O METRO é a passagem

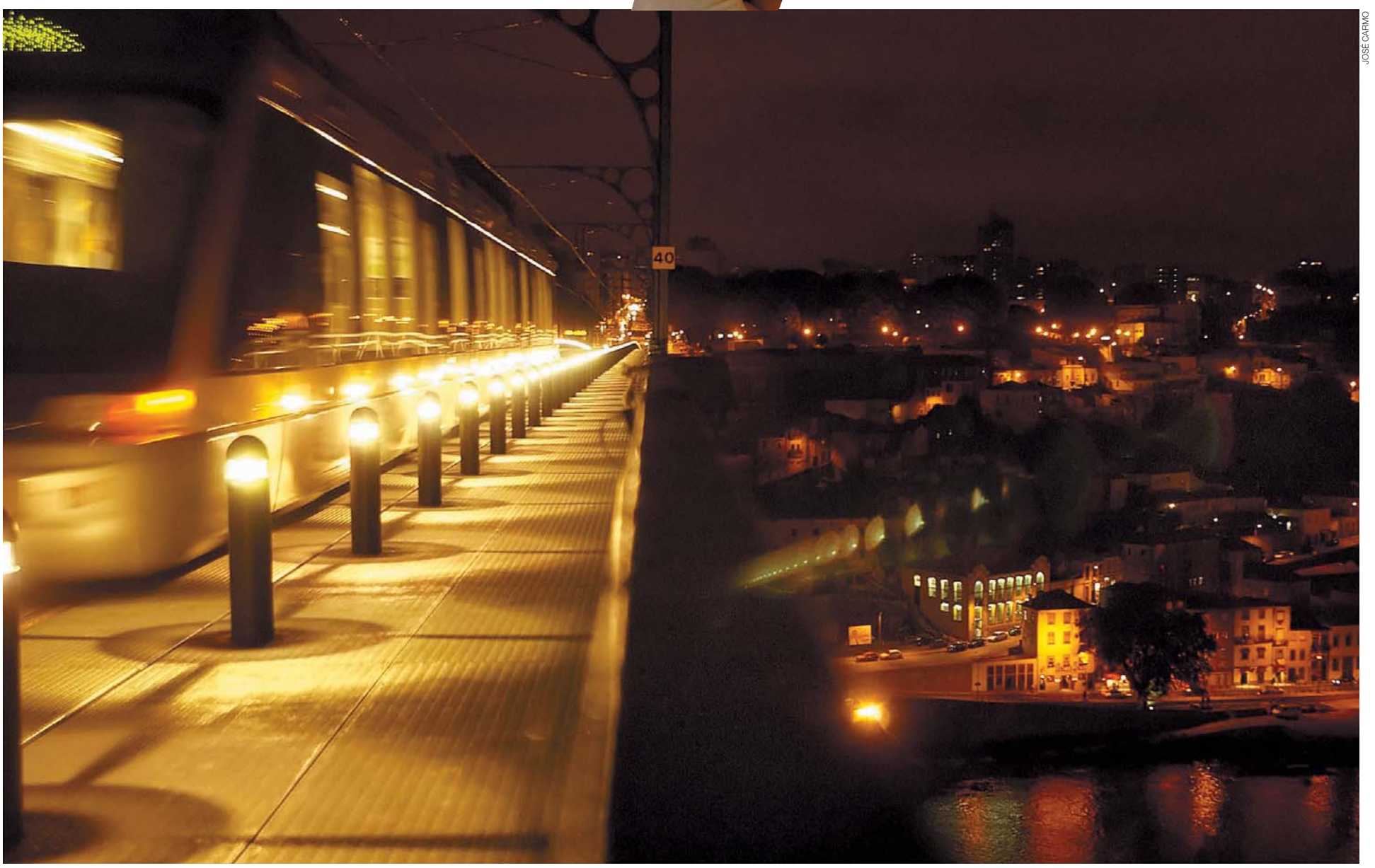
Este documento fez parte da edição de 17 de Setembro de 2005
do Jornal de Notícias. Publicação online www.ocomboio.net

Jornal de Notícias

Este suplemento faz parte da edição de 17 de Setembro de 2005 do Jornal de Notícias. É expressamente proibida a venda em separado

Intermodalidade

ANTROP quer Andante mais caro e apoios do Governo aos privados



JOSÉ CARMO

O METRO é a passagem

Porto e Gaia mais próximos a partir de hoje. Conheça as estações, a renovada ponte Luís I e as novas paisagens urbanas

MALACÓ

Os segredos da Linha Amarela, entrevista a Oliveira Marques e depoimentos dos responsáveis políticos

Município de V. N. Gaia

NOVAS ACESSIBILIDADES

Av. Poeta Eugénio de Andrade VL7 ↓

Av. D. João II VL9 ↓

IC 23 FREIXO - Av. da República ↓

ER 1.18 (A44) ↓

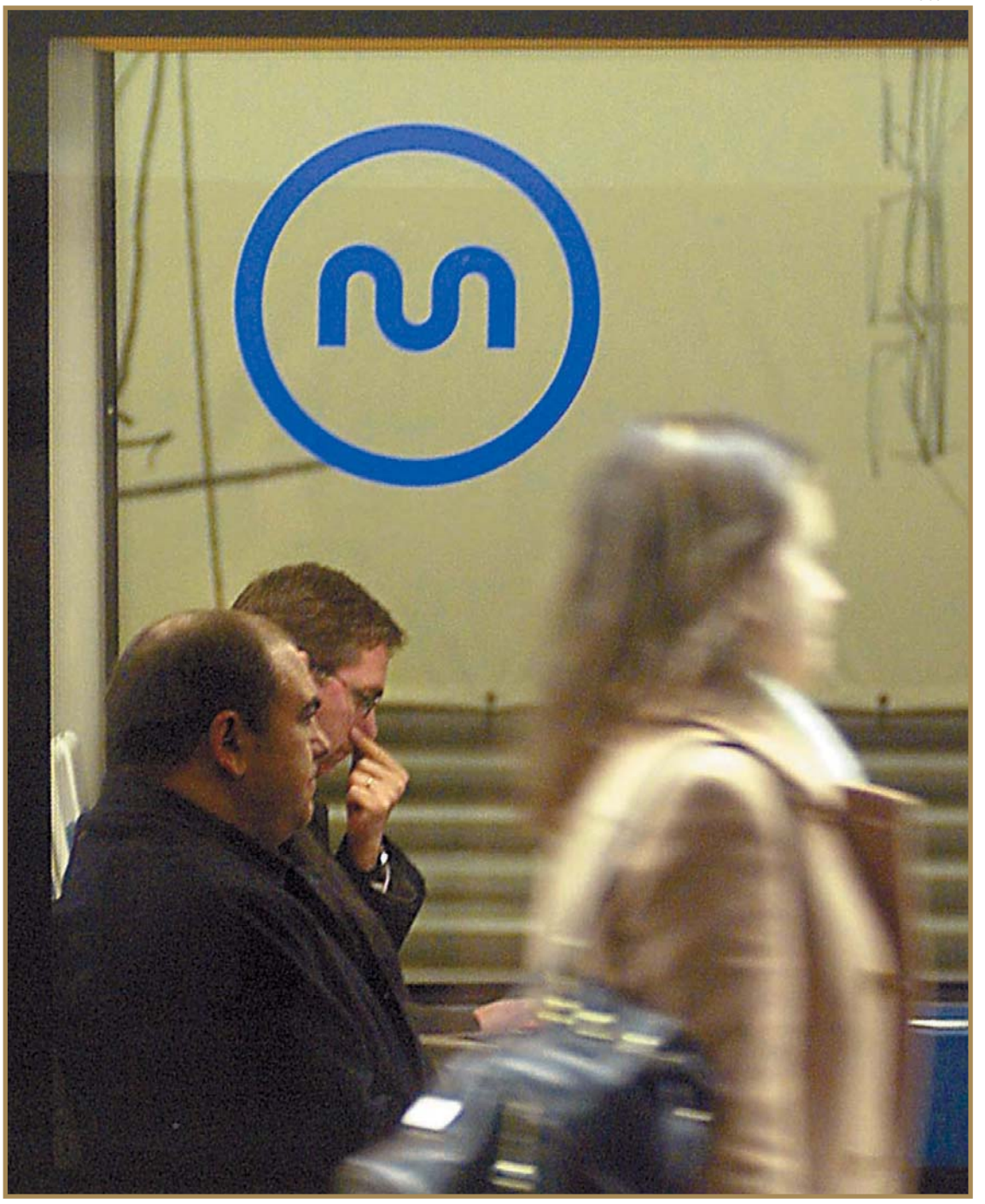
Via Circular do Centro Histórico ↓

IC 23 Rotunda de Coimbões ↓

EDITORIAL por David Pontes

O METRO que finalmente começa a fazer sentido

PEDRO CORREIA



Em muitos dos velhos postais do Porto, são quase uma presença infalível, familiar, seja a preto e branco ou a amarelo. Os velhos eléctricos eram motivo de orgulho, sinal de progresso, o transporte que fazia sentido e, por isso, não era de admirar que fossem profusamente retratados. Depois começaram a sair dos carris e se nos postais da Luís I ainda havia quem esperasse para ver passar o "tró-lei", a pouco e pouco, a mancha dos autocarros, verde primeiro, e laranja depois, deixou de despertar a simpatia de outrora. Fumarentos, desconfortáveis, sem hora certa, os autocarros eram o recurso possível, mas claramente um passo atrás em qualidade de transporte.

Foi preciso vir o sonho do metro (para quando a recuperação séria dos eléctricos?) para começarmos a achar que andar de transporte colectivo na cidade não tinha que ser só uma necessidade, podia ser também um prazer. Mas, apesar de as obras terem começado há mais de seis anos e a primeira inauguração ir já fazer três, era um prazer curto, porque o alívio era pequeno. A primeira linha passava, em grande parte, onde antes já havia canal próprio para transportes, o segundo troço sempre dava para ir à bola, mas pouco mais. Talvez por falta de ambição ou por mesquinhez política, foi-se atrasando o que era mais importante: actuar onde os movimentos pendulares são mais significativos, fazer a ponte onde o rio atrasa a vida. Hoje, finalmente, com esse belíssimo gesto simbólico que é o de dar nova vida ao ferro da Luís I , Porto e Gaia vão ficar mais próximos. A Linha Amarela vai ser inaugurada incompleta, ainda falta abrir passagem para Gondomar, mas agora sim, o Metro começa a fazer sentido e já merece figurar no postal dos nossos afectos.

MOMENTOS

21.01.1993
Constituição formal da Metro do Porto
Empresa do Metro adquire personalidade jurídica e Conselho de Administração

15.03.1999
Aberta a primeira frente de obra
Em Campanhã, instala-se o primeiro estaleiro da empreitada.

07.12.2002
Inauguração da Linha Azul
Troço Senhor de Matosinhos-Trindade é o primeiro a ser aberto ao público.

31.03.2002
Início das obras da Linha Amarela em Gaia
A intervenção na Avenida da República constitui o primeiro sinal dado aos gaienses de que o metro ia ser uma realidade.

05.06.2004
Abertura do troço Trindade--Estádio do Dragão
A primeira fase da Linha Azul conhece o seu término.

13.03.2005
Abertura da Linha Vermelha
Já é possível viajar de metro entre o Estádio do Dragão e Pedras Rubras.

30.07.2005
Abertura da Linha Verde
Composições do metro já começam a deslocar-se até ao Fórum da Maia.

17.09.2005
Abertura da Linha Amarela
Corações do Porto e de Gaia unidos pelo metro, com ligação entre a Câmara de Gaia e Pólo Universitário .

Rede do metro avança

Com a abertura da Linha Amarela (D), fica completo o ciclo de entrada em funcionamento das quatro linhas que compõem a primeira fase da rede do Metro do Porto. O metro passa a servir o núcleo central da Área Metropolitana, ligando os concelhos do Porto a Vila Nova de Gaia, Matosinhos e Maia

Linha Amarela (D)

Câmara Municipal de Gaia/ Pólo Universitário

É agora possível atravessar a cidade do Porto de Metro. O troço que agora entra em funcionamento (5,7 km) é, na sua maioria, subterrâneo (3,7 km) e tem à disposição dos utentes 11 estações (oito subterrâneas) e está previsto que sirva 60 mil clientes por dia

Área em detalhe

LINHA AZUL (A)
Estádio do Dragão/Matosinhos
Linha à superfície
Troço em túnel

LINHA VERMELHA (B)
Estádio do Dragão/Póvoa de Varzim
Linha à superfície
Troço em túnel

LINHA VERDE (C)
Estádio do Dragão/Trofa
Linha à superfície
Troço em túnel

LINHA AMARELA (D)
Câmara de Gaia/H. S. João
Linha à superfície
Troço em túnel

Metro do Porto

A primeira fase da rede do metro, quando estiver concluída, terá uma extensão de 70 quilómetros, dos quais sete serão em túnel

Linha Azul (A)

Estádio/Trindade/Matosinhos

Com 13,5 km de extensão, o percurso tem 23 estações. Foi construído de raiz entre Matosinhos e a Senhora da Hora e daí até à Trindade aproveitou a linha ferroviária. O túnel que liga a estação da Trindade a Campanhã foi construído de novo

Estações à superfície

Na Avenida da República, em V. N. Gaia, as estações são à superfície

Perfil do troço enterrado da Linha Amarela

Linha enterrada

Dos 6,3 quilómetros de túneis construídos de raiz para a rede do metro, o que liga as estacões do Pólo Universitário à Estação de São Bento é o mais longo. São 3,7 quilómetros que foram escavados pela tuneladora "Micas"

Estações subterrâneas

Às quatro estações subterrâneas da Linha Azul (Casa da Música, Bolhão, 24 de Agosto e Heroísmo), juntam-se agora mais oito. São obras de grande envergadura, que custaram muitos milhões de euros, mas que tornam a rede do metro muito mais eficaz na zona mais congestionada da cidade

Ponte Luís I

Reconvertida para receber o metro, o tabuleiro superior de 400 metros foi alargado e o arco da travessia sofreu uma recuperação profunda. A estrutura foi substituída em 60%. Foram também criados passeios mais largos (1,7 metros), permitindo manter o atravessamento pedonal

Estação da Avenida dos Aliados

A 26 metros de profundidade, a galeria da Estação da Avenida dos Aliados é idêntica à maioria das plataformas enterradas da linha do metro. Está implantada em pleno coração da cidade

FONTE: METRO DO PORTO

ISIDRO COSTA ESTEVES / INFOGRAFIA JN

NOVA ▶ Empresa prevê grande adesão na ligação entre a Câmara de Gaia e o Pólo Universitário do Porto ▶ Linha Amarela tem 5,7 quilómetros (mais de metade em túnel) e custou 280 milhões

60 MIL PASSAGEIROS por dia na nova linha

J. PAULO COUTINHO

Números

544 mil
HABITANTES ➡ têm, em conjunto, Porto e Gaia

5,7
QUILÓMETROS ➡ tem a linha entre a Câmara de Gaia e o Pólo Universitário

600
METROS ➡ é a distância média entre as estações da Linha Amarela

8
ESTAÇÕES ➡ subterrâneas vão entrar em funcionamento. Há mais três de superfície, todas em Gaia

80
CÊNTIMOS ➡ custa um título Z2, que permite percorrer toda a linha. A assinatura mensal custa 25,7 euros (terá de ser Z3)

Hugo Silva

Todos os dias, mais de 30 mil pessoas saem de Gaia para trabalhar no Porto. No sentido inverso, há quase 4300 pessoas. A esmagadora maioria usa o automóvel particular, transformando os atravessamentos rodoviários num verdadeiro calvário, que se prolonga por muito tempo. Demora-se horas a fazer trajectos que deveriam levar minutos.

A partir de hoje, há uma alternativa: já se pode viajar, de metro, entre Gaia e o Porto, com a entrada ao serviço da Linha Amarela. A "linha das linhas" faz questão de salientar a Empresa do Metro, prevendo uma afluência superior a 60 mil passageiros por dia. Custou 280 milhões de euros.

São 5,7 quilómetros de linha, entre a Câmara de Gaia e o Pólo Universitário, no Porto (junto à Faculdade de Medicina Dentária), à Rua Dr. Manuel Pereira da Silva. Um percurso que, na sua maior parte, é feito em túnel: 3,7 quilómetros, entre a ponte de Luís I e o Pólo Universitário. Toda a extensão da linha que vai entrar ao serviço na cidade do Porto é subterrânea. Contudo, à superfície, as obras de inserção urbana vão prosseguir por, pelo menos, mais seis meses .

Viagens rápidas

"Não há uma única estação da Linha Amarela que não esteja associada a um importante pólo de deslocações pendulares", observa o metro. As três estações de Gaia, na concorrida Avenida da República, o Pólo Universitário da Asprela, que movimenta 30 mil pessoas/dia, o Marquês, os Aliados ou S. Bento, áreas de passagem obrigatória para muita gente são alguns exemplos paradigmáticos.

Percorrer a distância entre a Câmara de Gaia e o Pólo Universitário vai demorar menos de 15 minutos. Dos Paços do Concelho gaiense até ao centro do Porto (Avenida dos Aliados), as composições gastarão apenas sete minutos. E há sempre a possibilidade de quem viaja desde Gaia entrar fazer a ligação com outras linhas rumo a Matosinhos, a Pedras Rubras, ou até ao centro da Maia.

O metro assume, definitivamente, a forma de uma verdadeira rede, com a Linha Amarela a juntar-se às linhas Azul (Matosinhos), Vermelha (Póvoa) e Verde (Trofa). Recorde-se, contudo, que estas duas últimas estão a funcionar, apenas, parcialmente. Só no final do ano as composições estarão a circular em toda a extensão. Nessa altura, também a linha da aeroporto estará pronta.

