

Silva, Armanda 2009

“Aproveitamento Turístico das Linhas-Férreas Desactivadas”

Artigo desenvolvido na cadeira semestral de seminário em 2009 cujo autor (a) é Armanda Sofia Ribeiros da Silva finalista do Curso de Turismo no ISCET – Instituto Superior de Ciências Empresariais e do Turismo;

Contacto pessoal: asrsilva@sapo.pt

Palavras-chaves

Comboio – Património – Reutilização – Ecopistas – Lazer

Train – Heritage – Reuse – Ecological Trail – Leisure

Resumo

A racionalização da exploração imposta pela CP iniciada nos anos oitenta impôs o encerramento de vários troços ferroviários de norte a sul do território nacional mas maioritariamente em zonas rurais. Esta medida acarretou consequências negativas para a população que fica cada vez mais isolada, por outro lado assistiu-se à degradação progressiva do património, os primeiros passos para o fim deste processo nefasto dá-se no início do século XXI.

Portugal seguiu as pegadas de países como Espanha e Reino Unido no que diz respeito ao aproveitamento da linha de ferro desactivada; à semelhança destes a REFER elaborou, em 2001 um plano de acção para inverter a situação até então diagnosticada. O plano consiste em reconverter a via ferroviária em Ecopista, desta forma a via poderá constituir uma mais-valia para as populações locais. A Ecopista é uma via de piso permeável de fácil deslizamento destinada ao tráfego não motorizado como por exemplo bicicletas, patins, skate e similares também poderá ser palco de caminhadas, maratonas entre outras. Trata-se de um local destinado à prática de lazer de residentes e não residentes, esta via em articulação com o turismo de aventura, natureza ou ecoturismo torna-se num meio privilegiado para conhecer determinada região. Como se pode constatar o plano das ecopistas dota as linhas desactivadas de novas funcionalidades mas não só, o plano consagra a concessão das infra-estruturas (estações, casas de abrigo) às respectivas autarquias para que estas dotem-nas de novas funcionalidades que satisfaçam as populações locais como por exemplo reutilização de determinada estação em centro cultural da região, restaurante com gastronomia típica da região, centro de informação de apoio à Ecopista, zonas de repouso para os usuários da pista.

Abstract

The rationalization of exploitation imposed by the CP (Portuguese Rail Paths) started in the eighties has the closure of several railway sections from north to south of the country but mostly in rural areas. This led to negative consequences for the population that is increasingly isolated. On the other hand we saw the gradual degradation of the heritage, the first steps towards the end of this process is in the beginning of the XXI century.

Portugal followed in the footsteps of countries like Spain and the UK regarding the use of the railway, REFER started in 2001 an action plan to reverse the situation so far diagnosed. The plan is to convert the railway into an Ecological Trail, so the route could be an added value for local people. The Ecological Trail is a route of open floor for easy sliding for the non-motorized traffic such as bicycles, skates, skate and others like this, and may also be the setting for walking, marathons and more. This is a place of leisure for the practice of residents and non residents, this road in conjunction with the tourism of adventure, nature or ecotourism becomes a means to meet specific region. As you can see the plan of eco-trails gives to the disable railways new features but not only, the plan states the provision of infrastructure (stations, places of refuge) to the respective municipalities to equip them for these new features that meet local people such as reusing a particular station in the region's cultural center, restaurant with typical cuisine of the region, information center to support Ecological Trail, rest areas for users of the track.

Introdução

O presente artigo relativo ao aproveitamento turístico do património ferroviário desactivado foi desenvolvido na cadeira semestral de Seminário orientada pelo docente Jorge Pinto.

No capítulo da contextualização analisa-se o impacto dos transportes na organização do espaço, em particular a importância da implementação do comboio no Território Nacional, uma vez que este implicou consequências em vários níveis como por exemplo económico, demográfico, cultural e fisionomia do espaço.

Através da contextualização histórica verifica-se que após os anos 80 a CP (Caminhos de Ferro Portugueses) procede à racionalização da actividade, encerrando ou suspendendo o tráfego de pessoas e mercadorias em vários troços que maioritariamente localizam-se no interior e ou em zonas de baixa densidade populacional que coincide com as zonas rurais. Após a referida decisão da CP surgem consequências negativas para o património mas também para as populações que se encontram cada vez mais isoladas sendo-lhe negado o direito à qualidades de vida que o Estado tanto prima. Relativamente ao património ferroviário entra-se num processo de progressiva degradação até início do século XXI tema este desenvolvido ao longo do artigo.

