

**UNIVERSIDADE DO
PORTO**

REITORIA

U. PORTO



arquivo
central

PASTA N.º 2.45-1



Universidade do Porto

Reitoria

APARTADO 4211
4003 PORTO CODEX

SISTEMA DE ACESSOS AO POLO 3 DA UNIVERSIDADE DO PORTO

U. PORTO ESTUDO PRÉVIO

ac arquivo
central

-PARECER-

NOVEMBRO DE 1992

SISTEMA DE ACESSOS AO POLO 3 DA UNIVERSIDADE DO PORTO
ESTUDO PRÉVIO

- PARECER -

1. OBJECTO

A Direcção dos Serviços de Obras da Câmara Municipal do Porto enviou em 27-Maio-92 à Universidade do Porto um exemplar do "Estudo Prévio do Sistema de Acessos ao Polo 3 da Universidade do Porto", solicitando uma apreciação, com vista à sua aprovação global.

Posteriormente, em fins de Junho, enviou o processo relativo ao projecto da "Passagem inferior da Rua do Campo Alegre - Arrábida".

O presente documento tem por objecto a apresentação do parecer àqueles estudos, elaborado por um grupo de trabalho constituído para o efeito.

2 - GRUPO DE TRABALHO

Considerando a natureza dos trabalhos em apreço, procurou a Reitoria da Universidade do Porto criar um grupo de trabalho competente, multidisciplinar, de forma a poder elaborar um parecer global.

Para o efeito, depois de várias diligências, obteve o acordo dos seguintes especialistas:

- Prof. Doutor José Manuel Viegas, prof. catedrático do I.S.T., especialista de tráfego e urbanismo;

J. Cant.

- Prof. Doutor Alexandre Cancela d'Abreu, prof. auxiliar da Universidade de Évora, arquitecto paisagista;
- Engº Ausberto Rocha e Silva, engenheiro civil, assessor da Direcção dos Serviços Regionais de Estradas do Norte, da J.A.E.;
- Arq. Nuno Tasso de Sousa, autor do plano de Urbanização do Polo 3 da Universidade do Porto.

Além destes, o grupo completa-se com dois elementos da Universidade do Porto:

- Engº António Manuel Lima e Silva Costa, engenheiro civil, especialista de estruturas, assessor principal da Assessoria de Planeamento da U. do Porto;
- Prof. Doutor Aristides Guedes Coelho, professor catedrático da FEUP e Pró-Reitor da U. do Porto.

U. PORTO

ac arquivo central

3 - ANTECEDENTES

A implantação do Polo 3 da Universidade do Porto, sugerida em 1977 pelo Grupo Coordenador das Instalações da Universidade do Porto, com o apoio da presidência da Câmara Municipal do Porto, foi posteriormente aprovada, a solicitação da Universidade do Porto, com o acordo dos Ministérios da Educação e das Obras Públicas. O que implicou a alteração do P.D. de Robert Auzelle em vigor e o reajustamento dos estudos do novo P.D.M. de Castel Branco, recentemente aprovado pela C.M.P.

Os planos de pormenor da 1ª e 2ª fases do Polo 3 chamam a atenção para as dificuldades da coexistência deste novo uso e ocupação da área, com o sistema de

J. C.

acessos à Ponte da Arrábida. Por isso, foi iniciado um novo processo para solucionar aquele problema, bem como da articulação daquelas vias com as do próprio Polo e ainda com a malha urbana existente a norte do mesmo.

Além disso, propunha-se incluir neste estudo o sistema de acessos aos aglomerados periféricos da Pena, Gólgota e Arrábida. Neste âmbito, já foram elaborados vários estudos por iniciativa, quer da C. M. P., quer da U.P., sem que, até ao presente, tenham sido ultrapassadas as fases preliminares.