No que diz respeito à bilhética, o traçado da Linha Amarela agora aberto ao serviço comercial percorre três zonas: C6 (do Pólo Universitário), C1 (de Salgueiros a S. Bento) e a S8 (entre o Jardim do Morro e a Câmara de Gaia). Isto significa, explica o Metro, que para percorrer toda a linha, comprando um título ocasional, o utente gastará apenas 80 cêntimos. O preço de um bilhete Z2, que permite viajar na zona de entrada e nas zonas contíguas. Caso não tenha ainda o cartão andante, o passageiro terá de desembolsar mais 50 cêntimos (não convém deitar o título ao lixo, porque é recarregável).

Quem optar por uma assinatura mensal (paga o número de zonas que o trajecto pretendido atravessa), terá de pagar a quantia de 25,7 euros.

A entrada em operação da Linha Amarela representa, ainda, o regresso ao serviço do tabuleiro superior da ponte Luís I. E também a Avenida da República (Gaia) sofreu uma renovação de fachada a fachada.

Trajecto abre incompleto em ambos os extremos

ARTUR MACHADO

Obras junto ao S. João fizeram estalar polémica

A Linha Amarela nasce incompleta, em ambas as extremidades. Em Gaia (lado Sul), a linha ainda vai estender-se, numa primeira fase, até à estação Parque República e, depois, a Santo Ovídio e a Laborim.
Também no extremo Norte, no Porto, só mais tarde entrarão ao serviço as duas estações terminais: uma entre as entradas do Instituto Português de Oncologia e da Universidade Portucalense, outra a poente da entrada das Urgências do Hospital de S. João. Recorde-se, de resto, que a polémica em torno do possível enterramento deste segmento da linha é a principal razão pela não abertura deste troço.
A Empresa do Metro acredita que pode abrir estes troços até ao final do ano.

APOSTA ▶ Apesar do conceito em comum, cada estação possui a sua própria identidade

ESTAÇÕES sóbrias e funcionais

A política definida pela Comissão Executiva da Metro do Porto estabelece que as várias estações deverão ter uma linha arquitectónica e uma decoração interior comuns, quer sejam subterrâneas ou à superfície.

A opção de seguir uma linha idêntica à do Metropolitano de Lisboa, onde a decoração de cada estação é entregue a artistas ou a arquitectos diferentes, chegou a estar em cima da mesa. Porém, após verem a proposta de uma estação subterrânea da autoria de Souto Moura, os membros da comissão não tiveram dúvidas e optaram por um modelo comum. A elegância do projecto apresentado pelo famoso arquitecto foi determinante para esta decisão. Assim, todas as estações do Metro caracterizam-se, acima de tudo, pela sua sobriedade e funcionalidade.

As 11 novas estações – três à superfície e oito subterrâneas – que abrem hoje ao público não fogem à regra. O conceito espacial e visual é semelhante às já existentes. No entanto, apesar do tema em comum, cada uma delas consegue ter a sua identidade. Desde o nível único da estação do Pólo Universitário, passando pelo tecto ondulado de Faria Guimarães e as escadas metálicas do Marquês, até ao imponente átrio de S. Bento, cada estação possui características que a diferenciam das outras e a tornam única.

Tiago Rodrigues Alves TEXTOS
J. Paulo Coutinho FOTOS

CÂMARA DE GAIA

Provisoriamente o término da Linha Amarela

Enquanto as obras da estação do Parque da República não terminarem, o metro não pode prosseguir até Santo Ovídio, o término planeado. Para já, o final de linha será na estação da Câmara de Gaia. Futuramente, a Linha Amarela deverá estender-se até Laborim, penetrando ainda mais o tecido urbano gaiense.
Refira-se que o trajecto entre as Câmaras de Vila Nova de Gaia e do Porto, através do metro, poderá ser feito em menos de seis minutos.

BILHETE DE IDENTIDADE

> ACESSOS
A Estação da Câmara Municipal encontra-se perto da Praceta 25 de Abril. As transversais mais próximas são a Rua Dr. Ferreira de Macedo e a Rua Álvares Cabral.

> DATA DA CONCLUSÃO
Os trabalhos de requalificação urbana já foram todos concluídos.

GENERAL TORRES

Do comboio suburbano ao metro urbano

Apesar do nome, esta estação não se encontra na Rua General Torres, mas sim na Avenida da República, como as restantes estações de Gaia em funcionamento.
A estação de metro foi, assim, baptizada devido à proximidade com a estação de comboios General Torres. Estas estações com o mesmo nome complementar-se-ão: uma oferece os comboios suburbanos e a outra o metro urbano.
A estação de comboios possui um parque de estacionamento gratuito.

BILHETE DE IDENTIDADE

> ACESSOS
A Estação de General Torres encontra-se na Avenida da República, entre a Rua Luís de Camões e a Rua de Afonso de Albuquerque.

> DATA DA CONCLUSÃO
Todos as intervenções urbanísticas em redor da estação já foram concluídas.

JARDIM DO MORRO

Vistas sobre o rio Douro vão tornar "difícil" o embarque

Esta será, sem dúvida alguma, uma das mais belas estações do metro. Não em termos de estrutura, pois é igual às restantes, mas em termos de localização.
A vista que se pode usufruir deste jardim é simplesmente magnífica. Daqui pode observar-se o curso das águas do rio Douro e todo o emaranhado de casas e telhados encavalitados característicos da zona histórica do Porto.
Esta é uma das poucas estações em que perder o metro não será assim tão mau.

BILHETE DE IDENTIDADE

> ACESSOS
A estação fica ao lado da Rampa Infante Santo, entre a Rua Rocha Leão, a poente, e a Rua Rodrigues Freitas, a nascente.

> DATA DA CONCLUSÃO
Toda a obra de requalificação urbana da área envolvente está terminada.

Competência e inovação no transporte urbano e metropolitano

Com mais de 75 anos de actividade, a Balfour Beatty Rail utiliza a sua grande experiência no sector ferroviário na realização de projectos integrados, linhas de contacto para sistemas de transporte ferroviário tradicional e de Alta Velocidade, subestações e linhas primárias de alimentação, sistemas completos de transporte urbano, ligeiro e metropolitano.

The creation and care of tomorrow's railways.

Balfour Beatty Rail SpA
Via Lampedusa, 13
20141 Milano - Italia
Tel. +39 02 89536.1
Fax. +39 02 89536 536
info.bbrps.it@bbrail.com
www.bbrail.com

Balfour Beatty
Rail

S. BENTO

Onde o metro se vai encontrar com o comboio

Mal se descem os primeiros degraus da Estação de S. Bento, impressiona o amplo e imponente átrio que acolherá os futuros passageiros da Linha Amarela. À medida que a descida ao subsolo prossegue, através das escadas rolantes, podem observar-se os desenhos, da autoria de Souto Moura, que representam a ponte Luís I. Finalmente, já na gare, pode vislumbrar-se, no topo sul, a luz ao fundo do maior túnel da rede do metro e a saída para a ponte.
Localizada sob a Avenida Vímara Peres, a Estação de S. Bento possibilitará, numa fase posterior, o transbordo directo para a gare ferroviária com o mesmo nome. A comunicação entre as duas estações de S. Bento será feita através de um túnel pedonal, ainda por construir, por baixo da Rua do Loureiro, no que constitui uma solução de engenharia bastante arrojada.

BILHETE DE IDENTIDADE

> ACESSOS
Na Rua do Loureiro existem escadas fixas e um elevador. Na Praça Almeida Garrett, perto de Mouzinho da Silveira, o acesso à estação pode ser feito por escadas fixas, escadas rolantes e por elevador. Na Avenida Vímara Peres exitirão duas "bocas de entrada" com escadas fixas e rolantes. Para já, apenas a "boca" do lado nascente estará aberta. A "boca" poente e o túnel pedonal para a estação de comboios serão abertos posteriormente.

> DATA DA CONCLUSÃO
Os trabalhos de requalificação desta zona típica do Porto deverão estar concluídos dentro de quatro meses.

ALIADOS

Mesmo por baixo da sala de visitas do Porto

Mesmo no centro do coração da Baixa portuense e bem em frente à Câmara Municipal, esta será, sem dúvida, uma das estações mais concorridas de toda a Linha Amarela. Por este motivo, a Estação dos Aliados foi pensada para ser uma estação ampla e funcional. Com os seus 50 mil metros cúbicos de volume, o que não faltará é espaço para todos os utentes. Da "mezzanine" envidraçada poder-se-á observar o grande movimento na gare que, a partir de hoje, caracterizará esta estação.
Apesar da sua grande área, a construção desta estação não causou grandes constrangimentos à superfície.
Todos os trabalhos de escavação e de construção foram realizados no perímetro da placa central da Avenida dos Aliados, não prejudicando a circulação automóvel e pedonal que diariamente se faz por este ponto fulcral da cidade.

BILHETE DE IDENTIDADE

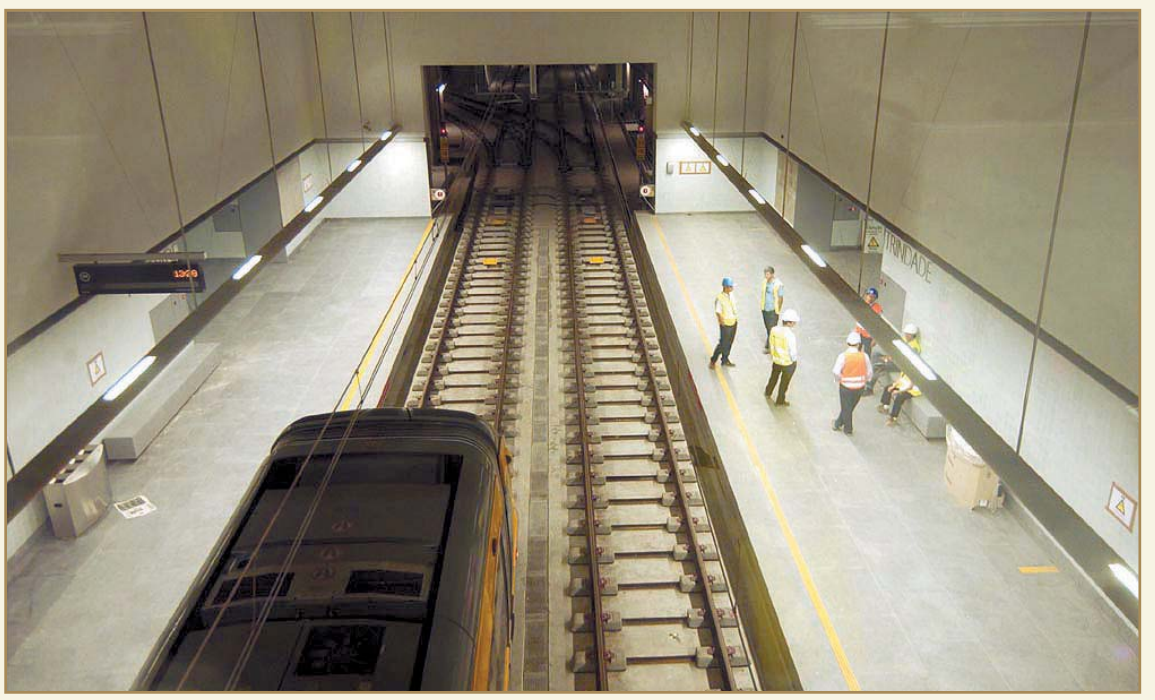
> ACESSOS
A Estação dos Aliados tem escadas fixas, escadas rolantes e um elevador em ambos os passeios laterais. Os utilizadores encontrarão, à medida que vão descendo a avenida, as escadas rolantes (primeiro), depois os elevadores e, por fim, as escadas fixas.

> DATA DA CONCLUSÃO
A Empresa do Metro estima que os trabalhos de requalificação na principal praça da cidade apenas durarão 120 dias. A cidade aguarda, então, o início das obras para voltar a ter a sua sala de visitas "limpa".

TRINDADE II

A maior e mais cara estação de toda a rede

Afinal há duas Trindades! A estação da Linha Amarela que hoje abre ao público, a Trindade II, situa-se 25 metros abaixo da gare que já serve as restantes linhas do metro.
A junção de ambas as Trindades faz desta estação a maior e a mais cara de toda a rede. Aqui será instalada uma loja Andante, à semelhança da que já existe na Casa da Música. A cobertura da estação será transformada numa praça relvada, acessível pela Rua de Camões, entre os troços de Gonçalo Cristóvão e Alferes Malheiro. Neste local, prevê-se, ainda, a instalação de dois edifícios administrativos. Na esquina da Rua de Camões com Gonçalo Cristóvão nascerá um prédio de sete pisos, suspenso em seis pilares, que servirá de sede à Empresa do Metro, à STCP (Sociedade de Transportes Colectivos do Porto) e à TIP (Transportes Intermodais do Porto). No outro extremo da estação, será construído um prédio de quatro pisos que albergará escritórios e serviços.



Este é o único ponto de toda a rede do metro onde existe um cruzamento de linhas a profundidades diferentes.
A Trindade é, ainda, o único ponto de encontro de todas as linhas da primeira fase do metro. Até hoje, passavam as linhas Azul, Verde e Vermelha. Agora, a Linha Amarela também passará na Trindade, mas a 25 metros abaixo das outras.
A comunicação entre ambas as estações será feita através de oito escadas rolantes e de quatro elevadores.
No futuro, será criado um interface com autocarros, junto ao parque de estacionamento da Trindade, um pouco mais acima das actuais paragens da STCP.

BILHETE DE IDENTIDADE

> ACESSOS
O acesso pode ser feito pedonalmente através da Rua da Trindade e da Rua do Alferes Malheiro. A Rua de Camões conta com escadas fixas. Os dois elevadores podem ser utilizados no piso térreo da estação ou na Travessa Alferes Malheiro, com entrada no Largo Tito Fontes.

> DATA DA CONCLUSÃO
A Empresa do Metro acredita que os trabalhos desta fase serão apenas prolongados por mais 120 dias após o início da requalificação urbana da envolvente à estação.

FARIA GUIMARÃES

A "estação surf" da Linha Amarela

O centro da estação encontra-se no cruzamento das ruas Fonseca Cardoso, Faria Guimarães e Paraíso.
Esta foi uma das estação mais problemáticas de toda a rede. O local densamente povoado e com muito pouco espaço útil à superfície, em pleno tecido urbano do Porto, condicionou bastante os trabalhos desta obra. Toda a escavação e construção foi feita em subsolo a partir de três poços com reduzidas dimensões. Para complicar ainda mais a tarefa dos trabalhadores e engenheiros, o terreno revelou-se bastante inseguro e implicou cuidados redobrados para garantir a segurança de operários e de moradores.

A Estação de Faria Guimarães tem como característica marcante o tecto ondulado do cais de embarque, que dá uma sensação de movimento. Por isso, é conhecida carinhosamente entre os operários como a "estação surf".
Devido às dificuldades surgidas na construção, a Estação de Faria Guimarães abrirá ao público com o acesso a partir de Fonseca Cardoso ainda fechado.

BILHETE DE IDENTIDADE

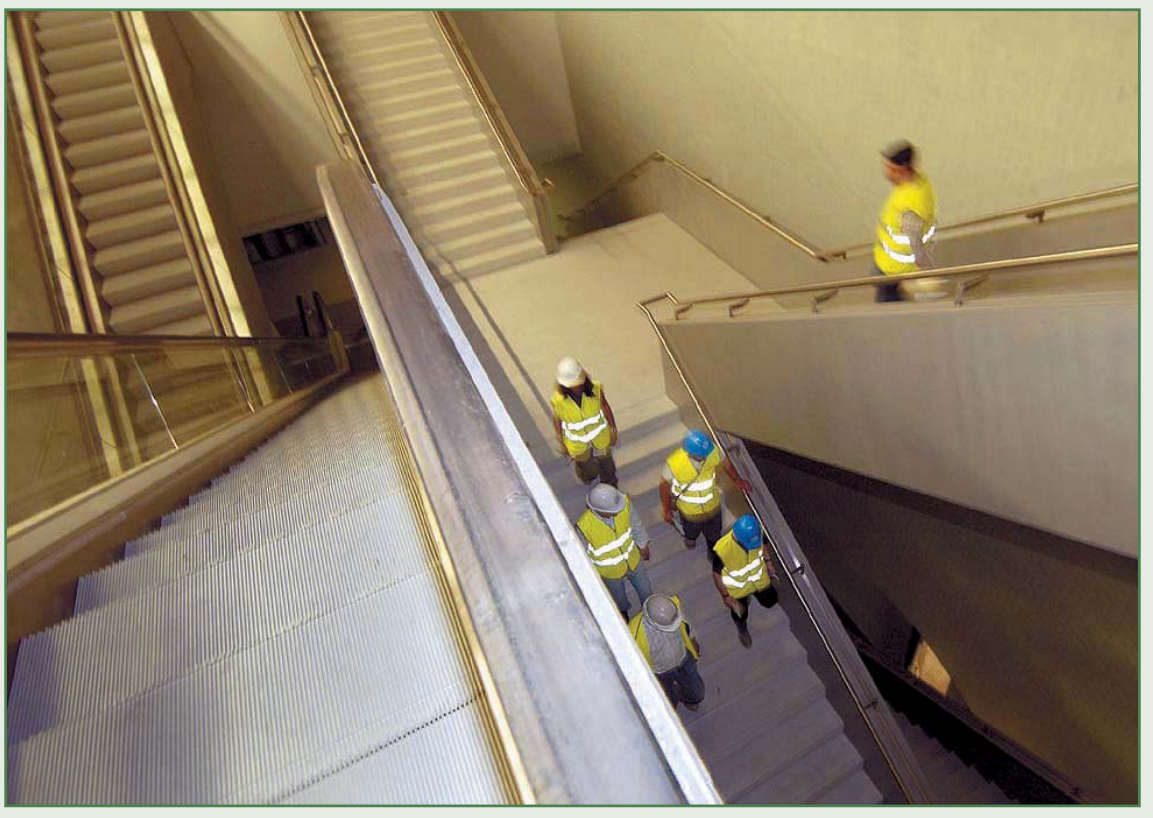
> ACESSOS
A estação tem três entradas diferentes. Na Rua de Faria Guimarães, existem escadas fixas e rolantes. Na Rua do Paraíso, o acesso pode ser feito por elevador. Na Rua Fonseca Cardoso, quando terminarem os trabalhos, existirão escadas fixas e rolantes.

