

Campanhã com “Garra”

Reflectindo sobre esta magnífica oportunidade de debate/s neste território, gostaria de partilhar estas notas com os participantes neste grupo, e que recorro com enorme satisfação que com alguns ter anteriormente colaborado e desenhado em conjunto, alguns traços importantes para esta área da cidade do Porto.

Deste modo cabe aqui os meus agradecimentos a todo o painel de oradores que confluíram nestas “noitadas” de tertúlia empenhada sobre este tema, que ainda hoje permanece expectante e cheio de ambição na encosta do rio Douro, pensando eu modestamente no que espero ter sido um forte contributo que todos teremos aportado ao desiderato deste canal de mobilidade, a **antiga Linha da Alfândega**.





O Porto nasceu no castro de **Noeda**, no lugar de **Campanhã**.

A **Linha da Alfândega**, e a **Estação de Campanhã** (“ribulum campaniana”), de Noeda se serviram de forma bruta e desligada, provocando o seu corte sem conhecimento ou sentido do resto da malha (?) em extradorso e rural, preparando território e paisagem às seguintes aspirações de desenvolvimento económico e social, que se seguiram e inscreveram, quer a industrialização, quer ainda a mobilidade e “circunvalação” à sua orografia, como condição do centro de cidade.

A **linha Alfândega**, como muito bem retratado por Álvaro Domingues, antes demais evoca a memória e o seu consequente valor patrimonial, que por si só bastaria para constituir ambição e mote a qualquer projecto, traço ou pensamento desse território onde assenta e sulca.

Cabe relembrar por esse facto, que o valor deste activo e propósito desta ligação e **linha da Alfândega**, se cumulam de sentido com o comboio histórico que Guilherme Ferreira e Antonio Campos e Matos recordam existir projecto, pese embora este se excedesse do seu traçado inicial, a ele se ligaria, proporcionando a reutilização da **ponte Maria Pia**, (notável obra e “maquete” de engenharia/s do ferro para o mundo.

Desse modo, este comboio contribuiria quer para a coesão e ligação da área metropolitana, quer ainda oportunidade à Ponte de Dona Maria Pia/Gustave Eiffel, de uma continuada existência e manutenção, e nunca objecto “piercing” na paisagem seja lá de que gosto ou justificação banal se trate, como referiu Álvaro Domingues.

Com a possibilidade deste projecto do comboio histórico, além do reforço do valor patrimonial desta linha, interrogamo-nos se ainda contribuirá em consequência legitimada de investimento ou determinada opção já materializada no programa de recuperação do edifício da Alfândega e o para Museu do Transporte consubstanciado traço de Eduardo Souto Moura.

Se o projecto do comboio histórico existe, não caberia aqui o interesse devido de o fazer *decalcar* ou sobrepor nesta data num Masterplan para esta encosta?

Terá sido concedido tempo para este exercício de novo?

Aliás senão, parece ser determinante fazê-lo, pois a opção de manter este projecto, *(justificando que estará que em meio urbano, a experiência tem demonstrado a bondade da solução de sobreposição de usos e modos geridos sobre o mesmo canal)*, cremos que no limite, *limitará* o desenho do piso do canal dentro do túnel.

Como tal, a sua adopção de um piso de tipologia ferroviária, limitaria talvez um outro modo de equipamento circulante, talvez os de modo eléctricos, (os tais autocarros eléctricos como referiram Campos e Matos e/ou José Manuel Viegas), e/ou optando se possível (?) por um rodado que pudesse conviver com carris, de utilização menos periódica senão mesmo sazonal, de circulação do comboio turístico.

Mas perdoem-se a inocência ou boa vontade, seria obrigatório reflectir esta realidade de uma forma pragmática concordo, e também de forma confiada e imensa, na capacidade que a Academia do Porto tem vindo a revelar, a nível nacional e internacional pelas investigações e constantes inovações tecnológicas nas mais diversas áreas científicas, que colocaram esta cidade nas atenções do mundo e das empresas.

E se este projecto do comboio turístico de ligação Alfândega/Gaia, for de todo difícil realizá-lo, porque não o estudo mais pormenorizado de um traçado que em vez do Lacete para a **linha da Alfândega**, pensar num circuito em que o comboio turístico poderia então, logo após a saída do túnel da ponte Dona Maria Pia, parar num apeadeiro comum de modos de transporte a cotas diferentes, apoiado por meios mecânicos até Barão Nova Sintra ou aos Salesianos, ligando território, infraestrutura e modos de transporte, num link de mobilidade entre **rua Rego de Lameiro, rua da linha da Alfândega, linha de autocarro eléctrico Campanhã/Alfândega, Navette para Baixa S.Bento, e Rua Barão Nova Sintra**, estabelecendo um verdadeira intermobilidade com a Alfândega e o centro histórico da baixa portuense?

