

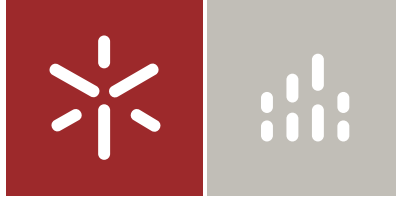
Universidade do Minho
Escola de Arquitectura

Olavo Araújo Franco
A LINHA DO VALE DO LIMA
Espinha Dorsal de uma Nova Urbanidade
Volume II _ Relatório

Olavo Araújo Franco
A LINHA DO VALE DO LIMA
Espinha Dorsal de uma Nova Urbanidade

UMinho | 2018

outubro de 2018



Universidade do Minho
Escola de Arquitectura

Olavo Araújo Franco

A LINHA DO VALE DO LIMA
Espinha Dorsal de uma Nova Urbanidade

Dissertação de Mestrado
Ciclo de Estudos Integrados Conducentes ao
Grau de Mestre em Arquitectura
Área de Cidade e Território

Trabalho efetuado sob a orientação de
Professor André de Moura Cerejeira Fontes
Professor João Ricardo Rosmaninho Duarte Silva

DECLARAÇÃO

Nome: Olavo Araújo Franco

Endereço electrónico: olavofranco37@gmail.com Telefone: 961077988

Número do Bilhete de Identidade: 14863361

Título dissertação: A LINHA DO VALE DO LIMA. Espinha Dorsal de uma Nova Urbanidade

Orientador(es): Professor André de Moura Cerejeira Fontes | Professor João Ricardo Rosmaninho Duarte Silva

Ano de conclusão: 2018

Designação do Mestrado ou do Ramo de Conhecimento do Doutoramento: Mestrado Integrado em Arquitetura | Área de Cidade e Território

É AUTORIZADA A REPRODUÇÃO INTEGRAL DESTA TESE/TRABALHO APENAS PARA EFEITOS DE INVESTIGAÇÃO, MEDIANTE DECLARAÇÃO ESCRITA DO INTERESSADO, QUE A TAL SE COMPROMETE;

Universidade do Minho, 20/12/2018

Assinatura: Olavo Araújo Franco

“Venha a linha férrea, faça ela a sua diretiva pela margem esquerda ou direita do Lima, o nosso empenho é ver realizado esse valioso empreendimento, que tanto importa para os interesses dos povoados desta região.”

—“Vida Nova”, ano 13, nº1962, de 18 de Julho de 1904, p.2.

AGRADECIMENTOS

O trabalho que aqui se apresenta não é produção de uma só pessoa, mas, o culminar de um conjunto de saberes e conhecimentos disponibilizados por seres interessados na qualidade e prosperidade deste exercício e do seu respetivo autor. Assim agradeço,

Aos notáveis professores - André Fontes e João Rosmaninho - pela sua partilha e trabalho de excelência.

À minha família, e por família refiro-me, aos meus pais e estimados irmãos, que são a base de todo o meu sucesso como ser humano e estudante. À Alexa Pires, pessoa atenta e dedicada.

RESUMO

No âmbito da área de estudo de Cidade e Território, a presente investigação tem como intuito valorizar a Linha Férrea do Vale do Lima, um caminho de ferro planeado, parte dele construído, mas nunca inaugurado. Para a compreensão do traçado da mesma é necessário centrar um estudo na relação do desenho da linha sobre o território ribeirinho entre Viana do Castelo e Ponte de Lima. O canal ferroviário já com pouca definição pontua a paisagem com lugares sem uso, considerados espaços residuais, que devem ganhar importância e que esta investigação pretende expor.

Através do imaginário da Linha do Vale do Lima como uma infraestrutura viária pública ativa, propõe-se compreender estes lugares e (re)ativar um sistema de conexão de novas centralidades. Imaginar o desenvolvimento de pequenos centros urbanos marcados pela presença de apeadeiros ou estações e equipamentos de apoio aos habitantes.

É neste contexto, que se define uma proposta capaz de (re)pensar o território tendo a linha do vale do lima como sua espinha dorsal e base do desenvolvimento de novas urbanidades que visam a prioridade do peão sobre o veículo e a densidade sobre a forma dispersa das áreas periurbanas da ribeira lima.

ABSTRACT

Within the area of study of City and Territory, *the following research which the case of study is Vale do Lima Railway, a designed railway, some of it constructed , but never opened to public. To understand the design of it, is necessary to focus a study in the relationship of the drawing of the railway path and the features of the Lima valley territory between the city of Viana do Castelo and the town of Ponte de Lima. Nowadays the dismantle railway marks the landscape with places without function that are considered residual places that should have an important role in the territory and this research wants to expose them.*

Through the imaginary of the Vale do Lima Railway has an active infrastructure for collective transportation this investigation wants to understand this places and (re)activates a system for the connection of new centralities. To imagine the development of small urban centers marked by the presence of halts or train stations and equipments for citizens support.

To (re)think the territory having the Vale do Lima Railway as a backbone of the development of new urbanities that aim the priority of the pedestrian above the vehicle and the density over the dispersed form of the suburban areas of the Lima riverside.

ÍNDICE

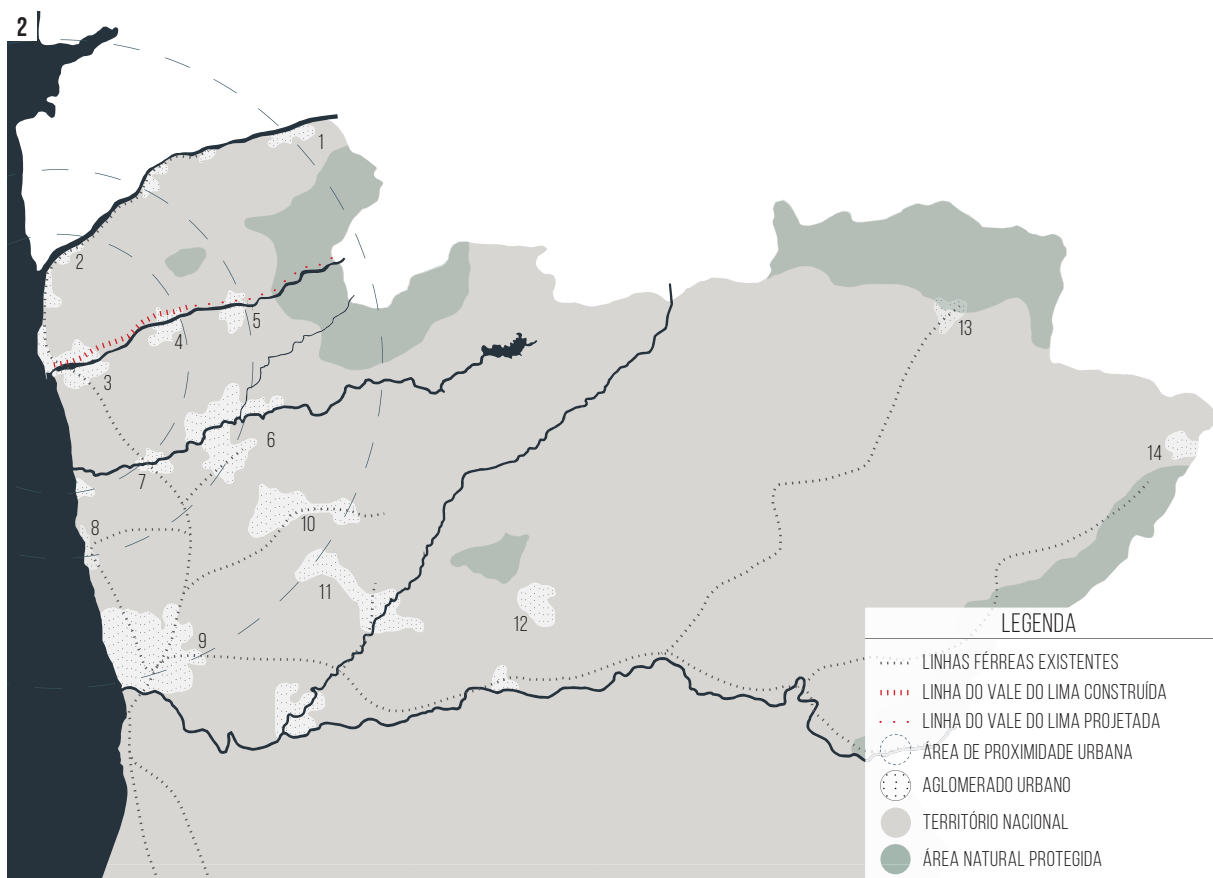
Agradecimentos	iii
Resumo	v
Abstract	vii
Etapa I – Observação	
Notas Introdutórias	17
Diagnóstico	30
Etapa II – Exposição	
Tratamento_ Fase A	36
Espinha Dorsal_ Infraestrutura	45
A Linha do Vale do Lima	47
Estrutura Óssea_ Sistemas	51
Centralidades Periurbanas	53
Margens Suburbanas	57
Sistema Circulatório_ Dinâmicas	59
Equipamentos	61
Serviços (Itinerantes)	65
Tratamento_ Fase B	66
Etapa III – Operação	
Solução	74
Considerações Finais	79
Referências	85
Índice de Imagens	89



PODERÁ A REINVENÇÃO DE UMA LINHA FÉRREA (QUE NUNCA O FOI) ESTAR NA BASE DO
DESENVOLVIMENTO DE UMA NOVA URBANIDADE?

ETAPA I_

OBSERVAÇÃO



MAPA DE REPRESENTAÇÃO DAS LINHAS FÉRREAS A NORTE DO DOURO. (INCLUINDO A LINHA FÉRREA DO VALE DO LIMA).

- 1- MELGAÇO
- 2- CAMINHA
- 3- VIANA DO CASTELO
- 4- PONTE DE LIMA
- 5- PONTE DA BARCA
- 6- BRAGA
- 7- BARCELOS

- 8- PÓVOA DE VARZIM
- 9- PORTO
- 10- GUIMARÃES
- 11- FELGUEIRAS
- 12- VILA REAL
- 13- BRAGANÇA
- 14- MIRANDA DO DOURO

NOTAS INTRODUTÓRIAS

“Mas, do comboio que nunca chegou a apitar em Ponte de Lima fica o registo histórico de um projeto que deixou algumas marcas indeléveis ao longo da ribeira Lima.” (Gomes, 2006) ^[1]

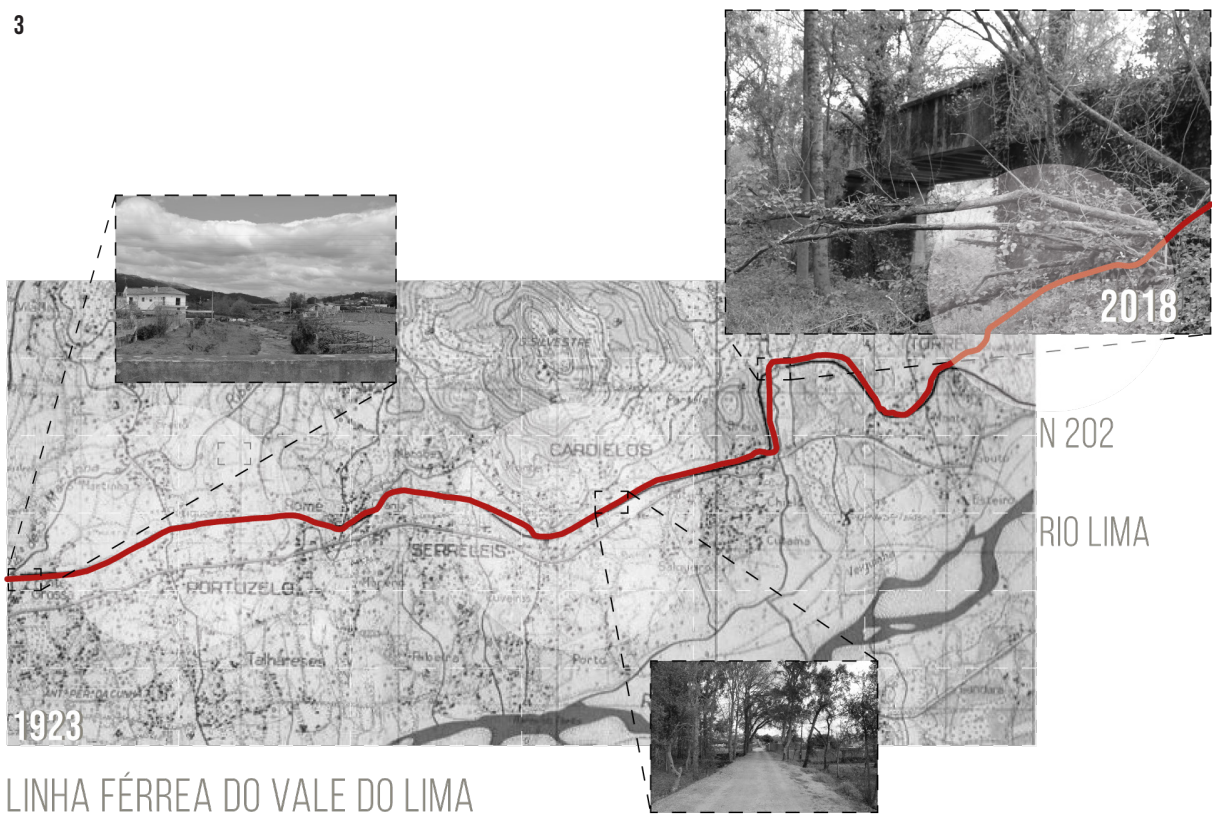
CONTEXTO

É no território entre Viana do Castelo e Ponte de Lima que as marcas de um projeto ferroviário abandonado se denotam com maior evidência, noventa e cinco anos após o início da construção do que seria a Linha Férrea do Vale do Lima. Projeto fracassado, resultou numa continuidade de terrenos expectantes que, não tendo uma exploração formal na sua extensão, acabam por permitir apropriações informais por parte dos habitantes, na procura de aumentarem um pouco as áreas às suas propriedades.

