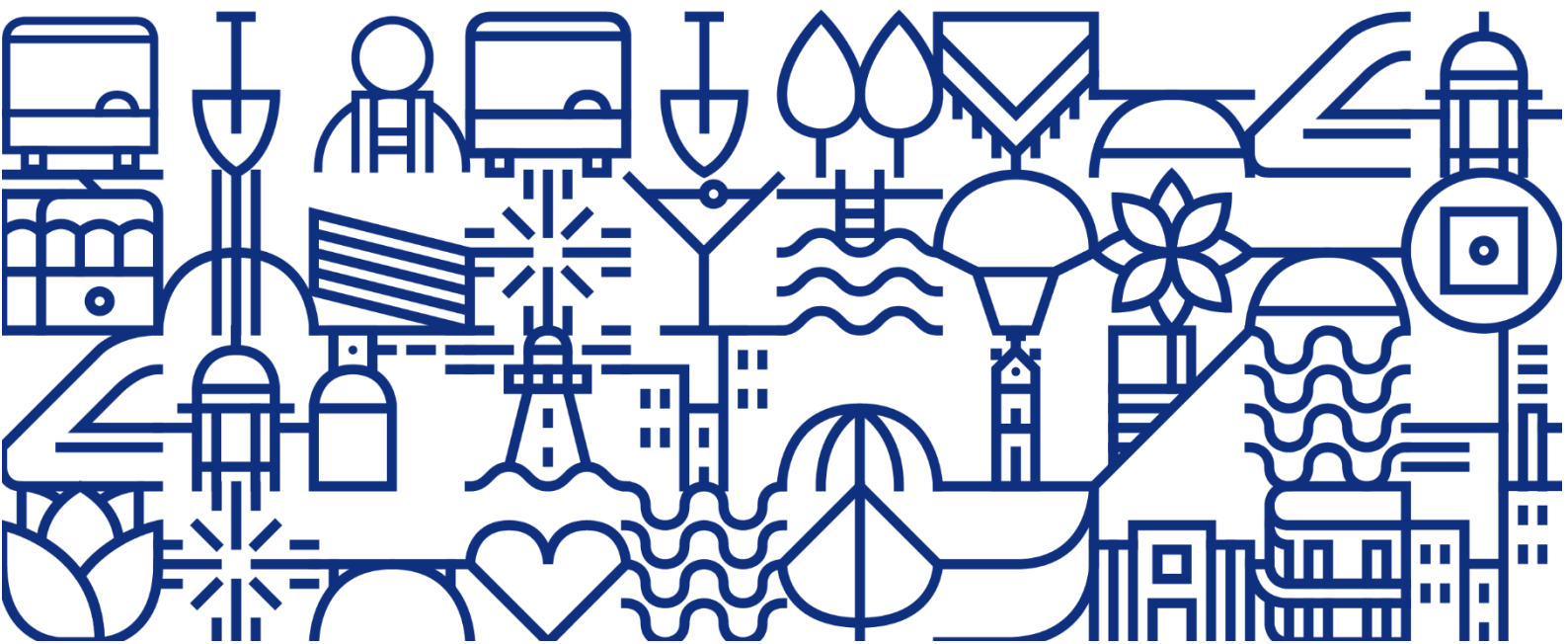
para acompanhamento de investimentos
de transporte público
GT-AITP

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



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 anteprojeto.

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. É 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 bebe.

