

ESTABILIZAÇÃO DA ESCARPA DAS FONTAINHAS, ENTRE AS PONTES LUIZ I E MARIA PIA, NO PORTO

FONTAINHAS CLIFF STABILISATION, BETWEEN LUIZ I AND MARIA PIA BRIDGES, OPORTO

Rosa, Sérgio; *CENOR Consulting Engineers, Lisboa, Portugal, sergio.rosa@cenor.pt*
Chitas, Pedro; *CENOR Consulting Engineers, Lisboa, Portugal, pedro.chitas@cenor.pt*
Rodrigues, Vitória; *CENOR Consulting Engineers, Lisboa, Portugal, vitoria.rodrigues@cenor.pt*
Pereira, Hélder; *Gestão de Obras Públicas, EM - CMP, Porto, Portugal, hpereira@gopcmp-em.pt*

RESUMO

A presente comunicação refere-se à estabilização de um trecho de uma escarpa rochosa, com cerca de 920 m de extensão, localizada na margem direita do Rio Douro, na cidade do Porto, entre as Pontes Luiz I e Maria Pia. Nesta escarpa foram registadas, ao longo dos anos, várias ocorrências de queda de blocos e de deslizamentos de terras que provocaram danos, por vezes significativos, quer nos aglomerados populacionais e edificações com interesse patrimonial existentes, bem como no Ramal da Alfândega e na Av. Gustavo Eiffel. Descrevem-se as soluções previstas e o acompanhamento técnico efetuado à obra, que permitiu a otimização e a adaptação do previsto às reais condições encontradas. Por fim, apresentam-se algumas conclusões, destacando-se as limitações e as vantagens encontradas no desenvolvimento do projeto e no acompanhamento da obra.

ABSTRACT

This paper concerns the stabilization of a cliff, 920 m long, located at the Douro River right bank, at Oporto, between Luiz I and Maria Pia Bridges. Rockfall and landslides were recurring events along the years, causing damage, sometimes substantial, in existing buildings, some with historical interest, as well as in the Alfândega railroad branch and at Gustavo Eiffel Av. The initial solutions and the monitoring performed by geotechnical designers, which allowed their adaptability to the real conditions encountered, are described. Finally, bearing in mind the experience gained during the project and construction phases, conclusions are presented, highlighting the limitations and advantages encountered during their development.

1 - CARACTERÍSTICAS GERAIS DA ÁREA DE INTERVENÇÃO

A escarpa das Fontainhas situa-se na margem direita do Rio Douro, na cidade do Porto, entre as Pontes Luiz I e Maria Pia. Tem orientação aproximadamente E-W e cerca de 920 m de extensão. A intervenção compreendeu duas zonas específicas (doravante designadas de setores) que, por sua vez, foram divididos em secções, em função de fatores morfológicos, de ocupação e de prioridade de intervenção (Figura 1).

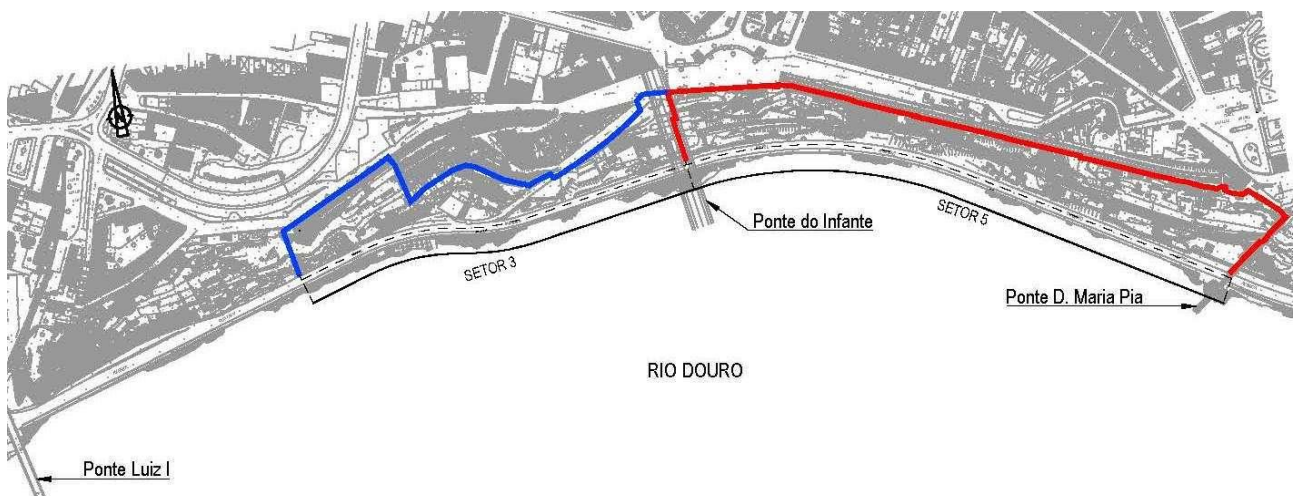


Figura 1 - Setores 3 e 5. Planta

O Setor 3, situado a Oeste da Ponte do Infante, com cerca de 390 m de extensão e altura máxima da ordem dos 55 m, foi dividido em duas secções (Figura 2). É delimitado superiormente pelo Bairro das

Fontainhas e inferiormente pela Av. Gustavo Eiffel. É de referir que devido à sua proximidade ao Bairro das Fontainhas este setor é habitualmente designado por "Escarpa das Fontainhas".

Entre estas duas secções (3.1 e 3.2) existe uma zona, onde se localizam as Ruínas da Capela e da Fábrica da Cerâmica dos Carvalhinhos, na qual foi decidido pela GOP, EM não efetuar quaisquer trabalhos de estabilização. Esta decisão deveu-se a se ter entendido que quaisquer materiais que eventualmente se venham a desprender desta zona não atingirem a Av. Gustavo Eiffel, ficando retidos nas plataformas onde se encontram construídas as edificações.



Figura 2 - Setor 3. Secções 3.1 e 3.2

O Setor 5, localizado a Este da Ponte do Infante, que tem cerca de 530 m de extensão e altura máxima da ordem dos 55 m, foi dividido em três secções (Figura 3). Este setor, que se encontra compreendido entre as pontes do Infante e Maria Pia, é delimitado no topo pela Alameda das Fontainhas e pela Linha do Minho e, ao nível da base, pela Av. Gustavo Eiffel. Na zona superior refere-se a existência do Bairro Nicolau e do Ramal da Alfândega, que se encontra desativado, para além de várias outras edificações dispersas, muitas das quais em ruínas.