4 - DOCUMENTOS EM APRECIÇÃO

Os documentos apresentados pela Câmara Municipal do Porto para apreciação compreendem:

- O "Estudo Prévio do Sistema de Acessos ao Polo 3 da Universidade do Porto", constituído por:

- memória descritiva
- 9 desenhos, sendo 3 relativos a plantas, 3 a perfis longitudinais e 3 a perfis transversais.

- Processo de Concurso para a empreitada da "Passagem Inferior da Rua do Campo Alegre - Arrábida", constituído por:

- um volume de peças escritas, compreendendo o programa de concurso, o caderno de encargos, memória descritiva, anexos e mapa de trabalhos;
- 4 volumes de peças desenhadas (75 desenhos) compreendendo o levantamento topográfico, plantas de localização, esquemas de tráfego, pormenores de betão armado, drenagem de águas pluviais, arranjos exteriores e iluminação.

5 - APRECIÇÃO

A seguir, fazemos a apreciação do estudo prévio do sistema de acessos ao Polo 3, sob os pontos de vista urbanístico, da circulação rodoviária e da integração paisagística.

5.1 - Aspectos Gerais

O presente estudo enquadra-se, genericamente, no objectivo de ser evitado o atravessamento longitudinal do Polo 3 por vias de tráfego rápido do centro, da cidade para a I.P.1 e vice-versa, junto à Ponte da Arrábida. No entanto, este põe em causa os pressupostos que levaram à implantação do Polo 3 naquela área, bem como à elaboração dos Planos de Pormenor e ao reajustamento do P.D.M., então em fase final de elaboração, mesmo tendo em conta as soluções de continuidade que alguns projectos vieram a determinar no conjunto.

A localização estrategicamente favorável a este equipamento de âmbito regional e nacional, apesar da sua índole urbana, deverá articular os dois tipos de traçados e malhas viárias distintas. Cumulativamente, será de notar que esta situação potencia a localização de interfaces de transportes colectivos de natureza diversa que se articulam com a rede nacional e regional.

Neste local, de particular importância no enquadramento paisagístico da cidade, visto ser um dos pontos fundamentais na aproximação do seu casco urbano histórico e de áreas em vias de desenvolvimento, haverá que submeter os estudos sectoriais a um entendimento do conjunto e à modelação do espaço daí decorrente.

Sobre a encosta norte do Rio Douro, conforme se vem sugerindo através dos diversos estudos até agora elaborados, pode-se criar uma nova via que acumule as funções de ligação do centro ao poente da cidade e articulação com o I.P.1.

Apesar de a forma de apresentação do estudo prévio da rede viária ser bastante explícita, sob o ponto de vista sectorial, não é suficientemente abrangente para a problemática em causa. Isto é, o estudo deveria conter todos os elementos, edificados ou livres abordados no Plano de Pormenor e também ser enquadrado por planta na escala 1:2000 ou mesmo 1:5000. Consideram-se os perfis longitudinais e transversais como bastante elucidativos mas insuficientes, pois deveriam ser completados por perfis transversais abrangendo faixas de território contendo os edifícios e os espaços exteriores confinantes com aquelas vias, caracterizando claramente o relevo natural em que o traçado se insere.

Na memória descritiva, refere-se a inexequibilidade da "solução de consenso" prevista com viragem à esquerda e passagem desnivelada na auto-estrada, sem contudo o demonstrar. A justificação deveria integrar as várias componentes a ter em conta na sua ponderação final para efeito de opção.

Seria, assim, de integrar no estudo prévio, como é norma, as alternativas da solução proposta.

5.2 - Aspectos de Pormenor

5.2.1 - Aspectos particulares

Entendemos que a solução proposta, no que se refere à relação altimétrica do traçado com as Faculdades de Arquitectura e de Letras, prejudica fortemente a sua concepção, uso e acessibilidade, ao alterar a modelação do terreno junto aos seus limites ou mesmo chegando a ultrapassá-los. Tal sucede nomeadamente no entrecruzamento das entradas sul e norte, junto à Faculdade de Arquitectura. Aí é anulada a via envolvente aos terrenos da Faculdade de Arquitectura, a qual é fundamental na composição do edifício e é destruída a linha de vale a sul da mesma.

