

## LOCAL

# Cidadãos e especialistas debatem eléctrico no ramal da Alfândega

Debate prometido por Rui Moreira sobre solução definitiva para o ramal foi adiado, mas GARRA inicia discussão com especialistas e cidadãos já amanhã. Ecopista provisória deve estar pronta na segunda metade de 2021

**Porto**  
Mariana Correia Pinto

A planta do novo Plano Director Municipal (PDM) do Porto dedicada aos modos suaves define o antigo canal ferroviário do ramal da Alfândega, entre a zona ribeirinha e Campanhã, como uma “rede de ciclovia estruturante”, e isso deixou o Grupo de Acção para a Reabilitação do Ramal da Alfândega (GARRA) “preocupado”. Se a decisão de ali instalar uma ecopista é provisória, questionam, por que razão o novo PDM já integra a solução? A Câmara do Porto admite que este ramal está representado como “possível ciclovia”, mas acrescenta que o mesmo troço está também indicado como “possível proposta de expansão da rede de eléctrico na carta de infra-estruturas de transporte colectivo”.

“Uma vez que a Câmara do Porto ainda não determinou o uso futuro da infra-estrutura e ainda não está demonstrado que ambos sejam mutuamente exclusivos, a opção foi não impedir qualquer um dos usos nas peças do plano, mesmo sob pena de aparente contradição”, justifica a autarquia ao PÚBLICO, que consultou as plantas do PDM para confirmar essa mesma informação.

A questão relacionada com o PDM é, no entanto, apenas uma das preocupações do GARRA, que decidiu criar um *site* onde reúne toda a informação sobre este ramal. Ao ver a autarquia deixar derrapar o prazo prometido para a abertura do debate à cidade – em final de Junho, o vereador Pedro Baganha falou em “cerca de dois meses” –, o grupo de cidadãos decidiu tomar a iniciativa. Amanhã (21h, *online* no site do GARRA), acontece o primeiro de pelo menos três encontros, onde o público pode participar, com a presença do geógrafo Álvaro Domingues, do engenheiro civil e consultor em planeamento de transportes António Babo e do presidente da Braga Ciclável e doutorando na área da mobilidade Mário Meireles. Os vereadores Pedro Baganha, Filipe Araújo e Cristina Pimentel foram convidados, mas recusaram participar, aponta Jorge Mayer.



Ramal da Alfândega, desactivado há 30 anos, liga a zona ribeirinha da cidade a Campanhã, num percurso com vista para o Douro

A decisão de Rui Moreira, revelada em Novembro passado, de reactivar o canal ferroviário desactivado há 30 anos foi aplaudida por políticos e cidadãos. Mas quando a autarquia divulgou que iria criar uma ecopista como solução provisória, o debate aqueceu, com o GARRA a criar uma petição pública onde exigia uma “decisão definitiva” para este troço, “idealmente para transporte de passageiros”.

Em reunião de câmara de Junho, a oposição votou favoravelmente uma transferência de propriedade daquele ramal, propriedade da IP Património – Administração e Gestão Imobiliária, para a câmara, passo imprescindível para avançar com a ecopista. Esse contrato foi assinado em Agosto, informa a autarquia, reforçando que esta passagem não teve qualquer custo para o município, que terá apenas as despesas “decorrentes da manu-

tenção do espaço agora subconcessionado”.

“A Câmara do Porto está neste momento a elaborar o respectivo projecto, estando a obra prevista para o próximo ano. O objectivo é a sua conclusão na segunda metade de 2021, pese embora se verificarem alguns deslizamentos de terra que terão de ser necessariamente consolidados antes de avançar com a obra da ecopista”, informa, acrescentando que o debate sobre a solução definitiva, prometido para final de Agosto, terá lugar “depois da discussão pública do PDM, que estará em curso até ao final de Novembro/início de Dezembro”.

Como solução definitiva, estão neste momento em construção dois projectos – e Rui Moreira já prometeu que a cidade terá uma palavra a dizer, embora mesmo dentro do executivo não seja consensual qual deles será

melhor. O primeiro passa pela criação de um “novo percurso pedonal e ciclável, aproveitando os troços em túnel e a céu aberto”, permitindo a “requalificação ambiental e paisagística” da zona envolvente; o segundo permite a utilização do ramal para uma “ligação rápida” entre Campanhã e a Alfândega, “através de um transporte pendular, confortável e eléctrico, operado por veículos modernos que prestarão um serviço de mobilidade inédito entre estes dois pólos de elevada atracção urbana”. O GARRA, que inicialmente defendeu o regresso da ferrovia, inclina-se agora para uma solução de transporte público mais simples: “A solução de pavimentar e ter um veículo eléctrico autónomo é um investimento mais baixo e traz uma enorme flexibilidade”, diz Jorge Mayer. Esse recurso, acrescenta, poderia ainda tornar mais simples uma futura ligação da Alfân-

dega até à Foz e ajudar a potenciar a Ponte D. Maria Pia. “Em seis ou sete minutos, chegaríamos de Campanhã à Alfândega, que passava a ter uma ligação em transporte público até ao aeroporto em menos de uma hora.”

A Câmara do Porto usa o tempo como argumento favorável à criação da solução temporária. É que a definitiva, já avisou Pedro Baganha, demorará sempre “três ou quatro anos” a estar concluída. É um fundamento que não convence o GARRA. “O nosso país tem muita experiência em soluções temporárias. Geralmente, duram uns 20 anos”, ironiza Jorge Mayer. Mais do que isso, tem a ver com contas: “Se o investimento fosse canalizado já para transporte público eléctrico, podíamos comprar duas ou três viaturas. Vamos desperdiçar verba pública.”

mariana.pinto@publico.pt