Figura 3 - Setor 5. Secções 5.1, 5.2 e 5.3

Como referido, em ambos os setores foram registadas várias ocorrências de queda de blocos rochosos, de derrocadas e de deslizamentos de terras, provocando danos por vezes significativos nas infraestruturas existentes na sua base, nomeadamente na Av. Gustavo Eiffel.

2 - ANTECEDENTES

2.1 - Instabilizações ocorridas

De acordo com a bibliografia que foi possível consultar, desde finais do séc. XIX foram registadas diversas instabilizações nesta escarpa, quer nos setores intervencionados, quer em zonas adjacentes, das quais se salientam (CENOR, 2015 e LNEC, 2011):

2012 - Desprendimento de bloco rochoso que provocou uma rotura numa conduta de abastecimento de água existente no Ramal da Alfândega;

2005 - Queda de blocos no Bairro Nicolau, junto à ponte do Infante;

2000/2001 - Instabilização no muro de suporte que suporta o Passeio das Fontainhas;

2000 - Deslizamentos de terras na zona dos Guindais-Corticeira;

1997 - Queda de blocos na zona da Muralha Fernandina, junto à ponte D. Luiz I;

1996 - Desprendimento de pedras para a Av. Gustavo Eiffel;

1995 - Queda de blocos e deslizamento de terrenos na zona dos Guindais-Corticeira;

1994 - Queda de blocos e deslizamentos de terras na zona dos Guindais-Corticeira;

1992 - Queda de blocos e deslizamentos de terras na zona dos Guindais-Corticeira;

1983 - Desprendimento de terras na Escarpa dos Guindais;

1959 - Queda de blocos na escadaria dos Guindais (Muralha Fernandina);

1954 - Queda de blocos na zona das Fontainhas;

1947 - Queda de blocos e deslizamentos de terras na zona dos Guindais-Fontainhas;

1879 - Queda de blocos na zona das Fontainhas.

2.2 - Intervenções realizadas

Em 1999, aquando da construção do Elevador dos Guindais, a escarpa foi objecto de uma campanha de trabalhos de prospecção geotécnica e de instrumentação. Posteriormente, foram realizadas mais quatro campanhas de trabalhos de prospecção, em 2001 (aquando da reconstrução do Passeio das Fontainhas), 2002, 2004 e 2007, que abrangeram toda a escarpa entre as pontes Luiz I e D. Maria Pia.

Após a instabilização do muro de suporte do Passeio das Fontainhas em 2000/2001, a escarpa foi objecto de um conjunto de trabalhos de estabilização constituídos por terraplenagens, pela construção de vigas em betão armado ancoradas e pela execução de um sistema de drenagem, que ficaram concluídos no Verão de 2003.

Entre Julho e Agosto de 2011 foram efetuados trabalhos de limpeza e de desmatação da zona que foi alvo de intervenção em 2001/2003, junto ao Bairro dos Guindais, para a verificação do seu estado de conservação, bem como da operacionalidade da instrumentação instalada.

Entre Junho e Julho de 2012 foram realizados novos trabalhos de desmatação ao longo dos setores 3 e 5 para a realização do levantamento topográfico de pormenor, bem como para os reconhecimentos de superfície que serviram de base à definição das soluções de estabilização destes setores.

3 - CONDIÇÕES GEOLÓGICAS

3.1 - Condições geomorfológicas

A cidade do Porto encontra-se situada na plataforma litoral, que inclina suavemente para SW e que se formou por aplanamento subaéreo. Esta plataforma é constituída por um conjunto de patamares escalonados a diferentes cotas, que descem no sentido do mar, a partir de uma linha de relevo designada por "relevo marginal", cuja cota, na área da cidade, se situa acima dos 90 m. Nesta região não são evidentes formas de relevo significativas, sendo a sua caracterização morfológica dificultada pela intensa ocupação urbana, a qual muito tem contribuído para a alteração do seu aspeto.

Nesta região predomina a formação do "Granito do Porto" (γ_m), cuja intrusão se deu no Câmbrico e que migmatizou as formações xistentas antesilúricas encaixantes. Estes granitos têm uma idade aproximada de 300 Ma, tendo-se instalado a profundidades de cerca de uma dezena de quilómetros. São contemporâneos da 3ª fase da orogenia Hercínia F3 (sintectónica). A sua ascensão até à superfície deveu-se, essencialmente, aos movimentos ocorridos ao longo das fraturas, que implicaram a sua subida, bem como à erosão das formações que se encontravam sobrepostas.

Os alinhamentos preferenciais para a modelação da morfologia do Porto são os de orientação NE-SW e ENE-WSW a NW-SE. A linha de costa é subparalela ao grande acidente NNW-SSE que é a falha Porto-Tomar.

O rio Douro apresenta um vale estreito e profundo, com vertentes íngremes e com cotas elevadas, em alguns pontos, com cerca de 80 m de altura, como é o caso da zona onde se situa a ponte Maria Pia. O encaixe vigoroso da parte final do rio deveu-se à combinação de uma tectónica pós-Hercínica e de uma descida eustática.

Muitos dos taludes rochosos existentes na região, naturais ou de origem antrópica, estão associados às margens encaixadas e abruptas do rio Douro (como é o caso desta escarpa). Estes taludes apresentam, muitas vezes, problemas de estabilidade que estão geralmente associados ao estado de alteração e ao grau de fracturação do maciço rochoso, que são agravados pela percolação de águas que se faz pelas fracturas. Os tipos de instabilização mais comuns observados nos taludes existentes são os de queda de blocos e de escorregamentos, quase sempre associados a maciços muito alterados ou a fracturas com continuidade e de inclinação desfavorável.

3.2 - Condições geológicas

A escarpa é constituída por granitos do Porto (γ_m), encontrando-se também coberta por aterros (At) e depósitos de vertente (DV) (Figura 4).

Os granitos do Porto correspondem a um granito alcalino, de grão médio, leucocrata, de duas micas, por vezes ligeiramente orientado. Pode ainda apresentar, localmente, em zonas com "manifestações"

pegmatíticas, uma textura mais grosseira de tendência porfiróide. Exibe, no conjunto, cor cinzento-amarelada a esbranquiçada. Trata-se de uma rocha medianamente alterada (W_3) desde a superfície até cerca de alguns metros, passando a pouco alterada (W_2) e com fraturas medianamente afastadas (F_3). Em zonas localizadas podem apresentar-se, quer mais alterados a decompostos (W_{4-5}), quer com fraturas afastadas (F_2) a próximas a muito próximas (F_{4-5}).

