

## **As 7 desvantagens da Linha do Campo Alegre**

As ideias expostas neste artigo, que entendi dever trazer a público, resultam da minha sincera e profunda convicção que a solução para a Linha do Campo Alegre, em processo de Avaliação de Impacte Ambiental, constitui um grave erro, com amplas repercussões no futuro da cidade do Porto e do próprio sistema de Metro.

Como é sabido, a proposta do Campo Alegre, inicialmente concebida como alternativa à Avenida da Boavista, foi objecto de sucessivos ajustes e alterações decorrentes das discussões entretanto havidas, e que no final terão garantido o consenso entre a Câmara Municipal do Porto, as Juntas de Freguesia e a empresa Metro do Porto. Tendo começado por se apresentar quase toda à superfície, foi-se enterrando a cada obstáculo detectado, e foram muitos os obstáculos (não obstante terem sido, a seu tempo, devidamente denunciados), acabando por ter sido completamente redesenhada, e se apresentar, agora, praticamente toda em subsolo.

Recorde-se que no Programa Estratégico de Desenvolvimento do Metro do Porto, datado de Julho de 2007, que tive o prazer de coordenar com uma equipa da FEUP, a alternativa da Boavista tinha sido avaliada e seleccionada de entre um largo conjunto de possíveis soluções para melhor servir a zona poente da cidade, garantindo, em simultâneo, a ligação a Matosinhos e a constituição de uma alternativa ao percurso já saturado da Senhora da Hora à Casa da Música. O possível desenvolvimento pelo Campo Alegre incluía-se, aliás, entre alguns dos troços então estudados e justificadamente rejeitados, face às claras vantagens apresentadas pelo corredor da Boavista.

É inegável que o aparente consenso em torno da solução do Campo Alegre constitui uma forte vantagem. Mas para além desta vantagem haverá outras? Não creio. Para melhor compreender o que está em jogo, e as nefastas consequências da decisão final que se afigura para breve, importará decompor esta decisão em duas questões prévias independentes, a saber i) a escolha do corredor que, em planta, melhor servirá o lado poente da cidade do Porto e, subseqüentemente, ii) a melhor solução técnica para a sua concretização, à superfície ou subterrânea. Darei prioridade à primeira questão que me parece bem mais importante que a segunda.

### **1ª desvantagem – menor procura**

A envolvente ao corredor da Avenida da Boavista concentra o maior número de postos de trabalho na cidade, muito superior ao eixo do Campo Alegre, o maior número de estabelecimentos de ensino e de grandes geradores de tráfego e um número equivalente de residentes. Aliás, se formos mais rigorosos, descontando os residentes que estando a 500 metros da Linha do Campo Alegre residem às cotas inferiores da beirada fluvial e, portanto, não serão servidos pela nova infraestrutura, a população servida pelo corredor da Boavista é superior. E note-se, para quem acha que não necessita do metro, que quanto mais desenvolvido é um país e o seu sistema público de transportes, maior, mais generalizada e interclassista é a sua utilização, seja em termos sócio-económicos, culturais ou etários, aliás como já vem demonstrando o MP.

## **2ª desvantagem – inserção urbanística frágil, descentrada e desequilibrada**

Sendo uma rede de metro um elemento estruturante de todo o sistema de transportes de uma cidade, haverá que procurar encontrar o corredor que, em simultâneo, garanta a maior centralidade e procura potencial, e se possa acolher sobre (ou sob) os grandes eixos que alimentam e são alimentados pela restante rede capilar sobre a qual a cidade se estrutura e depende para o seu bom funcionamento e qualidade do nosso quotidiano. Ora no caso da cidade do Porto tal eixo não deixa margem para dúvidas. Foi a abertura da Avenida da Boavista que permitiu e estruturou todo o crescimento da cidade para poente ao longo do século XX e ainda agora exhibe óbvias capacidades de atracção de investimento e de desenvolvimento urbano. Trata-se do eixo que considerando todo o tecido urbano da cidade, exhibe os maiores valores de acessibilidade, integração e conectividade, sem qualquer paralelo com outros importantes eixos como a Constituição, algumas ruas da Baixa ou a Avenida Fernão Magalhães.