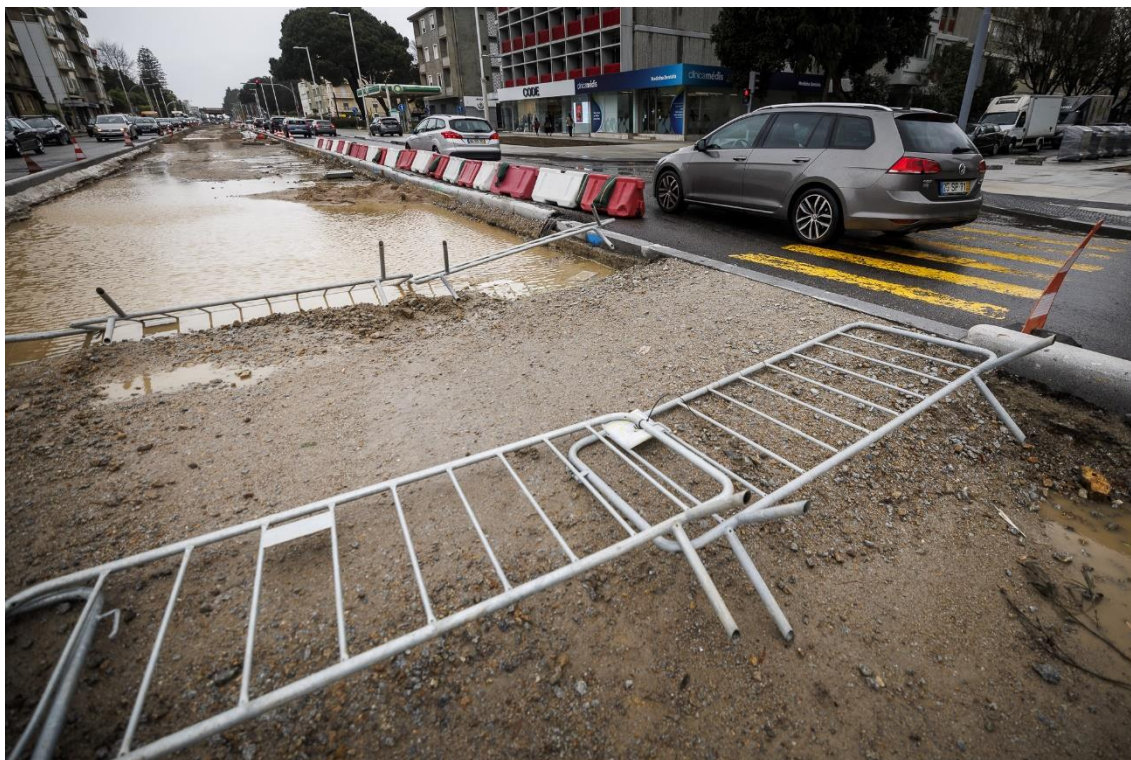


Foto 1 - Passadeira provisória na Avenida da Boavista (28 março 2024).



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.



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- Términus 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).

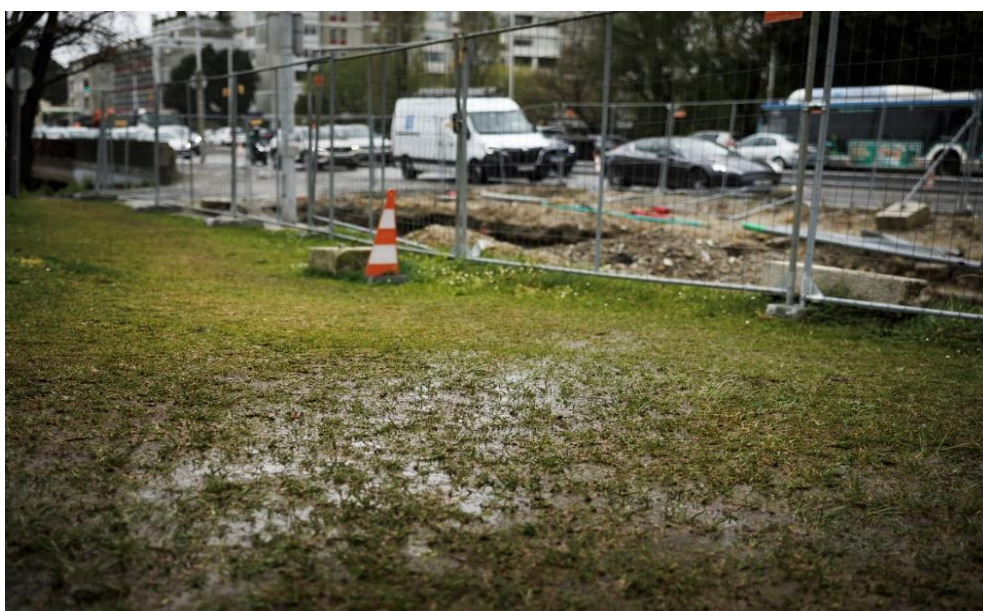


Foto 6 - Estado, com chuva, do percurso utilizado pelos peões face à inexistência de passeio no sentido ascendente da Avenida da Boavista, após a Rua Domingos Alvarez (28 março 2024).

- 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 passadeiras 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.



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).