Na confluência das mesmas vias imediatamente a seguir aquele ponto, a nascente, verifica-se a destruição de parte dos espaços exteriores da Faculdade de Letras, afectando-se significativamente as condições ambientais que levaram à implantação da Biblioteca naquela área, bem como dos espaços ajardinados de lazer anexos.

Encontramos, por último, seriamente comprometidas as condições de acesso à Faculdade de Letras, no que respeita à aproximação à sua entrada principal a partir da Rua do Campo Alegre.

Não se verificando boas condições de acessibilidade dos transportes públicos ao polo, não será através de um passeio com cerca de 1,00 metro de largura que, nas horas de ponta, 2 500 a 3 000 pessoas poderão alcançar as paragens daqueles transportes na Rua do Campo Alegre.

Face ao bloqueamento causado no acesso ao Polo 3 pela passagem desnivelada em construção, torna-se ainda mais pertinente o prolongamento da Rua Abel Salazar em direcção à Faculdade de Letras, estabelecendo a ligação à via estruturante do polo.

5.2.2 - Aspectos Paisagísticos

A encosta sobre o Douro, que se estende entre a Ponte da Arrábida e o Palácio de Cristal, constitui uma unidade paisagística notável devido à presença de um conjunto de elementos diversificados (edifícios e jardins de quintas antigas, maciços vegetais, muros de suporte, afloramentos rochosos, valiosas peças arquitectónicas, etc.), todos eles integrados num relevo muito acidentado e em estreita relação com o rio e a sua foz. Trata-se efectivamente de um local de especial importância e valor do ponto de vista paisagístico para a cidade do Porto, mau grado algumas intervenções menos cuidadas, nomeadamente junto ao rio e no vale de

106.

Vilar. Essa importância deriva em boa parte do impacto visual que esta encosta tem sobre a margem sul e sobre quem chega pela Ponte da Arrábida, impacto este devido à sua posição, relevo, vegetação e elementos construídos.

A vocação de um local sensível com estas características será, evidentemente, no sentido de um uso que delas tire partido e que, em simultâneo, valorize a zona. Encontra-se nestas condições um polo universitário (tal como também o estaria, por exemplo, um parque urbano), o que se pode comprovar pelas intervenções já realizadas e pelos planos elaborados: peças arquitectónicas de qualidade bem integradas na paisagem, manutenção das quintas com valor patrimonial, intenções de tratamento cuidado dos espaços exteriores incluindo a conservação de grande parte da vegetação existente, etc.

O traçado agora apresentado a nível de estudo prévio, embora referindo preocupações de natureza ambiental e paisagística, iria originar impactos negativos, nomeadamente sobre os dois edifícios em construção e respectivos espaços envolventes. Em relação à Faculdade de Arquitectura, a plataforma muito larga da via aproxima-se demasiado da base dos edifícios, tanto em termos planimétricos como altimétricos pelo que vai interferir em termos de ruído, afectar as vistas a partir dos edifícios e espaços envolventes, comprometer o arruamento de acesso e o resto do tratamento previsto para os espaços exteriores. O enorme talude que será necessário executar (a diferença de nível ao terreno actual atinge cerca de 9m), terá um enorme impacto negativo sobre aquele troço da encosta Ainda junto à Faculdade de Arquitectura, o traçado proposto, mesmo que em túnel, irá degradar o morro pedregoso e arborizado que remata a poente o conjunto edificado.

De facto, parte destes inconvenientes poderiam ser reduzidos ao procurar-se um traçado mais abaixo na encosta, e, eventualmente, cindindo a plataforma em duas que poderiam então passar com relativa independência, adaptando-se muito

melhor aos socalcos e plataformas existentes.

