

Faro e a Via Férrea, Que Futuro?

Visitar à tarde a Cidade Velha, passear pela frente da Ria, jantar por ali, ir de seguida assistir um espectáculo no Teatro Municipal e finalizar a noite num bar implantado sobre essa plataforma, enquanto a lua cheia ilumina a Ria em plano de fundo... é uma imagem pela qual julgo valer a pena lutar!

A abordagem deste tema não será uma novidade. Sei existirem vozes que concordam com esta minha opinião, de que a linha de caminho de ferro, que passa dentro da cidade de Faro, urge ser transferida para outra rota. Uma intervenção urbana deste tipo para Faro, encontra paralelos efectivos no país que comprovam a validade de uma operação desta natureza. A via actual prejudica e muito a qualidade do espaço público da cidade. A localização desta via-férrea numa faixa de território privilegiado, que é o caso da frente de ria de Faro, cria um espaço aprisionado e ocupado com linhas de comboio, fragmentos de alamedas, traseiras de armazéns, entulho, etc. que resulta na não apropriação pelos farenses e turistas de um importante recurso natural, neste caso a Ria Formosa. Essa apropriação do espaço natural por parte dos farenses não é previsível, pois não existem para isso reais condições urbanísticas, nem serão meia dúzia de passagens desniveladas sobre a linha de comboio, como alguns afirmam ser a resposta ao problema, que provocarão a aproximação entre a cidade e o espaço natural.

Qualquer disfarce da linha do comboio resultará em algo muito pior pois o problema permanecerá. É perigoso do ponto de vista da sua transposição pedonal, é uma barreira efectiva do ponto de vista de utilização da Ria, enquanto mais-valia de espaço natural de Faro e ainda que muitos não compreendam o conceito, é esteticamente mau. Poderá até soar a *cliché*, mas não existe melhor maneira para tratar uma nódoa que não seja a sua remoção total, pois ainda que muito se disfarce ela permanecerá.

Existem as questões de ordem urbanística e uma vez que o tecido urbano da cidade se consolida para Noroeste, no sentido do recente Teatro Municipal, torna-se obrigatório aproveitar o espaço actualmente ocupado pela via-férrea para seja criada uma plataforma de acesso pedonal. Essa plataforma, como que a apresentar a Ria à cidade, assumir-se-á como um palco sobre o espaço natural. Imagino-a "polvilhada" aqui e ali por equipamentos de restauração, quiosques, áreas de descanso relvadas com arvoredo, enfim, um espaço em que seja possível percorrer a pé a maior parte da frente de cidade voltada para a Ria. Desta vez a intervenção urbana será destinada às pessoas, pois os automóveis ganham cada vez mais vantagem. O percurso que julgo ideal seria desde o Teatro Municipal ou desde o Montenegro até ao Largo de S. Francisco. Essa operação urbanística dotará a cidade de um importante espaço público à escala de uma digna capital de distrito. Evidenciará também a sua preocupação pela protecção da Ria Formosa, bem como potenciará toda a zona

histórica da cidade ao conectá-la às mais recentes edificações, nomeadamente o Fórum enquanto nova área comercial e o Teatro enquanto pólo cultural. Visitar à tarde a Cidade Velha, passear pela frente da Ria, jantar por ali, ir de seguida assistir um espectáculo no Teatro Municipal e finalizar a noite num bar implantado sobre essa plataforma, enquanto a lua cheia ilumina a Ria em plano de fundo... é uma imagem pela qual julgo valer a pena lutar!

Qualquer cidade que esteja na vizinhança de um espaço natural, seja ele floresta, montanha, praia ou Ria e que saiba tirar partido disso, encontrará uma mais-valia importantíssima. Acredito que uma cidade que aproveite o seu espaço natural, que consiga criar em torno dele uma imagem de marca forte, contribuirá para a melhoria da qualidade de vida dos seus habitantes, bem como para a sua visibilidade e promoção no exterior. Essa visibilidade não só potenciará o turismo, indispensável ao Algarve, ou até o investimento económico, mas também convidará mais pessoas a viver numa cidade que valoriza os seus habitantes.

Desta forma, urge compreender que só haverá a ganhar com a deslocação da via-férrea para uma via circular a Norte, que poderia acompanhar a recente via de comunicação entre o acesso ao aeroporto com a estrada de S.Brás (N2) e ter uma estação próxima do fim da Avenida Cidade Hayward, isto é, na proximidade exterior do Campus Universitário da Penha.