“A Linha do Vale do Lima. Espinha Dorsal de uma Nova Urbanidade” investiga uma hipótese de transformação e recuperação da Linha Férrea do Vale do Lima. Um caminho-de-ferro planeado, parte dele construído mas nunca inaugurado. Trata-se de um caso de estudo carismático a partir do momento em que a infraestrutura, capaz de albergar os carris de ferro, manteve-se preservada, sem nela nunca se ter pousado um carril. O certo é que se tornou um lugar de referência para as atividades quotidianas dos habitantes locais, acabando por surgir na memória coletiva, a ideia de que existe e resiste uma linha sem utilidade ou serviço público que rasga o Vale do Lima. Assim, criam-se pontos de referência ao longo desta para as atividades públicas que exigem fácil acesso e localização, de forma a alcançar um maior número de cidadãos quando não se consegue responder com a mesma qualidade no centro das aldeias neste vale implementadas.

Nos dias de hoje, o canal ferroviário, com menor definição, pontua o território com espaços residuais que devem ser registados e que esta investigação pretende expor em forma de projeto. Este centra-se na relação entre as qualidades do território e a decisão em específico do desenho desta linha. Torna-se necessário então um reconhecimento dos espaços expectantes para se propor uma abordagem consciente e credível sobre os mesmos.

Numa extensão linear de aproximadamente 26 quilómetros (de linha) este território alterou-se: o que outrora era uma paisagem rural começou a consolidar a sua urbanidade, a partir dos centros até às localidades. O automóvel é o maior elemento do atual planeamento urbano proposto. Todavia, cerca de 75% do traçado da linha férrea permanece visível e parte do seu troço intacto. Através deste projeto toma-se a Linha Férrea do Vale do Lima como base do desenvolvimento de uma nova urbanidade.



LINHA FÉRREA DO VALE DO LIMA

CARTOGRAFIA DO PROJETO PARA A LINHA FÉRREA DO VALE DO LIMA (1923).FOTOGRAFIAS DA INFRAESTRUTURA (2018).
(FOTOMONTAGEM)

Desde o aparecimento das primeiras locomotivas que o traçado dos caminhos-de-ferro está na base do desenvolvimento urbano. Estas são uma das chaves para a rápida deslocação de pessoas, mercadorias, matérias-primas e produtos acabados entre cidades – países – continentes.

Se em Inglaterra, há cerca de 200 anos que a infraestrutura férrea faz parte do desenvolvimento das cidades, é nos Estados Unidos da América que se encontram as cidades que nasceram sustentadas pela infraestrutura férrea, inclusive, começaram por se desenvolver a partir das estações primeiramente implantadas em terrenos virgens.

No caso de Portugal, cuja inauguração da primeira linha ferroviária data de 1856, a infraestrutura férrea estendeu-se por todo o território, sendo que grande parte desta é implantada ao longo do litoral, onde se desenvolvem as maiores cidades.

Através de um método indutivo assente na observação e reflexão por intermédio de informação escrita e imagética (assente nos panoramas nacional e internacional) é possível que esta investigação tenha uma posição crítica em relação ao desenvolvimento da infraestrutura férrea a par do crescimento e planeamento das cidades portuguesas. Esta postura tem um papel importante no cruzamento de informação existente - imagens e vídeos, cartografias e ortofotomapas - com aquela recolhida in situ - fotografias, vídeos, desenhos. Cria-se um ponto de vista capaz de desenvolver conhecimento sobre o caso de estudo em causa e procura-se responder a questões ao nível do território e planeamento urbano, em concreto, do Vale do Lima.

“Podemos portanto, criar modelos paradigmáticos para uso e organização de uma paisagem cujo suporte principal – ESPINHA DORSAL – é formado por uma infraestrutura que tem capacidade de realçar o território, isto prova a conveniência em termos sociais de implementar estas infraestruturas.” (Busquets, 2007)^[2]

¹ Carlos Gomes (Portugal) - Escritor, Colaborador da Revista Anual “O Anunciador das Feiras Novas”;

² Joan Busquets (1946 [72 anos] Catalunha, Espanha) - Arquiteto e Urbanista, Professor na Universidade da Catalunha;

É através desta associação, importada do texto de J. Busquets (2007), da cidade (espaço urbano) e o corpo humano que se fundamenta a organização deste projeto. Um processo evolutivo onde se exibem três temas determinantes: Espinha Dorsal - Infraestrutura > Estrutura Óssea - Sistemas > Sistema Circulatório - Dinâmicas.

Esta estratégia permite criar uma relação direta entre um assunto da disciplina de arquitetura e a aprendizagem/educação comum, facilitando o entendimento de um trabalho que procura explorar inúmeras questões que transcendem o campo de ação da arquitetura em Portugal.

A metodologia deste projeto foca-se na exploração de três escalas de intervenção, macro - meso - micro estratégias. Intitula-se de macro estratégia toda a intervenção proposta e estudada num olhar capaz de abranger os dois principais polos urbanos - Viana do Castelo e Ponte de Lima - as duas principais encostas onde estes centros se implantam - Monte de Nossa Senhora da Agonia (Viana do Castelo) e o Monte de Santo Ovídio (Ponte de Lima) - as principais Veigas adossadas ao Rio Lima - Veiga de Lanheses e Vila Mou e a Veiga de Bertandos e Fontão - e junto a estes elementos delimitam-se as áreas verdes, menos construídas e de carácter agrícola, para se compreender com clareza os aglomerados detentores de urbanidade. Seguidamente, faz-se o levantamento dos principais equipamentos e serviços ao longo da ribeira lima, de forma a compreender-se onde se focam os maiores fluxos de cada aglomerado urbano. Ao longo do percurso a reabilitar para a linha de transporte coletivo, definem-se os pontos de paragem nas áreas com maior dinâmica de atratividade, ou seja, onde estão implantados um maior numero de equipamentos relevantes para apoio aos habitantes.

De forma a criar modelos base de intervenção selecionam-se três diferentes amostras do que podem ser os pontos de paragem e a sua área envolvente. Aqui, numa meso estratégia, procura-se conhecer as densidades populacionais de cada amostra, compreender as estruturas de mobilidade que servem estes lugares e o carácter dos equipamentos da localidade selecionada. É definido o ponto de paragem segundo um conjunto de critérios capazes de se adaptar às diferentes características do território seguindo uma matriz que olhando a parte constrói o todo. Com centro no ponto de paragem define-se uma circunferência imaginária com um raio de quinhentos metros, a distância mais confortável para deslocação pedonal entre a habitação e o ponto de serviço de transporte coletivo. Apresenta-se esta área como área a densificar com habitação.

4 JORNAL > MERCADOS EMPRESAS BANCA TRABALHO E EMPREGO CONJUNTURA FINANÇAS PÚBLICAS INTERNACIONAL EMPREENDEDORISMO

TRANSPORTES

Empresas de comboios chumbam estado da ferrovia

As empresas de transporte ferroviário avaliaram de forma insatisfatória as "condições oferecidas pelos sistemas técnicos instalados na infra-estrutura".

≡ S // PORTUGAL

ÚLTIMA HORA PORTUGAL MUNDO DINHEIRO VIAGEM CIÊNCIA & SAÚDE OPINIÃO DESPORTO SOCIAL VÍDEO

TRANSPORTES

"O que está a acontecer com a ferrovia é uma vergonha", diz Nuno Melo

21.08.2018 12:40 | por Mariana Branco

Esta terça-feira, viajo para a linha do Minho.

VER PASSAR COMBOIOS

Linha do Minho "não faz parte dos comboios do século XXI"

Na linha do Minho, comboios velhos e lentos circulam numa via única. Às vezes, atrasam-se. E "o grande problema é que não faz parte dos comboios do século XXI".

ECONOMIA > MERCADOS EMPRESAS BANCA TRABALHO E EMPREGO CONJUNTURA FINANÇAS PÚBLICAS INTERNACIONAL EMPREENDEDORISMO

COMBOIOS

Só Bulgária e Roménia têm pior ferrovia do que Portugal

Fraca intensidade da utilização da infra-estrutura e pouca segurança penalizam rede portuguesa. Suíça, Dinamarca e Finlândia estão no topo do ranking elaborado pela Boston Consulting.

COMBOIOS

ECONOMIA > MERCADOS EMPRESAS BANCA TRABALHO E EMPREGO CONJUNTURA FINANÇAS PÚBLICAS INTERNACIONAL EMPREENDEDORISMO

REDE FERROVIÁRIA

Mais de metade das linhas de comboio está em mau estado

Relatório da Infra-Estruturas de Portugal mostra preocupação pelo estado das vias férreas portuguesas. Quase 60% estão em um índice de desempenho medíocre ou mau. Descarrilamentos dos últimos anos ocorreram em troços não

≡ **negocios**

NOTÍCIAS DO MINUTO COTAÇÕES MERCADOS EMPRESAS ECONOMIA OPINIÃO WELLNESS DIRETÓRIO DE EMPRESAS EMPREENDEDORES

O funeral dos comboios

O sector ferroviário em Portugal foi destruído por sucessivos governos, do PS e do PSD (e CDS), sem que alguém vertesse uma lágrima.

21.08.2018 Aliança entre a Turquia e o Qatar

20.08.2018 O "vôo" de Santana Lopes

CABEÇALHOS DE JORNAIS SOBRE A ATUAL SITUAÇÃO DA FERROVIA PORTUGUESA, 2018. (COLAGEM)

De uma forma mais incisiva, seleciona-se uma porção de área envolvente à paragem para se desenvolver um espaço público próspero à permanência e à deslocação de pessoas e admite-se como sendo a área a densificar por equipamentos e serviços.

Criam-se assim novas centralidades periurbanas, valorizando as áreas de habitação fora dos centros urbanos. A linha do vale do lima, permite ainda, criar relações entre estas centralidades sendo propulsora de uma maior acessibilidade entre os equipamentos juntos às paragens.

Numa micro escala, testa-se esta proposta com o estudo de um só caso. Um ponto de paragem e a sua área envolvente, em conjunto com o modo de atuação dos transportes coletivos que transitam na linha do vale do lima. A esta escala faz-se um levantamento dos elementos presentes na área envolvente à paragem, delimitam-se os acessos ao ponto de paragem do transporte coletivo e definem-se os pontos de implantação dos novos equipamentos urbanos.