Contextualização

Importância do aparecimento do comboio

“Os transportes são meios de interacção entre espaços” (Alegria, 1990), todos temos plena consciência que os transportes, independentemente do tipo, não são um simples conector entre povoações, eles caracterizam o espaço contribuindo para a interacção inter-espacial e interferem na “correção de assimetrias regionais, no estímulo às actividades económicas e no intercâmbio cultural, económico e social entre povos e regiões, bem como no desenvolvimento social das populações.” (Silva e Silva, 2004)

O transporte ferroviário possui a particularidade de ser determinante de organização e simultaneamente submisso da mesma, ou seja, o comboio adaptam-se à organização do espaço mas também pode ser o ponto de partida de organização, duas situações bem visíveis pois vejamos, em centros urbanos a implementação da linha é condicionada pelas infra-estruturas existentes deste modo o comboio adapta-se à organização existente, são várias as cidades em que a via-férrea não chega ao centro, como por exemplo Guimarães. Neste caso, como em tantos outros, o comboio faz com que a cidade se expanda até si pois vejamos o exemplo da cidade do Porto que se prolonga até Campanhã.

Em zonas rurais em que a organização do espaço é praticamente inexistente a implementação da linha é apenas condicionada pelo relevo assim sendo é o traçado da linha que inicia determinada organização, é nestas circunstâncias que surgem aglomerados populacionais junto da linha em que o comboio é factor de atractividade fixando população; penso que a Trofa e Santo Tirso são bons exemplos do referido fenómeno.

Talvez seja correcto afirmar que os transportes ferroviários apresentam-se como factor modificativo da fisionomia do espaço uma vez que desempenha o papel de fixador e/ou atractivo dando origem a significativas alterações demográficas e não só, a partir do século XIX com a implementação do comboio assiste-se à intensificação da circulação da informação, as novidades (literárias, filosóficas, políticas, industriais) chegavam mais rápido do estrangeiro, contribuindo para o enriquecimento da cultura geral de muitas personalidades nomeadamente Eça de Queirós. Ainda é graças a este meio de comunicação

que se intensifica a circulação de produtos agrícolas e industriais o que veio traduzir-se num novo ânimo à industrialização contribuindo para o crescimento económico.

Concluindo o aparecimento do comboio acarretou consequências em vários níveis como por exemplo económico, demográfico, cultural e fisionomia do espaço.

Aparecimento do comboio em Portugal

Em 1769 James Watt criou a máquina a vapor o que permitiu deixar as máquinas dependentes dos cursos de água ou do vento para obter “força”; consequentemente as fábricas deixam de se fixar perto de rios para localizar-se junto da matéria-prima ou mão-de-obra ou ainda junto de zonas de escoamento de produtos. Inicialmente a máquina a vapor aplicou-se nas indústrias e posteriormente (início do século XIX) foi aplicada às locomotivas e aos barcos promovendo a revolução dos transportes.

“Na primeira metade do século XIX os caminhos-de-ferro eram já uma realidade em vários países da Europa” (Alegria, 1990). O pioneiro foi a Inglaterra em 1825 depois a Europa Central e mais tarde Portugal. É com a provação do Decreto-Lei de 6 de Maio de 1852 que se deram os primeiros passos para surgimento do transporte ferroviário mas só quatro anos depois inaugura-se o primeiro troço de trinta e 6 km que liga Lisboa ao Carregado. Este atraso, face aos restantes países, deve-se à instabilidade política e social e principalmente às dificuldades económicas.

O primeiro troço foi explorado pela Companhia Central e Peninsular dos Caminhos de Ferro em Portugal, mas devido às dificuldades que a empresa apresentava o Estado interveio na sua actividade nomeando o Engenheiro João de Crisóstomo Abreu e Sousa director de todos os serviços de exploração e construção.

O Doutor José de Salamanca, empreiteiro com experiencia na construção da linha em Espanha e Itália, consegue a concessão da linha do Norte e Leste para tal funda a Companhia Real dos Caminhos-de-ferro Portuguesa (actualmente designada por CP após várias alterações); desde então a construção das linhas retoma um novo ritmo bastante acelerado para a altura.

No início do novo século o comboio já chegava às principais zonas do país: Alfarelos,

Barca d'Alva, Cascais, Coimbra, Elvas, Faro, Figueira da Foz, Guarda, Marvão, Porto S. Bento, Rossio, Setúbal, Silves, Sintra e Valença. No referido século surge a primeira linha electrificada, a linha de Cascais explorada pela Sociedade Estoril; em 1948 circulam as primeiras locomotivas a diesel o que originou a retirada das locomotivas a vapor, assim circulava as unidades eléctricas junto das unidades a diesel. Nesta altura Portugal dispunha de duas companhias privadas de caminhos-de-ferro e de duas redes (Minho e Douro, Sul e Sueste) exploradas pelo Estado e cuja exploração passa para a Companhia dos Caminhos-de-ferro Portugueses por via de concurso em 1926. Em 1945 o Estado procede a novo concurso para a concessão única de todas as linhas com excepção a linha de Cascais explorada pela Sociedade Estoril, a formalização da concessão dá-se em 1951 entre o Estado e a Companhia dos Caminhos-de-ferro Portugueses.