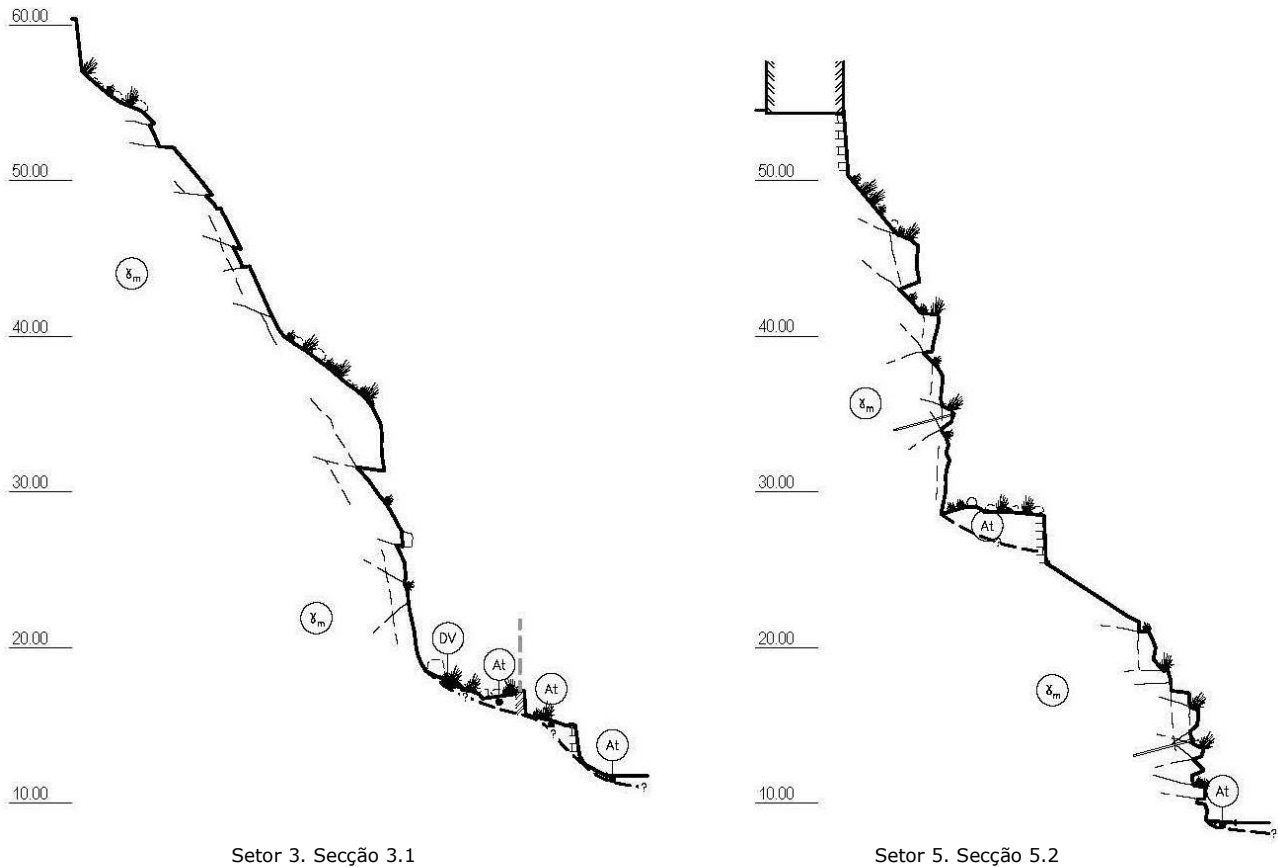


Figura 4 - Geologia ocorrente. Cortes transversais

Os aterros ocorrem essencialmente no topo e na base da escarpa. Trata-se de depósitos heterogéneos constituídos por areias siltosas de grão médio, de cor acastanhada a amarelada, envolvendo blocos e fragmentos dispersos de rocha granítica de dimensões variadas. Admite-se que sejam constituídos, quer por solos residuais resultantes da meteorização dos granitos, quer por depósitos de vertente, que foram utilizados para a construção das várias plataformas e acessos associados às edificações existentes. Por vezes encontram-se, também, misturados com entulhos de construção civil. Estes depósitos são, geralmente, suportados por muros em pedra aparelhada situados a diferentes cotas, pelo que se admite que a sua espessura máxima deverá ser da ordem da altura de alguns dos muros. Deverão constituir, também, uma parte da plataforma da Av. Gustavo Eiffel e da Calçada das Carquejeiras. Na parte mais superficial apresentam, geralmente, um horizonte rico em terra vegetal.

Os depósitos de vertente resultam dos materiais que se desprendem e caem da escarpa e se depositam, quer sobre as várias plataformas situadas a diferentes cotas, quer na base da escarpa, junto à Av. Gustavo Eiffel. Formam pequenas manchas dispersas e têm, por isso, reduzida espessura e continuidade lateral. São geralmente depósitos heterogéneos, constituídos por fragmentos e blocos de rocha granítica, envolvidos por matriz areno-siltosa, acastanhada. Estima-se que possam atingir cerca de 2 m de espessura máxima.

3.3 - Condições hidrogeológicas

Do ponto de vista hidrogeológico a área em estudo é constituída por uma formação permeável em grande a semipermeável, formada por um maciço medianamente alterado a são e com fraturas abertas. Subjacente a esta zona ocorre uma outra formação impermeável, formada por um maciço medianamente alterado a são, mas pouco fraturado e com fraturas fechadas. A circulação de água no maciço rochoso faz-se através das fraturas, podendo em certas zonas (mais fraturadas) ser elevada, devida à sua alimentação direta por infiltração.

Ao longo da zona estudada foram encontradas três minas de água. A primeira está localizada na zona dos lavadouros públicos existentes junto à ponte do Infante D. Henrique. A segunda encontra-se situada no

topo da escarpa, imediatamente abaixo da plataforma da Linha do Minho, junto a um caminho pedonal que dá acesso ao antigo Bairro Nicolau. A terceira está situada na base de um muro em pedra aparelhada que corresponde ao limite Norte da plataforma do Ramal da Alfândega.

Para além destas nascentes, foram ainda assinalados vários outros pontos de afluência de água, com menores caudais, que poderão corresponder a nascentes temporárias. Admite-se, no entanto, que durante os períodos de maior pluviosidade possam vir a aparecer novas nascentes e afluências de água na escarpa, com localização aleatória.

3.4 - Estudo da compartimentação do maciço granítico

Em ambos os setores, a escarpa tem cerca de 55 m de altura máxima e um declive médio da ordem de 50° a 55° existindo, no entanto, algumas zonas escarpadas, com declives superiores a 80°.