Quando analisamos apenas o lado ocidental da cidade, a sua força estruturante é avassaladora. Pelo contrário, o eixo do Campo Alegre, exhibe valores de acessibilidade, integração e conectividade bastante modestos, entre os mais baixos da cidade. Uma das razões para este deficiente desempenho tem a ver com o seu desenvolvimento marginal e descentrado, em boa parte sobre uma instável charneira, entre a cota média da cidade e a cota baixa do rio. A sua capacidade de alimentar e ser alimentado pelo tecido urbano envolvente é confrangedoramente diminuta quando comparado com o eixo da Avenida da Boavista. Numa perspectiva urbanística e sistémica (transportes e mobilidade) colocar uma Linha de Metro sobre este eixo do Campo Alegre é um erro de palmatória, perdoem-me a expressão, que a cidade não será capaz de digerir, como não foi capaz de digerir e absorver a Via de Cintura Interna. E já chega de erros estratégicos que comprometam o futuro da nossa cidade que tanto amamos.

## **3ª desvantagem – menor capacidade de aliviar o troço saturado da Senhora da Hora – Casa da Música**

Basta olhar para o desenvolvimento em planta das duas soluções para se poder concluir que a proposta do Campo Alegre é claramente inferior ao eixo da Boavista quando analisamos o seu potencial de atracção do troço saturado da Senhora da Hora à Casa da Música. E esta era tida como uma das funções importantes desta linha. Para quem vem de Matosinhos em direcção ao centro do Porto, a proposta do Campo Alegre apresenta-se não só mais longa como não passa na zona da Rotunda da Boavista, em particular o seu contorno a Sul, o grande centro direccionado da cidade do Porto.

## **4ª desvantagem – necessidade de atravessamento do Parque da Cidade**

A impossibilidade da solução agora apresentada tirar partido do actual viaduto do Parque da Cidade, ao contrário da solução da Boavista, obriga-a a atravessar transversalmente todo o parque com inegáveis e gravosos impactos negativos sobre este. De um ponto de vista do funcionamento hidrológico da zona, a solução de enterramento afigura-se bastante arriscada e dispendiosa, enquanto a solução à superfície constitui uma inaceitável interferência num parque que todos nos orgulhamos. E a propósito, a solução da Boavista poderia, no futuro, com a eventual construção da Avenida Nuno Álvares, servir igualmente de suporte à extensão da rede para Sul, através daquela avenida, em

simetria com a continuação para Norte, em direcção a Matosinhos. Esta solução em “pé de galinha” é bem conhecida e utilizada em sistemas de metro ligeiro, não levantando quaisquer problemas operacionais.

#### **5ª desvantagem – incompatibilidade com a solução à superfície**

As características próprias do canal do Campo Alegre inviabilizam, desde logo, qualquer solução à superfície em grande parte da sua extensão enquanto, pelo contrário, o corredor da Boavista permite a escolha entre a solução à superfície e a solução enterrada, ou a combinação destas, no espaço e/ou no tempo. Esta flexibilidade, nem sempre conseguida, é no entanto fundamental na avaliação da aptidão de um corredor para receber uma linha de metro, sobretudo quando se equacionam soluções evolutivas e se reconhece que, nem sempre, as melhores opções de hoje, serão as melhores opções de amanhã.

#### **6ª desvantagem – maior complexidade técnica do traçado e maiores dificuldades construtivas**

Comparativamente com a solução do eixo da Boavista a proposta do corredor do Campo Alegre é um verdadeiro catálogo de obstáculos técnicos e soluções complexas. Se em grande parte do corredor a exiguidade do canal rodoviário inviabiliza a implantação à superfície, a características do sistema hídrico inviabilizam a solução em profundidade. Resta a solução em trincheira. Porém, esta opção construtiva implica profundas e complexas obras que afectarão todas as infraestruturas urbanas enterradas, o desmonte à superfície de extensos afloramentos graníticos, o sempre arriscado desvio de uma densa rede de linhas de água, e todas estas obras num canal estreito rodeado de habitações, comércio e serviços. Pelo contrário, ao longo do eixo da Boavista, qualquer que fosse a solução, enterrada ou à superfície, estaríamos perante processos construtivos muito mais simples e, sobretudo, muito menos impactantes na envolvente.