Ficaria este circuito e comboio sediado na Estação de Campanhã.

Em tempos recentes, desenvolvemos um projecto de execução sobre lay-out de Estação de Campanhã designado **Navette**, onde seria possível dedicar um espaço de Praça interna, proporcionando a intermobilidade de passageiros de todos os modos de transporte, (Linhas do Minho e Douro; Suburbanos, Intercidades, Metro e todos os outros, até do futuro TGV).

Neste caso, também recorrendo a um **veículo não tripulado de vaivém** com a Estação de São Bento, proponha-se complementar talvez a incapacidade de comprimento de cais do Metro ligeiro do Porto para maior número carruagens, e a sua sobrecarga de ocupação das populações periurbanas que aqui acedem diariamente de todos os modos de transporte.

Veículo este de característica ferroviária aproveitando a infraestrutura existente, que fora das horas de ponta, serviria com outra cadência a encosta os Salesianos, Barão Nova Sintra e o Heroísmo por irradiação.

Neste enquadramento caberia ou justapõem-se, justificando estudar o conceito/proposta apresentado por Campos e Matos, Virgínio Moutinho e José Manuel Mendonça para a **antiga linha de Alfândega** e a nova Alameda da Alfândega, suportada por veículos eléctricos não tripulados de gestão inteligente e automática dos fluxos e horários, com os respectivos benefícios de proximidade ao centro histórico e seu consequente propósito de alívio da pressão actual de estacionamento de automóveis e camionetas, valorizando o seu Património e a Alfândega, trazendo os turistas chegados por TGV, (*face ao seu expectável incremento do modo de viajar, por substituição da prevista redução de voos pela descarbonização mundial*), havendo que auscultar os operadores turísticos e hoteleiros actuais neste processo, agradecendo uma recepção em Alameda e Rio.

Voltando ao tema.

Mesmo que a proposta do comboio turístico, uma vez esta, devida e novamente tenha sido reanalisada, reflectida, avaliada, e que daqui resulte claro o seu abandono, seria muito importante que passasse então pelo menos, *a constituir em sede de espaço interpretativo da Linha e Túnel da Alfândega* como ponto cultural/turístico de património documentado da ligação dos centros históricos Porto e Gaia, porquanto; Passado; Renovada intenção; Desejo e pertinência, houve de o fazer e permanecer, envolvendo e respeitando técnicos, projectos, decisores e tempo. Evitaria portanto, que dificuldades ou opções justificadas de outra ordem, o possam ou venham a ter destinado tão só e apenas, como para o vulgo “papel”. Não lhe devemos isso?

Retomando a **linha da Alfândega** e o seu traço e a obrigatoriedade de nela debruçar o olhar técnico devido, recorro ainda que nos muitos e sucessivos trabalhos sobre este território, (*se bem que mais focado sobre a Estação de Campanhã e a mobilidade nesta área e envolvente*), se inclui a (*ainda hoje recentemente reclamada de instrumento urbanístico necessário*), “**Duplicação da rua do Freixo**”, vertida no PDM anterior e com projecto de execução realizado no protocolo da IP/CMP/Metro do Porto, para esta área, sendo de notar que esta rua assenta e ainda há pouco convivía com o (*entretanto e recentemente retirado*) viaduto metálico do comboio da **antiga Linha da Alfândega**.

Constituiu esta duplicação de via, alternativa ou complementaridade e redesenho viário e suas ligações mais adequadas da envolvente, cota alta cota baixa da cidade ou parte dela Oriental, vertidas no PDM anterior como referido. Esta reorganização viária onde se inclui a **antiga linha da Alfândega**, será relevante, não porque destinada apenas ao dito veículo automóvel, mas porque também nela se pautam e manifestam, quer a necessidade de então e *também indiscutivelmente agora*, de *materializar uma rede e serviço de transporte público adequados*, com equidade e de pequenos veículos de transporte de proximidade, (conjugando população envelhecida e suas necessidades e direito à mobilidade e a penosa orografia do local).