Dada estagnação do transporte ferroviário o Estado ajuda monetariamente, a companhia exploradora, a reorganizar e modernizar a rede o que se traduziu na melhoria qualitativa dos serviços prestados.

Em 1975 todas as companhias exploradoras são nacionalizadas a adoptam a designação da CP – Caminhos de Ferro Portugueses, Empresa Pública.

Nos anos oitenta e noventa o Estado investe consideravelmente nos caminhos-de-ferro através da aquisição de novas locomotivas, electrificação de troços, modernização das principais linhas traduzindo-se numa verdadeira melhoria qualitativa; por outro lado suspende a exploração das linhas com menor tráfego.

No final do século XX o desenvolvimento do transporte ferroviário é uma realidade, nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto verificam-se profundas melhorias; em Lisboa surge uma nova estação (Estação do Oriente) uma verdadeira plataforma intermodal de transportes. Efectivamente verificou-se uma considerável melhoria qualitativa dos serviços predominantemente no litoral o que aliado ao encerramento de alguns troços no interior contribui para as desigualdades regionais – acentuamento das assimetrias.

Enquadramento Nacional

Empresas envolvidas no transporte ferroviário

Uma vez que o tema do presente trabalho é o aproveitamento turístico das linhas-férreas importa agora analisar quais as empresas envolvidas no sector e qual a que possui responsabilidade na gestão do património desactivado dos caminhos-de-ferro.

O sector de transporte ferroviário sofreu um processo de estruturação para obtenção de elevados padrões de eficiências, tratando-se de uma reestruturação a nível da Comunidade de Europeia.

No caso Português implicou a reorganização do sector com implementação de um modelo organizativo, que fundamentalmente visa a separação entre a entidade gestora da infra-estrutura e os operadores ferroviários; com o intuito de tornar o seu funcionamento compatível com as regras de concorrência, e dessa forma, aumentar o seu desenvolvimento. Assim sendo verificou-se a fragmentação da antiga CP - Caminhos-de-ferro Portugueses, S.A., através da separação vertical de duas actividades, o que permitiu acabar com o monopólio existente, assim sendo a REFER (Rede Ferroviária Nacional E.P.) é responsável pelo desenvolvimento, manutenção gestão da infra-estrutura e pelo controlo da circulação ferroviária já a nova CP responsabiliza-se pela prestação do serviço de transporte, ferroviário de passageiros e mercadorias. Para além do operador ferroviário referido anteriormente existe mais duas entidades, a FERTAGUS que presta serviço de transporte suburbano na área metropolitana de Lisboa e a empresa Comboios do Tua, S.A. presta serviços regionais entre Tua e Mirandela, embora ainda sob alçada da CP.

No âmbito da referida reestruturação foi ainda criado uma entidade pública central que regula, avalia e coordena o sector, o INTF (Instituto Nacional de Transporte Ferroviário).

Para o presente trabalho destaca-se a REFER uma vez que é a entidade responsável pelas infra-estruturas ferroviárias; dada a dimensão do património ferroviário criou-se a INVESFER, entidade pública que tem desenvolvido a sua actividade ao longo de vários anos no domínio da valorização do património imobiliário da REFER. Em 2006, verificou-se um ajustamento na orientação da actividade, desde então a actividade da INVESFER fundamentalmente baseia-se na valorização patrimonial dos bens, terrenos e edifícios, não

necessários à actividade ferroviária, captando investimento externo para o desenvolvimento dos potenciais negócios que ali se poderão desenvolver, no contexto desta reorientação estratégica, a INVESFER deverá orientar-se pela obtenção de taxas de rentabilidade atractivas para remunerar o capital investido pela REFER, assegurando o seu retorno.

Património desactivado

O património ferroviário estende-se um pouco por todo territórios nacionais, ao longo das linhas-férreas existem estações, apeadeiros, paragens, abrigos (antiga casa do guarda da passagem de nível), pontes, túneis e muros de suportes; trata-se de um vasto património que nas linhas desactivadas se encontram em degradação progressiva, pois vemos o que provocou esta situação.

