

## Porto e Gaia:

# A PONTE QUE AINDA FALTA

**Da Ponte das Barcas, a mais antiga, à Ponte do Infante D. Henrique, a mais recente, as margens do Douro sempre se uniram através destas construções. Um as ferroviárias, outras, em maior número, de veículos e pessoas. Traçando e estabelecendo caminhos entre as suas gentes estes empreendimentos ganham salutar papel na história de uma cidade. E o Porto não é exceção. Acompanhe-nos nesta viagem secular que abarca também a preocupação da sociedade civil pela segurança na Ponte Luis I.**

Texto: Irene Mónica Leite

Sabia que durante muitos anos a travessia do rio de uma margem para a outra era feita com a ajuda de jangadas e barcas?

Só no século XIV, mais concretamente em 1369, é que foi inaugurado um passadico formado por barcas, uma corrente de ferro que as unia e um estrado de madeira onde as pessoas caminhavam.

No entanto, nem tudo correu de feição: sempre que os níveis de água subiam devido às chuvas intensas, a ponte improvisada ficava destruída. No início do século XIX inicia-se uma primeira ponte: a das barcas!

Só em 1806 é que a Ponte das Barcas se tornou

gadas por cabos de aço, tinha duas aberturas para que os barcos que subiam e desciam o rio pudessem passar. Mas a inovação só durou até 1829.

Reza a história que a 29 de março desse ano, enquanto milhares de portugueses fugiam das tropas do general Soult, o alçapão central da ponte foi aberto e a ponte desfez-se.

Segue-se a Ponte Pênsil, obra dos engenheiros Bigot e Mellet, inaugurada em 1842 e demolida em 1887 para dar lugar à ponte que homenageava o rei da altura, D. Luis I.

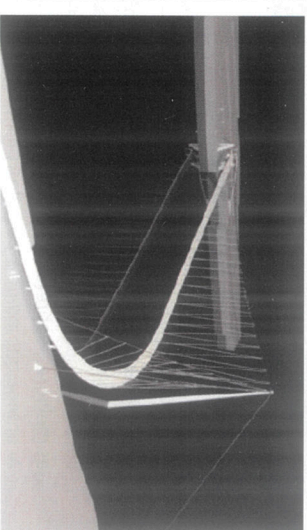
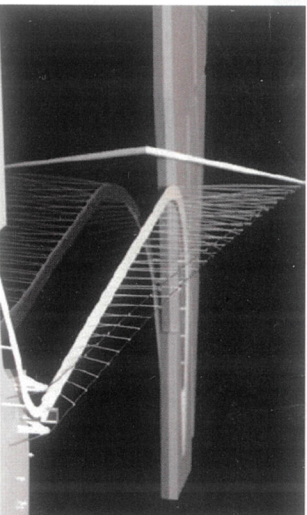
Antes de nascer a incontestável Ponte Luis I, foi construída a primeira ligação ferroviária da cidade, a Ponte Maria Pia. Sabe-se que o primeiro grande trabalho de Gustavo Eiffel no Porto é constituído por um grande arco que suporta o tabuleiro ferroviário de 354 metros de extensão. E quanto à Ponte Luis I, tudo começou quando se pensou numa substituição da Ponte Pênsil. A empreitada coube à empresa belga Société de Willbroeck. A construção da hoje icónica Ponte Luis I arranca em 1881, mas só cinco anos mais tarde é inaugurada.

A Ponte da Arrábida é fundamental para os dias de hoje. Em 1952 uma só ponte rodoviária não chegava para o movimento crescente da cidade. Foi então que nasceu a ideia de construir a esta travessia. O engenheiro Edgar Cardoso projetou esta ponte e a obra foi então atribuída ao engenheiro José Zagallo, que a entregou para inauguração em 1963, tendo sido considerada durante alguns anos a maior ponte em betão armado do mundo.

Por outro lado, de forma a acompanhar o crescimento do tráfego rodoviário e ferroviário, os governantes portugueses veem-se na obrigação de substituir a pequena Ponte Maria Pia. Nasse, assim, a Ponte de São João, que foi precisamente inaugurada no dia dedicado ao Santo em 1991.



Maquete do projeto da ponte pedonal por Adão da Fonseca



posta às necessidades crescentes da população. Já a Ponte Infante D. Henrique foi inaugurada em 2003 e construída para substituir a travessia automóvel que então se fazia pelo tabuleiro superior da Ponte Luis I.