Resultaria assim, toda a melhoria ambiental urbana daí decorrente, seja em termos de saúde pública seja de fixação de população e serviços, pois que pendentes acentuadas como a rua do Freixo tem-se mostrado pouco adequadas ou nada “friendly” com níveis de poluição gerados, sobretudo pela subida de veículos pesados e ligeiros em pendentes superiores a 11%, e que pelos vistos nem o **antigo viaduto metálico da Linha da Alfândega** resistiu a enorme perda como Património e memória, bem como a **antiga Fabrica Mário Navega** de notável período de industrialização de cerâmicas de elevadíssima qualidade do Porto, agora demolida.

Este assunto ou tema tão “urbano”, remete ainda para a reflexão sobre a vocação deste território, onde é minha convicção, (*e penso que ouvimos também dos participantes*), que **Campanhã e suas ligações** ao centro da cidade, (*onde se inclui a potencialmente (?) a antiga linha de Alfândega*), será sempre e indiscutivelmente uma porta de chegada à cidade do Porto, e à Área Metropolitana do Porto, e essa será ou deveria ser (?), sempre a sua primordial vocação ou **MainStream** de qualquer atitude de planeamento desta parte da cidade.

Não é aqui que assenta de facto a **2ª Estação Ferroviária do país** ?, não é aqui que se situa o **Interface de 1ª ordem da cidade do Porto** ?, não é aqui que se justifica centralizar e observar a mais adequada **mobilidade** convergindo todos os modos de transporte possíveis ? não é aqui que devemos alicerçar a charneira de rotação de **intermobilidade** de acesso dos diversos equipamentos de transporte de massas ? não é aqui pensável a desejável ligação Shuttle **ao aeroporto Sá Carneiro** ? não é aqui que se permitiria usar as ligações de um **Terminal de Cruzeiros** pela linha de Leixões, enfim não é aqui natural *que se terminem os privilégios de conduzir comboios vindos de Norte ao centro da cidade Baixa*, promovendo a intermobilidade, e o consequente desenvolvimento funcional misto de serviços, saúde, ensino, desporto de Campanhã como outras cidades vemos atribuir como desiderato aos denominados Interfaces ?

Que benefícios trará um Plano ou Masterplan como queiram, se bem documentado e justificado, devidamente apoiado ou determinado por estudos de procura, desejos e potencialidades? Sendo uma delas o claro contributo à descarbonização?

Porventura esses estudos cerceiam a criatividade, inovação e inteligência, sustentabilidade, e diversidade Bio ou Eco, de um território e a Paisagem?

Certo de, e convictamente que não, pelo menos anseio suster esta “surpresa” ou sentida inconsequência do gesto de gasto do erário público e populações, ao “correr do acaso” e do não compromisso, que a todos incomoda e prejudica, afetando-se território e obras incompletas que permanecem, muitas vezes quais razões políticas fazem por ignorar. Sim, porque recuso *discursos por aí*, de fazer crer que se possa tratar de incompetência sufragada.



Em 2001, tive a oportunidade a convite da Refer e ao abrigo do protocolo com a CMP, e Metro do Porto, desenhar novamente sobre este território, sendo autor com uma vasta equipe, da **Nova Gare Intermodal de Campanhã e seu Masperplan**, cujas componentes como se compreende e entende, transformam pela sua escala o território numa intervenção e dimensão vasta em Campanhã.

Mais uma vez nesse projecto e Masterplan, a **antiga linha de Alfândega** foi preservada cautelarmente, inclusivamente articulada como canal de restabelecimento viário sobre o núcleo de Noeda, que como se sabe resta ainda hoje segregado da restante estrutura da cidade.

Porém a **linha da Alfândega** lá permanecia no nosso Masterplan, reutilizada em troços de Sharespace, mas mantendo uma proposta de transporte colectivo, turístico e outros, sobre o Largo do Pinheiro, utilizando os ainda restantes carris redireccionados e de cota sobre o Terminal Rodoviário Intermodal de então, tratando-se de um **eléctrico**.

Creio haver aqui uma similitude com o referido por Antonio Babo, defendendo a expansão da rede de eléctricos no Porto. Aliás passados estes anos, curiosamente verifico e revejo a nossa proposta vertida em PDM, que ele próprio colocou na revisão anterior, como algo de convicto mas agora um pouco desanimado pela necessidade de investimento não disponível. É pena, mas será possível não inviabilizar para futuro.