De acordo com a classificação BGD (ISRM, 1981) o maciço granítico encontra-se medianamente alterado (W_3) à superfície e pouco alterado (W_2) em profundidade, com fracturas medianamente afastadas (F_3). Em zonas localizadas pode apresentar-se muito alterado a decomposto (W_{4-5}) ou com fraturas afastadas (F_2) a próximas a muito próximas (F_{4-5}).

Para o estudo da compartimentação do maciço em ambos os sectores foram definidas estações de levantamento de fracturas. É de referir, no entanto, que devido à falta de acessos às cotas superiores, apenas foi possível efectuar o levantamento das descontinuidades da parte inferior da escarpa, junto aos principais acessos existentes, nomeadamente junto à Av. Gustavo Eiffel.

Nesta caracterização, atendeu-se à orientação dos taludes em cada secção, às condições das fracturas e à sua persistência. Para esta análise foi utilizada a aplicação informática "Dips" da Rocscience.

A partir da definição das famílias de descontinuidades e tendo em conta as características observadas em cada local, foi efectuado o estudo estatístico relativo à extensão (semi-comprimento), espaçamento, abertura, rugosidade, percolação e estado de alteração das descontinuidades (ISRM, 1978). A rugosidade foi avaliada em valores de JRC, por comparação com perfis-tipo (Barton, 1977).

Considerando as descontinuidades que foram levantadas em cada secção procedeu-se à respetiva análise cinemática. Para esta análise procedeu-se à representação planar de cada trecho de escarpa, bem como dos correspondentes polos, no hemisfério inferior de uma rede de igual área (rede de Schmidt). Nesta representação pretendeu-se analisar a possibilidade de ocorrência de deslizamentos planares, em cunha e por basculamento-toppling ao longo de cada trecho.

Nos Quadros 1 e 2 apresentam-se as probabilidades de ocorrências para os diferentes tipos de rotura estudados para cada sector/secção.

Quadro 1 – Probabilidade de ocorrência e tipo de rotura no Setor 3

Designação da secção	Orientação do talude	Família de descontinuidades	Dip/ Dip Direction	Tipo de rotura		
				Planar	Cunha	Basculamento
3.1	N75°,80°SE 80/165	1- N48°;84°SE	84/138	Improvável	Improvável	Improvável
		2- N117°;78°NE	78/027	Improvável	Improvável	Improvável
		3- N70°;40°NW	40/340	Improvável	Improvável	Possível
		4- N15°;30°SE	30/105	Improvável	Improvável	Improvável
3.2 - Oeste	N60°,80°SE 80/150	1- N43°;88°NW	88/313	Improvável	Possível (f_3)	Possível
		2- N121°;86°SW	86/211	Improvável	Improvável	Improvável
		3- N120°;41°SW	41/210	Improvável	Possível (f_1)	Improvável
3.2 - Este	N80°,80°SE 80/170	1- N47°;81°SE	81/137	Provável	Possível (f_2)	Improvável
		2- N177°;62°W	62/267	Improvável	Possível (f_1)	Improvável
		3- N136°;85°NE	85/046	Improvável	Possível (f_4)	Improvável
		4- N64°;34°SE	34/154	Improvável	Possível (f_3)	-
		5- N113°;78°NE	78/023	-	-	-

Quadro 2 – Probabilidade de ocorrência e tipo de rotura no Setor 5

Designação da secção	Orientação do talude	Família de descontinuidades	Dip/ Dip Direction	Tipo de rotura		
				Planar	Cunha	Basculamento
5.1	N80º,80ºSE 80/170	1- N47º;81ºSE	81/137	Provável	Possível (f2)	Improvável
		2- N117º;62ºW	62/267	Improvável	Possível (f1)	Improvável
		3- N136º;85ºNE	85/046	Improvável	Possível (f4)	Improvável
		4- N64º;34ºSE	34/154	Improvável	Possível (f3)	Improvável
		5- N113º;78ºNE	78/023	Improvável	Improvável	Improvável
5.2	S60ºE,80ºSE 80/210	1- N112º;21ºNE	21/022	Improvável	Improvável	Improvável
		2- N60º;89ºNW	89/330	Improvável	Improvável	Improvável
		3- N31º;77ºNW	77/301	Improvável	Possível (f2)	Improvável
5.3	S60ºE,80ºSW 80/210	1- N38º;59ºNW	59/308	Improvável	Improvável	Improvável
		2- N137º;89ºNE	89/047	Improvável	Improvável	Possível
		3- N80º;15ºNW	15/350	Improvável	Improvável	Improvável

Os resultados do estudo cinemático das fraturas de ambos os setores revelaram que a maior probabilidade do tipo de rotura é por cunha. No entanto, as roturas do tipo planar e por basculamento são também possíveis, mas tendo uma probabilidade de ocorrência muito menor.

4 - ESTADO DA ESCARPA

No Setor 3 os principais problemas que afetavam esta zona prendiam-se com a existência de diversos blocos em risco de queda, devido à intensa fraturação que afeta o maciço rochoso. Foram ainda identificadas algumas consolas com mais de 2 m, que aparentavam encontrar-se muito próximas do equilíbrio limite, podendo colapsar parcialmente e levar à instabilização dos terrenos a elas sobrejacentes. Embora não muito frequentes, foram observadas afluições de água (algumas delas contínuas, outras de carácter sazonal) que drenavam directamente para a Av. Gustavo Eiffel (Figura 5).