Junto à Faculdade de Letras, a inflexão do troço principal para norte, para além de criar problemas na ponta sudeste da Quinta da Póvoa, vai aproximar demasiado a via do edifício em construção, com inegáveis inconvenientes no que diz respeito à utilização dos espaços exteriores. Também aqui, a hipótese de separar as plataformas dos dois sentidos do trânsito parece permitir uma passagem mais baixa e mais integrada na encosta (a faixa a sul poderia passar enterrada sob o bairro do Gólgota e a faixa a norte desceria também de modo a passar nitidamente abaixo do muro da Quinta da Póvoa). A ligação ao Campo Alegre passa entre a Faculdade de Letras e a Quinta da Póvoa de uma forma que desrespeita o existente, muito particularmente o muro de suporte que constitui actualmente o remate do vale.

Embora já sem relação directa com o Polo 3 da Universidade, há ainda que referir a forma como se faz o encontro da via proposta com a encosta poente do morro do Palácio de Cristal: apesar de não interferir com as quintas ou com os jardins do Palácio (porque se encontra a cotas bastantes inferiores), a via atravessa o vale em viaduto e "esbarra" repentinamente na encosta, sem qualquer tentativa de adoçar essa chegada e integrá-la no tecido urbano envolvente.

5.2.3 - Aspectos Rodoviários

No estudo em apreço não é feita qualquer referência à articulação do "sistema de acessos ao Polo 3" proposto com o restante sistema viário da cidade.

Pela interpretação da solução apresentada, julga-se poder concluir que se pretende privilegiar a ligação da cidade à auto-estrada através da R. de D. Pedro V, desvalorizando a ligação tal como actualmente existe, através da R. do Campo Alegre e Rotunda da Boavista.

Esta filosofia afigura-se-nos correcta, tendo em conta não só a circulação

viária na cidade como também a necessidade de preservar a zona universitária do tráfego de atravessamento.

É discutível, no entanto, a necessidade de dar entrada na cidade através da Rua do Campo Alegre, uma vez que a ligação prevista à R. de D. Pedro V parece dar total satisfação ao tráfego proveniente da auto-estrada com destino à cidade. Prevendo-se que a pressão do tráfego sobre este nó do IP1 venha a diminuir francamente com a entrada em serviço da nova ponte do Freixo e respectivos acessos, julga-se que aquela entrada na cidade (R. do Campo Alegre) poderá ser desde já suprimida nesta fase ou quando muito prevista a sua eliminação a prazo. O canal disponibilizado pela supressão desta via de entrada poderá ser utilizado para acesso à zona universitária.

Embora não se disponha de um estudo de tráfego, presume-se que as deslocações, com origem e destino a sul da cidade serão superiores às que se destinam a norte. Neste pressuposto, a solução apresentada não se ajusta no que respeita às vias de saída da cidade com destino a sul, que se apresentam estranguladas em vários pontos do seu percurso, ao contrário das que se destinam a norte, presumidamente com menor tráfego e dispendo de maiores secções.

O estudo é omissivo no que se refere aos itinerários dos transportes públicos ignorando-se, portanto, como se pretende servir o Polo 3. O mesmo acontece no que respeita aos percursos de peões. Trata-se de omissões graves, tendo em conta a população prevista para esta área, que em nosso entender deveriam ter sido abordadas nesta fase do estudo, pois poderão condicionar a solução geral.

Se os traçados, em termos de ocupação do solo, disponibilizam os terrenos necessários à implantação dos edifícios universitários, constituem, por outro lado, um elemento perturbador do ambiente escolar devido à poluição química e sonora

1.2.

que introduzem.

Sendo inevitável a situação de coexistência do sistema viário com a Universidade, julga-se que nesta fase do estudo se deveria ter analisado com o maior cuidado todos os aspectos ambientais, o que eventualmente poderia ter conduzido a traçados alternativos.