> DATA DA CONCLUSÃO
A Metro prevê que todos os trabalhos estejam concluídos dentro de 120 dias.

MARQUÊS

Jardim do Marquês de Pombal é o tecto verde da estação

A estação de metro está situada mesmo por baixo do histórico Jardim do Marquês de Pombal. Esta estação não é elítica nem ao comprido. É de tipo misto. O corpo principal está inserido num espaço elíptico ao qual se associam duas galerias de 17 metros de comprimento para cada lado da estação.
Para construir este espaço foram escavados cerca de 45 mil metros cúbicos de terra através de um poço com 28 metros de profundidade e um diâmetro médio de 42 metros. Refira-se que o cais de embarque tem cerca de 70 metros de comprimento, o que demonstra a complexidade da escavação. O inovador método não utilizou qualquer estacaria, foram utilizados apenas explosivos, meios de escavação mecânicos e a projecção de betão. Este sistema de construção, que utiliza a técnica de "cut and cover" (faz-se um buraco, escava-se tudo a partir dele, constroem-se as estruturas e depois tapa-se com uma laje) é raramente utilizado em Portugal. Neste caso



concreto, a laje está a um metro abaixo do nível do solo e, devido à requalificação do jardim, torna-se invisível. A opção por este tipo de método deu-se, acima de tudo, por motivos ambientais. Possibilitou a preservação das muitas árvores existentes no jardim. Apenas três plátanos tiveram que ser transladados para a Praça Sá Carneiro. Mas hão-de voltar à sua localização original quando as obras terminarem.
Uma característica desta estação são as escadas metálicas que atravessam os três diferentes pisos. Uma opção meramente estética, mas que a diferencia das demais e lhe confere um toque de originalidade.

BILHETE DE IDENTIDADE

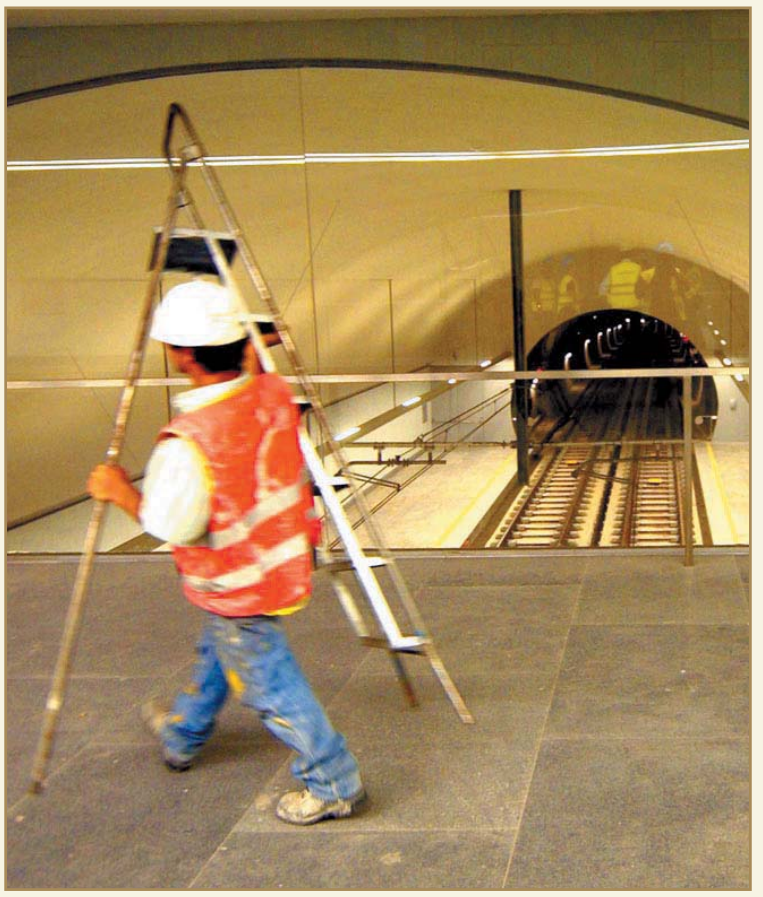
> ACESSOS
Os acessos principais encontram-se nos topos do Jardim do Marquês de Pombal, perto das ruas da Constituição e de João Pedro Ribeiro.
Ambos contam com escadas rolantes e escadas fixas. Sensivelmente a meio do Jardim, os utentes com maiores dificuldades de deslocação poderão utilizar um elevador que os levará até ao cais de embarque.

> DATA DA CONCLUSÃO
Ainda sem calendário para o arranque da obra de requalificação da praça, as previsões apontam para que o arranjo do Jardim do Marquês apenas esteja concluído quatro meses após o início dos trabalhos.

COMBATENTES

Janelas em arco para observar as partidas e chegadas

A Estação dos Combatentes encontra-se na confluência das ruas da Alegria, Costa Cabral e da avenida que lhe dá o nome. Todo o corpo principal da estação encontra-se enterrado no solo, a cerca de 30 metros de profundidade.
Destacam-se nesta estação duas grandes janelas em arco no nível intermédio, por cima do cais de embarque, que permitem observar a chegada e a partida das carruagens e dos passageiros .
A estação terá uma entrada na esquina da Rua da Alegria com a Avenida dos Combatentes e outra a partir da Rua de Santos Pousada, nas traseiras de uns prédios que devem de ter ficado bastante agradados com a nova vizinhança.
Nos bastidores desta estação, o JN visitou algo que normalmente está longe do olhar dos passageiros: as escadas de emergência.
A segurança é uma prioridade para a empresa do metro. Como tal, todas as possíveis rotas de fuga em caso de incêncio ou de acidente são do mais moderno e seguro que se conhece.



A escada circular de emergência permite o acesso da gare à superfície de maneira rápida e directa.
Para proteger de maneira eficaz as rotas de fuga, o cilindro de betão onde se encontram as escadas é localizado no centro dos poços de ventilação.
Este desenho de construção permite que, mesmo no caso de um violento incêndio, o fogo, o fumo e o calor nunca se propaguem até às escadas.
Ou seja, as saídas de emergência estarão sempre prontas para utilizar em condições de segurança no caso de uma eventual evacuação.
A colocação das escadas de emergência no poço de ventilação não é exclusiva da Estação dos Combatentes.
Em todas as restantes estações da rede encontram-se mecanismos de evacuação semelhantes ao acima descrito.

BILHETE DE IDENTIDADE

> ACESSOS
O acesso principal à estação localiza-se na esquina da Rua da Alegria com a Avenida dos Combatentes.
Neste local, os utentes poderão optar entre as escadas rolantes, as escadas fixas e, ainda, um elevador.
Existirá um outro acesso através da Rua de Santos Pousada, nas traseiras de uns prédios de habitação, que terá apenas escadas fixas. Este acesso não será, para já, aberto ao público, pois ainda faltam concluir alguns trabalhos na envolvente.

> DATA DA CONCLUSÃO
Todos as intervenções deverão ficar concluídas quatro meses depois do início dos trabalhos de requalificação urbana.

SALGUEIROS

Onde o metro atravessa a antiga "alma salgueirista"

A Estação de Salgueiros é uma das maiores e mais espaçosas de toda a rede do metro. Localizada na rua de Augusto Lessa, o corpo desta estação situa-se mesmo por baixo do antigo Estádio do Sport Comércio e Salgueiros, clube histórico da cidade do Porto, entretanto arredado da competição profissional por falta de recursos financeiros.
Os vestígios do velhinho Estádio de Vidal Pinheiro – uma bancada, os postes de iluminação e um campo sintético – ainda poderão ser vistos por mais algum tempo, já que os trabalhos da envolvente urbana ainda demorarão a ficar concluídos.
A escavação da estação foi feita sob a forma de um oito. Escavaram-se dois poços independentes que depois foram unidos para facilitar os trabalhos.
Esta estação, apesar de subterrrânea, conta com bastante luz natural. Uma clarabóia rectangular permite que os raios de luz cheguem até ao cais de embarque, situado 30 metros abaixo do solo.

BILHETE DE IDENTIDADE

> ACESSOS
Todos os acessos são feitos pela Rua Augusto Lessa. Em ambos os topos da estação existem escadas fixas e rolantes. No centro pode ser utilizado um elevador que dará acesso directo à gare.

> DATA DA CONCLUSÃO
A requalificação urbana demorará mais ou menos 120 dias após a adjudicação dos trabalhos de recuperação da área urbana envolvente à estação.

PÓLO UNIVERSITÁRIO

Estação de um piso para servir 30 mil estudantes

A Estação do Pólo Universitário foi criada para servir, principalmente, os mais de 30 mil estudantes que diariamente se deslocam à Asprela. A estação está localizada na nova alameda que liga a Rua António Bernardino de Almeida e a Rua Dr. Manuel Pereira da Silva, entre as Faculdades de Medicina Dentária e de Psicologia.
Esta estação subterrânea é bastante diferente das outras. A falta de espaço útil inviabilizou a construção em forma elíptica, como nas restantes. Os engenheiros optaram, então, por um modelo de construção em comprimento.
Procedeu-se à escavação de uma única vala, onde se efectuaram os trabalhos, e que depois foi tapada por uma laje.
Pelo mesmo motivo, esta estação é de caixa central e possui apenas um nível subterrâneo. Aqui, não existe a típica "mezzanine" que podemos encontrar nas restantes estações. Como curiosidade, refira-se que as salas técnicas desta estação encontram-se colocadas nos topos da gare e não em redor da mesma.

BILHETE DE IDENTIDADE

> ACESSOS
No lado mais próximo da Rua Dr. Manuel Pereira da Silva, a estação possui um conjunto de escadas fixas e um elevador. No lado mais a norte da Alameda, o acesso pode ser feito tanto por escadas rolantes como por escadas fixas.

> DATA DA CONCLUSÃO
Toda a envolvente da estação está pronta, mas a alameda ainda terá que ser terminada a Norte.
Não existe, ainda, uma data prevista para a sua conclusão.

BOMBARDIER

Bombardier Metros Ligeiros

Eurotram - Metro do Porto

O permanente congestionamento rodoviário contribui em larga escala para a degradação do ambiente. Um metro pode fazer a diferença. Silencioso, rápido, cómodo e não poluidor, encurta distâncias e aproxima pessoas. A perfeita comunhão entre um design inovador e uma tecnologia amplamente comprovada, com um elevado nível de segurança e superior eficiência.

nonstop

www.bombardier.com

ENTREVISTA // OLIVEIRA MARQUES, PRESIDENTE DA COMISSÃO EXECUTIVA DA EMPRESA DO METRO

"LINHA COMPLETA

Oliveira Marques diz que Linha Amarela deverá mesmo ficar à superfície junto ao Hospital de S. João

Hugo Silva TEXTOS
J. Paulo Coutinho FOTOS

O Governo nada disse quanto a uma mudança de projecto para enterrar a linha junto ao Hospital de S. João. Era importante que a Administração Central tomasse decisões quanto à segunda fase e que fosse definida uma estrutura de financiamento com mais verbas a fundo perdido. Oliveira Marques, presidente da Comissão Executiva da Empresa do Metro, aborda os temas que marcam a actualidade do projecto e garante que não entrou em ruptura com o ministro das Obras Públicas, Mário Lino.

JN – A Linha Amarela é a mais importante da rede?
Oliveira Marques – A nossa expectativa é de que, em termos de procura, seja a linha mais importante da rede, pelo menos na primeira fase. Se falássemos na segunda fase, a segunda linha de Gaia ainda poderá ser mais interessante do ponto de vista da procura.

Foi uma empreitada complicada no terreno?
Teve aspectos diversos. O túnel correu bem, foi construído sem incidentes. A reconstrução da ponte de Luís I também. Temos, neste momento, compassos de espera na ponta sul e na ponta norte, pelas razões conhecidas, que só permitirão que a linha fique completa mais adiante. Mas não prejudicam a oferta no troço fundamental da linha, desde já.

Há prazos para os extremos da linha entrarem ao serviço?
Acredito que estarão prontos dentro de cerca de três meses.

Com a linha a passar à superfície junto ao Hospital S. João?
É o que está definido em projecto há oito anos. Só uma alterações profunda do projecto, que não compete à empresa decidir, mas sim ao Governo, poderia alterar essa situação.

E não receberam qualquer indicação do Governo nesse sentido?
Não.

Qual foi o investimento na Linha Amarela?
O investimento total foi de 280 milhões de euros. Se excluirmos as estações, foi de 128 milhões. Gastámos, em média, 20 milhões por quilómetro.

Qual o peso da requalificação urbana nesta obra?
O peso da requalificação é, em média, de 25% em cima do custo do sistema. Em espaço urbano propriamente dito, pode atingir entre os 35% e os 40%.

É o caso da Linha Amarela?
Neste caso, deve andar entre os 30% e os 40%.

Será possível, com esta linha, desanuviar o trânsito entre Vila Nova de Gaia e o Porto?
A Avenida da República, em Gaia, que sofreu um redesenho notável, ficará só com trânsito local, convertendo-se numa alameda de centro de cidade. Todo o trânsito de travessia desaparece. Depois, com o correcto rebatimento do metro pelos transportes rodoviários e com a intermodalidade pretende-se alcançar o grande objectivo, que é a inversão da tendência de decréscimo da procura do transporte público.

"Nada está decidido [sobre a segunda fase do projecto da rede do metro]. Gostaríamos que houvesse decisões [do Governo] a esse respeito"

Neste contexto de transformação total do sector, não faz falta a Autoridade Metropolitana de Transportes?
Sem dúvida nenhuma. Mas penso que estará por aí a chegar. Ajudará a fazer um bom planeamento dos transportes.

Mantêm-se os prazos para as linhas ainda em obra?
Estamos a apontar para ter a linha até à Póvoa a funcionar no fim deste ano ou no princípio do próximo. Tivemos recentemente dificuldades sensíveis na disponibilização de alguns segmentos do terreno de implantação da linha, relacionados com expropriações complexas e com a resolução de alguns conflitos com vias rodoviárias à responsabilidade da Estradas de Portugal, para minimizar o número de passagens de nível. Também tivemos e temos problemas técnicos ao nível da sinalização, que agora estão a ser resolvidos. Queríamos resolver, também até ao fim do ano, o problema das duas pontas da Linha Amarela e concluir a Linha do aeroporto. Quanto ao prolongamento da linha Verde até ao ISMAI, há um ponto crítico, que é a construção do viaduto Maia Norte. Trata-se de uma obra de engenharia cujo período de construção não se pode encurtar. Por outro lado, também houve problemas de expropriações. Mas consideramos que poderá abrir até Março de 2006.

Nessa altura, todas as linhas da primeira fase (à excepção do troço da Linha Verde entre o ISMAI e a Trofa) ficam prontas. E quanto à segunda fase?
Nada está decidido. Gostaríamos que houvesse decisões a esse respeito. Mas, da segunda fase, a única coisa que está colocada para decisão é a linha de Gondomar. O resto está em projecto. A linha do aeroporto acabou por ser incluída na primeira fase e a segunda linha de Gaia está em fase muito avançada de projecto, mas ainda não foi proposta. A linha da Boavista, uma espécie de "segunda fase" também está a aguardar decisão por parte do Governo.

Então a linha da Boavista também está a aguardar uma decisão governamental?
Exactamente.

Quais as prioridades?
Uma primeira prioridade devia ser a linha da Trofa. Pertence ainda à primeira fase e até ficaria mal se tivéssemos retirado a linha da CP até á Trofa e não puséssemos nada em seu lugar. O projecto inicial previa via única, mas nós temos conseguido convencer os sucessivos governos [quanto à linha da Póvoa e ao troço inicial da linha da Trofa] de que valeria a pena fazer tudo em via dupla. Por razões óbvias. Seria bom ter uma decisão sobre isso, para completar a primeira fase. Depois, temos a linha de Gondomar, que é uma omissão do desenho da primeira fase. A ligação da rede a Gondomar é muito importante. O concelho continua muito mal servido de transportes públicos e o metro daria uma ajuda estrutural.

Pelo menos a linha da Boavista é polémica.
A linha da Boavista não é só a li-

daqui a três meses"

nha da Boavista, é a linha Boavista-Matosinhos. É o segmento do que será no futuro, possivelmente, a linha leste/oeste, de Leça da Palmeira a Gondomar.

Está convicto de que a Linha da Boavista vai avançar?
O Conselho de Administração propôs essa linha ao Governo. Obviamente que quando fazemos uma proposta temos de estar preparados, nem que seja academicamente, para o sim ou para o não de quem de direito, ou seja, o Governo. Nós levámos em conta um conjunto de parâmetros e considerações para apresentar a proposta. O Governo, no seu exercício próprio, leva em conta outro tipo de considerações e parâmetros. Poderá dizer sim ou não.

Incomodou-o o facto do Governo ter retido os 12 milhões de euros que a Metro devia receber do PIDDAC deste ano?
Não podemos incomodar-nos com a política orçamental do Governo. Todos reconhecemos as limitações orçamentais que o país sofre. Era o que faltava, ficarmos incomodados com a política orçamental do Governo.

O corte teve alguma consequência nas obras em curso?
Não. O problema do financiamento da Metro deve ter uma leitura profunda e estrutural e uma solução profunda e estrutural. Não é o facto de se reter mais 12 milhões do PIDDAC ou menos 12 milhões do PIDDAC que altera substancialmente essa leitura. A seu tempo a solução será encontrada.

Mas qual é a solução?
Há um timing que o Governo já anunciou para ponderar esta situação do financiamento. Só temos que esperar que isso seja feito e daí resultem as soluções definitivas.

Já se encontrou com o ministro das Obras Públicas, Mário Lino, após a polémica sobre o financiamento da Metro?
Por nós não passou nenhuma polémica de financiamento. A polémica foi exterior à empresa. A empresa não vive de polémicas, nem com polémicas. Mas não, depois disso ainda não estive com o sr.ministro. Espero estar com ele na inauguração da nova linha. Seria para nós uma honra e um enorme prazer.