Aos quem não vêm a urgência e as imensas possibilidades de uma operação urbanística desta envergadura, convido a visitar, por exemplo, Matosinhos. Esta cidade desenvolve-se numa faixa de território totalmente limitada: a Sudeste pela Estrada da Circunvalação, que é uma via que circunda o Porto pelo exterior com 4 faixas de rodagem; pelo Porto de Leixões a Noroeste, que se implanta na foz do rio Leça; pelo IC24 a Nordeste, uma via de comunicação estruturante que estabelece a ligação com o litoral acima do Porto e ainda com o mar a Sudoeste. A imagem é a de um pequeno losango urbanizado com o lado inferior esquerdo voltado para o mar.

Essa frente marítima sofreu uma operação urbanística de grande envergadura que implicou um Plano de Pormenor para Matosinhos-Sul. Foi deslocada uma fábrica anteriormente em primeira linha de mar e toda a frente marítima foi reestruturada, onde se redistribuíram e se reorganizaram vários equipamentos de praia. Foi criada, paralela ao mar, uma marginal recta com 800 metros de comprimento a que muitos apelidaram inicialmente de “deserto”. O que acontece actualmente é que esse “deserto” está sempre repleto de gente que ora ali se passeia e contempla o mar, que se diverte em patins ou de bicicleta, que passeia o cão, que come um gelado, namora, que bebe um copo numa esplanada, que almoça num restaurante, que aprende a velejar no clube naval ou na escola de windsurf, etc. Isto acontece porque à semelhança de Faro, Matosinhos que anteriormente de espaço público apenas tinha uma praceta em frente à Câmara Municipal e pouco mais, não estava dotada de um espaço público digno da sua população. Mesmo assim havia mais oferta de espaço público que em Faro, pois na sua fronteira com a cidade do Porto existe uma ampla área de espaço natural arborizado, relvado e com vários lagos, ou seja, o “Parque da Cidade” no Porto, que também possibilita aos Matosinhenses o seu usufruto.

Mais exemplos existem, como é o caso da reconversão da área ribeirinha de Lisboa, palco da Expo98. Um pedaço de cidade, com aproximadamente 5 km de extensão na frente ribeirinha do estuário do rio Tejo, foi alvo de reestruturação e foi-lhe atribuído um novo uso, no sentido de

o integrar no tecido urbano, de lhe conferir qualidade, melhorar a sua relação com o rio e contribuir para a modernização da cidade.

No sentido do discurso anterior, a 60 e poucos Km de Faro, assiste-se a uma operação urbanística de requalificação urbana com características interessantes, na cidade de Portimão.

A zona ribeirinha, numa área compreendida entre a ponte velha e o Mosteiro de S. Francisco, estava totalmente desqualificada. Havia então um passeio estreito junto ao rio, barracões com barcos, redes de pesca espalhadas pelo chão, traseiras de armazéns de gelo e de peixe, armazéns abandonados, um pequeno mercado de peixe que face à nova Docapesca já não fazia sentido existir, estaleiros navais com estruturas de embarcações abandonadas e degradadas, etc. A requalificação abrangeu toda a área ribeirinha de Portimão, desde o antigo parque da feira até à marina na Praia da Rocha. Toda a área foi reestruturada e requalificada, os estaleiros navais foram desactivados, os barracões foram deslocados ou desactivados e foi possível criar um espaço que também condicionou toda a edificação na frente ribeirinha. Numa cidade que anteriormente só tinha para oferecer aos seus habitantes a zona da Praia da Rocha, descaracterizada de dia para dia face à pressão urbanística e à falta de planeamento, tem agora um espaço público que atrai portimonenses e turistas. Esta área, ao longo do Rio Arade, tem permitido a realização de eventos ao ar livre, a instalação de feiras temporárias, espectáculos, concertos, exposições, festas gastronómicas, em todas as estações do ano. Mais recentemente, na passagem de ano 2005/2006, serviu para acolher e expor grande parte da estrutura da corrida Lisboa – Dakar.

A cidade repensou a sua relação com o seu espaço natural e conseguiu, através da requalificação, uma nova relação com ele embelezando-o e embelezando-se.

Albufeira também se prepara para requalificar a sua frente de mar com um concurso público em preparação neste momento.

Estas operações urbanas, umas de maior envergadura que outras, colocam em causa o desenvolvimento e a modernização das cidades. São iniciativas que necessitam de muita coragem política para serem colocadas em prática, mas também são um virar de página, escrever história e olhar o futuro. Existem bons exemplos que provam que a mudança é benéfica, quando pensada e bem planeada. Estes casos reforçam a crença de ser possível alterar o rumo de Faro, cidade actualmente estrangulada pela via-férrea, e apostar na abertura ao seu espaço natural por excelência, com uma aposta óbvia na modernização do tecido urbano e na revitalização das suas funções.

Acredito que seria altura dos Farenses se unirem em torno de uma causa comum.

Miguel Caetano