Na década de oitenta a racionalização da exploração aliada ao declínio do transporte ferroviário, consequência da concorrência dos transportes rodoviários privados e públicos associado aos constantes investimentos na construção de auto-estradas impôs o encerramento e suspensão do tráfico de passageiros e mercadorias em vários troços ferroviários localizados maioritariamente no interior ou em zonas de baixa densidade populacional. Ao encerrar as linhas férreas as populações ficam mais isoladas, acentuam-se as desigualdades regionais – assimetrias. O encerramento também implica consequências para as infra-estruturas desactivadas como por exemplo a degradação progressiva, descaracterização do património através de actos de vandalismo, perda da memória local do caminho-de-ferro e ocupação ilegítima como por exemplo depositando resíduos sólidos e construção urbana (ver anexo I).

Valorização, Rentabilização e Reutilização

“É importante inverter esta tendência, de forma a evitar o seu abandono e aproveitar uma via de comunicação, que poderá continuar a contribuir para o desenvolvimento económico particularmente das regiões desfavorecidas. De facto, deve-se ter em consideração, como é que se pode tirar partido destas infra-estruturas, de forma a minimizar os problemas causados pelo seu encerramento.” (Rodrigues, 2006).

A REFER enquanto entidade gestora das infra-estruturas ferroviárias é responsável pela implementação de medidas que visem o aproveitamento dos recursos ferroviários desactivados para que desempenhem novas funções úteis à comunidade local e simultaneamente que promovam o desenvolvimento sustentável territorial, patrimonial e turístico. A solução encontrada consiste na conversão da linha férrea em Ecopista, assim sendo cria-se uma plataforma para conhecer a diversidade cultural, arquitectónica, histórica e paisagística das áreas onde ainda perdura a memória do comboio, deste modo incentiva-se as deslocações em transportes não poluentes (bicicleta, patins, skate e similares), fomenta a prática de actividades de lazer e desportivas, estimula o comércio local, suma contribui para o desenvolvimento sustentável. A reconversão da via implica também a requalificação do património edificado, que anteriormente servia de apoio logístico à circulação do comboio, dotando os espaços de novas funcionalidades – reutilização das infra-estruturas - que satisfaçam as necessidades da população local bem como o apoio logístico às ecopistas como por exemplo parque de estacionamento, apoio mecânico às bicicletas, zonas de repouso, miradouros, parques de merendas, sanitários, chuveiros, entre outras.

Através deste projecto a REFER efectua protocolos de exploração, preferencialmente com municípios para que estes reutilizem o património edificado, a concessão é permitida legalmente através de protocolos que perduram 25 anos, sendo depois renovável a cada 5 anos. O protocolo consiste em acções negociáveis que concedem a exploração do património para que possam ser realizadas as medidas suprarreferenciadas, como se trata de concessão a titularidade do património permanece em domínio público; o pedido de exploração poderá ser requerido em página específica do website da entidade suprarreferenciada.

Casos de estudos

Estação de Chaves

Em 1921 foi inaugurada a linha do Corgo, com 97 km estende-se da Régua a Chaves, actualmente encontram-se desactivados 71km entre Vila Real e Chaves, ao longo do trajecto é possível encontrar 24 estações e apeadeiros. A estação de Chaves foi convertida num moderno espaço multidisciplinar com cinco valências autónomas cujo investimento é

de aproximadamente 7,5 milhões de euros. O antigo edifício da estação serve de sede a duas divisões autárquicas (divisão da Cultura, Tempos Livres, Educação, Desporto e a divisão de Acção Social); o cais de mercadorias abriga a Federação Cultural Chaves Viva, o Centro de Recursos Educativos, a Oficina Transfronteiriça de Informação Juvenil, Espaço Internet (sala com 12 computadores) e por último abriga uma Sala de multiusos; a leste do cais de mercadorias prevê-se o Museu Ferroviário. As antigas oficinas da CP receberão um restaurante com capacidade para 50 pessoas. Num terceiro complexo prevê-se a fixação da Escola de Artes e Ofícios e no subsolo será construído um parque de estacionamento de mil metros quadrados. O projecto é considerado o melhor reaproveitamento do património desactivado do Nordeste Peninsular. (Passos, 2006). Ver anexo IV.

Estação de Cabeço de Vide

No ramal de Portalegre regista-se mais um excelente exemplo de reutilização da estação de Cabeço de Vide que se encontrava desactivada à quase duas décadas. A referida estação foi convertida numa estalagem designada por Estalagem Rainha D. Leonor inaugurada em 10 de Junho de 2005, cujo investimento rondou 1,25 milhões de euros financiado pela Câmara de Fronteira e por fundos comunitários. O projecto foi idealizado no final da década passada, durante a discussão do Plano de Pormenor para as imediações das Termas Sulfúreas. O arquitecto João Calvino ficou encarregue de reaproveitar o património ferroviário e seguindo indicações do autarca Pedro Lancha as novas funcionalidades do espaço visavam hotelaria e restauração afim de reforçar o potencial turístico da região.