Neste contexto, sugere-se que no eixo designado por "Ligação da Auto-estrada ao Porto" entre os kms 0+400 e 0+700 seja analisada a possibilidade de desnivelamento e afastamento das duas faixas de rodagem com ripagem da faixa direita mais para sul, com vista a melhorar a integração da via na encosta.

Na fixação definitiva das cotas dos diferentes traçados viários deverá respeitar-se os edifícios já construídos a fim de não serem prejudicados no seu enquadramento paisagístico.

6 - CONCLUSÕES

Em face do exposto, salvo melhor opinião, somos de parecer que:

- 1) - Considera-se recomendável a inserção a meia encosta da via de ligação da A.E. à cidade, com entradas e saídas preferenciais pela Rua D. Pedro V;
- 2) - a via referida deverá ser reformulada no sentido duma maior flexibilidade, ajustando-a à encosta e à ocupação dos terrenos marginais;
- 3) - a flexibilidade deverá ainda facilitar a ligação à malha urbana do Polo, evitando o isolamento

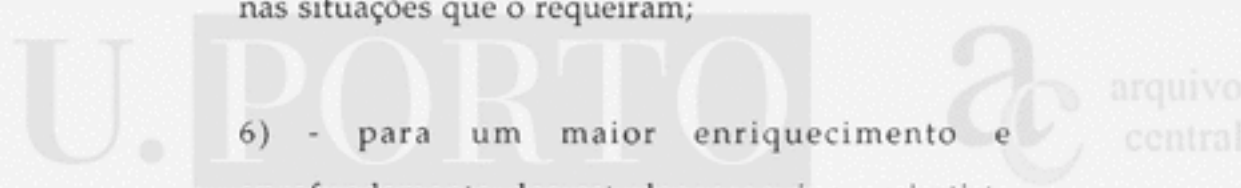
126.

criado pela proposta;

4) - no âmbito das alternativas a considerar num estudo prévio, sugere-se que seja desenvolvida uma solução com saída da auto-estrada para poente (sentido sul-cidade) de modo a que se possam comparar soluções;

5) - todas as soluções estudadas deverão relacionar-se com o território delimitado pelo morro do Palácio, Rotunda da Boavista, Lordelo e margem do rio Douro, sem prejuízo do pormenor necessário nas situações que o requeiram;

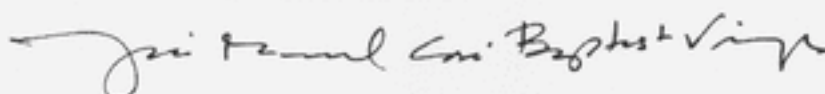
6) - para um maior enriquecimento e aprofundamento dos estudos, a equipa projectista deverá integrar especialistas de urbanismo, paisagismo e transportes.



O GRUPO DE TRABALHO



Prof. Doutor Aristides Guedes Coelho
Pro-Reitor da U. P.



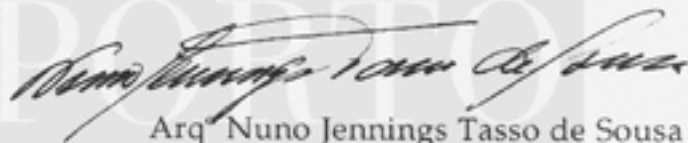
Prof. Doutor José Manuel Viegas
Professor Catedrático do I.S.T.



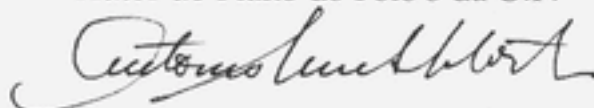
Prof. Doutor Alexandre Cancela d'Abreu
Professor Auxiliar da Universidade de Évora



Engº Ausberto Rocha e Silva
Assessor da D. S. R. de Estradas do Norte



Arqº Nuno Jennings Tasso de Sousa
Autor do Plano do Polo 3 da U.P.



Engº António Manuel Lima e Silva Costa
Assessor Principal da Assessoria de Planeamento da U.P.

Porto, 24 de Novembro de 1992