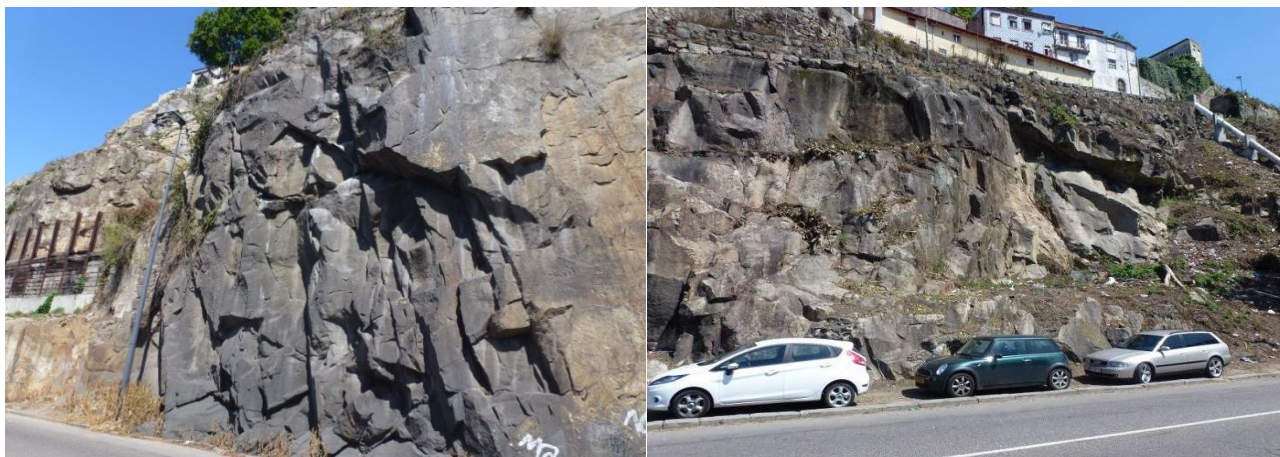


Figura 5 - Setor 3. Estado da escarpa antes das obras de estabilização

Neste setor existiam, ainda, edificações e muros em pedra aparelhada que suportavam os socalcos existentes, alguns dos quais aparentando encontrar-se em risco de vir a ruir por descalçamento das respetivas fundações (Figura 6).

No Setor 5 as situações de instabilização eram de natureza idêntica. No entanto, nesta zona há a referir a existência de duas grandes plataformas, sensivelmente a meia altura da escarpa, onde se desenvolve o Ramal da Alfândega e onde se encontrava construído o Bairro Nicolau.



Figura 6 - Setor 3. Estado da escarpa e muros existentes antes das obras de estabilização

Quer acima, quer abaixo destas plataformas, o maciço apresentava-se muito fraturado, com vários blocos em risco de queda. Embora com menor expressão do que no Setor 3, também foram reconhecidas algumas consolas da ordem dos 2 m, que aparentavam poder vir a colapsar a curto/médio prazo (Figura 7).

Na zona do Bairro Nicolau, algumas das habitações que se encontram construídas sobre os muros de pedra aparelhada, situados no bordo da escarpa, apresentavam elevado risco de poderem vir a colapsar devido ao descalçamento das respetivas fundações. Ainda nesta zona, o escoamento das águas residuais era feito diretamente sobre a escarpa, devido à falta de redes de saneamento contribuindo, deste modo, para o agravamento dos fatores que contribuíam para a sua instabilização (Figura 7).



Figura 7 - Setor 5. Estado da escarpa antes das obras de estabilização

Ainda nesta zona foi identificado um desvio de águas do sistema de drenagem existente imediatamente a Este da ponte do Infante, para a rega de alguns dos socalcos aproveitados para fins agrícolas, mas que corria aleatoriamente pela escarpa, promovendo também o agravamento dos fatores que contribuíam para a sua instabilização.

Foi também reconhecido, mais a Este, uma afluência de água ao nível do Ramal da Alfândega, que não se encontrava canalizada e que promovia infiltrações em profundidade no maciço. Muita desta água ressurgia na base de alguns dos muros de pedra aparelhada existentes, o que aumentava a probabilidade destes se poderem vir a instabilizar. Foram ainda detetadas várias ressurgências de água, algumas temporárias, na superfície da escarpa, localizadas a diferentes cotas, que iam contribuindo para o alargamento das fraturas e para a alteração do maciço.

Foram também detetadas múltiplas situações de muros de pedra aparelhada, que suportam alguns socalcos existentes, parcialmente destruídos.

Há ainda a referir a existência de algumas escadas em pedra que permitiam o acesso a partir da Av. Gustavo Eiffel ao Ramal de Alcântara e à Rua das Fontainhas, que se encontravam muito degradadas e que necessitavam também de ser reabilitadas (Figura 8).

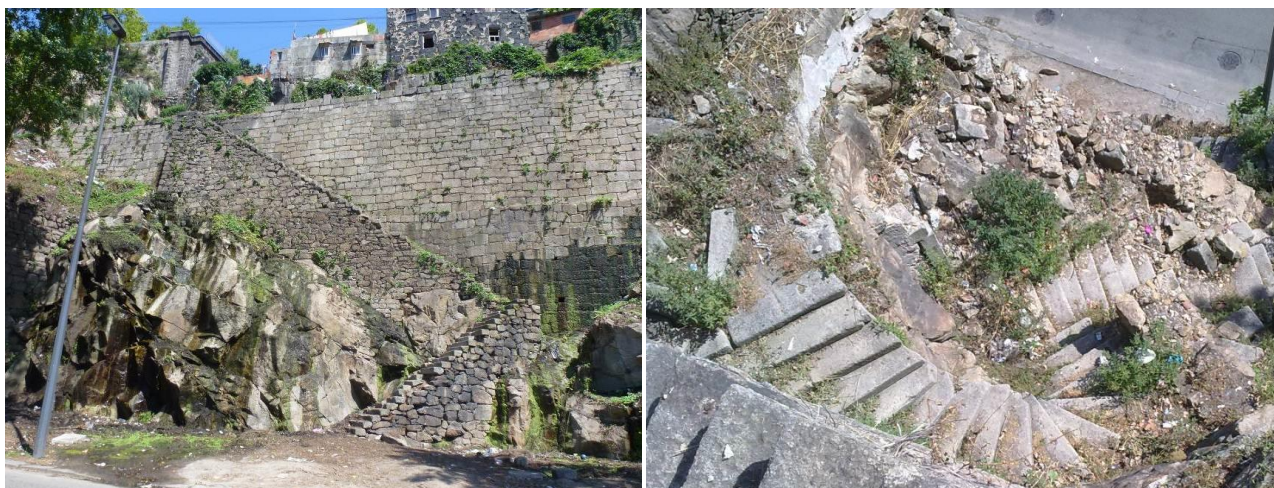


Figura 8 - Setor 5. Estado das escadas antes das obras de estabilização

À data de elaboração da presente comunicação já haviam sido concluídas as obras de estabilização das Secções 5.2 (1ª Fase) e das Secções 3.1 e 5.3 (2ª Fase). Está prevista, para um futuro próximo, a conclusão da estabilização deste trecho de escarpa, pela realização das obras nas secções 3.2 e 5.1 (3ª Fase).

5 - FATORES QUE CONTRIBUÍRAM PARA A INSTABILIZAÇÃO DO MACIÇO ROCHOSO

De acordo com o histórico de ocorrências, bem como dos reconhecimentos geológicos de superfície efetuados nas visitas ao local, concluiu-se serem diversos os fatores que contribuíram para os processos de instabilização do maciço, uns devidos a causas naturais, outros devidos a causas antrópicas.