#### **7ª desvantagem – custos incomparavelmente maiores de construção e funcionamento**

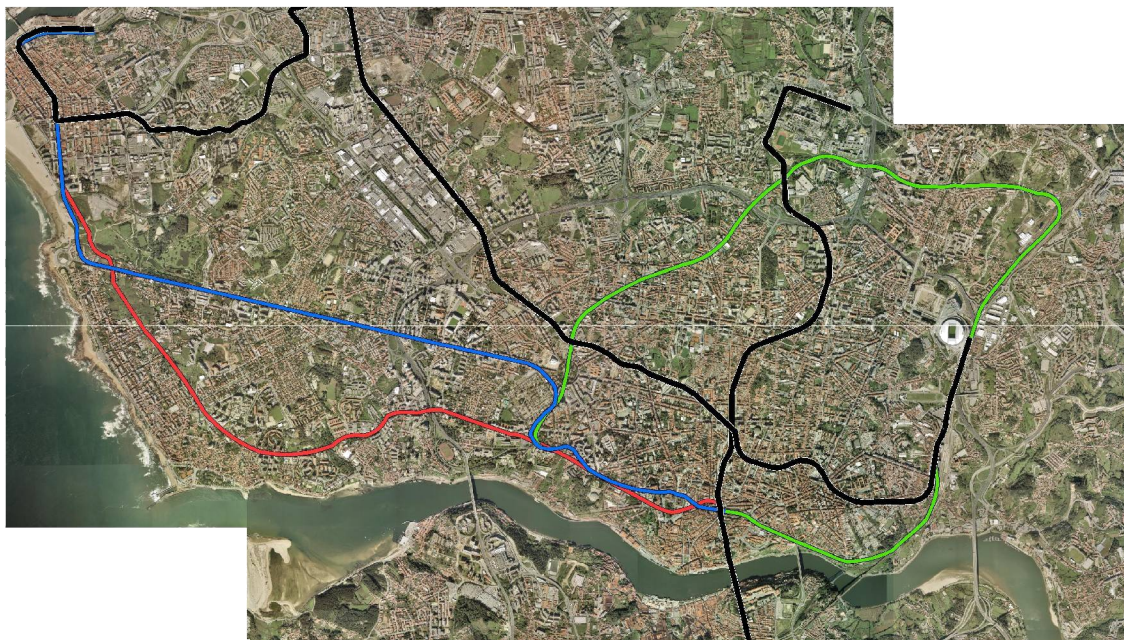
Face à insustentável situação financeira da MP, ao agravamento da situação económica do país, e em particular da Região Norte, e ao preocupante momento das nossas finanças públicas, todas as seis desvantagens anteriormente apresentadas para o corredor do Campo Alegre relativamente ao eixo da Boavista poderiam, no limite e ainda assim, ser aceitáveis para alguns, se estivessemos perante custos globais de construção e funcionamento incomparavelmente mais baixos relativamente à solução alternativa. No entanto, por paradoxal que possa parecer, a balança dos custos pende exactamente em sentido contrário. A solução do Campo Alegre, com todos os defeitos e limitações acima apresentados, para além dos danos urbanísticos infligidos na cidade, é ainda substancialmente mais cara que a solução do corredor da Boavista, seja quando comparamos custos de construção seja quando comparamos custos de funcionamento.

Tendo por base os custos unitários médios de construção que foram praticados ao longo da 1ª fase do projecto do MP, se a opção for o enterramento pelo corredor da Boavista, não será difícil admitir, em estimativa, que a diferença de custos entre as duas opções permitiria construir cerca de 1/4 da Linha Circular em falta. Se a opção viesse a recair no corredor da Boavista, mas à superfície, atrevo-me a arriscar que o que se poupava com

esta solução permitiria construir grande parte da Linha Circular (cerca de 2/3), ficando de uma assentada e com um pequeno esforço de financiamento adicional, a cidade do Porto com a sua rede de metro completa! Note-se que esta opção à superfície não constituiria, necessariamente, um atentado ao carácter e dignidade que todos queremos garantir para esta nobre e fundamental Avenida da cidade do Porto. Os seus 30 metros de largura permitem soluções de grande qualidade ambiental e urbanística, assegurando em simultâneo as suas principais funcionalidades.

Escusado será dizer que com a linha da Boavista e a linha Circular construídas, ligando os três maiores pólos geradores de viagens da cidade do Porto – Asprela, Boavista / Campo Alegre (Pólo II da UP) e Leões / Baixa, ampliando substancialmente a área actualmente servida e introduzindo uma muito maior flexibilidade no funcionamento de toda a rede, o número de utilizadores do MP teria condições para rapidamente duplicar, condição indispensável para se atingir o equilíbrio das contas de exploração. A redução do tráfego automóvel seria bem visível em toda a cidade, os actuais benefícios ambientais, económicos e sociais seriam fortemente amplificados e até, ironicamente, os automobilistas que por necessidade ou opção, nunca irão deixar de se deslocar em veículo próprio, acabariam por beneficiar das melhores condições de circulação na cidade.

2010-02-16  
Paulo Pinho



Legenda

- Linha do Campo Alegre
- Linha Circular
- Linha da Boavista
- Rede Actual