O edifício central da estação deu lugar aos quartos, recepção e núcleo de gestão, o cais de mercadorias serve de base para o restaurante, as casas do pessoal operacional destinaram-se a construção de 12 apartamentos T0, o empreendimento integra ainda piscina, ginásio, balneários, campo de ténis e área verde envolvente. A estalagem possui 18 quartos (34 camas) e emprega 12 pessoas efectivamente o empreendimento estimula a economia local. Ver anexo III.

Projecto Ecopista

O ideal de valorização do património é valorizar não apenas as infra-estruturas mas também toda a linha férrea, à semelhança do que é realizado no estrangeiro, nomeadamente nos Estados Unidos converteram-se mais de 10 mil km de linhas férreas desactivadas em 536

percursos distintivos denominados “rail-trails”. O efectivo aproveitamento de todo o património ferroviário concretiza-se através da conversão da via em Ecopista, esta é a designação em Portugal para Vias Verdes uma vez que a segunda não pode ser utilizada em virtude da patente pertencer à BRISA relativo ao serviço auto-estradas – “Via Verde”. A designação Ecopista foi patenteada em 2003 a nível nacional e internacional em virtude de Portugal se associar ao movimento europeu de vias verdes - Associação Europeia de Vias Verdes - e participar no projecto REVER MEDOC (Rede Verde do Mediterrâneo Ocidental) tema desenvolvido posteriormente. (Silvestre, 2009)

O que é uma ecopista

Ecopistas são vias de comunicação autónomas, reservadas às deslocações não motorizadas, realizadas num quadro de desenvolvimento integrado, que valorize o meio ambiente e a qualidade de vida, e que cumpra condições de largura, inclinação e qualidade de solo, de forma a garantir uma utilização em convivência e segurança por parte de todos os utentes, independentemente das condições físicas dos mesmos. Por isso a utilização dos caminhos, canais, e vias ferroviárias desactivadas, constitui um suporte privilegiado para o desenvolvimento das Vias Verdes. (Declaração de Lille, 2000)

Plano Nacional de Ecopistas

O Plano Nacional de Ecopistas foi desenvolvido em 2001 pela REFER, que visa um novo produto turístico em Portugal que favoreça o país, as regiões e as comunidades locais com o respeito pelo desenvolvimento sustentável. No início do projecto constata-se que aproximadamente 20% da rede nacional ferroviária encontra-se desactivada o que se traduz em 710 km de linha em degradação progressiva que atravessa 46 municípios. O plano já nos presenteou com algumas ecopistas, nomeadamente a Ecopista do Minho, Ecopista do Sabor, Ecopista de Sever do Vouga.

Pilares do Plano

O projecto da Ecopista segue em linhas gerais o mesmo modelo adoptado com sucesso em países como Estados Unidos, Espanha, França e Inglaterra.

Valorizar, rentabilizar e reutilizar são os pilares básicos do projecto; este segue ainda os princípios da sustentabilidade, através da equidade social e conservação ambiental e eficiência económica aliado a um adequado modelo de gestão auto-sustentável.

Áreas de Intervenção

Existem 475 km de linhas desactivadas e 240 cujo tráfego está suspenso. A equipa do projecto identificou 710 km de linha desactivada que será convertida em ecopistas, que atravessam 46 municípios, constituídos esmagadoramente por zonas rurais, que por vezes pertencem a áreas protegida é o que caso de 11 municípios.

O quadro apresenta as ecopistas por regiões bem como os km de cada uma; infelizmente não foi possível apresentar a extensão de todos os troços.

Região Norte	km	Região Centro	km	Região sul	km
Ramal de Monção	16,3	Ex-linha do Dão	49	Ramal de Portalegre	?
Ramal de Famalicão	29,2	Ramal de Viseu	128,3	Ramal do Montijo	10,8
Linha do Tâmega	49	Ex-linha do Vouga	76	Ramal de Montemor	12,9
Linha do Corgo	71,4			Ramal de Mora	60,2
Linha do Tua	75,3			Ramal de Reguengos	40,8
Linha do Sabor	105			Ramal de Moura	59
Linha do Douro – Pocinho/Barca de Alva	28			Ramal de Vila	16,5

Interacção entre ecopistas

O PRIEN (Programa Regional Integrado de Ecopistas do Nordeste) é da responsabilidade da INVESFER desde meados de 2007, este visa requalificar os antigos canais ferroviários das linhas do Corgo cuja extensão é de 71 km (municípios de Vila Real, Vila Pouca de Aguiar e Chaves), com a linha do Sabor cuja extensão é de 105 km (municípios de Torre de Moncorvo, Freixo de Espada à Cinta, Mogadouro e Miranda do Douro) e a linha do Tua cuja extensão é de 75 km (municípios de Mirandela, Macedo de cavaleiros e Bragança). A

finalidade é transformá-los em ecopistas e desenvolver diversos projectos de parcerias para dar uma nova vida ao património edificado existente ao longo dessas vias desactivadas.