As principais causas naturais são a elevada inclinação dos taludes, muitos dos quais com mais de 80º de inclinação; a compartimentação do maciço granítico, apresentando as fraturas por vezes grande continuidade levando à queda de blocos de grandes dimensões; a percolação das águas pelas fraturas e a ação mecânica das raízes da vegetação de maior porte, que leva à progressiva abertura das fraturas.

Os principais fatores antrópicos, por sua vez, deveram-se à proximidade da Linha do Minho, que se encontra em exploração e que induz vibrações no maciço quando se processa a passagem dos comboios; à existência de habitações situadas muito próximas do bordo da escarpa e sem sistema de saneamento, fazendo-se o escoamento das águas residuais pela sua superfície; à existência de edificações em ruínas com elevado risco de colapso a curto/médio prazo; à existência de muros de pedra aparelhada, parcialmente destruídos ou em elevado estado de degradação em resultado, por um lado, da falta de argamassa e, por outro, da deterioração de certas zonas da sua fundação, que levavam ao seu descalçamento parcial; à existência de minas de água não canalizadas e à existência de canalizações de condutas para o abastecimento de água e de escoamento de águas pluviais, algumas das quais com problemas de estanqueidade, que em conjunto contribuíram para as infiltrações de águas no maciço e, deste modo, para a sua continuada evolução e conseqüente instabilização.

6 - SOLUÇÕES DE ESTABILIZAÇÃO ADOTADAS

Na concepção das soluções de estabilização da escarpa tiveram-se em consideração condicionamentos geológico-geotécnicos, topográficos, económicos e executivos.

Tendo em vista estes objetivos procurou-se definir os trabalhos de estabilização mais adequados para os problemas atrás identificados. Com estes trabalhos procurou-se não só atenuar os processos que levaram à evolução da escarpa como, também, assegurar a proteção da Av. Gustavo Eiffel contra a queda de blocos, ou possíveis derrocadas.

Para esse efeito, na definição das soluções atendeu-se não só à experiência adquirida em diversas obras com características semelhantes, em particular na estabilização de escarpas rochosas, como ainda às características morfológicas e ao tipo de ocupação existente (e respectivo interesse histórico).

Outro dos fatores ao qual se deu particular atenção foi também a grande exposição desta escarpa, procurando-se que todos os trabalhos de estabilização a realizar causassem o menor impacto visual possível. As soluções definidas tiveram ainda em atenção a sua durabilidade e a necessidade de terem a menor manutenção possível.

Em ambos os setores os trabalhos foram iniciados pela limpeza da vegetação e dos materiais soltos e em risco de queda, assim como o saneamento dos blocos que foram identificados com evidências de se poderem vir a desprender a curto/médio prazo. Estes trabalhos foram realizados com o máximo cuidado, procurando evitar a queda descontrolada de material, uma vez que quaisquer blocos que caíssem da escarpa de forma não controlada poderiam provocar danos significativos nas infraestruturas existentes na sua superfície e base, bem como na plataforma da Av. Gustavo Eiffel e no coroamento do muro de suporte existente do lado do rio.

No Setor 3 foram previstos trabalhos de demolição das edificações devolutas e que, devido à sua proximidade à escarpa, apresentavam elevado risco de poderem vir a ser afetadas por instabilizações; de reparação do coroamento e de proteção da base dos muros em pedra aparelhada que suportam as plataformas existentes; a colocação de redes metálicas pregadas e a execução de pregagens pontuais e/ou ancoragens de baixo pré-esforço, em complemento às redes metálicas pregadas, em blocos de maiores dimensões, não passíveis de sanear e que pudessem vir a solicitar as redes a curto prazo em caso de instabilização.

Na zona inferior deste setor foi ainda prevista a limpeza e o refechamento com argamassa e calda de cimento das fendas abertas que delimitavam os blocos a pregar; o recalçamento de zonas em consola; o preenchimento de cavernas; a colocação de redes metálicas de encaminhamento; a execução de drenos profundos sempre que foram detectadas afluições de água importantes; o saneamento dos depósitos de vertente e dos aterros existentes no tardoz da barreira de retenção e a demolição desta e de ruínas e de muros instáveis (Figuras 9 e 10).