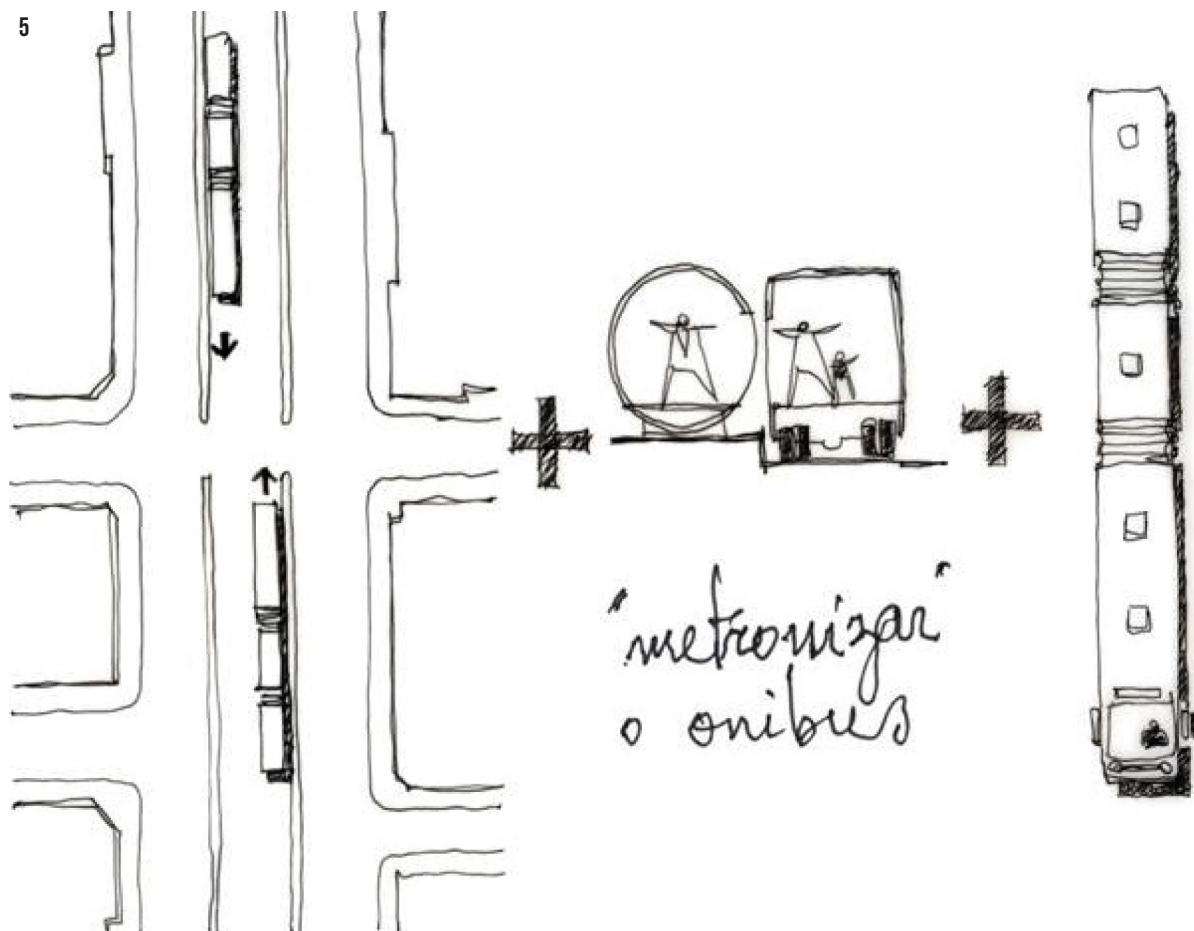
OBJETIVO(S)

É no troço construído entre Viana do Castelo e Ponte de Lima que se tem vivido, numa ficção coletiva, a ideia de aproveitamento e utilidade da Linha do Vale do Lima. Na realidade, a esperança de que um comboio por aqui passe deixou de existir, mas partilha-se a ideia ou o reconhecimento de um leito que rasga o vale entre a cidade e a vila ladeadas ao Rio Lima. Com a montagem de um raciocínio em torno destes espaços, fragmentos do construído, propõe-se evidenciar as suas potencialidades e relevância. Assim, se possível, definir uma proposta capaz de (re)ativar um sistema de conexão entre dois núcleos urbanos e definir uma nova urbanidade para as áreas periféricas e marginais a estes centros.

Atualmente, existe em Portugal uma lacuna na gestão e manutenção dos caminhos-de-ferro. No entanto, não é da competência deste trabalho de projeto desenvolver uma nova proposta para a concessão de uma Linha Férrea do Vale do Lima ativa, mas sim olhar sobre a mobilidade e sustentabilidade, não em espaços urbanos, mas em espaços suburbanos e repensar numa estratégia para o desenvolvimento de áreas adjacentes.

Seguindo o troço entre Viana do Castelo e Ponte de Lima percorre-se uma distância de 26 quilómetros. Por esta ser tão curta, é impensável uma proposta de renovação ferroviária para uso do comboio, uma vez que a escala desta viatura é regional – nacional – internacional. Com um troço de tão curta extensão, o meio de transporte em leito próprio mais viável, seria o metro de superfície, no entanto, este é desde logo associado à escala de uma cidade metropolitana – Porto ou Lisboa. Por também apresentar-se como uma solução de orçamento

5



DESENHOS DO SISTEMA DE MOBILIDADE COLETIVA, JAIME LERNER, 1973.

elevado, devido à necessidade de infraestruturas férrea e elétrica, é eficaz apenas em cidades com dimensão suficiente para cobrir todo o investimento deste transporte público, não sendo assim a melhor proposta para uma cidade de média dimensão.

Para esta situação, e com o objetivo de se repensar nas opções morfológicas das áreas urbanas e suburbanas das cidades portuguesas, a proposta mais adequada é a implantação de automóveis coletivos em leito próprio, ou seja, através da reativação do leito destinado à ferrovia, construído em 1923, definir-se um corredor exclusivo para autocarros. Desta forma, desimpede-se o trânsito causado pelos tempos de espera do autocarro na rede viária e, conseqüentemente, presencia-se um maior fluxo do trânsito automóvel individual.

EXEMPLOS

BRT - BUS RAPID TRANSIT

Em setembro de 1974 é inaugurado, no centro da cidade de Curitiba, Brasil, uma linha com leito próprio e exclusivo a autocarros com o intuito de servir 25 000 utilizadores. Esta linha que atravessa o centro urbano da cidade, apresenta-se com características similares ao metro. O BRT – Bus Rapid Transit- adota uma paragem elevada em relação ao corredor para se conseguir uma entrada de nível com o autocarro. Uma vez que a paragem é totalmente fechada, os bilhetes já são pagos antes do embarque, sendo apenas possível entrar no ponto de espera se o cidadão fizer o pré-pagamento da viagem.

Esta solução, criada por Jaime Lerner^[3] surge numa altura em que não havia orçamento para um investimento em infraestruturas férrea e elétrica, e a revitalização da cidade era uma necessidade imprescindível. Na realidade, o ideal de Jaime Lerner “metronize the bus” só se implantou numa outra cidade após 25 anos. Em Bogotá, Colômbia, este tipo de transporte foi implantado com tal sucesso que nos anos seguintes tornou-se um sistema adotado por cidades norte americanas e europeias.

Para a proposta da Linha do Vale do Lima, o projeto apresenta qualidades a curto prazo, na redução dos tempos de viagem. Num olhar futuro, este projeto tem como intenção enraizar na cultura urbana a utilização de transportes públicos, prioritariamente ao transporte individual.

³Jaime Lerner (1937 [80 anos], Brasil) - arquiteto, urbanista e político -três vezes eleito como presidente da câmara municipal de Curitiba entre 1971 - 1993 e governador da província do Paraná, Brasil.



BIBLIOTECA ITINERANTE, ARQUIVO DA FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN, 1958.

BIBLIOTECA ITINERANTE

Olha-se o passado, nomeadamente para uma intervenção transversal a todo o país por parte da Fundação Calouste Gulbenkian. É através de uma iniciativa, em 1958, que surgem as bibliotecas itinerantes, um dos projetos mais marcantes desta instituição. Numa altura em que o analfabetismo se fazia sentir de norte a sul de Portugal, a necessidade de fazer da leitura uma presença do quotidiano tornou-se essencial para elevar o nível cultural dos cidadãos. Surge assim a ideia de levar os livros a localidades com carência de equipamentos e, desta forma, uma só estrutura servia todo um concelho, evitando gastos exagerados na construção de bibliotecas como equipamentos fixos. Esta iniciativa surgiu com um impacto positivo e prolongou-se por mais de cerca de 44 anos. Inspiradas pela ação da Fundação Calouste Gulbenkian, muitas associações e câmaras municipais deram continuidade a esse projeto, mesmo que, por vezes, em moldes diferentes.

“Em maio de 1958 trabalhavam 15 bibliotecas itinerantes por todo o país. Mais tarde, em dezembro de 1959, havia 81 340 leitores espalhados por 118 concelhos” (Borges, 2016)^[4].

IL TEATRO DEL MONDO

Na disciplina de arquitetura, a ideia de um equipamento itinerante surge com a intervenção do arquiteto Aldo Rossi^[5] através do projeto e construção de “Il Teatro del Mondo”, um teatro flutuante exposto durante a Bienal de Veneza em 1979 que seguia a navegação desde a cidade de Veneza, Itália, pelo mar Adriático, e terminava a sua viagem na cidade de Dubrovnik, na atual Croácia.

BRT - BUS RAPID TRANSIT, BIBLIOTECA ITINERANTE e IL TEATRO DEL MONDO são fundamentais para a estruturação da proposta que se apresenta, sendo consideradas ações emblemáticas que marcaram gerações, agora, na procura de uma composição dos princípios citados. Estes exemplos são portanto as referências construídas eleitas pela sua capacidade de ilustrar as intenções do projeto em questão.

⁴Maria Helena Borges (Portugal) - Diretora-adjunta do Programa Gulbenkian Língua e Cultura Portuguesas.

⁵Aldo Rossi (1931-1997, Itália) - Arquiteto e Teórico em Arquitetura.

ORGANIZAÇÃO

Esta primeira etapa - a observação – foca-se na compreensão da problemática do tema em causa, através do uso das ferramentas como desenho, fotografia, colagem e escrita. Além destes recursos torna-se essencial destacar a história da Linha Férrea do Vale do Lima e como esta tem sido vista pela memória coletiva dos habitantes da região.