Foi um período muito grato de intenso trabalho multidisciplinar, onde ambos os lados e extensões Norte e Sul de um lay-out ferroviário permitiram estudar o território, propondo sempre com o máximo dos cuidados, a não afectação de canais e mobilidades futuras, criando tuneis e acessibilidades e propostas de regenerações urbanas evidentes ao condicionamento, direi, *de uma histórica e justificada vocação ferroviária pesada e ligeira, bem como rodoviária urbana e interurbana*, sem que com isso *deixasse de existir* por exemplo o tabuleiro ferroviário da **linha da Alfândega**.

Ousou o destino e a urgência da implantação da linha de Metro ligeiro de Campanhã e o Terminal das Linhas do Douro e Minho, que todo este território começasse a “mexer” para o seu lado poente, por consequência interior da cidade, e assim sucedendo, com obra realizada e colocada em serviço, levou portanto a secundarizar as intervenções propostas para o lado Nascente, retardando deste modo acessibilidades que lhe eram fundamentais.

Esse facto apenas determinou o crescendo do caos e congestionamento do Largo do Pinheiro e a **2ª face da Estação Gare Intermodal de Campanhã**, e cada vez mais o acentuar da degradação dos taludes e contenções de terrenos onde jaz a **linha da Alfândega**, de marginalidade e clandestinidades várias.

Sem uso este canal compreendido entre o largo do Pinheiro e a rua do Freixo, porque da concessão à utilização para transporte de cereais da empresa Ceres, se deixou de exercer, observou-se o crescendo então do seu apetite para o estacionamento ou eventuais melhoramentos de acesso e estacionamento de viaturas pesadas do serviço de transporte de matéria prima e produto final, da referida unidade de instalação industrial residente e resiliente na estrutura urbana em Campanhã.

Felizmente evitada esta cedência, pois hoje estaríamos bem longe da disponibilidade deste canal para este exercício de mobilidade e património.

No ideário de conhecimento e proposta de intervenção, como referi, assistiu-se aos normais períodos de maior incremento das obras mas nunca houve qualquer dispêndio de investimento público neste troço de **antiga linha da Alfândega**, talvez porque aguardava outros desígnios sobre o Nó ferroviário e as realidades dos Transportadores Rodoviários Interurbanos.

Estes últimos, atravessavam também grandes dificuldades financeiras desse sector, e simultaneamente foram confrontados com a intenção da autarquia de negociação à sua saída do interior do centro da cidade do Porto, talvez daí uma das muitas razões por que permanecia o então Terminal Rodoviário Interurbano por executar, embora com projecto realizado e pronto para construção.

Assim, creio por dificuldades de índole financeira e protocolar de gestão de um investimento de um Terminal Rodoviário Interurbano tal como se configurava na data, não permitiu também que a **linha da Alfândega** fosse intervencionada e se mantivesse expectante.



Nem de propósito, em 2006 por sermos autores do Masterplan de Campanhã, fomos convidados para a apresentação da primeira **Estação de Alta Velocidade** do país, **em Campanhã**.

Projecto este, desenvolvido em conjunto com a empresa Ferbritas para a instituição Refer, terá merecido uma divulgação bastante reclamada, pois sustentava a optimização da ponte S. João por instalação de um terceiro carril, por forma a acomodar material circulante TGV com a bitola europeia, evidenciando a sua satisfação de capacidade perspectivada a um futuro próximo.



No desenvolvimento desta **Nova Estação de Alta Velocidade** inserida no Interface de Campanhã, foi condição imposta, a não inviabilização do **Masterplan da Nova Gare Intermodal de Campanhã** em vigor, orçado em 21 milhões de euros naquela data.

Como tal, significou a rigorosa obrigatoriedade de compatibilização com este grande investimento ferroviário/urbano, mantendo todas as suas componentes de áreas de Terminais Ferroviários, Metro Ligeiro, Parques de estacionamento Nascente e Poente, Terminal Rodoviário Urbano, Terminal Rodoviário Interurbano, e Edifícios e Serviços associados, nos quais se incluía e bem, instalações para cuidados continuados de Saúde Pública, Escritórios, Hotelaria entre outros, fazendo-o talvez um pouco à imagem do que na Europa se implementava na oportunidade urbanística de grande escala que um Interface e Estação ferroviária praticavam pelos seus Governos e Autarquias.

Nessa época, novamente como actualmente, se compreendia bem como o seu **todo de um equipamento ou vocação de espaço**, carece de harmonia, compromisso, e autoria coordenada, liderada por protocolo acordado entre instituições convergentes no mesmo território e área envolvente.