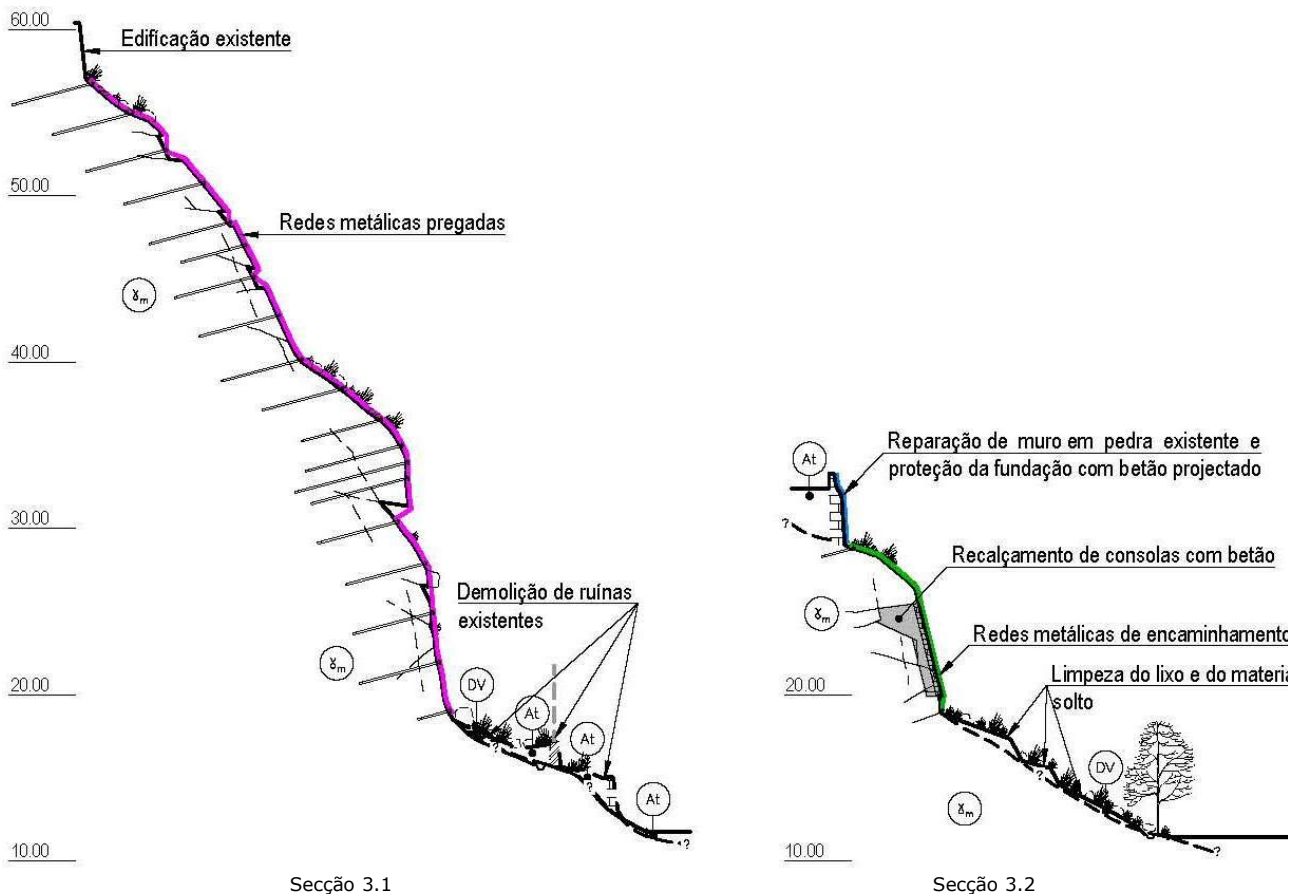


Figura 9 - Cortes com as soluções adotadas nas secções 3.1 e 3.2

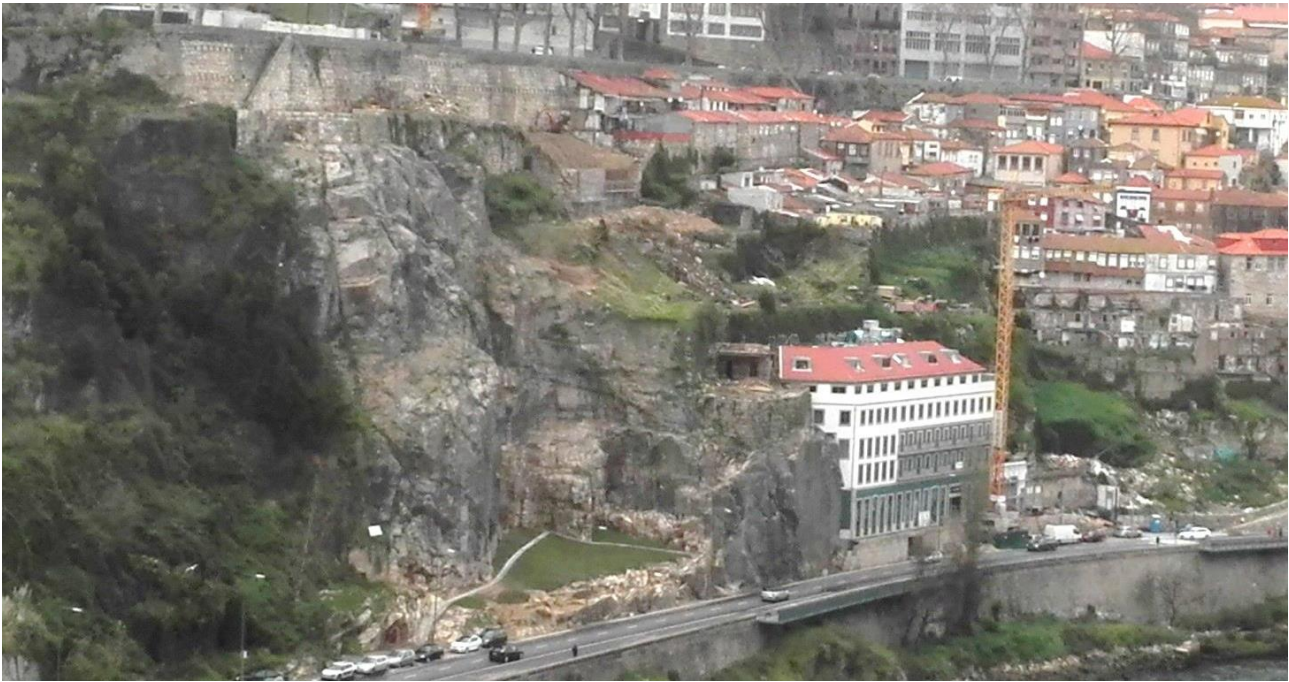


Figura 10 - Secção 3.1 após as obras de estabilização

Os trabalhos no Setor 5 foram da mesma natureza dos realizados no Setor 3, ou seja, compreenderam a demolição de edificações devolutas e que, devido à sua proximidade à escarpa, apresentavam elevado risco de poderem vir a ser afetadas por instabilizações; a reparação do coroamento dos muros de pedra aparelhada que suportam as plataformas existentes e proteção das respetivas bases com betão projetado; a colocação de redes metálicas pregadas e de redes metálicas de encaminhamento; a execução de drenos profundos; a execução de pregagens pontuais e/ou ancoragens de baixo pré-esforço em blocos de maiores dimensões; a limpeza e o refechamento de fendas abertas com argamassa e calda de cimento; o recalçamento de consolas rochosas e a reconstrução de duas escadas de pedra existentes que fazem a ligação entre a Av. Gustavo Eiffel e a plataforma do Ramal da Alfândega (Figuras 11 e 12).