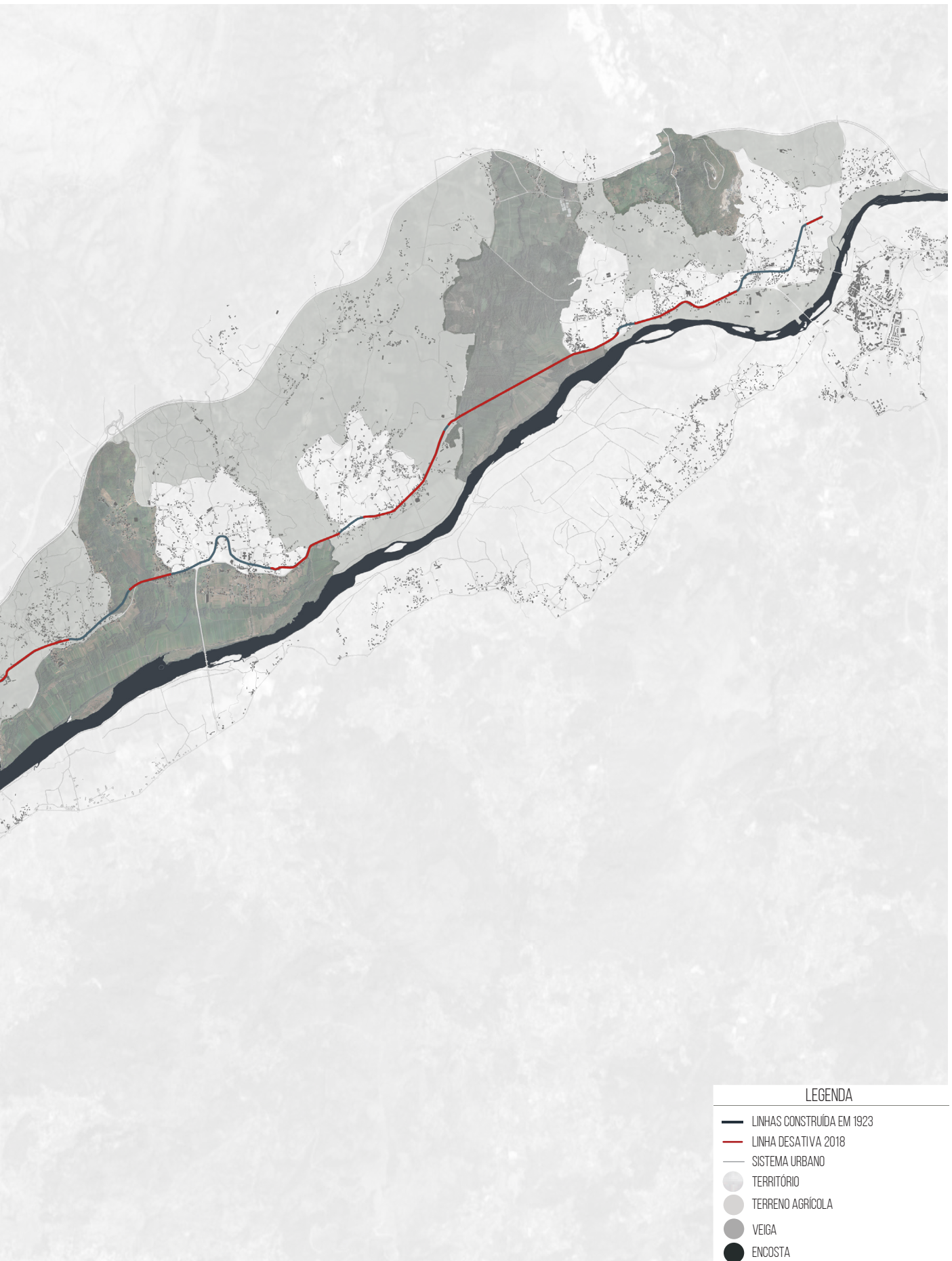
A segunda etapa - a exposição- assentará na exposição de um ponto de vista sobre a relevância do presente problema, com um olhar transversal à atualidade num panorama nacional, uma vez que se compreendem um conjunto de lacunas ao nível da mobilidade coletiva, do planeamento urbano e das intervenções da cidade para com o problema da poluição da atmosfera terrestre. Como no corpo humano, é feito um diagnóstico e receitada uma fórmula capaz de indicar uma composição de elementos que criem um sistema de conexão e uniformização dos centros urbanos e das suas áreas periurbanas.

Tendo por base o projeto de ativação da Linha do Vale do Lima, serão contemplados dois centros urbanos e as localidades entre estes implantadas, onde três casos diferentes serão selecionados para posteriormente ser apresentada uma estratégia capaz de se adaptar a cada situação. Por fim, uma única amostra será explorada e alvo de teste para, o que poderia ser, uma intervenção segundo os parâmetros anteriormente indicados.

Este último passo, intitulado como - operação – prevê um olhar geral até ao particular, para uma ação incisiva: planear um novo reconhecimento do lugar, compreendendo as suas qualidades, desde os elementos naturais aos objetos construídos. Aqui é consolidada uma ideia de rede de percursos pedonais que se centraliza na área destinada à paragem do transporte coletivo - linha do vale do lima.

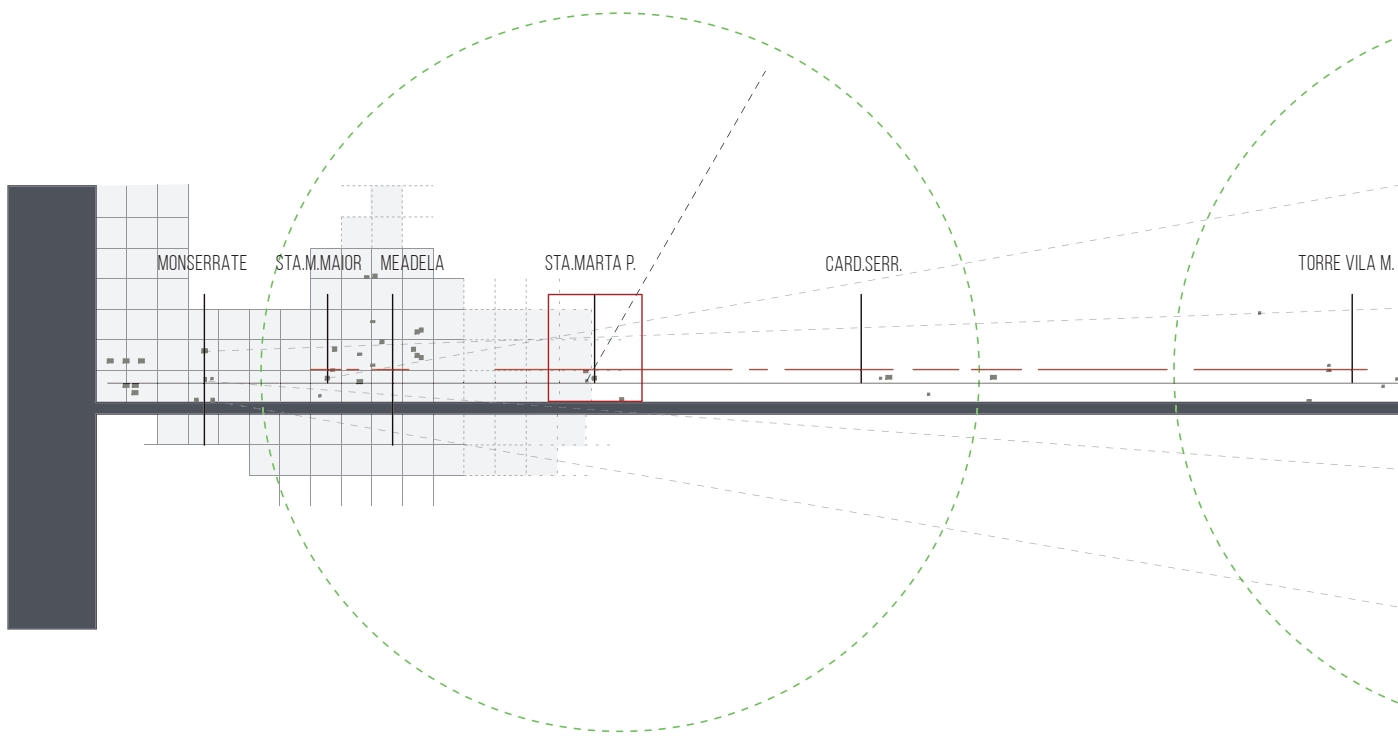


PLANTA REPRESENTATIVA DA EXTENÇÃO DO TERRITÓRIO ENTRE VIANA DO CASTELO E PONTE DE LIMA.