Os projectos em curso já orçam 2,4 mil milhões de euros...
É sempre bom ter a noção que os 2,4 mil milhões de euros dizem respeito a projectos comprometidos. A verba que já gastámos foi 1,5 mil milhões. Só quando concluirmos toda a primeira fase, mais a linha do aeroporto, teremos gasto 2,4 mil milhões de euros, a preços actuais.

Já há financiamento para a verba que ainda falta pagar?
Há, só que uma grande parte desse financiamento – uma parte maior do que seria desejável – é por dívida. O problema não é não haver financiamento. O problema é ter a adequada estrutura de financiamento. Porque se a dívida for excessiva, terá de ser paga amanhã e só o pode ser por duas vias: ou por tarifas ou por indemnizações compensatórias do Orçamento do Estado. Daí a necessidade de fazer regressar a estrutura de financiamento do projecto, mais ou menos à estrutura inicial, que tinha 42% a fundo perdido. O ideal era regressar a esse peso, se não mesmo mais um pouco. Estamos a metade.

Há estimativa de custos para as linhas da segunda fase?
Há. Isto é dinâmico, mas já fizemos uma estimativa e, para toda a segunda fase, estaríamos a falar de mil milhões de euros. Mas toda a segunda fase seria exequível em seis ou sete anos. Espero que não se regresse ao modelo de fazer tudo por atacado. Isto de construir um sistema com 70 km, no âmbito de um projecto único, com um consórcio adjudicatário único, é tentador e até pode parecer simples, mas não é. É extremamente complexo, uma fonte de problemas diários e muito difícil de gerir. É muito arriscado.

Avançar-se-á linha a linha?
Trata-se de aplicar o que tem sido aplicado por todo o Mundo. Veja-se o caso do Metro de Lisboa. Toda a gente que nos visita, mesmo de metros estrangeiros, acha que isto é, de facto, um acto de coragem, se não atrevido. Ficam muito surpreendidos quando verificam que estamos a construir, de uma assentada, uma rede com 70 km. E quando nos perguntam quanto tempo isto durou, os problemas que tivemos e quanto custou, o juízo é sempre muito favorável.

Isso não vai pôr autarcas a reclamar cada um para seu lado?
Tudo terá de ser objecto de uma decisão estratégica, que caberá ao Governo, ouvindo, logicamente, as instâncias locais, ao nível mais metropolitano possível. No futuro, certamente que a Autoridade Metropolitana de Transportes também terá uma palavra muito forte a dizer.

As eleições autárquicas não farão a Metro entrar em convulsões políticas?
Não. A convulsão é a que já está a acontecer todos os dias: a defesa de propostas, as ideias, sugestões, críticas, observações... É natural. Já é a segunda campanha autárquica que vivemos e não se tem passado nada que considere anormal num contexto de debate político. Após as eleições, alguma síntese há-de fazer-se. O que interessa, desde já, é concluir a construção do que está comprometido e pôr o metro a transportar pessoas.

Requalificação urbana

Quando arrancam as obras de requalificação urbana na Avenida dos Aliados [projecto de Eduardo Souto Moura e Álvaro Siza Vieira]?
O concurso foi encerrado. Penso que não será objecto de qualquer dificuldade processual e, portanto, estamos prontos a adjudicar. Adjudicando, a empreitada tem um prazo de execução de 150 dias.

Em outros locais emblemáticos, como a Avenida da Ponte ou o Jardim do Marquês, a situação é idêntica?
Todos os concursos de requalificação urbana estão em marcha e as adjudicações serão praticamente sequenciais. Penso, até, que numa das próximas reuniões do Conselho de Administração teremos uma adjudicação.

O Jardim do Marquês voltará a ter o lago?
Vai.

O espaço ficará como estava antes da construção da estação subterrânea?
Talvez com algo mais, mas ainda estamos à espera de confirmação por parte da Câmara do Porto. Todo o trabalho à superfície é determinado pelas autarquias e a Câmara do Porto manifestou o desejo de colocar, ali, a fonte que estava na Praça de D. João I. Mas isso ainda aguarda confirmação, porque falta verificar, do ponto de vista do redesenho da praça, e depois de ouvido o arquitecto que tem orientado estas obras, se isso é considerado correcto ou recomendável. A Câmara tem que se entender com os projectistas e dizer, finalmente, se confirma essa pretensão. É só o que falta fazer. O resto ficará igual.

Como correu a requalificação da Avenida da República, em Vila Nova de Gaia?
A inserção urbana do lado de Gaia foi exigente. Por um lado, o espaço assim o determinava, por outro, a autarquia colocou exigências de qualidade a que nós tivemos de corresponder.

DEPOIMENTOS: o que dizem os autarcas

Luís Filipe Menezes
PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE GAIA

"Gaia operou uma revolução viária"

A circulação do metro em Gaia vem concluir um processo longo, complexo e difícil e acabar com o congestionamento de trânsito no "coração" urbano da cidade, gerando novas oportunidades de circulação de pessoas na Avenida da República.
O anterior caos rodoviário na Avenida da República, artéria emblemática pelo inferno que durante anos e anos representou para centenas e centenas de milhares de automobilistas, é, assim, substituído por uma aprazível, moderna e esteticamente apetecível via urbana, ao nível dos mais conhecidos "boulevards" das cosmopolitas cidades europeias.
A obra do metro e a sua Linha D (Ponte Luís I/Santo Ovídio – e sua extensão até Laborim) vai contribuir significativamente para este "upgrade" da Avenida da República. A Câmara de Gaia, é justo dizê-lo e reconhecê-lo, também fez (e bem) o seu trabalho de casa. Promovemos a reabilitação urbana, investimos na melhoria da rede viária e, qual cereja em cima do bolo, fizemos uma verdadeira "revolução" nas infraestruturas rodoviárias.
Só para falar dos exemplos mais marcantes, e que têm directamente a ver com a chegada do metro a Gaia, sublinho, desde já, a recente inauguração da Avenida D. João II (VL9), cuja 1ª fase vai da ponte do Infante à Rua Raimundo de Carvalho, e cuja 2ª fase até à EN 222 será inaugurada em breve, assim como a inauguração da Avenida Poeta Eugénio de Andrade (VL7), desde o Nó do Fojo até à marginal marítima e as praias de Gaia.
Mas podia falar, para o futuro, na construção da Via Circular do Centro Histórico (entre a Rotunda das Devesas e a Ponte do Infante), na 3ª fase da Via de Cintura Interna sob a Avenida da República, no Nó da Afurada, na VL 2 (entre a Rua da Bélgica e o Cabedelo).
Quando tomei posse como Presidente da Câmara de Gaia, em Janeiro de 1998, numa das passagens do meu discurso disse: "Só haverá metro em Gaia se houver VL9". Quando cheguei à Câmara não havia projecto, não havia nada. A ponte do Infante terminava, do lado de Gaia, num beco e a circulação automóvel era canalizada para a Avenida da República. Estão a imaginar o inferno que seria???!!!
Foi um processo longo, complexo e difícil, mas foi uma boa e decisiva conquista. A chegada do Metro a Gaia é, assim, mais um importante passo e contributo para a melhoria da qualidade de vida dos gaienses.

Rui Rio
PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO

"População rendeu-se a este moderno meio de transporte"

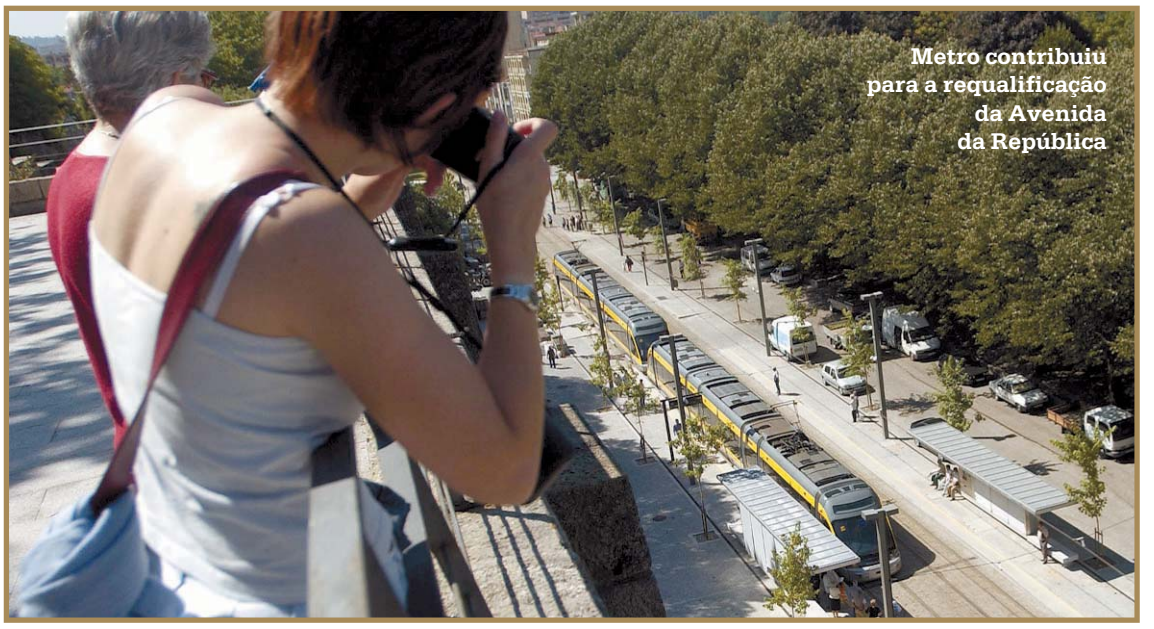
O metro do Porto constitui a maior obra da União Europeia no sector dos transportes e acredito que vai dar resposta a uma das principais preocupações dos executivos da Área Metropolitana do Porto: a mobilidade. De facto, entre os anos 80 e 90, o volume de deslocações em transporte individual e o tráfego entre as cidades cresceram acentuadamente e, consequentemente, a qualidade de vida dos cidadãos, nesta matéria, degradou-se bastante.
A abertura das linhas do metro do Porto e o contínuo aumento de passageiros têm vindo a provar que a população se rendeu a este moderno meio de transporte que se caracteriza pela segurança, comodidade e rapidez.
A inauguração da Linha Amarela, que assegurará a ligação do Porto a Vila Nova de Gaia e que irá atravessar a cidade em túnel, vai, certamente, dar resposta a um dos maiores problemas de trânsito que temos.
As ligações em transporte individual entre as duas cidades são actualmente servidas por quatro pontes. No entanto, é também através destas que se fazem as ligações entre o norte e o sul do país, pelo que os movimentos diários são intensos e provocam continuamente um enorme volume de tráfego.
A introdução do metro ligeiro entre o Porto e Vila Nova de Gaia vai permitir que aqueles que se deslocam quotidianamente entre as duas cidades possam agora usufruir de melhores condições de mobilidade, quer em termos de conforto, quer em termos de rapidez das viagens.
A entrada em funcionamento da Linha Amarela não só vai ligar o Porto e Vila Nova de Gaia como atravessar o centro das duas cidades, pelo que se prevê que venha a transportar cerca de 60 mil passageiros por dia, que passarão a beneficiar de uma melhor mobilidade entre as duas margens do Douro.
Quando as linhas do Metro do Porto estiverem todas a funcionar em pleno, o trânsito e a circulação entre e dentro das cidades da Área Metropolitana do Porto vai melhorar, pois o metro constitui uma excelente alternativa ao uso do automóvel e tem tido nas linhas que se encontram já em operação comercial uma adesão surpreendente.

EXPECTATIVAS ▸ Gaienses antevêem grandes melhorias nas deslocações com a abertura da Linha Amarela

GAIA à espera de braços abertos

Tiago Rodrigues Alves

JOSÉ CARMO



Metro contribuiu para a requalificação da Avenida da República

A expectativa é grande em Vila Nova de Gaia. O martírio das filas intermináveis de trânsito porque muitos gaienses têm que passar diariamente têm os dias contados. Pelo menos, para todos os que, a partir de hoje, optarem por viajar de metro. E irão ser muitos, segundo as opiniões recolhidas pelo JN a poucos dias da abertura da Linha Amarela. A rapidez e a comodidade são as características do metro que as pessoas mais querem aproveitar. Que outra coisa seria de esperar de pessoas que habitualmente viajam entre Porto e Gaia a uma velocidade média de quatro quilómetros por hora?

José Nunes acredita convictamente que a sua "vida irá ser modificada". "Levar o carro todos os dias para o centro é cada vez mais difícil", afirma. Este contabilista irá passar a viajar de metro porque "não existem problemas de estacionamento" e as viagens entre casa e o trabalho serão "muito mais rápidas".

Quem não promete ser uma viajante habitual é Arminda Marques. Desde que se aposentou que não tem muitos motivos para atravessar o rio Douro. No entanto, não deixa de reconhecer que a chegada do metro irá ser "uma coisa muito boa para quem trabalha".

Maria Rosa Meneses também é reformada e não se desloca muitas vezes ao Porto. Já não tem grande paciência para as filas de trânsito e para as esperas. Todavia, os seus hábitos poderão mudar por causa da rapidez e do conforto que o metro irá trazer. "Se calhar vou passar a ir mais vezes à Baixa", antecipa.

"É a melhor coisinha que apareceu", garante Manuel Rocha. Este empregado de mesa não duvida que o metro irá ter um impacto muito positivo junto dos gaienses. "Vai ser bastante útil e irá transformar a vida das pessoas muito rapidamente". Já a partir desta segunda-feira, o carro de Manuel Rocha irá ficar na garagem. Com bom humor, acrescenta que, agora, apenas vai conduzir "ao fim-de-semana para ir ter com os amigos".

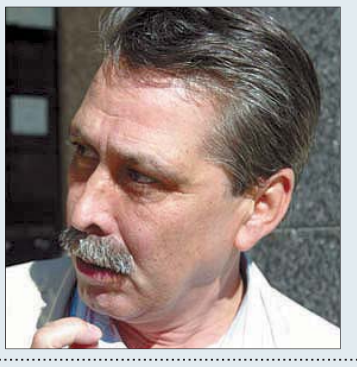
O trânsito que aumenta a cada dia que passa, a falta de lugares de estacionamento e os constantes aumentos do combustível tornam as viagens de automóvel cada vez mais difíceis e mais caras.

Opiniões

Arminda Marques
Reformada
63 anos

"Temos de esperar para ver de que forma vai alterar as nossas rotinas. Acho bom. Vai ser bom, sobretudo, para quem trabalha, mas como eu estou aposentada não vou utilizar muito o metro"

Manuel Rocha
Empregado de mesa
55 anos

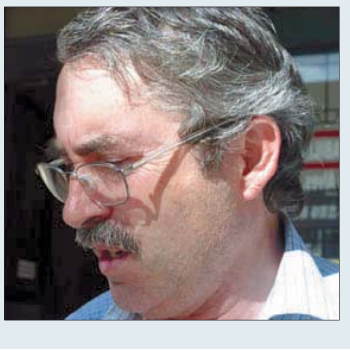


"Vai transformar a vida das pessoas muito rapidamente. Agora, por exemplo, só vou pegar no carro ao fim-de-semana para ir ter com os amigos."

Maria Rosa Meneses
Reformada
73 anos

"Normalmente não me desloco até à cidade do Porto, porque nao tenho muitos motivos para lá ir, mas agora, com o metro, se calhar até vou passar a ir mais vezes".

José Nunes
Contabilista
61 anos



"Será mais rápido e mais acessível para os gaienses. Penso que vai modificar a minha vida, pois trazer o carro para a cidade é cada vez mais difícil".

RECUPERAÇÃO ▶ Ponte Luís I sofre

PRONTA

Tiago Rodrigues Alves TEXTO
J. Paulo Coutinho FOTO

A requalificação e recuperação da ponte Luís I constitui uma das mais notáveis intervenções levadas a cabo pela Empresa do Metro. E uma das mais complexas também. Desde logo, o facto de a ponte ser um dos monumentos mais emblemáticos do Porto e de Gaia e estar inserida numa zona classificada como Património Mundial da Humanidade pela UNESCO. O que implicou cuidados especiais para manter as suas características estéticas e arquitectónicas originais.

Todavia, os planos de intervenção que estavam planeados tiveram que ser alterados. Os estudos efectuados, as rigorosas

eu profunda operação de restauro e reforço ▶ Aspecto original da travessia não foi modificado

A para mais 120 anos

inspecções e as análises estruturais revelaram que a D. Luí estava num estado mais degradado do esperado. Entre as deficiências evidenciadas destacavam-se os diversos focos de corrosão nos nós de ligação, a perda pontual de rebites, a humidade, as infiltrações de água entre as chapas, a deterioração do revestimento da estrutura e o destacamento da tinta. Com ou sem metro, seria necessária uma intervenção profunda na ponte para garantir as ideais condições de segurança.

De seis para oito milhões

O primeiro orçamento, de seis milhões de euros, que previa apenas a adaptação do tabuleiro superior para acolher a circulação do metro, passou para oito milhões em virtude das reparações adicionais. Foram necessários o alargamento e a substituição integral do tabuleiro rodoviário por um tabuleiro ferroviário constituído integralmente por uma estrutura metálica para reduzir a carga permanente. E 1000 das 1600 toneladas de ferro do tabuleiro superior tiveram que ser substituídas.

Os vestígios de corrosão foram eliminados através de potentes jactos de água, as infiltrações de água entre as chapas foram removidas e reparadas e os muitos rebites desaparecidos foram substituídos. Devido à degradação, muitos dos materiais originais foram recuperados e recolocados, incluindo rebites e parte do gradeamento de protecção dos peões do tabuleiro superior. Ainda foram levadas a cabo intervenções no arco, nos pilares e no tabuleiro inferior para reforços estruturais e reparações localizadas.