Ecopista como produto turístico

Os canais ferroviários desactivados são espaços com elevada carga cultural e histórica que aliado à qualidade arquitectónica e paisagística das áreas envolventes e a criação das ecopistas reforçam o potencial destas áreas para a prática do lazer para residentes e não residentes que proporciona monumentos memoráveis. O tipo de actividades de lazer que se pode praticar assemelha-se em muito ao turismo de natureza, neoturismo e turismo de aventura.

Vantagens vs Desvantagens

A Ecopista como qualquer projecto tem vantagens e desvantagens. Em primeiro plano destacam-se as vantagens talvez por privilegiar o desenvolvimento sustentado e valorização do território; efectivamente a ecopista acarreta vantagens para as populações envolvidas, pois vejamos: valorização da região combatendo a desertificação; preservação da memória do comboio através da recuperação das estações; trava a degradação das infra-estruturas; atribuição de novas funcionalidade às infra-estruturas desactivadas; criação de postos de emprego; incentiva a prática de actividades de lazer nomeadamente culturais e recreativas contribuindo para o bem-estar físico e psicológico através do combate ao stress; criação de centros interpretativos que valorizem a biodiversidade e que promovam actividades educativas; promove o turismo de natureza e ecoturismo e turismo de aventura.

Paisagisticamente a ecopista é ótima solução torna-se, teoricamente, se trata de um bom exemplo de desenvolvimento sustentado auto-centrado mas será que na prática contribui efectivamente para o desenvolvimento das populações, cabe à REFER e INVESFER avaliar esta temática.

Outro ponto a focar diz respeito aos factores biofísicos (exemplo amplitude térmica) que poderão inviabilizar o projecto, assim torna-se imprescindível avaliar o local de implementação; sempre que um troço é encerrado ao tráfego não se aplica automaticamente o projecto, pois é necessário saber se o troço encontra-se num local onde possa

desempenhar as suas funções. Cada caso é um caso, enquanto determinada ecopista pode apresentar as vantagens suprarreferenciadas outra poderá não apresentar. (Rodrigues, 2008)

Caso Estudo – Ecopista Minho

Em 2004 foi inaugurada a primeira Ecopista designada por Ecopista do Minho localizada no ramal de Monção, que estabelece a ligação entre Valença e Monção por 13 km de rara beleza paisagística. O projecto implicou 815 mil euros de investimento pela Câmara de Monção e Valença e com co-financiamento da EU através do programa INTERREG. Será importante referir que a REFER cedeu a exploração da linha desactivada por 25 anos, tal como foi referido anteriormente, aos municípios que deverão pagar 2800 euros mensais tal como foi estipulado no contracto de concessão. (Costa, 2006)

Após a análise de um documento universitário (Costa, 2006) respectivo à avaliação da Ecopista do Minho consta-se que a infra-estrutura apresenta maior afluência nos fins-de-semana maioritariamente galegos. No nível do comércio local (ex. lojas de desporto e pequenos cafés) verificaram uma significativa melhoria frutos dos frequentadores da via, efectivamente a Ecopista possui frequentadores regulares. Mas nem tudo são rosas, pois o projecto apresenta alguns problemas como por exemplo centros de apoio à Ecopista bem como centros de informação encontram-se encerrados aos fins-de-semana, a sinalização deverá ser melhora bem como a manutenção deve ser adequada para que a vegetação não influencie negativamente.

Os municípios dotaram nas infra-estruturas desactivadas as funcionalidades mais apropriadas para a população local e para os frequentadores da via; as estações, apeadeiros, casas de abrigo arrecadaram centros de interpretação, centro de informação, cafés ou mesmo casa para habitação foi o que sucedeu-se à estação de Verdoejo; no entanto algumas infra-estruturas encontram-se por requalificar. Ver anexo II.

Vias Verdes Europeias

A sociedade europeia regista uma crescente procura de espaços para a prática de desportos ao ar livre ou um simples contacto com a natureza durante os períodos de lazer, neste

sentido em 1997, no decorrer dos primeiros encontros Europeus de Tráfego Lento e Vias Verdes na Bélgica fundou-se a AEVV (Associação Europeia de Vias Verdes).

Desde 1999, quatro estados membros do Noroeste da EU trabalham juntos para a realização de uma futura Rede Verde Europeia (REVER).