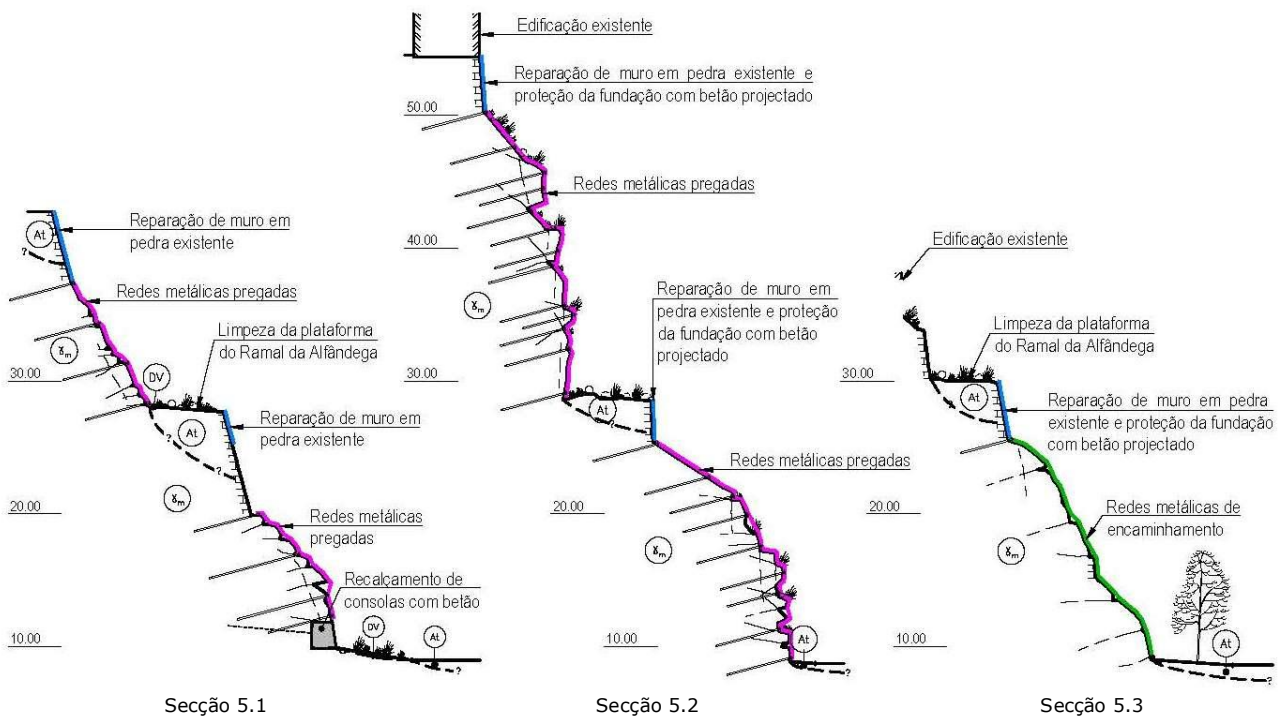


Figura 11 - Cortes com as soluções adotadas nas secções 51, 5.2 e 5.3



Figura 12 - Secção 5.2 após as obras de estabilização

É ainda de referir, que devido à grande ocupação urbana no topo da escarpa, existem já em serviço sistemas de drenagem de águas pluviais e residuais, nomeadamente ao longo da Alameda e do Passeio das Fontainhas e do Bairro das Fontainhas e da Calçada das Carquejeiras.

Verificou-se que estes sistemas estavam operacionais, tendo-se recomendado no âmbito das obras a realizar na escarpa, que a GOP, EM procedesse à sua inspeção, para averiguação do seu estado actual de conservação, por forma a garantir que estes não se encontram obstruídos ou com roturas contribuindo, desta forma, para a infiltração de águas no maciço rochoso que pudessem contribuir para sua instabilização.

Para além da verificação da operacionalidade desses sistemas, considerou-se necessário drenar as águas pluviais de escorrência e as águas de nascentes existentes na escarpa, tendo estas sido captadas e conduzidas para um sistema de drenagem localizado na base da escarpa, junto à Av. Gustavo Eiffel.

Esta drenagem foi constituída por valetas trapezoidais, colectores e caixas de reunião que conduzem estas águas para as caixas e atravessamentos que fazem parte do sistema de drenagem de águas pluviais existente ao nível da Av. Gustavo Eiffel.

7 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

A impossibilidade de acesso direto a algumas zonas da superfície da escarpa, o facto de não se dispor de levantamentos topográficos que representassem com rigor as irregularidades da sua superfície, bem

como ainda a presença de densa vegetação em algumas zonas, levantaram algumas dificuldades à definição das soluções previstas em projeto.

Apesar de se considerar importante fazer uma caracterização o mais aprofundada possível na fase de projeto e de se definirem o melhor possível as soluções a implementar, estas foram encaradas como aproximadas, uma vez que é praticamente inviável, na maior parte das situações, proceder à limpeza dos taludes, logo nesta fase, devido aos meios necessário envolver.

Os condicionamentos executivos registados no decorrer destas empreitadas, relacionados essencialmente com o facto de se tratar de uma obra inserida em meio urbano, com dificuldades de acessos a certos locais, levou a que fossem previstos tratamentos diferenciados, devidamente adaptados às diferentes condições morfológicas e geológico-geotécnicas existentes, de modo a efectuar a estabilização da escarpa de forma técnica e economicamente aceitável.

Outro fator que se revelou também de extrema importância foi o da realização de acessos adequados aos diferentes locais de trabalho situados a várias alturas, através meios suspensos, com o apoio de guas fixas ou móveis, o que permitiu aferir e concretizar as soluções preconizadas.

Procurou-se, sempre que possível, privilegiar soluções com o mínimo impacto paisagístico e que permitissem a vegetação na escarpa, tendo-se para o efeito recorrido preferencialmente a soluções de redes metálicas pregadas, de redes de encaminhamento e a pregagens pontuais, assim como à reabilitação dos muros em pedra aparelhada de forma tradicional, em detrimento de soluções em betão.

Relativamente à demolição de edificações existentes, foi feita esta recomendação, não só por razões de estabilidade devido à respetiva proximidade à escarpa, mas também por razões de atenuação da sua evolução, uma vez que não possuíam sistemas de esgotos adequados.

Considera-se que, com as soluções definidas para a estabilização da "Escarpa das Fontainhas", será possível evitar a ocorrência de novas quedas de blocos e de derrocadas, de forma a proteger, quer as infraestruturas existentes ao longo da sua superfície, quer as pessoas e veículos que circulam na Av. Gustavo Eiffel.

Finalmente, revestiu-se de primordial importância o acompanhamento da fase de obra por técnicos com formação em geotecnia. Só assim foi possível proceder, em tempo útil e de forma profícua, à concretização das soluções definidas em projecto e às necessárias adaptações face a situações não detectadas devido às limitações anteriormente referidas, procurando a eficiência económica da empreitada.

AGRADECIMENTOS

Os autores expressam os seus agradecimentos à Câmara Municipal do Porto, nomeadamente à empresa de Gestão de Obras Públicas, EM (GOP, EM), pela autorização concedida à apresentação desta comunicação.

REFERÊNCIAS

- Barton, N. & Choubey, V. (1977). The shear strength of rock joints in theory and practice. *Rock Mechanics* 1/2:1-54. Vienna: Springer. Also NGI Publ. 119.
- CENOR Consulting Engineers (2012-2015). Estabilização da Escarpa da Margem Direita do Rio Douro, entre as Pontes Luiz I e Maria Pia, à Cota Baixa dos Sectores 3 e 5. Estudo Prévio. Projeto de Execução.
- ISRM (1978). Suggested Methods for the Quantitative Description of Discontinuities in Rock Masses.
- ISRM (1981). Basic Geotechnical Description of Rock Masses (BGD).
- LNEC (2011). Relatório 392/2011-NGEA- Caracterização das condições de estabilidade da escarpa da margem direita do Rio Douro, na cidade do Porto, entre as Pontes Luiz I e Maria Pia.