A requalificação da ponte Luís I demorou dois anos e envolveu em média 140 trabalhadores. Foram necessárias 1330 toneladas de andaimes para revestir a ponte e para os operários se poderem deslocar em segurança. O custo total da obra ronda os oito milhões de euros. Mas o resultado final mostra que valeu a pena.

Peões saem a ganhar

Em termos estéticos e arquitectónicos, o aspecto original foi mantido e a ponte aparece de cara lavada devido ao revestimento de folha de chapa de oliveira pintada com tinta antiderrapante.

Em termos de mobilidade, o metro aproxima ainda mais as cidades de Gaia e do Porto. Mas o tabuleiro superior não vai ser apenas utilizado pelas carruagens eléctricas. O pavimento foi construído de modo a permitir a circulação de ambulâncias e de outros veículos de emergência. Os peões também vão sair a ganhar com a intervenção na ponte, já que os passeios do tabuleiro superior foram aumentados para 1,70 metros. Assim, a circulação pedonal passa a ser feita de forma mais segura. E sem a companhia incómoda do barulho e do fumo dos automóveis.

Por último, mas obviamente não menos importante, em termos estruturais e de segurança, a Luís I encontra-se preparada para servir portuenses e gaienses por mais 119 anos.

HISTÓRIA ▶ Travessia emblemática, de mais de três mil toneladas, foi inaugurada em 1886 ▶ Quem por ela passasse tinha de pagar portagem ▶ Peões só puderam estreá-la em 1913

PONTE LUIS I a bela de ferro

Maria Carvalho

Se as pontes falassem, teriam muito que contar. E, no Porto, a que mais teria para dizer seria, sem dúvida, a ponte Luís I. Está quase a fazer 119 anos, mas apresenta-se de fato novo e mais forte, como se tivesse nascido ontem.

O colosso de ferro, com mais de três mil toneladas de peso, foi inaugurado em 1886, quando ainda não existiam automóveis para a cruzar, mas foi ela a escolhida para receber o meio de transporte mais moderno da cidade, o metro. Mais uma vez, é a ponte Luís I a estrela da ligação entre Porto e Vila Nova de Gaia.

Gustavo Eiffel, autor da ponte D. Maria, chegou a apresentar um projecto para uma nova ponte sobre o rio Douro, em 1879, mas o desenho incluía apenas um tabuleiro levadiço, para facilitar a navegação.

Ora, nesta altura, a importância económica do rio e da zona baixa da Invicta começara a desaparecer e o programa do concurso internacional, lançado nesse ano para a edificação da nova estrutura metálica, estabelecia a obrigatoriedade desta servir as populações da Ribeira e da Sé, através da construção de dois tabuleiros.

Custou 402... contos

Quem ganha o concurso para a construção da travessia, deixando para trás outras 11 propostas, é a empresa belga Société de Willebroeck, que apresenta um projecto do ex-colaborador e rival de Eiffel, Théophile Seyrig.

Pelas contas do engenheiro, a nova ponte do Douro deveria custar 396 contos, mas o valor acaba por subir até aos 402, fruto do aumento da largura do tabuleiro, de seis para oito metros, e da alteração dos pavimentos.

A construção inicia-se em 1881, ao lado da desmontada ponte pênsil, e, cinco anos depois, a 26 de Maio de 1886, faz-se o primeiro teste de carga. Trabalhando até ao último minuto, o arco e tabuleiro superior da ponte só ficam concluídos a 30 de Outubro, quando a inauguração está marcada para o dia seguinte, data do aniversário do rei Luís I.

Por isso, não pode haver atraso, e a ponte Luís I é inaugurada a 31 de Outubro de 1886, com direito a isenção de pagamento de portagem, ainda que o tabuleiro inferior só fosse concluído e inaugurado no ano seguinte.

Para passar na ponte Luís I, era preciso pagar portagem, fosse gente, animal ou veículo. Só em 1913 é que os peões puderam começar a atravessá-la gratuitamente e os veículos (os automóveis chegam a partir de 1895) tiveram que esperar por 1944 para ver a portagem abolida, numa altura em que a ponte já tinha ganho novo uso, com a colocação de carris dos eléctricos em 1908.

LEONEL DE CASTRO

A velhinha travessia prepara-se, a partir de hoje, para dar passagem ao futuro

A última intervenção

De função em função, cruzada por todos e, cada vez mais, um postal da cidade, a Luís I troca os candeeiros a gás pela energia eléctrica e, na sua história de constante adaptação, acaba também por abandonar os carris, em 1954, pela mão de Edgar Cardoso (autor das pontes da Arrábida e S. João).

O famoso "engenheiro das pontes" fez a última grande intervenção na Luís I antes do metro – aligeirando os dois pavimentos e removendo o eléctrico da estrutura –, enquanto os trabalhos pequenos e diários ficaram, durante décadas, a cargo de uma equipa de manutenção, já desaparecida.

Ponte de carros, autocarros e camionetas, a Luís I era, também, a ponte das pessoas que se acumulavam, aos milhares, nos seus tabuleiros, em noite de S. João, fazendo-a oscilar com o peso. No dia 27 de Junho de 2003, começava o (para já) último episódio da sua vida.

Tabuleiro mais largo

O trânsito fica proibido de circular no tabuleiro superior, que deverá receber o troço da Linha Amarela do metro, entre Porto a Gaia.

A bela ponte estava velha, a precisar de muitas mudanças, pelo que hoje, com os trabalhos praticamente concluídos, cerca de 60% dos seus elementos de ferro foram substituídos.

O tabuleiro superior está mais largo 1,70 metros, prontinho para receber duas linhas de metro e passeios pedonais. Como nova, a ponte Luís I aguarda o futuro.

Ponte do Infante, a substituta

Ainda é muito nova, com quase nada para mostrar, excepto a sua própria estrutura, considerada "um caso raro de engenharia", sem pilares de suporte. A ponte do Infante nasceu pela mão da Empresa do Metro do Porto, com a função específica de passar a receber o tráfego automóvel, obrigado a abandonar o tabuleiro superior da Luís I, destinado ao metropolitano. É da autoria de Adão da Fonseca e começou a ser edificada em Janeiro de 2000. Avançando, simultaneamente, das duas margens do Douro, e bem assente nas escarpas graníticas de Porto e Gaia, o enorme arco de betão, e tabuleiro da ponte, uniu-se a 21 de Junho de 2002, com direito a cerimónia oficial e visita do então ministro das Obras Públicas, Valente de Oliveira. A 23ª ponte sobre o rio Douro (e sexta a unir as cidades do Porto e Gaia) mede 371 metros, custou 14 milhões de euros e tem uma validade de 100 anos. A inauguração oficial da estrutura que liga as Fontainhas portuenses à gaiense Serra do Pilar aconteceu a 30 de Março de 2003.

IMPACTO ▶ Utentes do metro viram qualidade de vida melhorar por causa das deslocações mais rápidas e cómodas

METRO tornou os dias maiores

Tiago Rodrigues Alves

ADELINO MEIRELES

Metro alterou rotinas nas deslocações no Grande Porto

O metro conquistou o coração dos habitantes da Área Metropolitana do Porto. Os viajantes mostram-se bastante agradados com o desempenho do serviço e com as condições prestadas. Pontualidade, conforto e rapidez foram as características que tornaram o metro uma parte essencial da vida de milhares de pessoas.

O dia de Fernanda Correia, graças ao metro, passou a ter mais uma hora. Esta oficial de Justiça que se desloca diariamente entre Ramalde e a Baixa poupa cerca de 30 minutos em cada viagem. "É mais directo e evito o trânsito", afirma. A utente faz um balanço "globalmente bom", mas deixa uma sugestão: "Na hora de ponta, as carruagens que vão para Matosinhos deveriam ser maiores, pois o metro fica muito cheio".

Hernâni Lopes refere que só por não ter que andar à procura de lugar para estacionar já utilizaria o metro. Mas, para além disso, também é confortável e rápido. Por todos estes motivos, desde que abriu a linha da Maia, não dispensa o metro nas deslocações à Baixa.

"A única coisa má no metro é que ainda não chegou à minha terra", declara Pedro Ezequiel. O assistente administrativo mora em Modivas (Vila do Conde) e não vê a hora do metro parará à sua porta. Para já, ainda terá de continuar a fazer transbordo para a camioneta que o espera na estação de Crestins.

Lindolfo Correia estava habituado ao comboio e admite que "o metro é mais rápido e melhor". Porém, não deixa de apontar algumas críticas ao sistema de bilhética utilizado. "Carreguei o andante com duas viagens em Matosinhos para vir à Baixa e voltar, mas decidi, em vez de voltar para Matosinhos, ir para casa em Pedras Rubras. Como era mais uma zona, não pude utilizar a viagem que tinha comprado e tive que comprar outro andante". Na sua opinião, a Metro deveria adoptar um sistema que permitisse aproveitar os créditos já comprados.

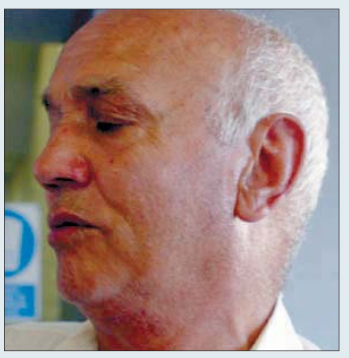
Apesar de algumas críticas pontuais, como as de Lindolfo Correia ou de Fernanda Correia, os utilizadores do metro concordam, sem reservas, que este veio contribuir substancialmente para a melhoria da sua qualidade de vida. Há menos stress e mais tempo livre para fazer outras coisas.

Opiniões

Hernâni Lopes
Agente Comercial
57 anos

"As principais vantagens que retiro do metro são o conforto, a comodidade e a rapidez. E, além do mais, não tenho problemas de estacionamento. É só vantagens".

Lindolfo Correia
Reformado
66 anos



"É mais rápido e melhor que o comboio. Todavia, acho que o modo de funcionamento dos bilhetes não deveria ser desta maneira."

Fernanda Correia
Oficial de Justiça
33 anos

"Nas horas de ponta, o metro que vai para Matosinhos deveria ter duas carruagens em vez de uma, pois fica muito cheio e torna-se mais desconfortável".

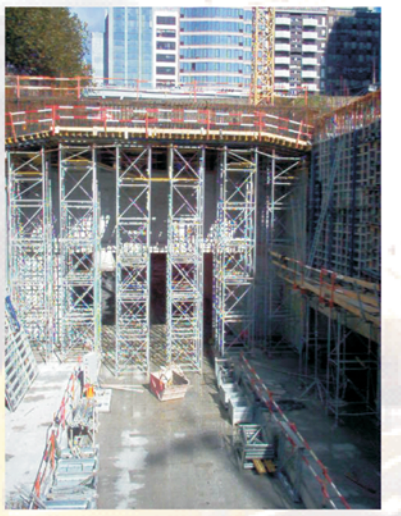
Pedro Ezequiel
Assistente Administrativo
27 anos

"A única coisa má é que ainda não chegou à minha terra, a Modivas, em Vila do Conde. Tenho de continuar a usar o autocarro"

CINCLUS Planeamento e Gestão de Projectos, S.A.
GIBB Portugal
Strategic Alliance with Gibb Holdings
tyco Engenharia
EARTH TECH
A tyco INTERNATIONAL LTD. COMPANY

Consórcio CGK

Fiscalização e Controlo da Construção do Sistema de Metro Ligeiro do Porto



Por um metro construído com qualidade e em segurança

Metro do Porto

Rua Actor Ferreira da Silva, 100
4200-298 Porto
Telf:22 5072400 Fax:22 5072409
E-mail:cgk.metro@tyco.pt

JOSÉ MOTA

Associação de Transportadores Rodoviários de Passageiros Pesados acredita que a implementação do Andante apenas será viável se aumentar de preço ou se houver uma compensação financeira, do Governo, às operadoras privadas

INTERMODALIDADE ▸ Transportadores queixam-se de falta de contactos e interacção com o metro ▸ Integração tarifária e transbordo em Vila Nova de Gaia não estão acautelados

ANTROP quer operadores privados integrados na rede

Tiago Rodrigues Alves

A Associação Nacional de Transportes Rodoviários de Pesados de Passageiros (ANTROP) queixa-se da falta de interacção entre a Empresa do Metro e os operadores privados. O tarifário comum e as condições de transbordo são as principais preocupações. A ANTROP crê que a Autoridade Metropolitana de Transportes (AMT) poderia resolver estas situações, caso não existisse apenas no papel.

José Eduardo Caramalho, vice-presidente da ANTROP, revela que têm existido contactos com a Secretaria de Estado dos Transportes e com os Transportes Intermodais do Porto para a adopção de um tarifário comum, mas um acordo parece ainda longe de ser alcançado. Tudo porque o baixo custo do andante inviabiliza a sua utilização pelos privados.

No entender da ANTROP, a adopção do andante apenas será possível através do aumento do preço daquele ou com a compensação monetária das operadoras pelo Governo, uma solução já adoptada em Lisboa. Caso contrário, a partir de Novembro, os utentes das camionetas privadas e dos STCP e do metro irão mesmo ter de utilizar dois passes ou títulos de transporte.

Outra situação que a ANTROP vê com reservas é o modo como se processará o transbordo de passageiros na Avenida da República, em Gaia. Recorde-se que chegou a estar previsto um interface junto à EN 222, mas a ideia foi entretanto abandonada. Ou seja, neste momento não existem condições físicas para se processar uma boa articulação de transportes e poderão existir bastantes problemas de trânsito.

Para o vice-presidente da ANTROP, a Linha Amarela, nesta fase, apenas irá servir a população da Avenida da República. As pessoas de outras zonas da margem Sul do Douro, que se dirijam ou regressem do Porto, terão que utilizar, ainda que parcialmente, as operadoras privadas. É por esse motivo que ANTROP reclama um diálogo que promova a integração dos privados neste sistema de transportes, para que todos possam operar com qualidade e servir melhor os utentes.

Se já fosse uma realidade, a AMT teria um papel fulcral. Foi precisamente para isso que foi criada. Porém, apesar de a comissão instaladora ter sido empossada a 12 de Janeiro de 2004, ainda não foi nomeado qualquer Conselho de Administração, o que impede o seu funcionamento. Quando finalmente sair do papel, a AMT terá por competências a coordenação de transportes, a programação de investimentos, a organização do mercado, o financiamento e a gestão de tarifas e a investigação e promoção do transporte público.

Entrevista

"A Linha Amarela do metro apenas traz uma mais-valia política"

José Eduardo Caramalho
Vice-Presidente da ANTROP

Como vê a inauguração da Linha Amarela do metro em Gaia?
Esta inauguração, no entender da ANTROP, apenas traz uma mais-valia puramente política.

Mas os gaienses vão ser beneficiados...
Apenas a população que vive à volta da Avenida da República. O que não é suficiente para rentabilizar a linha.

Que consequências prevê para os transportadores privados de passageiros?
O metro vai retirar alguma receita. E poderão existir alguns problemas de trânsito e de circulação na Avenida da República.

Que futuro antecipa para os privados?
O metro precisa de ser alimentado. E isso será feito pelos transportadores privados. É necessário estudar e promover a sua integração, para que todos operem nas melhores condições. A integração tarifária não está acautelada e, em termos físicos, não existe um interface.

AVENIDA DA REPÚBLICA ▶ Circulação automóvel sofreu alterações com o metro ▶ Falta de interface no centro irá agravar ainda mais a vida a automobilistas e transportadores de passageiros

TRÂNSITO com novas regras

Tiago Rodrigues Alves

A Avenida da República, em Vila Nova de Gaia, sofreu uma transformação profunda. A colocação dos corredores do metro na faixa central da artéria, o embelezamento e alargamento dos passeios laterais e a nova iluminação são, sem dúvida, mais-valias para esta zona de Gaia, pelo menos em termos estéticos. Mas será que o metro acabará com as gigantescas filas de trânsito ou, bem pelo contrário, as tornará mais longas?

Para além da visível intervenção urbanística, com a chegada do metro, vão também mudar as regras de trânsito e de circulação automóvel. Os semáforos passam a dar prioridade ao metropolitano, não tendo este que esperar nos cruzamentos. Apesar do sistema estar preparado para funcionar automaticamente, os condutores dos veículos também poderão controlar os semáforos manualmente.

As viragens à esquerda na parte norte da Avenida da República terminaram. Agora, os condutores que pretendam cruzar o corredor do metro terão que virar à direita e contornar o quarteirão para, depois, efectuarem uma passagem perpendicular à linha.

ARTUR MACHADO

Avenida da República continuará a ser "vítima" das dezenas de camionetas e camiões que "entopem" a artéria

A artéria tem, neste momento, duas faixas em cada sentido destinadas à circulação automóvel. Porém, uma delas é praticamente intransitável devido aos veículos mal estacionados e às paragens de inúmeras camionetas e autocarros. A Câmara de Gaia tem noção dos problemas causados pela entrada e saída de passageiros das várias linhas, mas este assunto só deverá ser resolvido depois das eleições autárquicas. Até lá, adivinham-se dias ainda mais complicados na Avenida da República.

Perto das multidões

A partir de hoje, o metro descarregará várias centenas de pessoas, ao mesmo tempo que ainda terão de se dirigir a um transporte rodoviário para atingir o seu destino. A falta de um interface no centro da cidade tornará os transbordos bastante complicados.

A Via Longitudinal 9, baptizada de Avenida D. João II, pretende retirar trânsito automóvel à Avenida da República, fazendo a ligação da ponte do Infante com a Avenida Vasco da Gama (NE 222). Apesar de já ter sido inaugurada no dia 9 de Julho, a VL9 apenas vai até à Rua Raimundo de Carvalho. A abertura do quilómetro que falta só deverá acontecer no dia 27 deste mês. Todavia, as operadoras privadas não parecem muito interessadas na nova Avenida D. João II, preferindo permanecer na Avenida da República, bem perto do metro e das grandes multidões que nele entrarão e sairão todos os dias.

O que vai mudar

Proibidas curvas à esquerda
Viragens passam a ser "à espanhola", o que implica, na prática, que os condutores terão que primeiro virar à direita e contornar o quarteirão para atravessarem o corredor de metro.

