

CAMINHOS-DE-FERRO, VANTAGENS E DESVANTAGENS DA SUA CONVERSÃO EM CICLOVIAS

A CONVERSÃO DE UMA LINHA DE CAMINHO-DE-FERRO ABANDONADA EM CICLOVIA, SÓ PODE TER SUCESSO SE FOREM PONDERADOS TODOS OS FACTORES ONDE ESTA SE INSERE.

Ecopista, ciclovia ou pista verde é a designação portuguesa atribuída às vias que resultam da transformação de antigos ramais ferroviários desactivados, destinando-se assim, a tráfego não motorizado, contribuindo para o bem-estar físico e para o combate ao *stress* do dia-a-dia. Estas situam-se em diversas regiões do território continental, potenciando a criação de uma verdadeira rede ou sistema nacional de passeios na Natureza.

Foi nos Estados Unidos da América, na década de 70, que surgiu a ideia de utilização/recuperação dos traçados ferroviários desactivados. Assim, estes corredores ferroviários foram sendo transformados em caminhos pedonais, percursos para bicicletas, trilhos para cavaleiros, etc.

É em meados da década de 80 que em Portugal surgiram os primeiros troços ferroviários desactivados. No entanto, só no ano de 2000 é que foi constituída a Unidade de Gestão do Património Desactivado (da REFER EP), que tem a finalidade de desenhar um novo enquadramento para as linhas abandonadas, numa política de preservação e valorização de um património que se encontrava em grande degradação e em risco de desaparecer. Assim, são estabelecidos contratos de concessão com as Câmaras Municipais por períodos de 25 anos, em que é feita a cedência dos direitos de utilização, mantendo-se estes no domínio público, sob gestão da REFER.

Em Portugal existem vários traçados ferroviários desactivados, infra-estruturas que por não terem

utilização acabam por se degradar e por desaparecer. Nos últimos tempos muitos destes corredores têm sido transformados em ciclovias, de forma a travar sua a degradação, potenciar actividades alternativas culturais, educativas e recreativas, fomentar actividades económicas, criação de emprego e integração de infra-estruturas sem utilização.



Apesar das vantagens de conversão de linhas de caminho de ferro em ecopista é fundamental ter em atenção que cada caso é um caso e, conseqüentemente, é fundamental uma análise das características da área onde o troço de caminho de ferro abandonado se encontra. Efectivamente, na conversão de um corredor destes não basta que a ciclovia criada seja praticamente ininterrupta, fácil, segura e agradável de percorrer, com um traçado facilmente reconhecido pelos seus utilizadores, ou até mesmo que o troço seja independente da rede ferroviária, é também fundamental conhecer a área onde a linha se encontra. De que serve criar uma pista verde se depois, para além de se deixar de poder

utilizar o comboio, esta terá uma taxa de utilização tão reduzida que não compensa o investimento?

Actualmente, em Portugal, tem-se verificado que, nem sempre a conversão de uma linha de caminho de ferro em ciclovia pode trazer vantagens. Se por um lado é verdade que o abandono destas infra-estruturas leva à sua degradação, por outro lado, também é importante ter em conta que o investimento na reconversão de uma infra-estrutura como esta deve ser muito bem ponderado. De facto, muitas vezes, quando a conversão ocorre, não é tido em conta as características biofísicas da região, que são fundamentais no sucesso ou insucesso desta infra-estruturas. Apenas como exemplo temos o Alentejo, em que a conversão de qualquer linha de caminho de ferro deverá ter como principal condicionante as elevadas temperaturas que se fazem sentir durante os meses mais quentes, de certo que serão muito poucos os que arriscariam a fazer uma caminhada com cerca de 40° C.

Para além dos factores biofísicos, um outro condicionalismo importante a ter em atenção será a distância a que geralmente estas infra-estruturas se encontram de centros urbanos e a periodicidade em que ocorrem esses povoamentos ao longo da linha. Efectivamente, geralmente uma linha de caminho de ferro encontra-se implantada em zonas totalmente desabitadas, passando apenas em algumas povoações de maior ou menor densidade populacional, isto faz com que muitas vezes a conversão em ecopista não seja a alternativa mais viável. Efectivamente, as infra-estruturas existentes ao longo da linha, como por exemplo, pontes, estações, apeadeiros, são recuperados e não se degradem, mas depois, praticamente não vai haver utilização, o que torna o investimento insustentável.

Tendo em conta o que foi referido é fundamental uma articulação de conhecimentos e algum sentido crítico. Não basta a criação de uma ecopista, é preciso saber se ela se encontra num local onde ela possa desempenhar as suas funções. De facto, em algumas situações podem ser pensadas alternativas às ciclovias. Porque não uma atriculação entre uma pista verde e uma linha de caminho de ferro onde o comboio para além de servir de transporte de passageiros também pode ser utilizado para promover o turismo de uma região? Um bom exemplo de uma linha onde poderia haver uma dualidade entre estes dois elementos é a linha de caminho de ferro do Tua. Embora exista uma grande discussão em volta desta linha, pois está prevista uma barragem para esta região, a linha do Tua é um exemplo em que é totalmente inviável a sua conversão em ciclovia. Isto deve-se ao facto de o clima ser muito quente nos meses de Verão e muito frio nos meses de Inverno e por os povoamentos se encontrarem bastante distantes dela. De certo que se a linha do Tua fosse convertida em ecopista, principalmente junto à foz do rio Tua, iria ter uma utilização muito reduzida, não se justificando o investimento. O comboio pode assim cumprir não só a função de transporte de passageiros e mercadorias como também para aumentar o turismo, com todas as vantagens que isto acarreta para a região (aumento dos postos de trabalho, criação de actividades económicas, etc.).



Para além do que foi referido, é ainda importante ter em conta que, uma ciclovia que seja implantada numa zona urbana terá uma maior taxa de utilização do que as das zonas rurais. Isto deve-se ao facto de nas cidades as pessoas têm mais necessidade de tirar partido dos poucos espaços verdes existentes, e muitas vezes gostam de fazer caminhadas, andar de

bicicleta, patins, ... e as ecopistas são infra-estruturas que reúnem as condições necessárias e fundamentais para a realização de actividades como estas. Efectivamente, uma pista verde deverá apresentar declives inferiores a 3 %, interdição a veículos motorizados, independência em relação a outras vias de circulação, reduzido número de cruzamentos com outras estradas e continuidade do uso público da via

Com o presente artigo pretende-se que, sempre que ocorra um conversão de uma linha de caminho de ferro abandonada em ciclovia, se pondere se essa será a função indicada para esta infra-estruturas, pois de certo que se em determinadas condições o sucesso é garantido noutras já não se poderá vir a dizer o mesmo.

