

FUNICULÃŒ, FUNICULÃ€...

29-Aug-2009

Todos conhecem a canÃ§Ã£o "FuniculÃ-, FuniculÃ " que MÃrio Lanza imortalizou nos anos 50, composta em 1880 por Luigi Denza, com lÃrica de Peppino Turco, para comemorar a abertura do primeiro funicular no Monte VesÃvio, destruÃ-do pela erupÃÃo de 1944.

Imaginem agora Fernando Ruas a cantar, no banho, "funiculÃ-, funiculÃ-, funiculÃ-, funiculÃ " mais inchado que Pavarotti (sem ofensa ao defunto tenor, mas PlÃcido Domingo tambÃm nÃo liga com a imagem pouco plÃcida do nosso edil), "funiculÃ-, funiculÃ-, funiculÃ-, funiculÃ ", durante semanas ou meses, a sonhar com a viagem inaugural do funicular pelo presidente da RepÃblica Cavaco Silva, aproveitando a sua vinda a Viseu para a inauguraÃÃo da Feira de SÃo Mateus, no passado dia 14. Que essa impossibilidade foi um balde de Ãgua fria para o presidente da CÃmara Municipal de Viseu nÃo restam dÃvidas a quem ler a mensagem que ele assina no catÃlogo desta ediÃÃo da Feira de S. Mateus:

"(...) O prÃprio espaÃo pÃblico da Feira foi dotado de novas e modernas infra-estruturas e, tem como grande novidade, este ano, um meio mecÃnico, nÃo poluente, a abraÃsar a zona ribeirinha e o portentoso complexo arquitectÃnico da SÃ. O funicular que, atempadamente, foi alvo de apoio financeiro da UniÃo Europeia, do Governo PortuguÃs e da participaÃÃo do MunicÃpio de Viseu, Ã um equipamento que qualquer cidade portuguesa, com geomorfologia idÃntica, gostaria de ter. Mais um ex-libris que perdurarÃ na "imagem" e no "marketing" de Viseu.

Como se vÃ hÃ aqui uma certa megalomania (temos o que mais ningum tem) que talvez esteja na origem de uma sÃrie de opÃÃes erradas.

A primeira questÃo Ã saber se a utilidade do funicular justifica um investimento de 5,2 milhÃes de euros. Dizer que se trata de "capturar fundos europeus" Ã iludir que esse dinheiro, bem como a participaÃÃo do Estado e da autarquia (em ambos os casos trata-se do dinheiro de nÃs todos), podia ter sido "capturado" para outras obras do projecto Viseu Polis que ficaram incompletas ou por fazer, como o parque urbano da Agueira ou o Centro de InterpretaÃÃo da Cava de Viriato (monumento Ãnico na Europa).

Subo frequentemente a CalÃada de Viriato para chegar mais depressa ao centro histÃrico, usando o "perpendicular". Ã um bom exercÃcio. Melhor do que fazer marcha pelas radiais, enquanto se engole o CO2 dos automÃveis. Mas admito que algumas pessoas, devido Ã idade ou a outras limitaÃÃes motoras, possam ter necessidade de usar um meio mecÃnico para vencer um desnÃvel de 16%. Ã certo que o funicular aproximarÃ a Cava de Viriato do centro histÃrico. Mas, para rentabilizar duas carruagens com capacidade para 50 pessoas cada, sÃ alargando o parque de estacionamento na nova praÃsa da feira (onde se encontra o palco) para automÃveis e autocarros. E aqui surge o primeiro problema uma vez que durante a Ãpoca alta do turismo, a Feira de S. Mateus impede o estacionamento na maior parte do tempo, jÃ que ou estÃ a decorrer, ou a montar ou a desmontar.

Por outro lado, o ideal seria um meio mecÃnico que incentivando o estacionamento perifÃrico, apenas facilitasse a subida para o morro da SÃ, integrado num roteiro pedonal que sugerisse o regresso pela Rua Direita, passando pela Porta dos Cavaleiros e acabando na Cava de

Viriato. De contrário, se se sugerir a subida e a descida pelo funicular, dificilmente os turistas descerão pela Rua Direita, não beneficiando o comércio dessa artéria histórica e ficando com uma visão reduzida da cidade.

A segunda questão é saber se o meio mecânico escolhido foi o mais adequado. Lembro que no Plano de Pormenor do Ambiente Urbano do Rio Pavia, que foi submetido a discussão pública, sugere-se a instalação de um sistema de transporte mecânico "passadeira/escada rolante" na Calçada de Viriato (ver desenho). Esta solução seria certamente mais económica, daria menos problemas de segurança e teria a vantagem de também servir os ciclistas.

A terceira questão é saber por que motivo se optou por um funicular composto por duas carruagens, quando a descontinuidade da inclinação acaba por tirar pouco proveito do sistema de contrapesos e só com uma carruagem o tipo de carril seria mais seguro para os peões (a exemplo dos funiculares de Lisboa: da Bica, da Glória e da Lavra, todos com cabos aéreos). Por que é que não se optou por rodas de borracha, conforme é habitual sempre que o funicular não circula em via dedicada? Os cabos aéreos evitariam os intervalos no piso entre os carris, armadilhas para os peões.

Américo Nunes, vice de Ruas e membro da Comissão Liquidatória da ViseuPolis, disse ao Diário de Viseu que se trata-se do primeiro funicular do país que funciona em via aberta. Claro que é; porque mais ninguém teve a peregrina ideia de enfiar um funicular numa via com intenso trânsito automóvel e pedonal, ainda por cima com um cruzamento. Há técnicos que asseguram ser único no Mundo!

Com a pressa de inaugurar o funicular durante a Feira de S. Mateus, improvisaram-se atabalhoadas medidas de segurança que criaram problemas aos moradores. Não acabar por isolar com proteções todo o percurso da linha (excepto no cruzamento e nas passadeiras), mas duvido que se irradiquem todos os problemas de segurança. Funiculário, Funiculário...

Â

Texto de Carlos Vieira, Candidato à Assembleia Municipal de Viseu