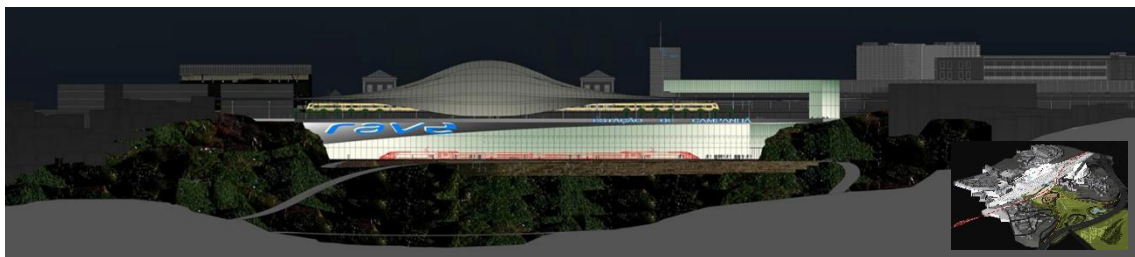
Recordo mais uma vez, que neste desenvolvimento deste último projecto, constituiu obrigatoriedade de estudos e proposta, soluções urbanísticas e paisagísticas quer do novo traçado de TGV sobre ou ladeando a **linha da Alfândega**, bem com toda a envolvente à Estação.

O futuro assim tornava cauteloso, não descurar quer as acessibilidades necessárias à nova realidade da alta velocidade, quer o não cercear mais o território que o suporta, observando-o como primado dos serviços, do habitar e do desporto e lazer, pois que já o Parque Oriental espreitava o seu nascer.

Recordo ainda o nosso trabalho com o Paulo Farinha Marques, e a sua preocupação paisagística que aportou ao projecto como referi, onde a encosta e toda a envolvente mereceu a nossa reflexão e proposta, integrando a **linha de Alfândega** e as múltiplas possibilidades de utilização mistas dos canais a **São Bento, Largo Morgado Mateus /Seminário Salesianos, Alfândega** e reposição da **Rua Rego de Lameiro**, e vielas.

*Desta atitude da atenção para com um território já sacrificado pela infraestrutura ferroviária, que apesar de maior índice de investimento por metro quadrado, que nesse mesmo metro, pouco o ressarcia, pensámos ser este o tempo e modo de o fazer, apontando não apenas para classificação da obrigatória e cautelar, **reserva de canal ferroviária**, mas antes território requalificado, regenerado para uma vida urbana/rural, e fruição paisagística, e já agora turística.*

Por falar em sacrifício de território, obrigo-me a reflectir sobre o traçado do TGV como maior condicionante ou acuidade de projecto sobre a encosta, e a sua implicação pontual sobre a **antiga Linha da Alfândega**.



Bem sei ou suspeito que, tal como também se previa no princípio desta realidade ferroviária, não haveria (?) necessidade de Alta velocidade, pela distância entre nossas cidades, mas sim a opção por velocidade alta, e que até os actuais “*pendolinos*” maior performance teria para as nossas geometrias de traçado, poupando-nos o erário público, daqui resultaria (?) o manter a actual ponte São João e o corredor até Campanhã sem alterações, sem implicações sobre a **antiga linha da Alfândega**.

Mas de todo, nada inviabilizará a meu ver, que o futuro a que nos obrigamos a prever ou simular, *o retomar dessa solução de Alta Velocidade poderá ocorrer*, e para além da necessidade de reserva de canal para esse efeito, aconselhável portanto, também haja que vencer este mesmo necessário condicionamento, integrando-o, e dele extraindo aquilo que realizável no “nosso tempo de mudança”, quem sabe, criando ou recriando espaço de ensino, investigação e arte, nos existentes alvéolos tipo “*debaixo da Ponte*”, (servidos pelo **novo canal misto da linha da Alfândega**), dando “com abrigo” à inovação e inteligência, juventude e sustentabilidade dos territórios e seus canais de mobilidade, lazer, invocando a constante Biodiversidade de que fazemos parte e nunca aparte.

Voltando a projecto, *passo a expressão porque de deformação profissional se trata*, recorro que trouxe ao debate do Garra, a nova realidade da construção de um Terminal Rodoviário Interurbano/ Intermodal, cujo Masterplan de 2001 já materializava, assente, porém, em dados da época, onde a cintura interna como grosso modo, *infra estrutura externa de cintura da cidade*, conduzia facilmente à saturação viária sobre o Nó da Bonjóia e o Largo do Pinheiro. Este último, verdadeiro caos urbanístico mesmo no coração de **Noeda**, e sobre a **antiga linha da Alfândega**.