Metro tem prioridade nos semáforos
Os veículos rodoviários terão que esperar, pois os semáforos irão privilegiar a circulação do metro. O sistema funciona automaticamente, mas o condutor das composições poderá accionar manualmente os sinais luminosos no percurso.

STCP promete boa articulação

A nova rede da STCP (Sociedade dos Transportes Colectivos do Porto) assegurará uma correcta articulação com o metro, garante a empresa. Para já, ainda não é conhecido o modo como esta ligação se realizará. No entanto, a STCP afirma que a nova rede foi pensada para ser complementar ao metro, de forma a melhorar a circulação.

Todas as novidades deverão ser anunciadas pouco antes da nova rede entrar em funcionamento, em Novembro deste ano. Em traços gerais, irão ser eliminadas 33 das actuais 82 linhas, especialmente as mais longas, o que permitirá reforçar a frequência de passagem dos veículos. O comprimento médio das linhas baixará em 38%, mas a taxa de ocupação deverá aumentar em 23%.

A nova rede foi idealizada para se adequar à nova realidade dos transportes urbanos da zona do Grande Porto e ao metro em particular. Como tal, as novas carreiras cruzarão sempre uma ou duas linhas do metro. O objectivo principal da empresa passa a ser o transporte de passageiros para e do metro. Tendo presente esta nova política de intermodalidade, não faria qualquer sentido as duas entidades terem dois sistemas de bilhética autónomos. Portanto, a STCP irá adoptar o Andante em todas as suas linhas e deixará de ter títulos exclusivos.

Inverter tendência

A STCP prevê perder quase 300 mil dos seus 900 mil utentes diários para o metro. No entanto, espera que a quebra de serviço seja de apenas 20%, pois pensa ganhar mais 10% de utentes com a recuperação de clientes do transporte individual. A empresa terá de inverter a tendência manifestada na última década. Entre 1991 e 2001, segundo o Instituto Nacional de Estatística, a quota de mercado de transporte colectivo baixou de 42% para 28%. A do individual subiu de 31% para 52%. **T. R. A.**

ESPAÇOS ▶ Requalificação urbana vai incutir grandes transformações na Baixa

PORTO não vai ser o mesmo

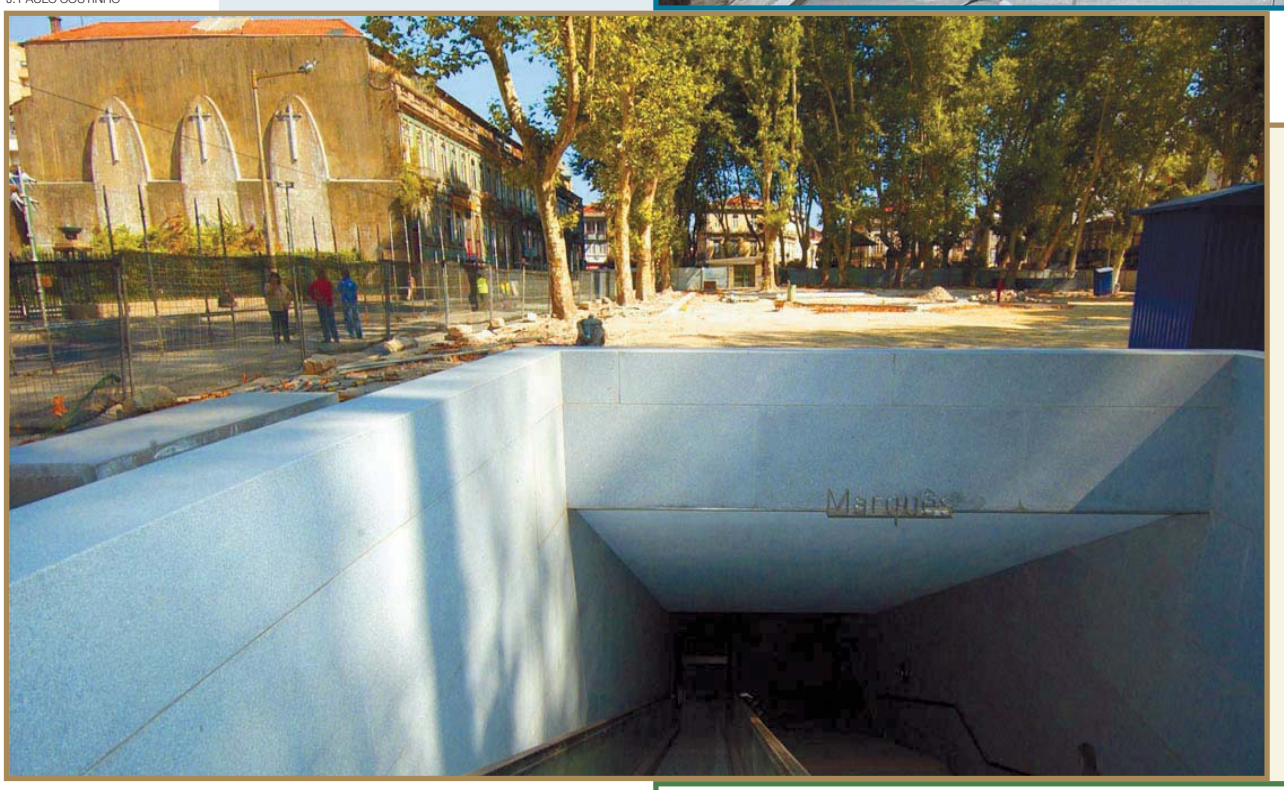
O metro não tem afectado apenas o subsolo do Porto. À boleia do novo método de transporte, várias operações de requalificação urbana têm sido feitas à superfície da cidade. Novos arruamentos, novas construções, novos parques e praças nascem, à medida que o metro se enreda no tecido urbano. A remodelação de três espaços emblemáticos da cidade – Avenida dos Aliados, Jardim do Marquês e Avenida D. Afonso Henriques – ainda não está concluída. Porém, já podemos fazer uma antevisão do que serão estes locais num futuro que se espera muito próximo.

Tiago Rodrigues Alves

ARTUR MACHADO

AVENIDA DOS ALIADOS
A sala de visitas da cidade vai sofrer uma profunda remodelação. Os passeios laterais vão ser aumentados, a largura da placa central será diminuída e os canteiros serão substituídos por árvores. Junto à Câmara Municipal será colocada uma fonte de granito, material que irá substituir toda a calçada portuguesa e as faixas de rodagem, que passam a ser só duas em cada sentido. A estátua equestre de D. Pedro IV passará a estar voltada para os Paços do Concelho.

J. PAULO COUTINHO



JARDIM DO MARQUÊS
Não há grandes alterações previstas para este local. A Empresa do Metro teve todo o cuidado para preservar a flora presente no jardim. Apenas três plátanos tiveram que ser trasladados para a Praça Francisco Sá Carneiro, mas deverão voltar brevemente. Quem também deverá voltar a ocupar o centro do jardim é o pequeno lago original. Alguns estudos mostraram que o antigo lago da Praça D. João I estaria perfeito neste local, mas, para já, só será recolocado o lago original.

ARTUR MACHADO

AVENIDA D. AFONSO HENRIQUES **Nesta artéria, mais conhecida como Avenida da Ponte, os passeios serão alargados para albergar os acessos à estação de metro de S. Bento. O projecto de requalificação, da autoria de Álvaro Siza, prevê a construção de 48 habitações e lojas na avenida e na Rua de S. Sebastião. A zona contará, também, com um parque de estacionamento para 370 viaturas. A proposta inicial contemplava a construção de um Museu da Cidade com 11 500 metros quadrados, mas a ideia foi entretanto abandonada.**

TUDO FICOU MAIS PERTO

Linha Amarela

A Linha Amarela tem um comprimento de cerca de 6 quilómetros (5.997 metros), dos quais 3,7 são em túnel. É uma Linha totalmente construída de raiz, incluindo as 8 estações enterradas que foram construídas em simultâneo. Dentro em breve, a Linha Amarela crescerá para Norte – por via da disponibilização das estações IPO e Hospital de São João –, e a Sul – com a entrada em operação da Estação Parque República. Nesta altura, a extensão da Linha Amarela passará a ser de 8,5 quilómetros.

O projecto do Metro do Porto em que a EFACEC é subcontratada da Balfour Beatty Rail, da Bombardier e da Transdev constitui um marco importante para a história da empresa, sendo a EFACEC responsável pelo fornecimento de um vasto conjunto de Sistemas e Equipamentos:

Como subcontratada da Balfour Beatty Rail :

- Infra-estruturas de iluminação e força motriz de 71 estações;
- 33 subestações de tracção;
- 140 quilómetros de montagem de catenária;
- Sistemas de Ventilação e Bombagem;
- Solução integrada de telecomunicações de apoio à exploração, que inclui: transmissão, rede de fibra óptica, video-vigilância, informação ao público visual e sonora, sincronismo horário e Bilhética, subsistemas que partilham uma plataforma centralizada de gestão e operação;
- Sistema de Scada (Energia e Supervisão Técnica);
- Sistemas de Detecção, Extinção e Combate a Incêndios;
- Transformadores, Rectificadores, UPSs e Carregadores de Baterias.

Como subcontratada da Bombardier :

- Automatização de Passagens de Nível;

Como subcontratada da Transdev :

- Manutenção dos Sistemas EFACEC

EFACEC

www.efacec.pt

PAISAGENS DE GAIA Quando o metro se transforma num óptimo veículo de lazer

DÁ GOSTO olhar por estas janelas

Quando pensamos em metro, normalmente, a última coisa que nos vem à cabeça são paisagens. Tradicionalmente, o metro apenas serve para deslocações rápidas por monótonos túneis negros e frios. Mas, no Norte, existe um outro metro.
O metro à superfície que, para além de nos levar onde queremos, também nos permite desfrutar de cenários como os que aqui reproduzimos. Cenários que até podem passar despercebidos.
Mas, como se pode perceber, são cenários que não merecem essa falta de respeito.

Tiago Rodrigues Alves TEXTO
José Mota FOTOS

JÁ CHEGOU?, parece perguntar o agente da autoridade. E nós respondemos: já! O metro já está em Gaia!

A IRMÃ MAIS NOVA da Luís I, a ponte do Infante, leva, agora, os carros, libertando a irmã mais velha para o metro e para os peões.

A TRAVESSIA da ponte permite observar o Douro e todo o vale histórico que o emoldura. Uma vista privilegiada sobre uma zona Património Mundial da Humanidade

AVENIDA ACIMA, avenida abaixo. Muitas vezes por dia se repetirá esta história. As personagens, essas, é que vão ser diferentes.

SERÁ UM NOVO JOGO? Os túneis do metro e o visual futurístico das cabinas de condução dos veículos parecem saídos das consolas de jogos

DEPOIMENTO: o que diz o presidente

Valentim Loureiro
PRESIDENTE CONSELHO ADMINISTRAÇÃO DA METRO DO PORTO

"Impacto significativo na vida dos cidadãos"

A abertura da Linha Amarela é mais uma importante demonstração da capacidade realizadora da Metro do Porto, SA. É também um motivo de honra e de orgulho para todos os cidadãos desta região e, dada a extraordinária dimensão deste projecto, um motivo de satisfação para os portugueses. O Metro do Porto tem tido, nos últimos anos, uma história felizmente recheada de concretizações. Desde 7 de Dezembro de 2002, dia em que inaugurámos a primeira linha, a Linha Azul, pode dizer-se, com propriedade, que nunca mais parámos. Continuámos sempre a trabalhar no alargamento da rede. Abrimos a ligação Trindade-Estádio do Dragão (1º troço da Linha de Gondomar) em 5 de Julho de 2004. Colocámos em funcionamento a Linha Vermelha, até Pedras Rubras, em 13 de Março de 2005. Inaugurámos a Linha Verde, até ao centro da Maia, no passado dia 30 de Julho.
O ritmo de obra e a velocidade de crescimento da rede disponibilizada pelo Metro do Porto está, indiscutivelmente, à altura daquele que é o maior investimento no sector dos transportes em curso na União Europeia. É uma obra fortemente marcada pela qualidade, pela inovação e pelo rigor. É também, por isso, uma obra de que podemos e devemos orgulhar-nos. Este é um empreendimento que afirma e projecta, internacionalmente, o nome e as capacidades de realização de Portugal.
Com a entrada em funcionamento da Linha Amarela, está disponível o principal eixo do metro, aquele que assegura a ligação entre o Porto e Vila Nova de Gaia, percorrendo dois concelhos onde residem perto de meio milhão de pessoas, quase um terço da população da Grande Área Metropolitana do Porto.
A abertura da Linha Amarela tem um impacto muito significativo nos hábitos dos cidadãos, que passarão a poder deslocar-se com maior rapidez e com maior segurança e comodidade. Isto para além dos evidentes benefícios ambientais para a região.
O Metro do Porto fecha, agora, o ciclo de abertura da quatro linhas que compõem a primeira fase da rede. É certo que faltam ainda alguns troços (caso da ligação ao Hospital de S. João, a Santo Ovídio-Laborim, a Vila do Conde, à Póvoa de Varzim e à Trofa), mas o núcleo central do sistema está construído e encontra-se em funcionamento. Não somos dados a bairrismos ultrapassados e inúteis, mas é com satisfação que constatamos que o Metro do Porto – com 35 quilómetros de extensão e 44 estações –, tem já praticamente a mesma dimensão do nosso "irmão mais velho", o Metropolitano de Lisboa. Toda esta obra, registe-se, foi projectada e construída em apenas pouco mais de cinco anos (entre meados de 2000 e o presente), o que é inédito em termos nacionais e quase único em toda a Europa.
Não tencionamos descansar à sombra do trabalho realizado. Continuamos a ter muita obra pela frente. Estamos a avançar com a conclusão das linhas desta primeira fase, para que, em breve, possamos também chegar ao Aeroporto Sá Carneiro, a Vila do Conde, à Póvoa de Varzim e ao Castêlo da Maia. E, como é sabido, temos importantíssimos projectos prontos a arrancar: é o caso da Linha de Gondomar, cujo traçado está já definido e o respectivo projecto entregue ao Governo desde Setembro de 2003, aguardando apenas a definição do modelo de financiamento. Mal o Governo decida esta questão – o que, estou convencido, sucederá a curto prazo –, o Metro do Porto está em condições de avançar com a obra no terreno.
Esta é a nossa primeira prioridade quanto a novas linhas. Mas encontram-se muito aprofundados os projectos da Linha da Boavista, da nova Linha de Gaia, da nova Linha da Maia e do prolongamento da Linha Azul para Leça da Palmeira.
Trata-se de projectos que vão ao encontro das necessidades de transporte das populações e que muito contribuirão para reforçar o desenvolvimento e a modernidade da região. Projectos e obras do Metro do Porto que, tenho a certeza, continuarão a ser do agrado dos nortenhos da Grande Área Metropolitana do Porto.

BALANÇO ▶ Alargamento da rede permite conquistar cada vez mais novos passageiros

▶ Número de validações registado em 2004 será superado ainda antes do final deste mês

MÉDIA de utentes diários foi duplicada em dois anos

Tiago Rodrigues Alves

O metro do Porto está a ser um êxito. Pelo menos é o que revelam os números divulgados pela Empresa do Metro, que demonstram que os habitantes do Grande Porto continuam a aderir em massa, à medida que a rede se espalha pela área metropolitana. Em apenas dois anos, a média diária mais do que duplicou e o número de validações totais de 2005 poderá ser superior ao de 2003 e 2004 combinados. A quantidade não afectou a qualidade do serviço prestado, que mantém uma taxa de regularidade quase perfeita.

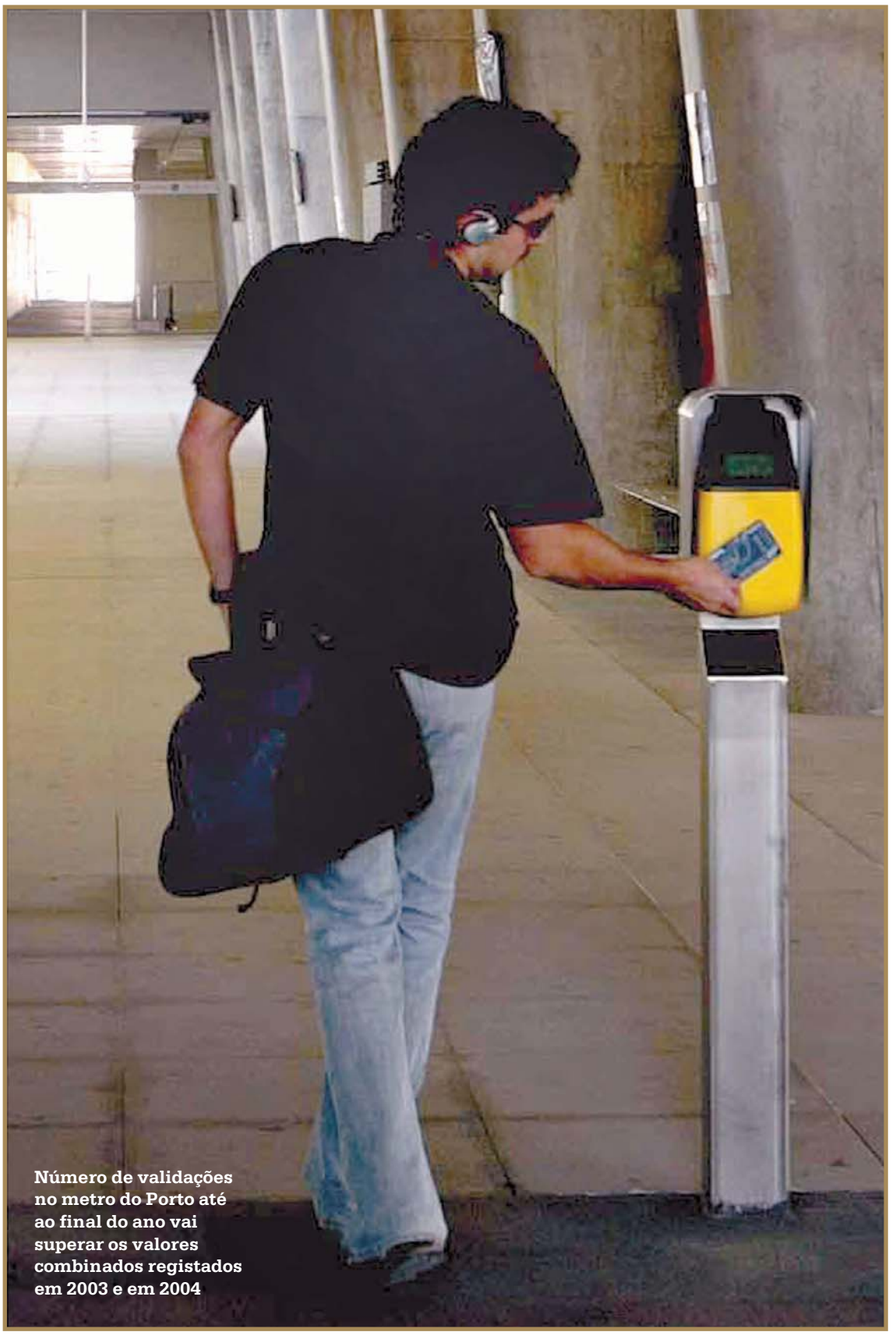
No ano de 2003, o primeiro de exploração comercial, viajaram quase seis milhões de pessoas no metro. No ano seguinte, esse número aumentou para perto de 10 milhões. Valor que será certamente batido este ano já que, até ao final de Agosto, já tinham viajado no metro mais de nove milhões de pessoas. O número do ano passado deverá ser superado ainda este mês. E, se tivermos em conta a entrada em cena da Linha Amarela e o aumento da procura nos últimos meses do ano, o número será superado em muito.