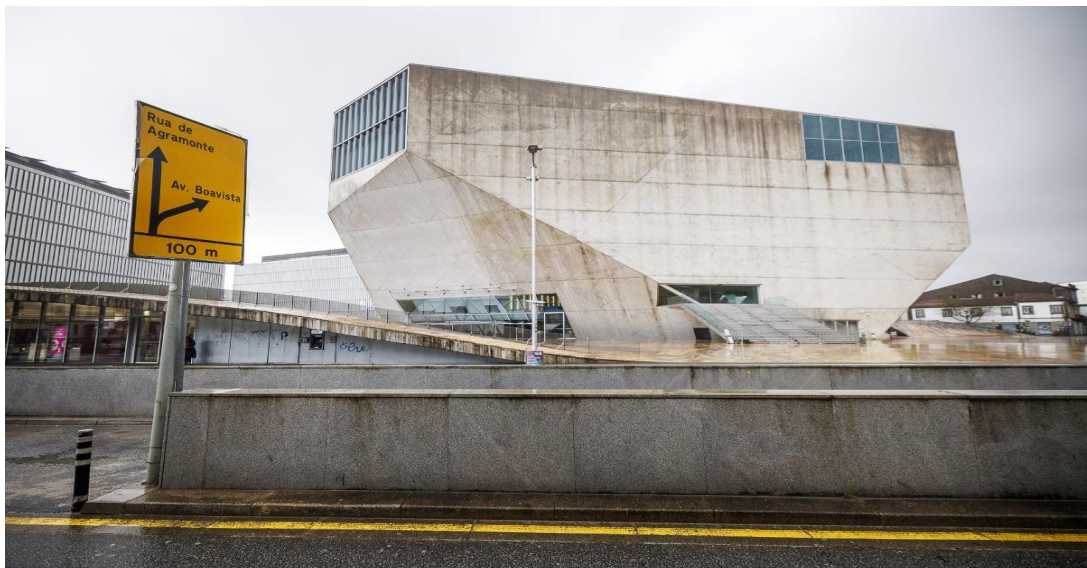


Foto 15 - Indicação de percursos colocada 30 metros depois (antiga entrada do parque de estacionamento da Casa da Música) de as viaturas terem entrado nos tramos (28 março 2024).

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 constrange significativamente a sua fluidez de circulação e, consequentemente, diminui o número de viaturas “debitadas” por cada semáforo.

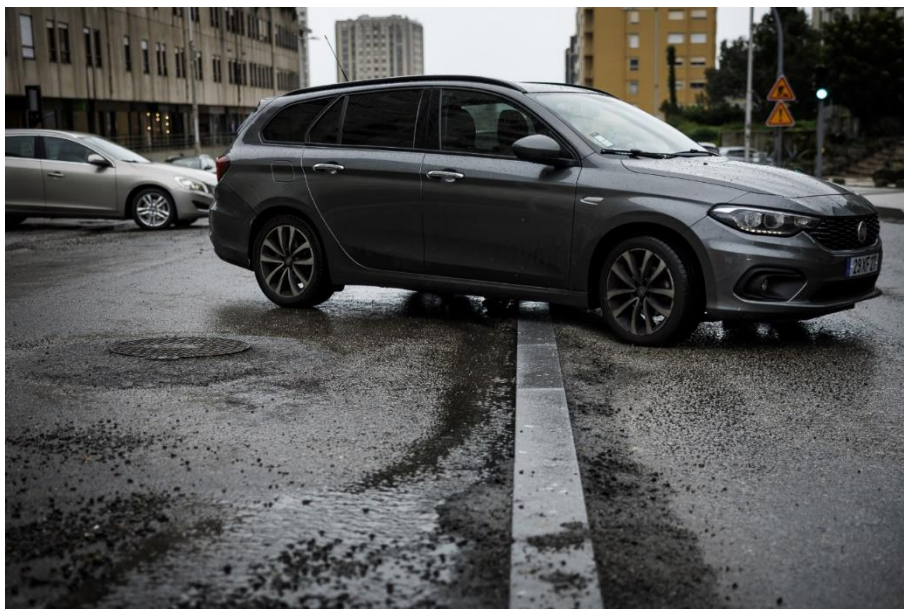


Foto 18 - Atravessamento da Avenida da Boavista a partir da Rua de Pedro Hispano (28 março 2024).



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).



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).

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.

5. FALTA DE INFORMAÇÃO

Ao longo de toda a extensão da empreitada não se encontram informações sobre a forma como ficará o espaço público após a conclusão das obras, nem sobre os prazos em que decorrerá cada uma das suas fases, nem sobre as alterações, designadamente em termos de circulação de viaturas e de peões, que é necessário implementar em cada uma delas.

Considera-se que esta informação é essencial, por questões de transparência, de respeito pelos direitos dos cidadãos e como forma de os envolver na vida da cidade. Permitindo que as pessoas que sofrem as consequências das obras compreendam as razões para as mesmas, conheçam os benefícios que resultarão desse seu transtorno e possam monitorizar o cumprimento dos compromissos assumidos pelos responsáveis pela empreitada.

A distribuição de prospetos nas residências e estabelecimentos comerciais e de serviços, sendo uma medida positiva não é, naturalmente suficiente. Por outro lado, a forma como estes prospetos são elaborados deve ser mais cuidada, não devendo acontecer, como ocorreu no prospeto distribuído no troço final da Avenida da Boavista, junto à Rotunda, em que a informação induz em erro os leitores (o cemitério de Agramonte não é uma via de circulação e a rua designada por “António Patrício” é, na verdade, a “Rua Monsenhor Fonseca Soares”).



Foto 27 - 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).

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