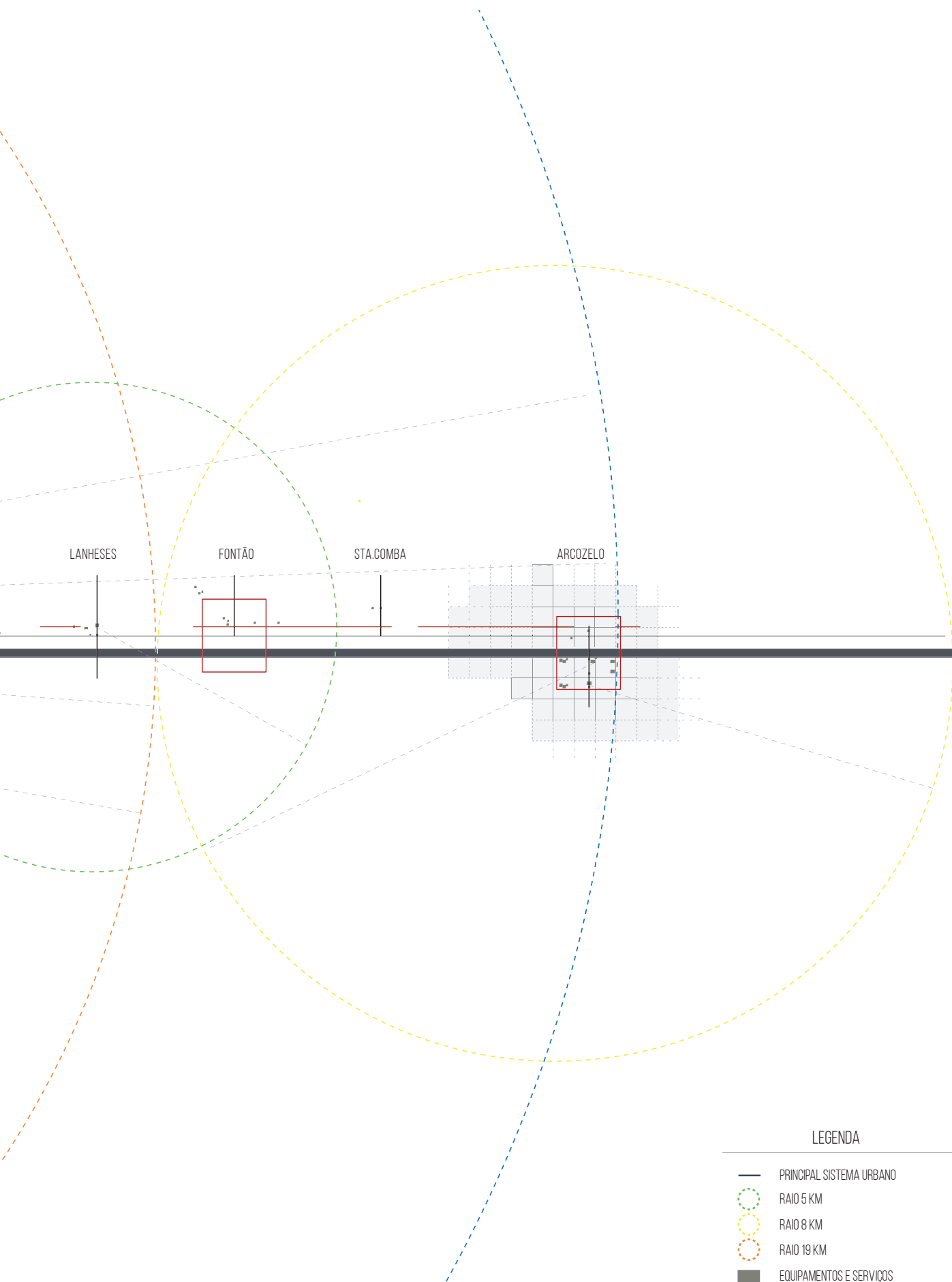


LEGENDA

- LINHAS CONSTRUÍDA EM 1923
- LINHA DESATIVADA 2018
- SISTEMA URBANO
- TERRITÓRIO
- TERRENO AGRÍCOLA
- VEIGA
- ENCOSTA

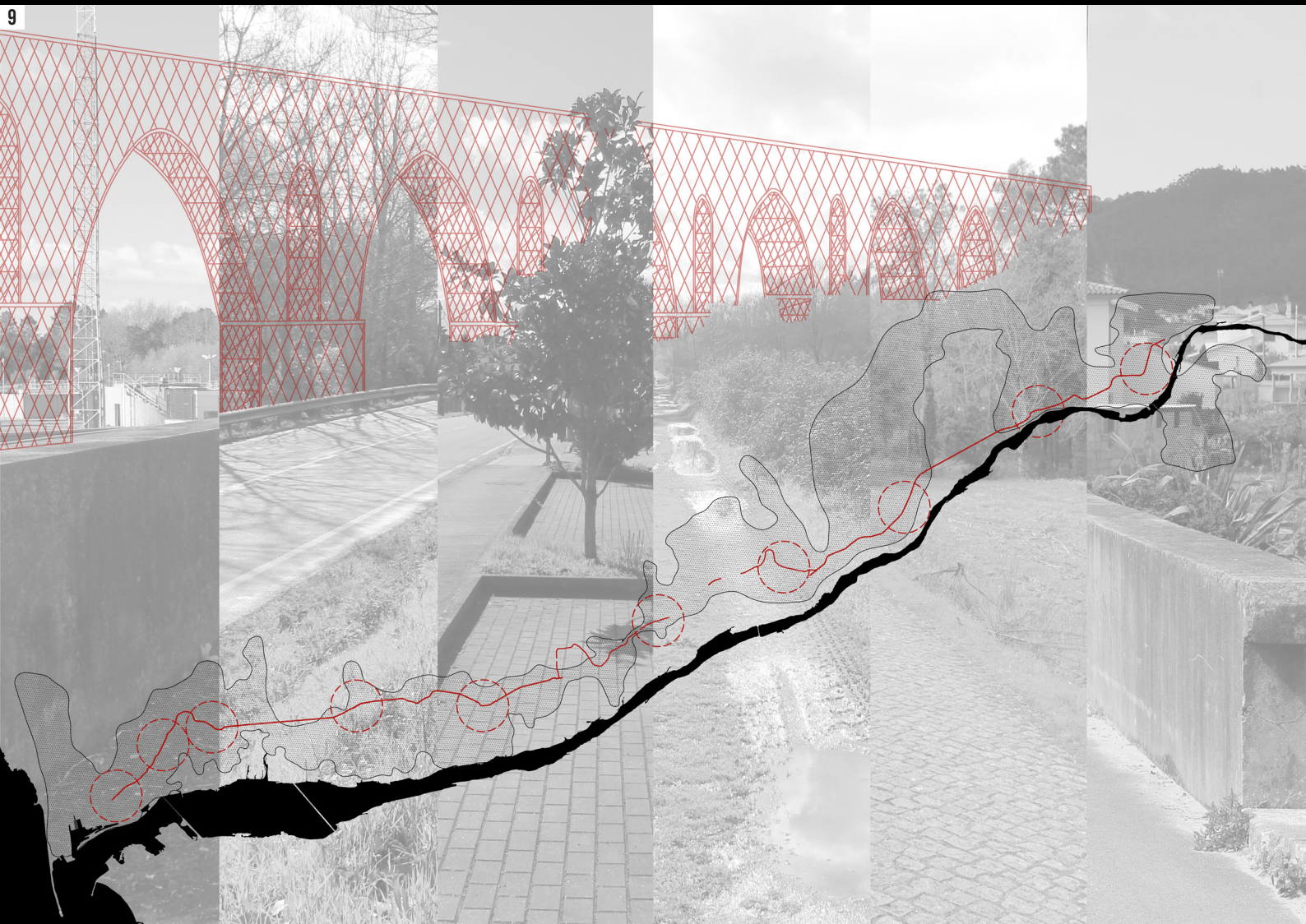


ESQUEMA REPRESENTATIVO DA EXTENÇÃO DO TERRITÓRIO ENTRE VIANA DO CASTELO E PONTE DE LIMA.



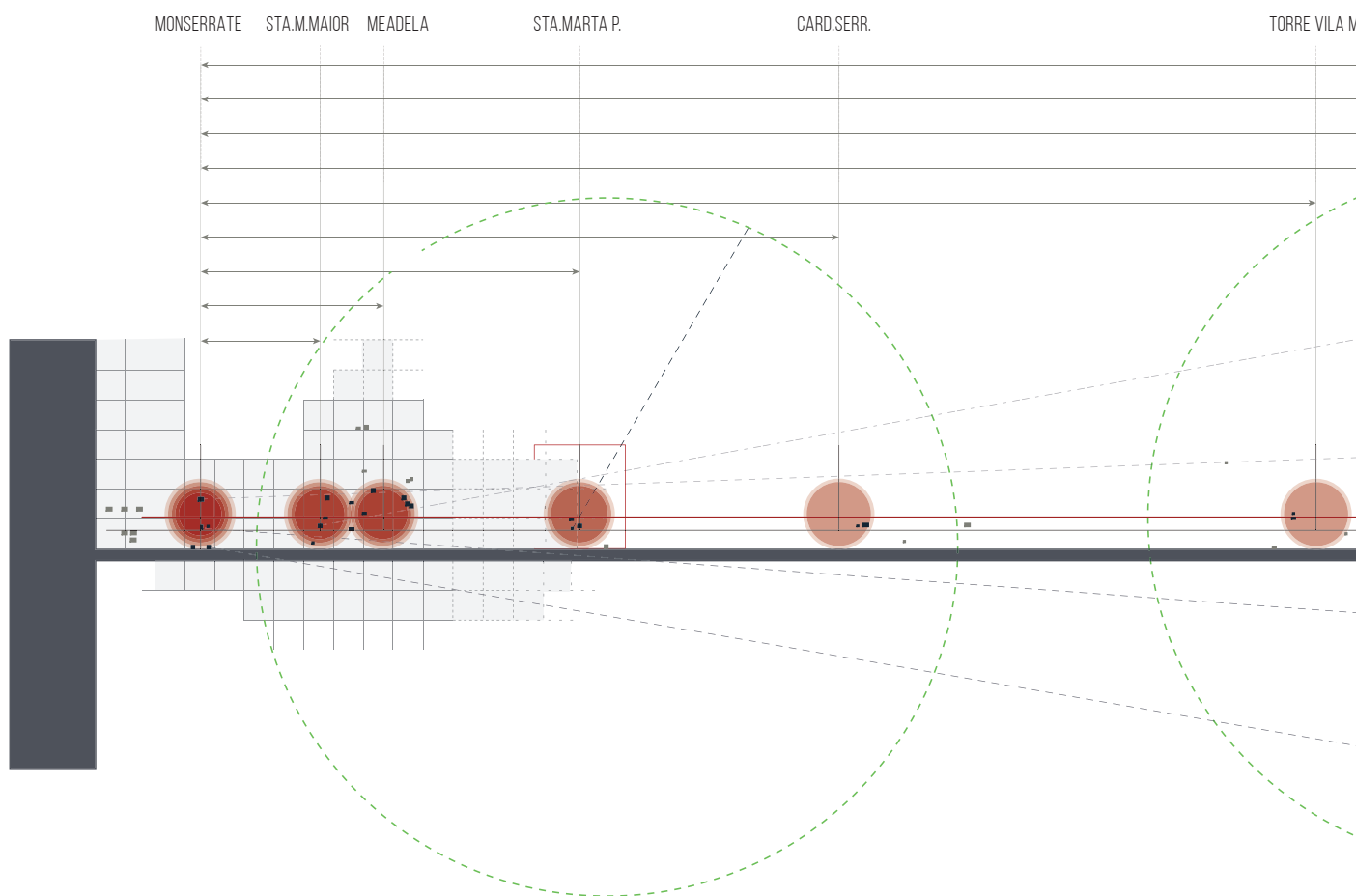
LEGENDA

	PRINCIPAL SISTEMA URBANO
	RAIO 5 KM
	RAIO 8 KM
	RAIO 19 KM
	EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS

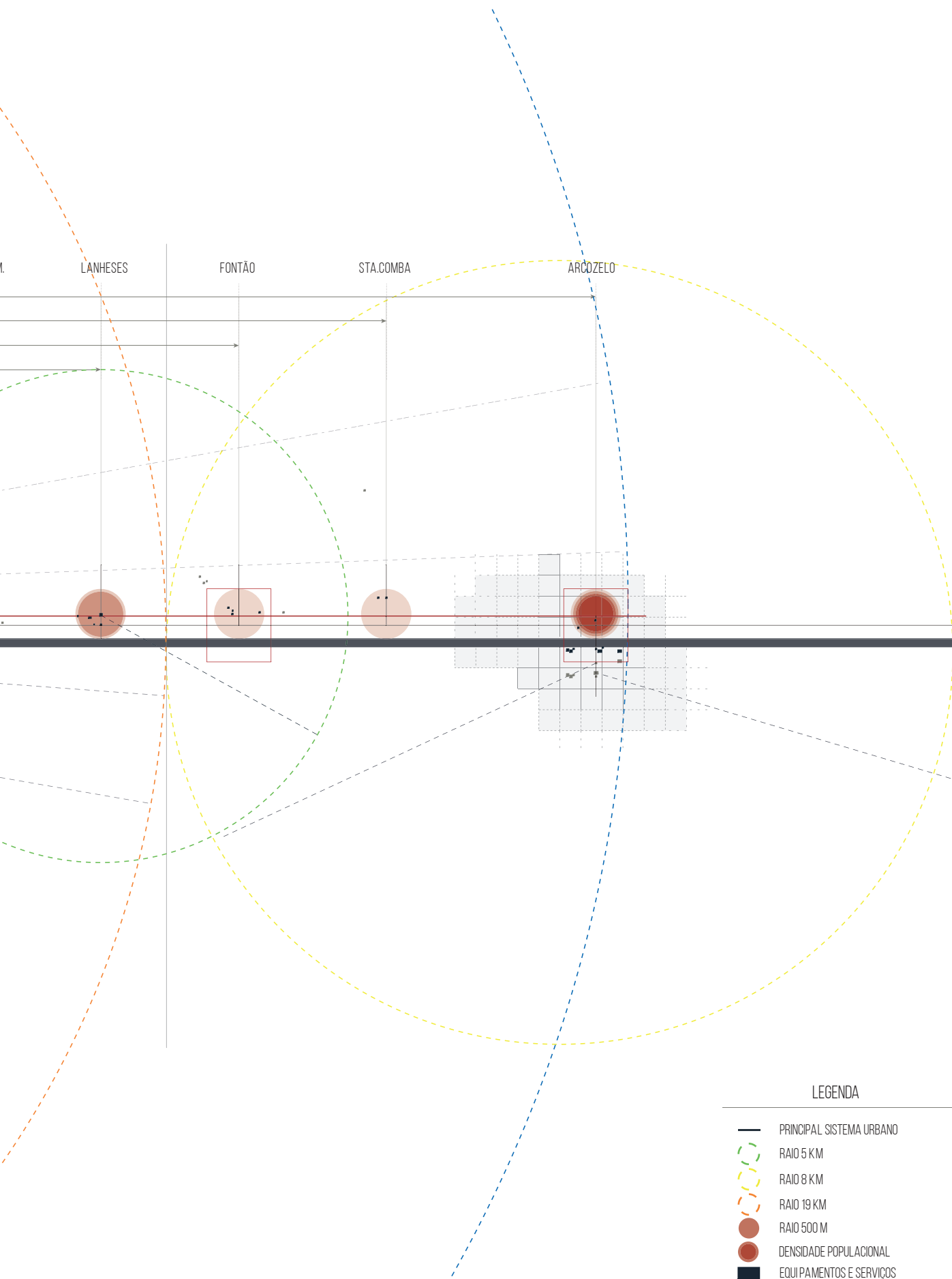


COMO SE PODERÁ INCENTIVAR UMA ACULTURAÇÃO URBANA PARA O USO DO TRANSPORTE
COLETIVO NO QUOTIDIANO DOS HABITANTES DO ALTO MINHO?

ETAPA II_
EXPOSIÇÃO

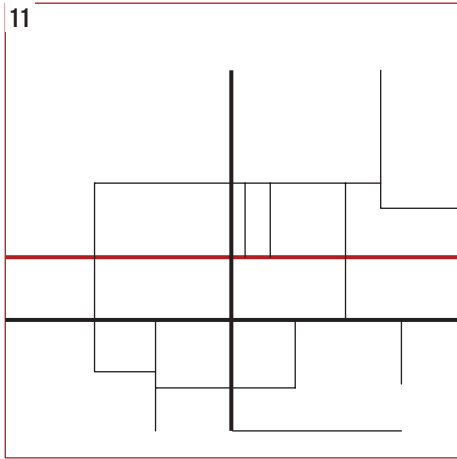


ESQUEMA REPRESENTATIVO DO TROÇO DA LINHA DO VALE DO LIMA ENTRE VIANA DO CASTELO E PONTE DE LIMA.