Velocidade aumentou

Em dois anos, o número médio de passageiros nos dias úteis aumentou de 20 mil para 50 mil, o que demonstra bem o êxito que o alargamento da rede tem tido. Este aumento de passageiros, no entanto, não implicou uma redução da qualidade do serviço. A taxa de regularidade é de 98,01%. Ou seja, o metro cumpre praticamente todos as frequências estabelecidas.

As velocidades comerciais também não têm diminuído. Aliás, a velocidade da Linha Vermelha até aumentou ligeiramente. No passado mês, as velocidades médias foram de 23,75 km/h na Linha Azul, 27,75 km/h na Linha Vermelha e 27,40 km/h na Linha Verde.

ARQUIVO JN



Número de validações no metro do Porto até ao final do ano vai superar os valores combinados registados em 2003 e em 2004

.Números

9.197.953
VALIDAÇÕES ➡ De 1 de Janeiro até 31 de Agosto de 2005. Em 2003, o total anual foi de 5.959.669 e, em 2004, foi 9.843.039.

50 mil
PASSAGEIROS ➡ É a média diária para os dias úteis do segundo trimestre de 2005.

98%
TAXA ➡ de regularidade. O cumprimento das frequências de passagem estabelecidas é quase sempre conseguido.

2402
MILHÕES DE EUROS
➡ é o valor global de investimento projectado. Até ao fim de Junho de 2005, já tinham sido executados pela Empresa do Metro 1545 milhões de euros.

A segurança também continua com bons valores. A taxa de sinistralidade, calculada em função do número de acidentes por cada 10 mil quilómetros percorridos, é de apenas 0,1. Refira-se que a média europeia dos sistemas de metro ronda os 0,25. Os veículos também se mantêm em boas condições, estando 99,8% do total da frota aptos para a operação.

Refira-se, anda, que, dos 2402 milhões de euros de investimento global, já foram executados 1545 milhões. O valor inicialmente previsto – 1071 milhões – foi revisto em alta devido às modificações e melhoramentos entretanto feitos.

.Perfil do utente*

.Pode ser homem ou mulher
Não há grande distinção entre sexos. 52% dos passageiros são mulheres, 48% são homens e 1% não respondeu à questão.

. Usa o metro todos os dias úteis
70,6% dos inquiridos optam sempre pelo metro à semana. Destes, 39% viajam três ou mais vezes por dia.

.Tem entre 13 e 45 anos
66,3% dos utentes regulares ouvidos num estudo promovido pela Metro inserem-se nesta categoria etária (13-25 anos, 22,8%; 26-35 anos, 22,4%; 36-45 anos, 21,1%).

.É de classe média
45,8% dos passageiros inquiridos afirmam que pertencem à classe C1.

.Frequentou o ensino secundário
55,1% dos utentes possuem habilitações literárias de nível secundário e 0,2% não sabem ler ou escrever.

.Opta pela assinatura mensal
Apenas 33,1% dos inquiridos compram títulos de viagem.

.Utiliza os outros transportes colectivos
60,1% dos passageiros recorrem a outros tipos de transporte colectivo; 36,4% utiliza apenas o metro.

. É atraído pela rapidez, pontualidade e frequência
Estes foram os pontos fortes escolhidos por 60,3% dos utentes ouvidos no inquérito.

** Com base num estudo realizado pelo IPAM e IDIM, em Novembro de 2004.*

Metro do Porto em números

4
LINHAS COMPÕEM A PRIMEIRA FASE DA REDE DO METRO DO PORTO

78
ESTAÇÕES INTEGRAM O SISTEMA

15
ESTAÇÕES SÃO SUBTERRÂNEAS, OITO DAS QUAIS NA LINHA AMARELA

94%
DE REGULARIDADE É A TAXA APRESENTADA PELO SERVIÇO

443
NÚMERO DE CÂMARAS QUE COMPÕEM O SISTEMA DE VIDEOVIGILÂNCIA

24,33
KM/HORA DE VELOCIDADE MÉDIA É O VALOR DA LINHA A (AZUL)

4
NÚMERO DE TÚNEIS DO METRO DO PORTO, O QUE CORRESPONDE A 6,3 QUILÓMETROS DE EXTENSÃO TOTAL

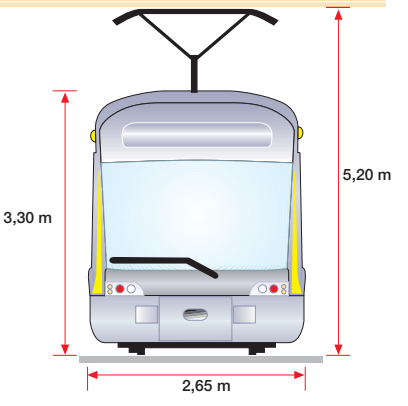
404
NÚMERO DE TELEFONES ANALÓGICOS E DIGITAIS PARA APOIO DAS TELECOMUNICAÇÕES

Características técnicas do veículo

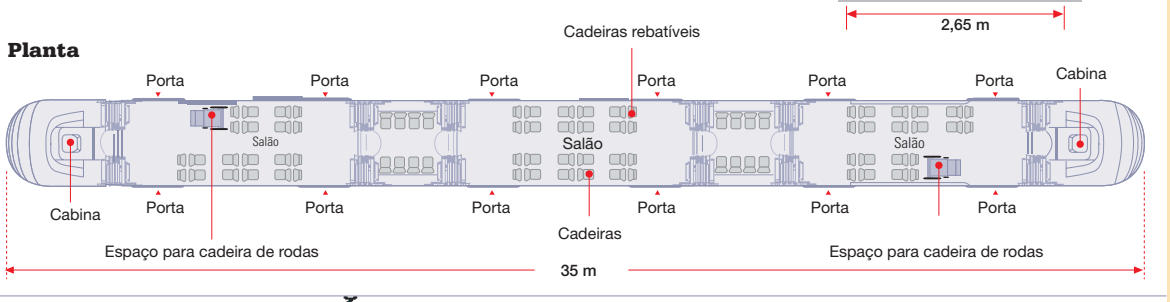
Modulidade	Veículo bidireccional
Veículo de piso rebaixado	350 mm plano do carril/piso acabado
Lugares sentados	80
Passageiros em pé (6/m2)	235
Tara	40 toneladas
Velocidade máxima	80 km/h
Número de portas	12 (4 por salão)
Bogies motores + reboque	3+1
Sistema de tracção	Independente em cada rodado
Aceleração máxima	1,2 m/s
Máximo declive	8%
Tensão de alimentação	750 V cc
Potência máxima	540 kw
Tempo de vida útil	30 anos

Outras comodidades

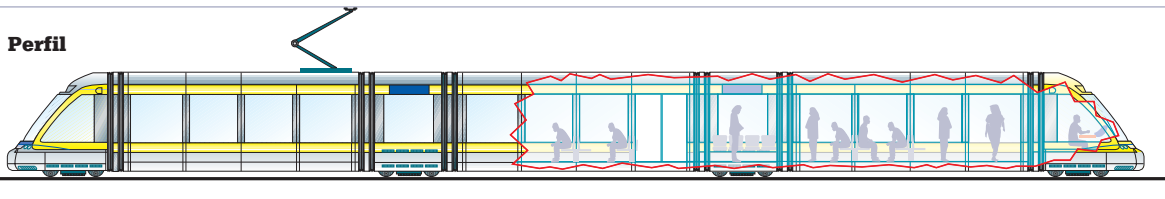
- Sistema de informação aos passageiros e sistema de videovigilância
- Acesso e transporte de passageiros de mobilidade reduzida
- Ar condicionado
- Vidro frontal laminado
- Vidros laterais temperados
- Engate automático



Planta



Perfil



2,4
MIL MILHÕES DE EUROS É O VALOR GLOBAL DO INVESTIMENTO PROJECTADO

40
VENTILADORES DE TÚNEL

7750
NÚMERO DE ARMADURAS QUE INTEGRAM O SISTEMA DE ILUMINAÇÃO

31
NÚMERO DE ELEVADORES MONTADOS, NO CONJUNTO DAS ESTAÇÕES

1080
NÚMERO DE ALTIFALANTES QUE INTEGRAM O SISTEMA DE INFORMAÇÃO AO PÚBLICO

7
É O NÚMERO MÉDIO DE OBJECTOS PERDIDOS, POR SEMANA, NO METRO DO PORTO

FONTE: METRO DO PORTO

ISIDRO COSTA ESTEVES / INFOGRAFIA JN

À ESPERA DO GOVERNO ▶ Prioridade é a Linha de Gondomar, uma "omissão do desenho da primeira

SEGUNDA FASE

Hugo Silva

No final de Março do próximo ano, se tudo correr dentro do previsto, as linhas da primeira fase da rede da Metro do Porto ficam concluídas, à excepção do troço da Linha Verde entre o ISMAI e a Trofa, que espera autorização do Governo para a respectiva duplicação.

No entanto, a cerca de seis meses de terminar a primeira fase da rede (incluindo a linha do aeroporto Francisco Sá Carneiro, que foi antecipada), a Empresa do Metro continua sem receber, por parte do Governo, luz verde para avançar com empreitadas da segunda fase.

Algumas das linhas previstas têm mesmo motivado polémica. Por exemplo, há quem não veja com bons olhos o facto da Linha de Gondomar esquecer a zona de Valbom, onde reside muita gente, e quem só encontre malefícios na implantação do metro na portuense Avenida da Boavista.

O alargamento da rede de metro está previsto no próprio decreto-lei que regula a sua concessão. Ali estipulava-se que a Metro deveria apresentar ao Governo as propostas para o alargamento da rede. E definia, desde logo, as seguintes linhas: de Gondomar, segunda para a Maia, segunda para Gaia, aeroporto e Exponor.

A linha do aeroporto acabou por ser incluída na primeira fase. As restantes seguiram o curso normal. Actualmente, as segundas linhas para a Maia e para Gaia estão em fase de projecto. A extensão à Exponor foi incluída na polémica linha da Boavista, que entretanto surgiu por iniciativa da Empresa do Metro. A linha de Gondomar, cujo projecto está pronto para avançar, só espera um sinal positivo da Administração Central.

Estimativas feitas pela Empresa do Metro indicam que, para a segunda fase, deverá ser necessária uma verba de mil milhões de euros. O esquema de construção deverá ser, no entanto, diferente do modelo que foi usado na primeira fase: empreitada única, através de contrato com um só consórcio (neste caso, a Normetro).

Oliveira Marques, presidente da Comissão Executiva da Empresa do Metro, afirmou que a estratégia deverá ser a construção linha a linha, com concursos separados.

Enquanto isso, também à espera de uma decisão por parte do Governo continua a extensão da Linha Amarela, no lado de Vila Nova de Gaia, até Laborim.

LINHA DE BOAVISTA/GAIA

Nova ponte e regresso da Micas

ARQUIVO JN

Arquitecto Siza Vieira segura na maqueta da nova travessia sobre o Douro: a ponte do Gólgota também vai receber o metro

É conhecida como "a segunda linha de Gaia". A que ficou para a segunda fase, enquanto na etapa inicial da rede avançou a ligação entre o município gaiense e o Hospital de S. João (Porto). O presidente da Comissão Executiva da Empresa do Metro, Oliveira Marques, admite, contudo, que, em termos de procura, poderá ser ainda mais atractiva do que a Linha Amarela, que hoje entra em funcionamento. Em contrapartida, também será uma das mais caras da rede de metro.

O projecto encontra-se numa fase adiantada de execução, mas o trajecto definitivo continua desconhecido. Sabe-se que a linha estabelecerá a ligação entre a Casa da Música (à Boavista, no Porto) e a Quinta do Cedro, em Laborim, Vila Nova de Gaia.

A linha implicará a construção de uma nova ponte sobre o rio Douro. Uma travessia trabalhada pela dupla Álvaro Siza Vieira e Adão da Fonseca. Originalmente, ainda se pensou que a ponte poderia acolher, também, o TGV (comboio de alta velocidade). A decisão acabou por não ir nesse sentido. A nova travessia (do Gólgota) deverá servir, apenas, o metro e o trânsito local.

A construção desta linha deverá ser marcada, ainda, pelo regresso ao trabalho da tuneladora Micas. Depois de escavar a maior parte dos túneis incluídos na primeira fase da rede, a máquina foi desmontada e prevê-se que possa voltar a operar na empreitada da segunda linha de Gaia. Isto porque o troço da linha entre a Casa da Música e a entrada da nova ponte sobre o Douro, no Porto, será enterrado. Em Gaia, o metro circulará à superfície.

LINHA HOSPITAL S. JOÃO/MAIA

Prolongamento da Linha Amarela

FERNANDO OLIVEIRA

Intervenção junto ao Hospital do S. João está praticamente concluída. Está previsto que a linha à superfície faça ligação ao concelho da Maia

A linha entre o Hospital de S. João, no Porto, e o centro da Maia, representará, na prática, uma extensão da Linha Amarela, que chegará às imediações da unidade de saúde, proveniente de Santo Ovídio, em Vila Nova de Gaia. Tal como as restantes linhas da segunda fase (excluindo a da Boavista) faz parte do decreto-lei que regula a concessão da rede do metro e respectivo alargamento. Ainda sem prazos definidos para avançar no terreno, a linha revela-se de particular importância para algumas das freguesias mais populosas do concelho da Maia, cujo crescimento demográfico tem-se acentuado nos últimos anos. Entre o Hospital de S. João e o centro da Maia o metro passará, por exemplo, por Pedrouços, por Águas Santas, Milheirós e Gueifães.

Recorde-se que, actualmente, o metro já chega ao centro da Maia, através da Linha Verde. No entanto, grande parte do trajecto é efectuado por Matosinhos, sendo que as localidades com mais moradores do concelho continuam sem serviço de metro.

A inserção da linha ainda não está, contudo, definitivamente estabilizada. O conceito da empreitada, à semelhança das outras levadas a cabo pela Empresa do Metro, passa pela requalificação urbana das zonas por onde passará a linha e pela construção de parques de estacionamento e de interfaces que potenciem a utilização dos diferentes modos de transporte.

Bragança Fernandes, presidente da Câmara da Maia, já pediu que fosse feita mais uma linha no concelho: a ligação entre as linhas da Póvoa e da Trofa, assegurando uma ligação radial.

fase" ▶ Polémica linha Boavista/Matosinhos, que foi acrescentada, também aguarda por luz verde

em banho-maria

LINHA BOAVISTA/MATOSINMHOS

Polémica pôs de lado concretização imediata

LEONEL DE CASTRO

Avenida da Boavista foi requalificada a pensar no metro, mas ainda não se sabe se a artéria vai receber aquele meio de transporte

Polémica quanto baste, a Linha da Boavista continua à espera de uma decisão governamental. Ainda que os dois extremos da Avenida da Boavista, no Porto, tenham sofrido já obras de requalificação no pressuposto de que a linha será implantada, o facto é que a administração central ainda não deu luz verde para a concretização da empreitada. O projecto está pronto e até pode ser consultado na página da Internet da Empresa do Metro (www.metrodoporto.pt). O orçamento previsto é de 90 milhões de euros. A verba necessária para pôr o metro a circular entre a rotunda da Boavista e Matosinhos-Sul, prevendo-se, em fase posterior, a extensão até Leça da Palmeira.

De acordo com a proposta da Empresa do Metro, os veículos circulam à superfície em toda a linha. Na Avenida da Boavista, o esquema do trânsito seria reformulado, de forma a evitar as viragens à esquerda, potenciadoras de conflitos entre o metro e os automóveis. Ao longo dos 6,3 quilómetros do percurso, os utentes encontrariam (partindo da estação da Rotunda da Boavista) paragens em Guerra Junqueiro, Bessa Leite, Foco, Marechal Gomes da Costa, Fonte da Moura, Parque da Cidade, Nevogilde, Castelo do Queijo, Cidade S. Salvador e Matosinhos Sul (garantindo, aqui, ligação com a Linha Azul). Para a Praça de Gonçalves Zarco (rotunda do Castelo do Queijo) a Empresa do Metro propõe um interface com a STCP e o automóvel privado, aproveitando o parque de estacionamento subterrâneo.