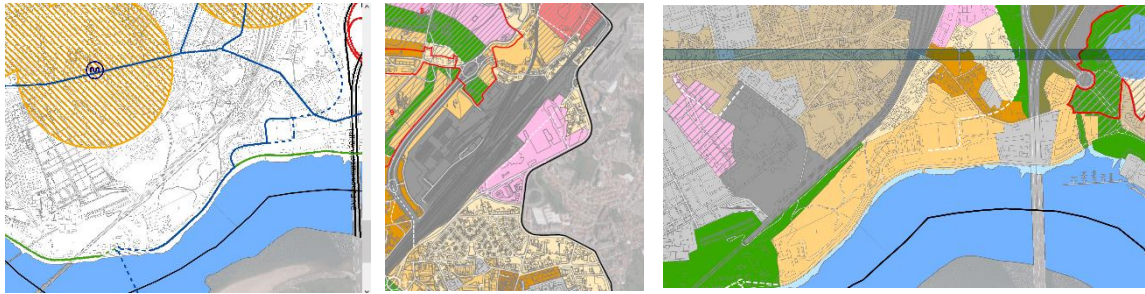
Deste Terminal, inserido no Interface e Masterplan pela nossa equipa desenvolvido e parte dele construído, elaborámos vários cenários e respectivos projectos de execução consoante os acertos de vontades, e dados ou estratégias do transporte ferroviário e rodoviário que a Campanhã acediam.

Um deles, a convite e promoção da Área Metropolitana do Transporte do Porto AMTP, para apresentação à Camara Municipal do Porto, no tempo do Dr. Rui Rio, esse Terminal Rodoviário Intermodal, apoiado e acompanhado pela AMTP, REFER e CMP, compatibilizou o existente projecto da Estação de Alta Velocidade para o Porto, onde mais uma vez se incluía, quer a obrigatoriedade de não inviabilizar o Masterplan inicial, não só a antiga linha de Alfândega e sua proximidade ao Terminal Intermodal, bem como este último especificamente, fosse de condição e carater provisório e desmontável, na perspectiva do faseamento que as intenções e redes de transporte ou melhor o seu desenvolvimento se viessem a materializar, já que o montante dos seus investimentos, é muito pesado para o erário publico, na data **6 milhões de euros**.

Entretanto outros desígnios e estados de arte levaram a melhor, e para um futuro breve, aguardamos que uma vez passado este *recolher obrigatório de Pandemia* e contenção, nos possamos todos tomar de novo da nossa plena mobilidade, esperando que o novo paradigma do transporte tenha suporte satisfeito nestes equipamentos e seu território e conceito comprometidos, avaliando da sua correta opção.

Concluindo

No que nos leva agora ao debate, creio tratar-se na essência da anterior falta dele de uma forma mais alargada conforme prometido, pois se existe licitude e bondade de solução de ocupação ou tratamento de espaços/territórios, (*e neste caso verdadeiro canal ou eixo de mobilidade colectiva*), “vagos” e abandonados, o constituir “provisoriamente” um qualquer uso ou tratamento, é por princípio consensual, o problema estará nesse “qualquer” atributo que na maior parte se torna definitivo e “resiliente” à inovação e necessidade consequente de mudança ou complementaridade, e disso tal como Antonio Babo referiu, temos um longo caminho a percorrer na nossa democracia, haverá que conceber e construir a decisão pelo debate público, e não em cima de facto consumado.



Extratos do novo Plano Director Municipal 2020

Creio na linha da Alfândega e sua envolvente como facto de regeneração de um território ferido e abandonado, potenciando a mobilidade e acessibilidade, que Campanhã possui obrigação e desiderato de assentamento, tal como Noeda outrora génese do percurso humano para um centro agora histórico, e bem recentemente atlântico, deixando pelo caminho ligações entre margens do Rio Douro e duas cidades que assim se geminam entre pontes.

Haja tempo de pousar o olhar sobre o território, não como *“milhafre ferido na asa”*, mas com a sua capacidade visual, acuidade, certa e ambiciosa.

Paulo J. Calapez
arquitecto

Reflexão sobre outras escalas.

Outras realidades, O mesmo modelo e vocação do território?

London Bridge Station