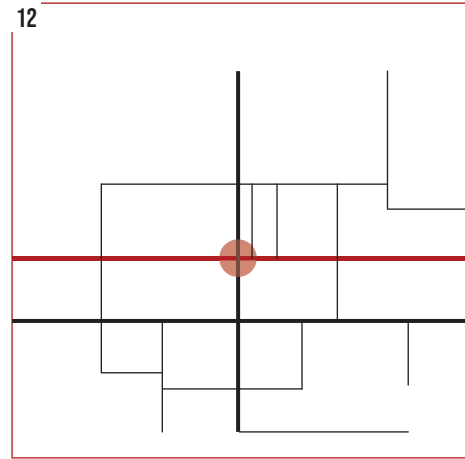


LEGENDA

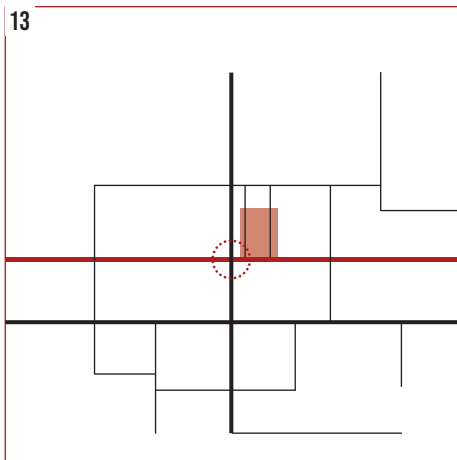
- PRINCIPAL SISTEMA URBANO
- RAI0 5 KM
- RAI0 8 KM
- RAI0 19 KM
- RAI0 500 M
- DENSIDADE POPULACIONAL
- EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS



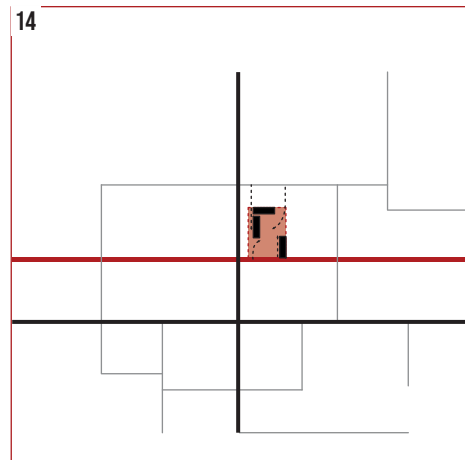
ATIVAÇÃO DA LINHA DO VALE DO LIMA, PARALELAMENTE À ESTRADA NACIONAL 202 E PERPENDICULAR À ESTRADA NACIONAL 302.



IMPLANTAÇÃO DO PONTO DE PARAGEM NO LOCAL DE CRUZAMENTO DO PERCURSO VIÁRIO COM A LINHA DE TRANSPORTE COLETIVO.



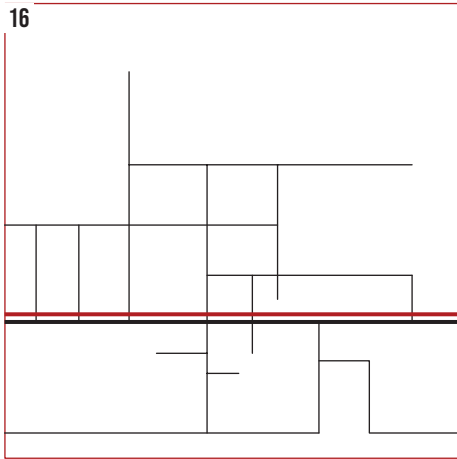
DEFINIÇÃO DA ÁREA COMPLEMENTAR À PARAGEM PARA CRIAÇÃO DE CENTRALIDADE.



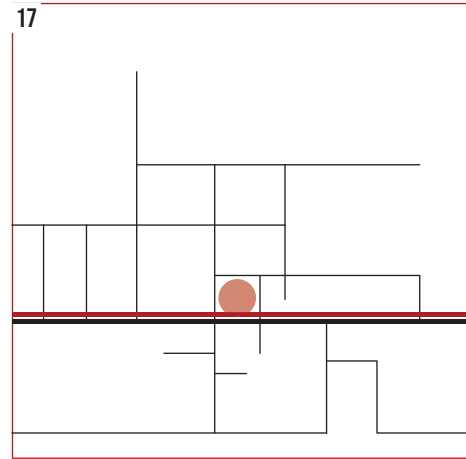
NOVOS EQUIPAMENTOS NA ÁREA ENVOLVENTE À PARAGEM E VALORIZAÇÃO DOS PERCURSOS EXISTENTES.



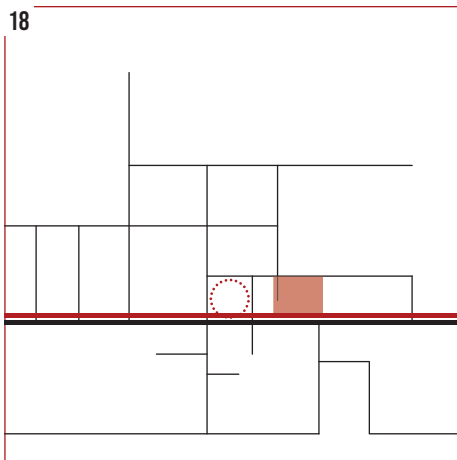
PLANTA E PERFIL DE PONTO DE PARAGEM DA LINHA DO VALE DO LIMA E A SUA ÁREA ENVOLVENTE.



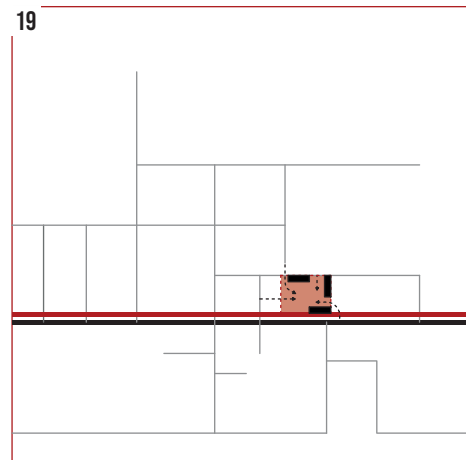
16 ATIVAÇÃO DA LINHA DO VALE DO LIMA, JUNTO ADOSSADA À ESTRADA NACIONAL 202.



17 IMPLANTAÇÃO DO PONTO DE PARAGEM NO VAZIO ENTRE OS CRUZAMENTOS DA REDE VIÁRIA E A LINHA DE TRANSPORTE COLETIVO.

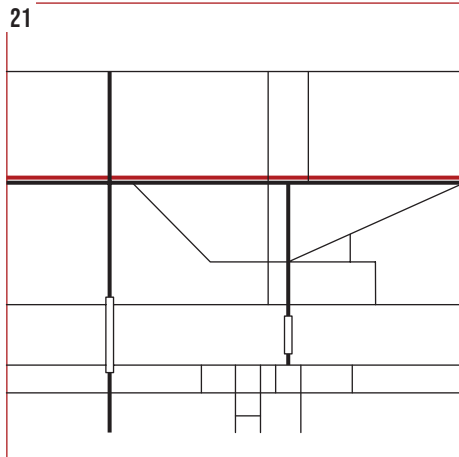


18 REAJUSTE DE ÁREA COMPLEMENTAR À PARAGEM PARA CRIAÇÃO DE CENTRALIDADE, DEVIDO A DIFICULDADES TOPOGRÁFICAS E CONDIÇÕES DE ACESSO.

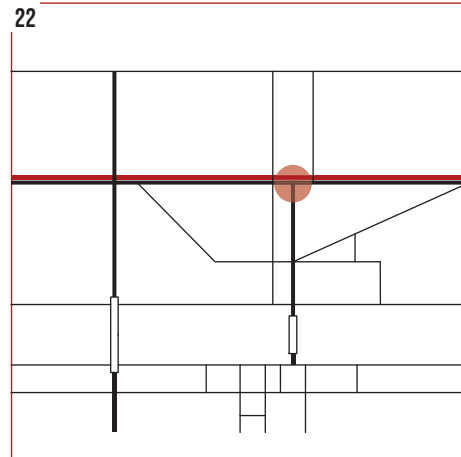


19 PROCURA DE RELAÇÕES COM SISTEMA URBA-NO PARA INTEGRAÇÃO DE ESPAÇO PÚBLICO E EQUIPAMENTOS COLETIVOS.

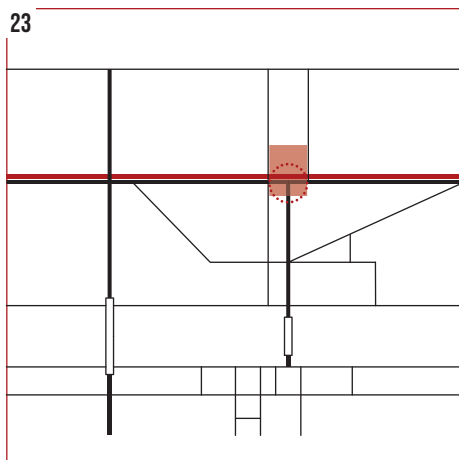




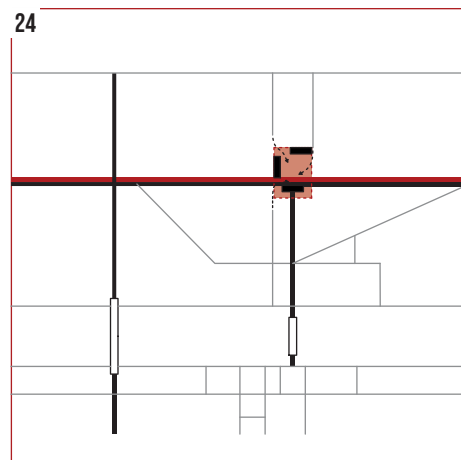
ATIVAÇÃO DA LINHA DO VALE DO LIMA, PELA MARGEM ESQUERDA DO RIO LIMA.



IMPLANTAÇÃO DO PONTO DE PARAGEM NO LOCAL A ESTE DESTINADO PELO PROJETO DE FIXAÇÃO DO CAMINHO DE FERRO PARA O VALE DO LIMA (1923).



DEFINIÇÃO DE ÁREA COMPLEMENTAR À PARAGEM PARA CRIAÇÃO DE CENTRALIDADE.

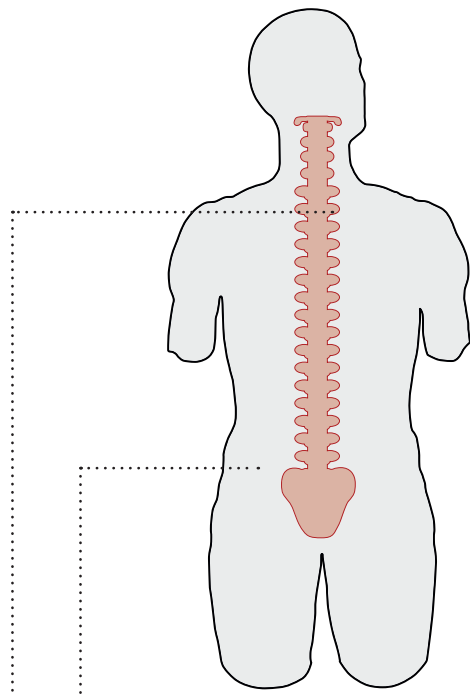


REAPROPRIAÇÃO DO EDIFÍCIO DESTINADO A SER A ESTAÇÃO DE CAMINHO DE FERRO DE PONTE DE LIMA.

ARCOZELO (PONTE DE LIMA) - 6 101 HABITANTES



PLANTA E PERFIL DE PONTO DE PARAGEM DA LINHA DO VALE DO LIMA E A SUA ÁREA ENVOLVENTE.