No entanto, uma das propostas que mais polémica levantou foi a necessidade de construção de um novo viaduto no Parque da Cidade. A travessia construída no âmbito da requalificação da marginal do Porto, a reboque do Polis, não comporta a circulação do metro, e foi projectado outro viaduto, ao lado do actual, para acolher as composições. A linha permitiria ligar a rotunda da Boavista ao Castelo do Queijo em 12 minutos. Até Matosinhos, as composições demorariam 15 minutos. Nas horas de ponta, a frequência seria de seis minutos.

Oliveira Marques, presidente da Comissão Executiva da Empresa do Metro, sustenta, ainda, que a Linha da Boavista é um troço da futura linha transversal da Área Metropolitana, que assegurará a ligação entre Leça da Palmeira e Gondomar (cuja extensão continua, também, à espera do Governo), passando pelo centro do Porto. Um esboço interno da Empresa do Metro aponta para que essa linha desça a Rua de Júlio Dinis, entre em túnel na Praça da Galiza e siga assim até ao Campo 24 de Agosto.

LINHA DE GONDOMAR

Só o futebol fez com que um troço avançasse

ARTUR MACHADO

Avenida da Conduta, em Rio Tinto, vai receber o metro. Resta saber é quando. A linha era prioritária, mas o que é facto é que continua no papel

Mais de metade da população activa de Gondomar estuda ou trabalha fora do concelho. Ou seja: mais de 43 mil pessoas saem, todos os dias, de Gondomar. Um concelho onde os transportes públicos continuam a dar muitas dores de cabeça aos utentes e onde só a partir de hoje, com a abertura do troço final do IC29 (via rápida até ao Porto) os automobilistas começam a ter um acesso condigno. O que poderá, no entanto, poderá levar ainda mais pessoas a usarem o veículo particular em detrimento do transporte público. De acordo com os dados do Instituto Nacional de Estatística, quase metade das deslocações dos concelhos (dentro do concelho ou para o exterior) são feitas de automóvel. É neste contexto que o metro ganha particular importância, para conseguir inverter a tendência de quebra de procura dos transportes públicos. A linha de metro de Gondomar continua, no entanto, à espera de decisão governamental para avançar de vez. Tal como na da Boavista, já se realizaram trabalhos no pressuposto de que esta extensão avançará. Mais: o troço entre Campanhã e o Estádio do Dragão, no Porto, já em funcionamento, faz parte da Linha de Gondomar. Avançou antes do resto da linha, porque a administração central considerou-o importante para servir o novo estádio do F.C. Porto, na altura do Euro 2004. O resto da linha é que continua em banho-maria.

A linha de Gondomar foi apresentada oficialmente, no auditório municipal do concelho, em Outubro de 2003. Um projecto avaliado em 194 milhões de euros e que, de acordo com as previsões, deveria estar pronto em meados deste ano. Ainda não avançou.

O percurso completo, com cerca de 12,6 quilómetros, inclui 20 estações: Campanhã, Estádio do Dragão, Contumil, paragem Bairro S. João de Deus, Parque Nascente, Rio Tinto (junto às piscinas), Lourinha (com ligação pedonal à gare ferroviária), Paço, Campinho, Carreira, Venda Nova, Cabanas, Carvalha, Manariz, Taralhão, Quintã de Baixo, Monte Crasto, S. Cosme e Gondomar. De acordo com a Empresa do Metro, viajar de metro entre Campanhã e Gondomar não levará mais do que 32 minutos. Um túnel em Rio Tinto, com 955 metros de extensão, e um viaduto na zona de Taralhão, com 400 metros, são duas das obras mais complicadas incluídas no projecto.

A linha de Gondomar continua a ser de tal forma estratégica que Oliveira Marques, presidente da Comissão Executiva da Metro, não se cansa de repetir que foi uma "omissão" da primeira fase.

PRAZOS ▶ Até Março de 2006 ficam concluídos os trabalhos ainda em curso

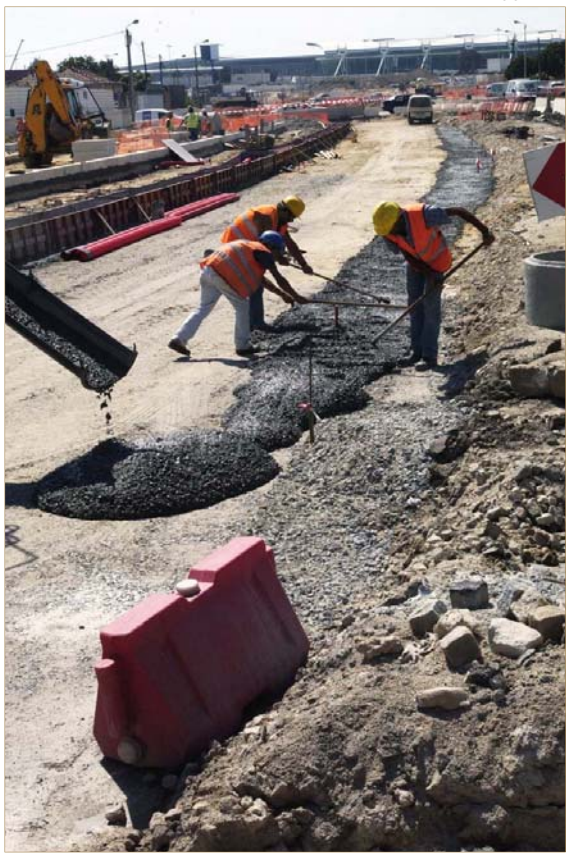
META À VISTA na primeira fase

A primeira fase da rede de metro está quase toda concluída e prestes a entrar ao serviço. A Empresa do Metro do Porto espera terminar as linhas da Póvoa e do aeoporto até ao final do ano e a Linha da Trofa (até ao ISMAI) em Março de 2006. São obras marcadas por atrasos – a maioria dos quais prende-se com difíceis processos de expropriação –, mas que se aproximam da conclusão e mobilizam muitos trabalhadores. Ainda assim, a primeira fase ainda não ficará completa: a duplicação da Linha Verde, entre o ISMAI e a Trofa, continua à espera do Governo para avançar no terreno.

Hugo Silva TEXTOS

Ligação ao aeroporto custará 44 milhões

FERNANDO OLIVEIRA



Um estaleiro com operários e máquinas em movimento. Há já algum tempo que o cenário é a imagem de marca da EN107, junto ao aeroporto de Francisco Sá Carneiro, na Maia. Trata-se da empreitada de construção da linha de metro do aeroporto (baptizada de Linha Violeta), cuja conclusão está prevista para o final do ano. A obra avança a bom ritmo e parece ter enterrado, em definitivo, os engulhos que marcaram o início do projecto. Recorde-se que a linha do aeroporto fazia parte da segunda fase da rede de metro.

A primeira, de acordo com a concessão, incluía, apenas, as linhas da Póvoa, Trofa, Matosinhos e S. João/Gaia. A realização do Campeonato da Europa de futebol (Euro 2004) no nosso país motivou, porém, uma antecipação do projecto da ligação à aerogare de Pedras Rubras.

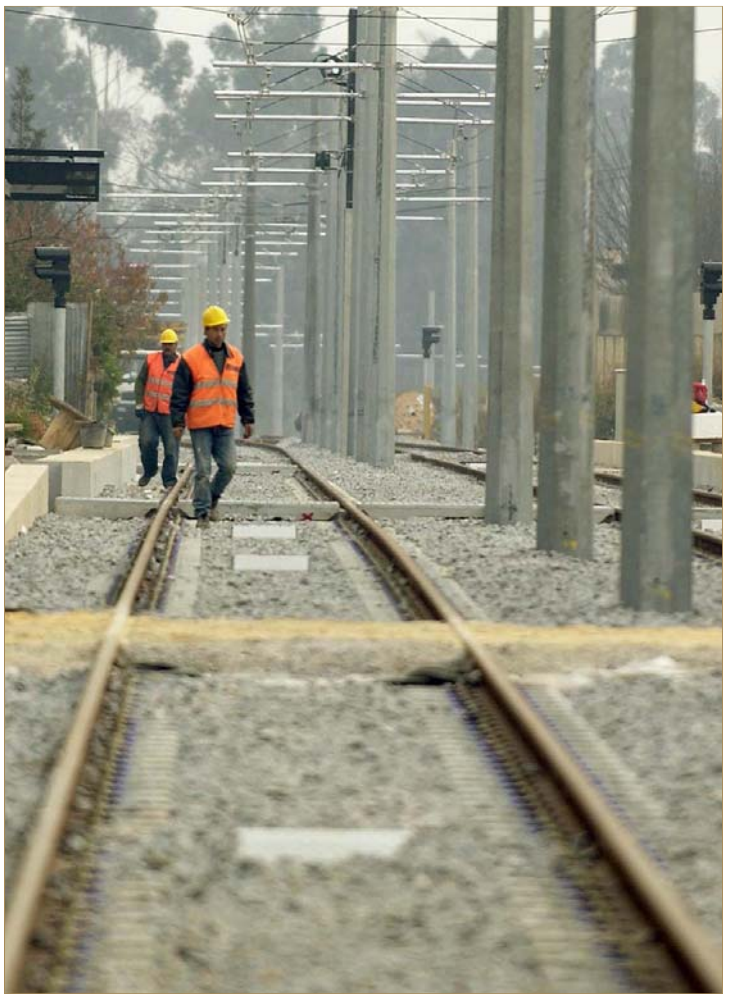
O objectivo era que o metro servisse a aerogare durante o evento desportivo, dada a previsível afluência de milhares de adeptos estrangeiros ao norte, via aeroporto de Sá Carneiro. O objectivo acabou por fracassar. O Governo rejeitou a adjudicação directa da empreitada, única forma, de acordo com a Empresa do Metro, que permitiria a rápida concretização da obra e, dessa forma, a abertura da linha a tempo do Euro 2004.

Descartada a hipótese de adjudicação directa, foi lançado o concurso. A construção começaria, no terreno, em finais de Fevereiro passado, com um prazo de execução de oito meses. O investimento total ascende a cerca de 44 milhões de euros.

A linha do aeroporto (ou Linha E) "nasce" na Linha da Póvoa. Entre as estações de Crestins e de Pedras Rubras, mais pripriamente na zona de Verdes, a linha deriva para a EN107, que fica num plano superior. Após entrar na estrada nacional (que também sofrerá uma requalificação no âmbito da empreitada de implantação do projecto), a linha segue durante pouco mais de um quilómetro até ao aeroporto de Francisco Sá Carneiro. Pelo meio, existirá apenas uma estação, a de Boticas.

Linha deverá ficar pronta até ao final do ano

ARQUIVO JN



A Empresa do Metro espera ter a Linha da Póvoa pronta até ao final do ano. Ou melhor, espera ter o metro a circular em toda a extensão da linha até ao final do ano, uma vez que a operação comercial já está em marcha até Pedras Rubras (Maia) desde Março passado. Chegou a estar prevista a abertura de mais um troço intermédio até Mindelo (Vila do Conde), mas a estratégia parece passar, agora, pela abertura total da Linha da Póvoa.

Na origem dos atrasos que têm marcado a empreitada estão, conforme admitiu o presidente da Comissão Executiva da Empresa do Metro, Oliveira Marques, problemas com a disponibilização de terrenos para a implantação da linha (expropriações) e pela resolução de conflitos com o tráfego rodoviário (eliminar o maior número possível de passagens de nível). Também dificuldades com o sistema de sinalização marcaram o processo. Que entra, agora, na recta final. A linha até à Póvoa aproveita o traçado do antigo canal ferroviário. Com uma diferença substancial: será feita totalmente em via dupla, garantindo melhores tempos de percurso. As estações suburbanas terão um desenho diferente das citadinas: mais amplas e com quiosque. Senão: a operação arranca sem os tram-train, veículos especiais que garantem um serviço melhor em termos de rapidez e conforto para os passageiros.

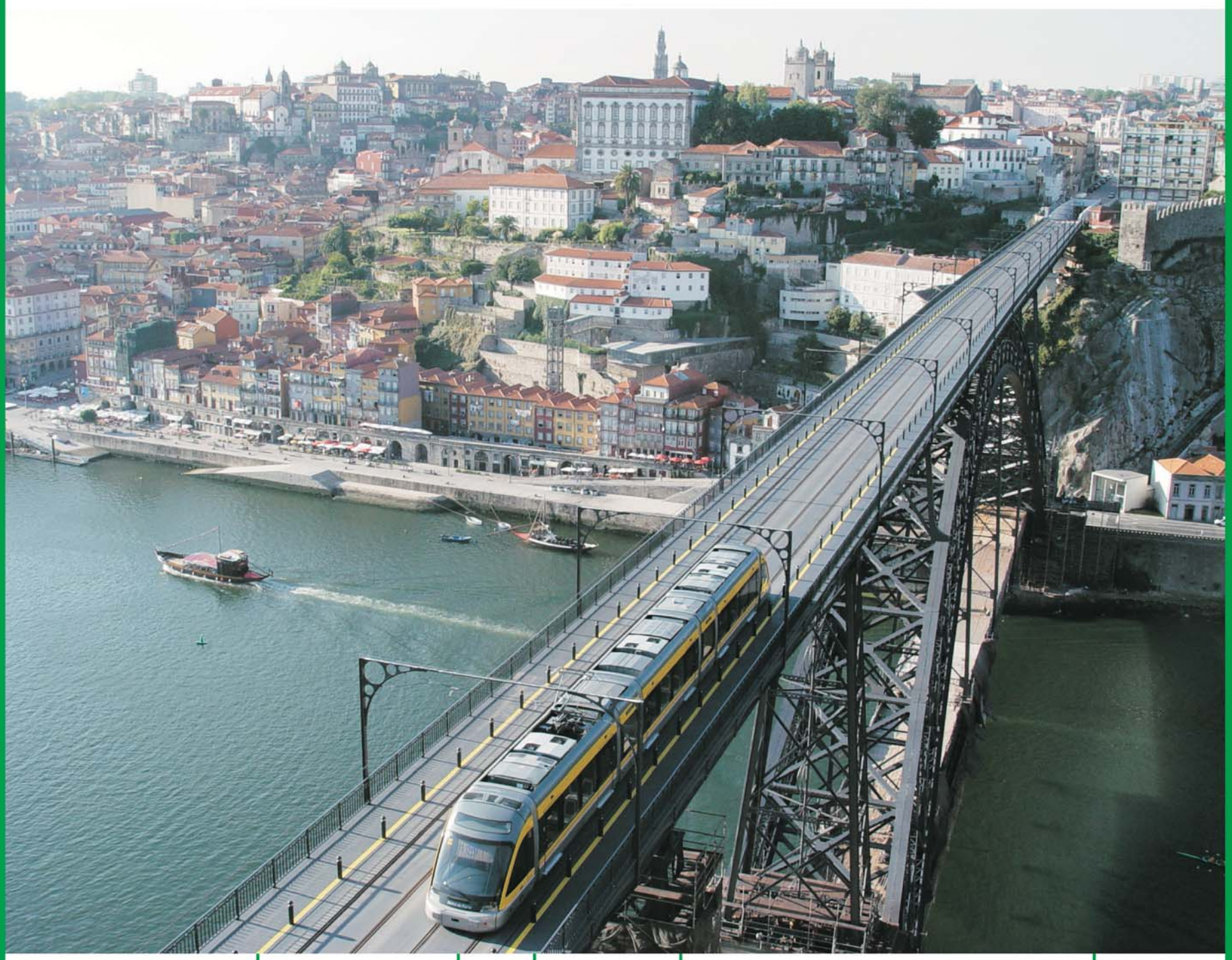
A última a ficar pronta... e fica incompleta

ADELINO MEIRELES

Será a última linha da primeira fase a ficar pronta e, mesmo assim, continuará incompleta. A Linha da Trofa (Verde) já está a funcionar entre o Estádio do Dragão (Porto) e o centro da Maia, devendo começar a operar, até ao ISMAI, em Março do próximo ano. Continuará por fazer, contudo, a extensão da linha até ao terminal, até à Trofa. Falta autorização do Governo para realizar a duplicação da linha, à semelhança do que foi feito no troço inicial e em toda a Linha da Póvoa. A opção por via única representaria um retrocesso no serviço, comparativamente ao que era prestado pelos comboios da CP. Problemas com expropriações e dificuldades inerentes à própria empreitada (como por exemplo, a construção do viaduto Maia Norte) determinaram, também nesta linha, que o processo se atrasasse em relação às previsões dos responsáveis da Metro.

A estratégia seguida na Linha da Trofa foi em tudo idêntica à seguida na Linha da Póvoa: utilizar o antigo canal ferroviário. No entanto, na Linha Verde houve a necessidade de se proceder a um desvio, de forma a servir o centro da cidade da Maia. A linha passa, agora, junto aos Paços do Concelho. Também na Linha da Trofa, os tram-train não chegarão dentro do prazo que estava previsto.

PORTO
Câmara Municipal



modernidade secular

Hoje terá lugar a inauguração da Linha Amarela que irá assegurar a ligação entre o Porto e Vila Nova de Gaia e que vai, certamente, contribuir para resolver problemas de trânsito da Área Metropolitana do Porto.

O número de pessoas que se deslocam diariamente entre as duas cidades é bastante significativo e tem provocado, ao longo dos anos, inúmeros problemas de congestionamento pela impossibilidade de se escoar um volume de tráfego tão elevado.

Com a entrada em funcionamento deste novo serviço da Metro do Porto a mobilidade melhorará e os cidadãos das duas cidades passarão a beneficiar de melhores condições de transporte, de conforto e rapidez nas suas viagens.

O Presidente da Câmara Municipal do Porto

Rui Rio

São Bento – Jardim do Morro: 1 minuto e 22 segundos.

Nova Linha D A linha das linhas.

Experimente a nova Linha Amarela do Metro do Porto e descubra como nunca foi tão fácil viajar entre o Porto e Gaia.

Metro do Porto. A vida em Movimento.

www.metrodoporto.pt