### **SOCIEDADE CIVIL QUER NOVA PONTE**

A segurança da Ponte Luis I tem vindo a ser questionada. Para Adrian Bridge, da Fiadgate, a construção de uma nova travessia para aliviar o trânsito da ponte Luis I é uma "prioridade" e deve fazer parte da "estratégia" para as caves. Até porque do lado de Gaia se verifica uma crescente atividade de lazer e turismo.

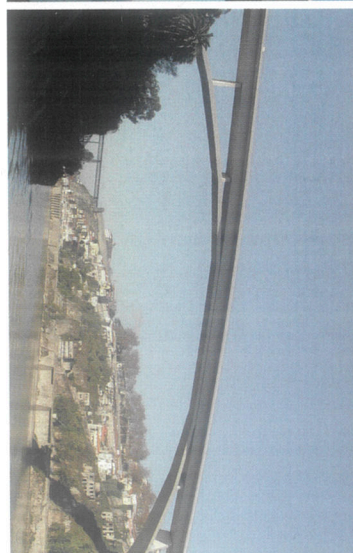
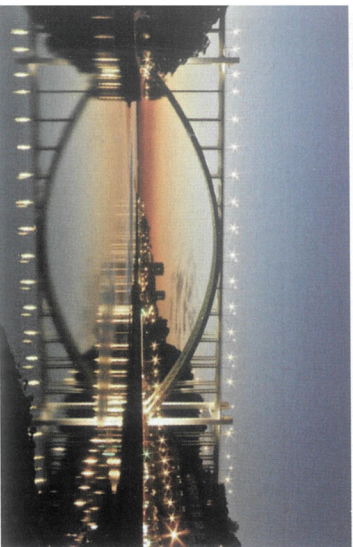
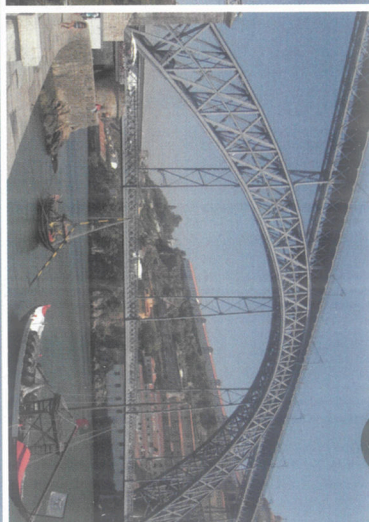
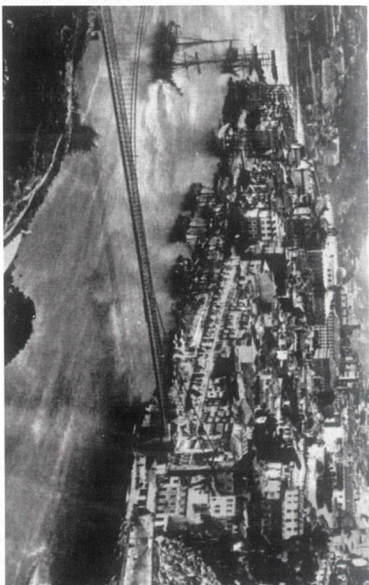
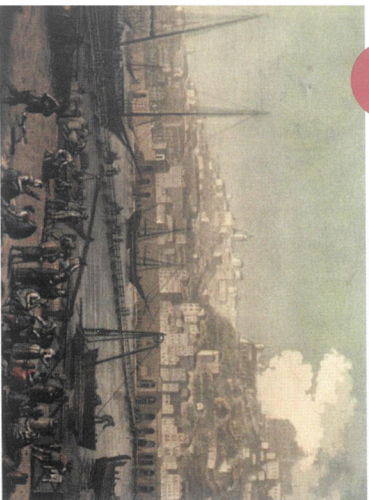
Ele sugere mesmo uma nova ligação: desde o cais das Pedras até à marginal, de forma a aliviar o

Por outro lado, continua, é o "tempo perdido nas filas de trânsito. Por isso, há que investir, até porque tempo é dinheiro", sustenta.

"Nós temos preocupação com a segurança dos turistas. Todos temos muita responsabilidade, até porque o setor turístico cria muito emprego". Quanto ao papel das autarquias, nas palavras de Adrian Bridge é descrito como "fundamental". Mas não só entre Porto e Gaia, entre todas. Já Isabel Marrana, da Associação de Empresas de Vinho do Porto (AEVP), fala na urgência de intervenção perante o tremendo afluxo de peões na ponte Luis I.