Em Setembro de 2001 diversas instituições e associações envolvidas na Rede Verde Europeia assinaram a Declaração de Lille, o que se tornou no impulso da rede, esta é constituída por vias verdes, vias pecuárias, caminhos de serviço fluvial e de canais, pistas para bicicletas, caminhos rurais e estradas de escasso trânsito que cumpram os princípios de Sustentabilidade Ambiental e Desenvolvimento Humano.



Na sequência desta associação, da qual Portugal é membro efectivo desde 2003, surge o projecto REVER MED (imagem à esquerda) que visa o desenvolvimento da rede de Vias Verdes no arco do Mediterrâneo Ocidental, a rede terá um comprimento superior a 10 mil km e ligará Sul de Portugal (Algarve e Alentejo) ao Sul de Itália passando pelas áreas costeiras de Espanha e França. Para o Norte da Europa foi implementado

o projecto REVER AMNO para as áreas metropolitanas do noroeste do Reino Unido, Bretanha, Irlanda, Bélgica, Luxemburgo, Alemanha, Sul da Holanda.

Sumário Executivo

A racionalização da exploração imposta pela CP iniciada nos anos oitenta impôs o encerramento de vários troços ferroviários de norte a sul do território nacional mas maioritariamente em zonas rurais. Esta medida acarretou consequências negativas para a população que fica cada vez mais isolada, por outro lado assistiu-se à degradação progressiva do património, os primeiros passos para o fim deste processo nefasto dá-se no início do século XXI.

A REFER enquanto responsável pelo controlo da circulação ferroviária e pelo desenvolvimento, manutenção e gestão das infra-estruturas funcionais e inactivas; esta entidade pública conjuntamente com a INVESFER deverá implementar medidas que travem o referido fenómeno. A INVERFER foi criada sobre a alçada da REFER a fim de dedicar-se à preservação, recuperação e reutilização das infra-estruturas desactivadas entre outras funções.

Portugal seguiu as pegadas de países como Espanha e Reino Unido no que diz respeito ao aproveitamento da linha de ferro desactivada; à semelhança destes a REFER elaborou, em 2001 um plano de acção para inverter a situação até então diagnosticada. O plano consiste em reconverter a via ferroviária em Ecopista, desta forma a via poderá constituir uma mais-valia para as populações locais. A Ecopista é uma via de piso permeável de fácil deslizamento destinada ao tráfego não motorizado como por exemplo bicicletas, patins, skate e similares também poderá ser palco de caminhadas, maratonas entre outras. Trata-se de um local destinado à prática de lazer de residentes e não residentes, esta via em articulação com o turismo de aventura, natureza ou ecoturismo torna-se num meio privilegiado para conhecer determinada região. Como se pode constatar o plano das ecopistas dota as linhas desactivadas de novas funcionalidades mas não só, o plano consagra a concessão das infra-estruturas (estações, casas de abrigo) às respectivas autarquias para que estas dotem-nas de novas funcionalidades que satisfaçam as populações locais como por exemplo reutilização de determinada estação em centro cultural da região, restaurante com gastronomia típica da região, centro de informação de apoio à Ecopista, zonas de repouso para os usuários da pista.

O Plano Nacional de Ecopistas cujo responsável máximo é o Doutor Luís Manuel Silvestre já deu os seus frutos, inaugurou-se várias Ecopistas, a primeira localiza-se a norte no ramal de Monção que liga Valença a Monção, efectivamente os residentes afirmam que a conversão da linha em Ecopista tornou-se numa boa aposta, pois registaram-se mais visitantes nas áreas envolventes. A reutilização do espaço também foi ao nível das infra-estruturas dotando-as de novas funcionalidades que satisfaçam as necessidades da população local. As infra-estruturas desactivadas, que até então encontravam-se em processo de degradação progressivo, transformaram-se em estalagem como é o caso da estação de Cabeço de Vide do ramal de Portalegre, a estação de Chaves pertencente à linha do Corgo é palco de várias novas funcionalidades como se pode constatar anteriormente, a estação de Verdoejo pertencente à Ecopistas do Minho.