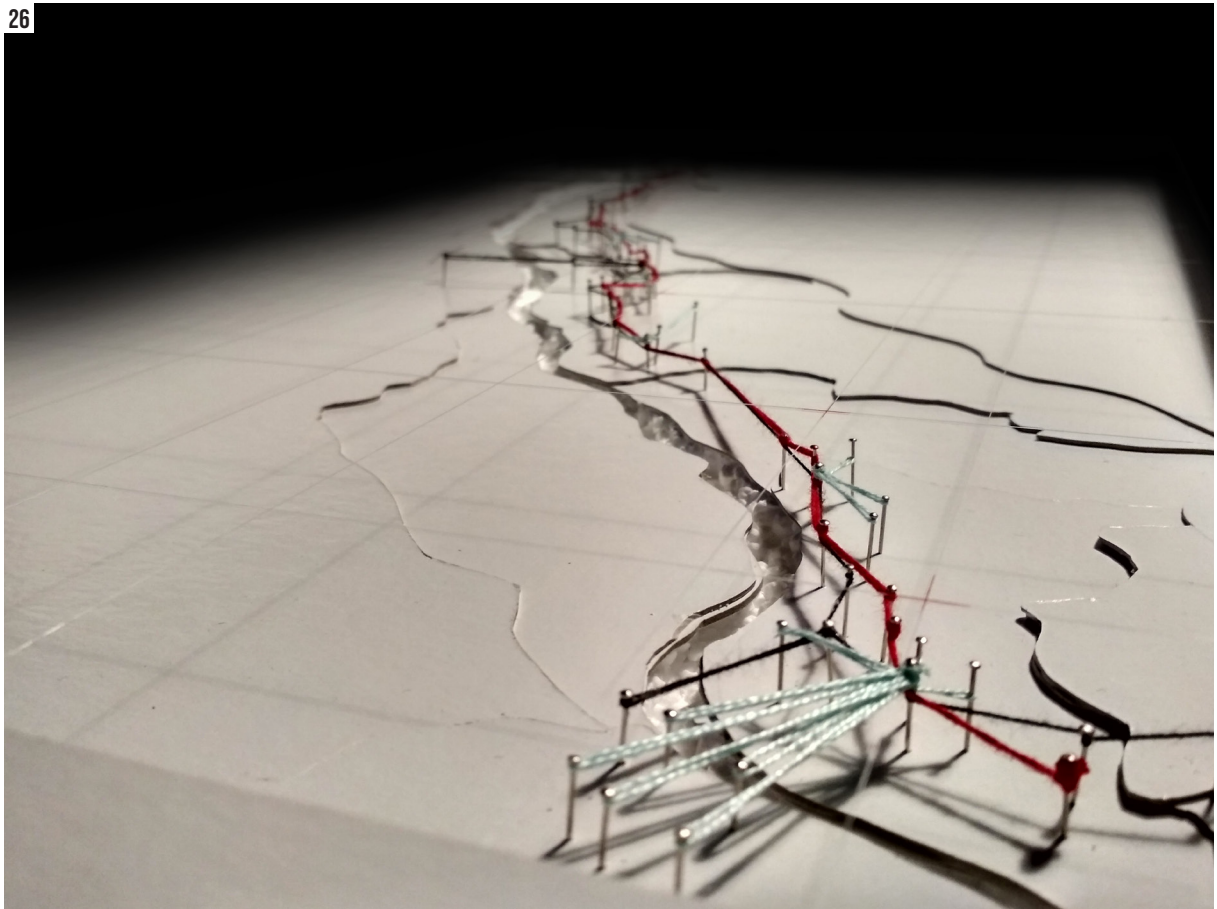


CORPO

TERRITÓRIO

INFRAESTRUTURA

ESPINHA DORSAL | **INFRAESTRUTURA**



MAQUETA DA LINHA DO VALE DO LIMA, ESCALA 1:40 000.

“Os caminhos de ferro tornaram-se uma opção eficiente para viajar. Num futuro próximo serão vistos como alternativa à viagem aérea. A relação espaço-temporal entre os grandes centros urbanos mudou drasticamente e pode encontrar-se mapas de viagem que foram distorcidos para ilustrar novos tempos de viagem mais eficientes, sugerindo uma nova compreensão da Europa do século XXI.” (Busquets^[4], 2007).

LINHA DO VALE DO LIMA

Em 1923 inicia-se a construção de um projeto ferroviário de ligação entre a costa litoral norte portuguesa e a fronteira espanhola. A Linha Férrea do Vale do Lima transcrevia os centros urbanos de Viana do Castelo – Ponte de Lima – Arcos de Valdevez - Ponte da Barca – Alto Lindoso e tinha por maior ambição a conexão com a província espanhola de Xinzo de Limia, Ourense, seguindo assim as margens do rio Lima.

Constrói-se o troço entre Viana do Castelo e Ponte de Lima, terminando a construção do leito destinado à circulação ferroviária na vila de Ponte de Lima. Hoje restam alguns boatos e murmúrios sobre o facto de ter sido um caminho-de-ferro que causou muita discussão sobre o seu traçado, e que ao passar defronte ao Solar | Paço dos Condes de Bertandos, foi de imediato que a obra teve o seu fim.

Segundo Gomes (2006) *“Com o decorrer dos tempos, alguns troços do leito construído para a projetada linha férrea passaram progressivamente a serem utilizados por moradores locais como caminhos públicos ou serventias particulares, dando por vezes origem a processos litigiosos resolvidos judicialmente.”* De facto, o troço entre Viana do Castelo e Ponte de Lima foi tendo sempre apropriações informais por parte dos habitantes. Os lugares, outrora destinados às paragens do comboio, foram classificados como pontos de fixação de serviço. É exemplo o caso dos serviços do **curandeiro**: segundo os cidadãos, era exposto um anúncio no final das missas solenes de que se deveriam dirigir até esses pontos para vacinarem os animais que tinham em sua posse.

Os pontos de paragem ou apeadeiros, por serem dotados de área mais alargada tornaram-se alvo de ações públicas, ao invés dos corredores estreitos que conectam esses mesmos pontos, que acabam por ser divididos e definem-se propriedades privadas de pequenas porções do leito destinado à ferrovia.

⁴Joan Busquets (1946 [72 anos]Catalunha, Espanha) - Arquitecto e Urbanista, Professor na Universidade da Catalunha;



LINHA DO VALE DO LIMA - PONTO DE PARAGEM. (FOTOMONTAGEM)

Na realidade, compreendem-se três diferentes formas de apropriação dos espaços resultantes do abandono da Linha do Vale do Lima. A apropriação natural, a expansão e crescimento das plantas selvagem que modificam o carácter destes espaços, omitindo até a existência de uma infraestrutura capaz de albergar um caminho ferroviário.

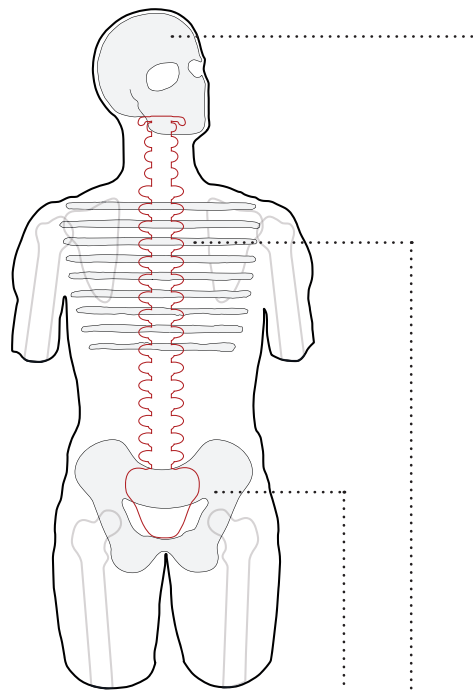
A apropriação pública, com dinamização de atividades nos espaços outrora dedicados a apeadeiros, mas também de partes do troço construído para aumento dos sistemas urbanos de mobilidade motora, atribui-lhes pavimentos permeáveis ou impermeáveis, conforme o interesse de cada situação.

Por fim, a apropriação privada, ao longo dos anos, legal ou ilegalmente, é evidenciada através dos moradores que, junto aos lugares residuais da linha do vale do lima, procuraram aumentar a sua área privada. São visíveis as cercas que definem a porção do troço apropriada, muitas vezes encarada como apêndice em relação a toda a propriedade privada.

Ao compreender esta realidade, assume-se que as diferentes apropriações não sejam planeadas com visão de um todo e com interesse para uma urbanização consciente. Assim, a presente proposta assume um olhar sob a totalidade da infraestrutura e procura soluções para, não só, reinventar uma linha do vale do lima como estrutura para servir um transporte coletivo, mas também, como base do que pode ser uma matriz gestora do desenvolvimento e densificação das áreas envolventes às estações e apeadeiros deste sistema de mobilidade coletiva.

O traçado da infraestrutura construída em 1923 tem a qualidade de atravessar cerca de doze freguesias, que nos dias de hoje representam um total de 42 564 habitantes numa extensão de aproximadamente 26 quilómetros. Perante este facto, a linha do vale do lima, como sistema de transporte coletivo operacional, procura consolidar o território entre os centros urbanos de Viana do Castelo e Ponte de Lima, explorando uma conexão entre estes, através da redução do tempo de viagem dos transportes coletivos disponíveis, uma maior acessibilidade aos mesmos e qualidade intermodal dos pontos de paragem, com apoio ao estacionamento de veículo próprio e de bicicletas.

Ao reinventar-se a Linha do Vale do Lima, investe-se num novo modo de mobilidade ao longo da ribeira lima, com princípios sustentáveis uma vez que promove uma mobilidade coletiva e recusa o uso do veículo próprio. Esta recusa deve-se à intensão de se incentivar uma cultura urbana sustentada pelo uso de transportes coletivos e deslocações pedonais ou de veículos não motorizados, na procura da redução do sedentarismo associado ao veículo próprio e da emissão de gases poluentes e responsáveis pelo efeito de estufa.



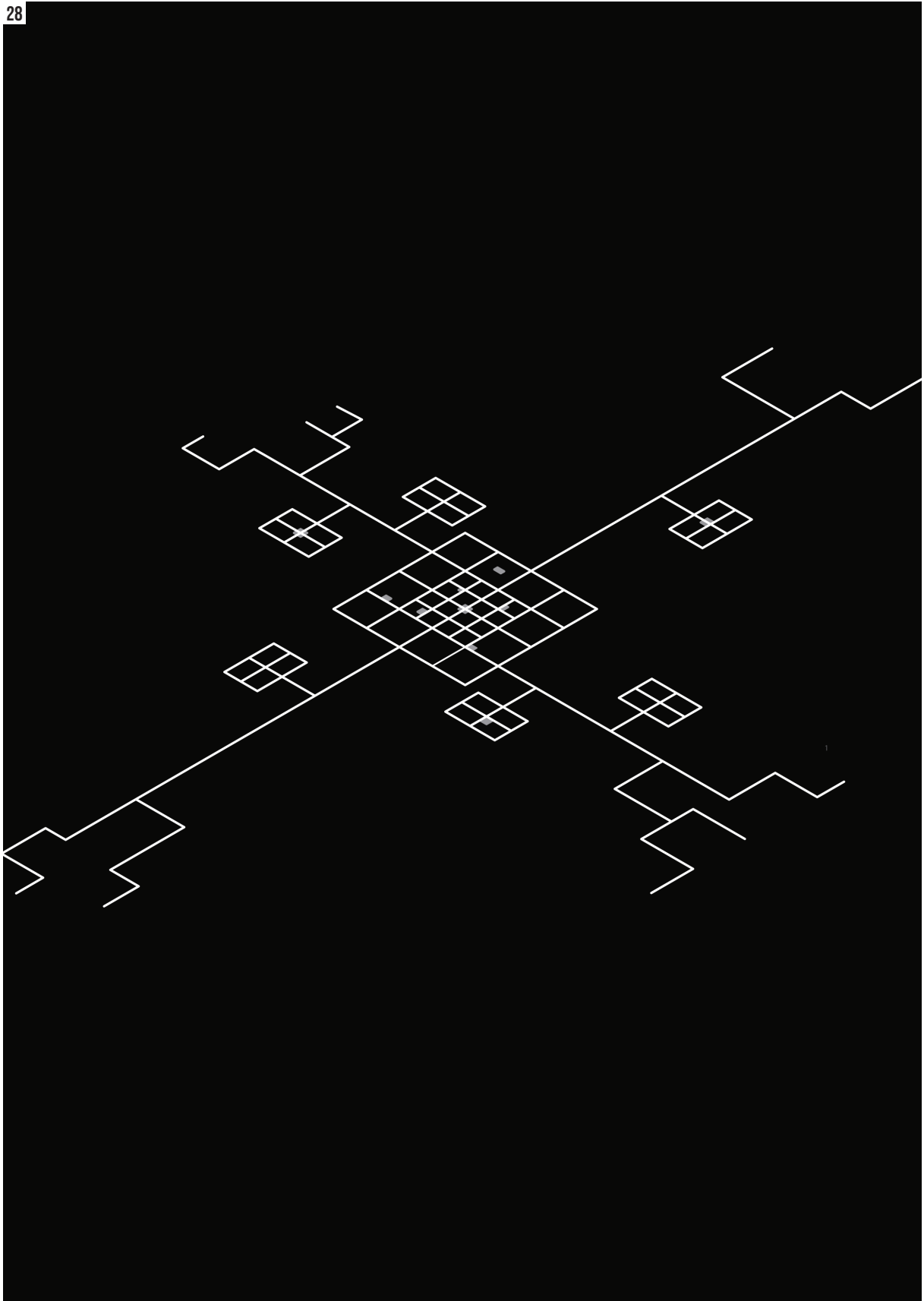
CORPO

CENTRO URBANO (MALHA DENSA) :

ÁREA PERIURBANA (MALHA MENOS DENSA) :

CENTRO URBANO (MALHA DENSA) :

ESTRUTURA ÓSSEA | **SISTEMAS**



ESQUEMA REPRESENTATIVO DA ESTRUTURA MORFOLÓGICA DE UMA CIDADE.