"Nós temos um aumento do fluxo turístico pedonal, que passa da cidade do Porto para Vila Nova de Gaia pela Ponte Luis I. Isso é muito





do Porto. Para toda esta beira rio de Gaia, que merece ser reconhecida”, começa por explicar Isabel Marrana.

E prossegue: “O que nos preocupa efetivamente é que esse atravessamento pedonal é feito em condições que do nosso ponto de vista, não são as melhores, sobretudo ao nível da segurança. Acontece que os dois passeios da Ponte Luís I são muito estreitos. Não são feitos para um

fluxo pedonal constante, e o que acontece é que esse fluxo pedonal transborda o passeio e temos uma situação que é visível para quem passa na ponte: o fluxo do passeio virado à foz do Douro. Os pedões escolhem esse passeio por causa da vista. Porque têm a vista das caves, dos barcos rabelos. O outro passeio está quase vazio”, alerta.

“Quem passa na ponte vê isto todos os dias. O que acontece é que os pedões param para tirar fotografias. Ao parar para este ritual, acontece que eles entopem a via dos automóveis. Tememos que aconteça algo. Por isso queremos alertar e já o fizemos, quer à Câmara de Gaia, quer à Câmara do Porto. É que aqui há uma urgência

entre as duas cidades”, reitera.

“Dizem-me que há já projetos aprovados. O que nós pedimos é a execução. Se isto está sinalizado, o problema é conhecido, se o problema está efetivamente em vias já de estudo, nós reivindicamos que se resolva este problema”, remata a presidente da AEVP.

### A PONTE LUÍS I E AS SUAS OBRAS DE REQUALIFICAÇÃO

As obras de requalificação do tabuleiro inferior da Ponte Luís I, entre Porto e Vila Nova de Gaia, continuam sem data para avançar. Em cima da mesa estão três projetos distintos: o alargamento do tabuleiro inferior da ponte, uma ponte pedonal e uma ponte mista. Uma oportunidade para conhecer o trabalho dos diferentes atores envolvidos nestes projetos, nunca esquecendo o basilar papel das autarquias de Gaia e Porto. A proposta apresentada pelas duas autarquias para colocação de passadicos e ciclovias no exterior do tabuleiro não obteve, numa primeira fase, o consentimento da Infraestruturas de Portugal (IP).

apoios.

Recorde-se que, em março de 2016, foi divulgado o anteprojecto de Virgínio Moutinho, que foi, no entanto, retirado antes de a Direção-Geral do Património Cultural se pronunciar, a pedido da Câmara do Porto, para que o processo fosse repensado.

Noticiava-se, inclusive, que os transeuntes cruzariam o rio Douro pelo passadico mais próximo das ribeiras, enquanto que as bicicletas cumpririam o percurso pela travessia a montante.

“Com o dinheiro de uma ponte pedonal sobre o Tejo, faz-se duzentas pontes sobre o Douro. A afirmação de Adão da Fonseca, professor da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP) e engenheiro da ponte pedonal Pedro e Inês sobre o rio Mondego, pode parecer um bom argumento para a construção deste tipo de travessias no Douro mas, pelos vistos, não chega”, afirmava a imprensa em 2008.

Adão da Fonseca idealizou para o Douro uma ligação pedonal em curva suspensa. A ponte iria unir a Praça da Ribeira, no Porto, e a Avenida Diogo Leite, em Gaia, dois polos importantes

às “diferentes posições” defendidas pelas duas autarquias na construção de uma ponte deste tipo. Contactada pela VIVA!, a Câmara de Gaia estabeleceu um ponto de situação. “Como é sabido, as câmaras municipais de Gaia e do Porto acordaram, em setembro último, a criação de uma equipa intermunicipal que elabore propostas para os problemas comuns de mobilidade entre os dois municípios. Esta equipa será criada muito brevemente, e uma das suas preocupações passará pelos atuais problemas do tabuleiro inferior da Ponte Luís I”.

E prossegue: “Neste sentido, é fundamental a articulação do transporte turístico entre os centros históricos, bem como uma aprofundada análise das soluções que resolvam as necessidades de ligações rodoviárias, fluviais e pedonais entre as duas margens do rio Douro. Embora a criação de uma nova travessia seja uma das hipóteses a analisar, convém salientar que a pressão crescente de trânsito nas nossas cidades não se resolverá com mais infraestruturas de atravessamentos, mas com a aposta nos transportes públicos”.

A VIVA! tentou contactar a Câmara Municipal do Porto mas, até na facha da edição não obtava