Bibliografia

- Aroso, Alberto Manuel Feyo Vasques de Sousa, 2003. *Bases para a Tarifação Ferroviária Portuguesa*, dissertação para a obtenção do grau de mestre em vias de comunicação na faculdade de engenharia da universidade do porto, publicado online em Dezembro de 2007.
- Asseiro, J.A.P.M., 1998. *A valorização do património imobiliário do Caminho de Ferro em Portugal*. Mestrado em Gestão de Projectos, Universidade Aberta Lisboa.
- Barreira, Aníbal; Mendes Moreira, 2004. *Resumos da História – manual 8 ano*; Edições Asa, 2ª edição, 4ª tiragem.
- Cabral, F.C., 2003. *Ciclovias Chaves – Vila Real*. Instituto Superior de Agronomia, Lisboa.
- Costa, Frederico; et al., 2006. *Integração de Portugal na Rede Verde Europeia – Ecopista do Minho*, trabalho desenvolvido na cadeira de Teorias e Políticas de Desenvolvimento Regional do curso de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, publicado online em Janeiro de 2009.
- Ferreira, T.A.M., 1999. *O Caminho de Ferro na Região do Douro e o Turismo*. Caminhos de Ferro Portugueses.
- INVESFER, *Programa Regional Integrado de Ecopistas do Nordeste – Linha do Corgo*. Retirado www.invesfer.pt
- Laranjo, e tal., 2005. *Introdução ao Desenvolvimento Económico e Social*, 1ª parte, Porto Editora.
- Matos, Fernanda; e tal., 2004. *Geografia 11*, Porto Editora.
- Nunes, Manuel, 2007. *Pelos Trilhos de Portugal*, Edições Inapa, publicado em Setembro de 2007.
- Passos, Nuno, 2005. *Património Ferroviário Requalificado – Cabeço de Vide, Ramal de Portalegre – Estação*; Publicado www.comboio.net
- Passos, Nuno, 2006. *Património Ferroviário Requalificado – Chaves, linha do Corgo*; Publicado www.comboio.net
- REFER, 2007. *Cadernos de Informação REFER – Edifício verde da estação de Sacavém*, publicado em Setembro de 2007 – www.refer.pt

- REFER, 2009. *Directório da Rede 2010*, publicado a 22 de Janeiro do site www.refer.pt
- REFER, *Regulamento de Utilização e funcionamento da Ecopista do Minho*, Direcção de Comunicação e Imagem.
- Rodrigues, Viviana Alves Fernandes Borges, 2006. *Contribuição para a Interpretação da Paisagem a Partir da Linha do Tua*, relatório do trabalho de fim de curso de Arquitectura Paisagista na Universidade Técnica de Lisboa – Instituto Superior de Agronomia.
- Rodrigues, Viviana, 2008. *Caminho-de-ferro, vantagens e desvantagens da sua conversão em ciclovias*, Desenvolvido no atelier de Arquitectura Paisagista.
- Silva, C. e Silva, S, 2004. *Memórias do Comboio de Guimarães – A história, o Património e a Linha*. Publicação on-line d’ O Comboio em Portugal (www.ocomboio.net).
- Silva, D., 2001. *O Comboio em Portugal*. www.ocomboio.net.
- Silva, J. R., 2004. *Os Comboios em Portugal – Do Vapor à Electricidade*, volume I. Mensagem, Lisboa.
- Silvestre, Luís Manuel, 2007a. *Estrutura Ecológica da Paisagem, Instrumento de Ordenamento do Território*, na sequência da apresentação do Plano Estratégico de Ecopistas da REFER.
- Silvestre, Luís Manuel, 2007b. *Mobilidade e Turismo - Novas Perspectivas para a Reutilização dos Corredores e do Património Ferroviário Desactivado da Região Centro, O caso das Ecopistas*. Workshop Regional realizado em 27 de Junho.
- Silvestre, Luís Manuel, 2007c. *Plano Estratégico na Região do Alentejo – Mobilidade, Turismo e Desenvolvimento Sustentável, Valorização do Património*, Workshop Regional realizado em 22 de Junho.
- Silvestre, Luís Manuel, 2009. *Plano Nacional de Ecopistas*, responsável da Direcção Património Imobiliário.

Netgrafia

- www.aevv-egwa.org
- www.ative.com.pt
- www.ciclovias.com.pt
- www.ecf.com
- www.europeangreenwaysaward.org
- www.invesfer.pt
- www.northsea-cycle.com
- www.ocomboio.net
- www.pedalandopelomundo.com
- www.refer.pt
- www.viasverdes.com

Anexo I

Imagens alusivas à degradação do património edificado, fonte: Silvestre, Luís Manuel, 2007b/c.



Anexo II

Imagens da Ecopistas do Minho, fonte: Costa, Frederico; Jorge Pimentel; Jorge Gambóias; Luísa Ba legas; Soraia Silva 2006.



Anexo III

Imagens da reutilização do Património Ferroviário da Estação de cabeço de Vide, fonte: Passos, Nuno, 2005– Fotos de Dário Silva.



Largo da Estação de Cabeço de Vide-Vaiamonte.
© Dario Silva, 2005.



Largo da Estação de Cabeço de Vide-Vaiamonte.
© Câmara Municipal de Fronteira, 1998.

Anexo IV

Imagens da reutilização do Património Ferroviário da Estação de Chaves, fonte: Passos, Nuno, 2006 – Fotos de Dário Silva.