CENTRALIDADES PERIURBANAS

Entre Viana do Castelo e Ponte de Lima encontram-se cerca de doze freguesias ladeadas ao rio Lima: Monserrate, Santa Maria Maior, Meadela, Santa Marta de Portuzelo, Cardielos e Serreleis, Torre e Vila Mou, Lanheses, Fontão, Bertandos, Santa Comba, Arcozelo e Ponte de Lima. Para todas as freguesias propõe-se uma relação com a Linha do Vale do Lima, seguindo o traçado projetado em 1923 e reajustado segundo as condicionantes atuais do território. Tratando-se Viana do Castelo de uma cidade de pequena/média dimensão, parte destas freguesias têm um carácter periurbano, o que se reflete numa forma urbana dispersa, onde as vantagens são calculadas conforme a velocidade, em vez de serem calculadas na sua densidade urbana. Ou seja, quanto mais rápido se chegar aos equipamentos e serviços que o centro urbano oferece, maiores os ganhos dos habitantes de determinada freguesia.

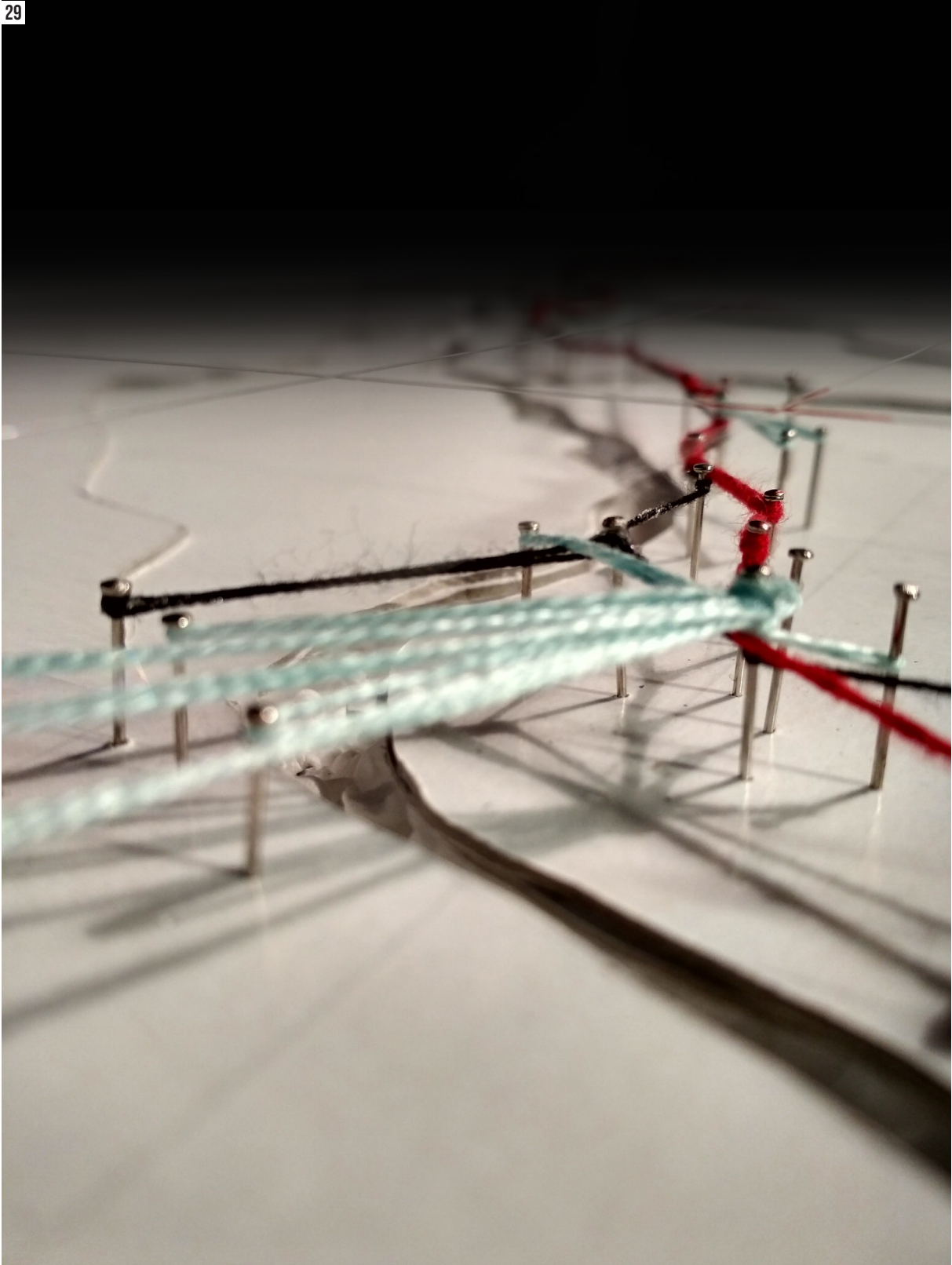
“Esta forma urbana “dispersa” baseada globalmente nos ganhos em velocidade mais do que a partir das densidades, coloca problemas, principalmente por causa dos efeitos ambientais dos transportes individuais, fortes emissores de CO2” (Ascher, 2010)^[6].

É proposto, para esta situação, um ajuste sobre as áreas periurbanas, por vezes esquecidas pelos setores públicos de planeamento e ordenamento do território, como também sobre as lacunas na organização das áreas habitacionais fora dos centros urbanos.

Através da reintrodução de uma estrutura de vias exclusivamente pedonais e para ciclistas, apoiadas pela Linha do Vale do Lima, criam-se nos seus pontos de paragem – apeadeiros e estações – espaços públicos com equipamentos e serviços, com espaços de lazer e de apoio ao habitante, para uma diminuição da malha dispersa, característica da periferia entre os centros urbanos de Viana do Castelo e Ponte de Lima.

Estes apeadeiros ou estações, implementadas estrategicamente, centram-se nos cruzamentos da rede viária mais relevantes de cada localidade e nas áreas mais desenvolvidas das mesmas. Desta forma, procura-se um carácter intermodal, capaz de permitir um acesso fácil a qualquer tipo de transporte ou deslocação pedonal.

“(…) a qualidade da intermodalidade pode tornar locais particularmente atrativos ou mesmo transformá-los em “placas giratórias”, ou seja, que são ao mesmo tempo pontos centrais de uma rede e lugares de conexão com outras redes” (Ascher, 2010)^[6].



MAQUETA DA LINHA DO VALE DO LIMA (PONTO DE PARAGEM), ESCALA 1:40 000.

Após o levantamento e identificação de todos os cruzamentos e equipamentos urbanos em torno destes, selecionaram-se três extratos de território com diferentes características ao nível da morfologia das estruturas urbanas, do território, da densidade de massa construída e da quantidade de equipamentos urbanos. Através de um conjunto de regras base, o traçado ou disposição dos pontos de paragem vão-se adaptando a determinadas situações.

Na freguesia de Santa Marta de Portuzelo define-se a linha de transportes coletivos no seguimento de uma rua paralela à estrada nacional 202, no entanto, afastada cerca de 265 metros da mesma. Com a existência de habitação e equipamentos urbanos entre as duas estradas, é possível enriquecer e desenvolver as áreas próximas a estas estruturas urbanas e até valorizar o território mais distante da estrada nacional 202 e mais próximo à Linha do Vale do Lima. Uma vez que existe a estrada nacional 302 perpendicular às estruturas viárias acima enunciadas, é no ponto de cruzamento com a linha do vale do lima que se marca a paragem do transporte público. Restringe-se a área para definição de um espaço público exclusivo a pedestres e ciclistas entre as vias para deslocação automóvel atualmente existentes, para a criação de relações entre os diferentes tipos de mobilidade.

No caso da freguesia de Fontão, a segunda amostra selecionada, trabalha-se sob uma área suburbana dispersa, sendo indispensável que estas duas estruturas desenvolvam a par uma da outra, para que se incentive a valorização desta localidade. Uma vez que o único espaço público que valoriza o peão se encontra no interior da freguesia de Fontão, esse espaço público acaba por não ter qualquer usufruto, pois os principais fluxos não acontecem no interior da freguesia mas, junto à nacional 202 que se apresenta como um corredor de acesso aos equipamentos urbanos mais valorizados na área envolvente e o caminho mais curto aos centros urbanos existentes. Esta paragem acaba por se implantar no mesmo ponto conforme o traçado da linha férrea de 1923. Envolta por equipamentos urbanos, define-se um espaço público que valorize o peão e o ciclista e compõe-se um conjunto de espaços de estar em adro - morfologia típica das áreas suburbanas.

O último caso de estudo foca-se na área junto ao centro urbano de Ponte de Lima. Aqui, o grande princípio para a implantação do ponto de paragem parte da intenção de se reaver a estrutura definida como a estação de caminho de ferro para Ponte de Lima. Toma-se então uma atitude crítica, uma vez que a margem norte do Rio Lima tem sentido uma falta de desenvolvimento urbano em relação à margem do centro histórico de Ponte de Lima. Pontua-se a paragem terminal da Linha do Vale do Lima na margem oposta ao centro histórico e urbano de Ponte de Lima, no final de um eixo perpendicular ao mesmo. A localização da antiga estação oferece um enfiamento visual com a principal praça pública de Ponte de Lima, criando assim uma relação direta com o seu centro.



LINHA DO VALE DO LIMA - PERCURSOS PEDONAIS. (FOTOMONTAGEM)

MARGENS SUBURBANAS

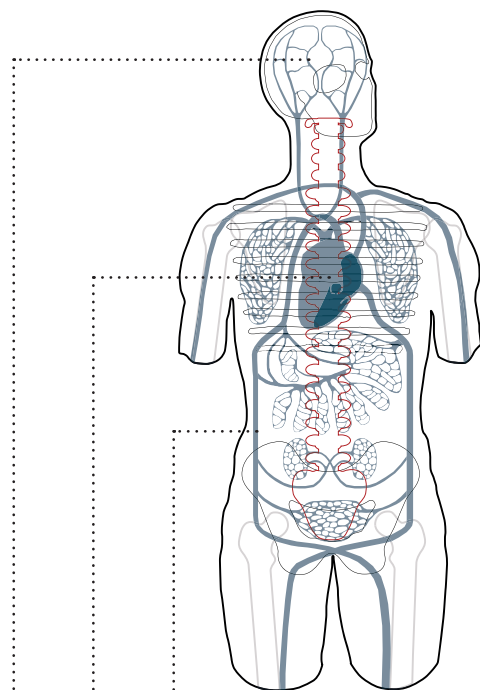
Vivemos numa realidade onde o motor de desenvolvimento das cidades – a classe média- tem grande parte dos seus gastos mensais em deslocações. Com movimentos entre a periferia e o centro e vice-versa, parte do seu salário é gasto apenas no percurso entre o trabalho e a habitação. Se estes se deslocarem em transportes individuais os gastos são ainda maiores, devido ao consumo e desgaste do veículo próprio.

Apesar de se abordar um assunto que à disciplina da arquitetura não diz respeito, existe uma obrigação por parte dos responsáveis pelo planeamento e ordenamento das cidades para com a educação social, que deve abranger todas as parcelas etárias. Quando se nasce, cresce e vive numa área habitacional sem qualidades morfológicas que permitam a deslocação pedonal e permanência em espaços públicos envolventes às suas habitações, existe uma vontade automática do uso automóvel.

Critica-se um planeamento não dedicado a peões, os principais contribuintes das cidades. Mas, este estudo não se foca nos seus centros urbanos, tem, em primeira instância, consideração pelas localidades envolventes, que sofrem de uma falta de rede pedonal capaz de servir as habitações e equipamentos existentes. No entanto, se for possível a implementação de espaços públicos nas áreas próximas à habitação, capazes de oferecer as mesmas qualidades que os centros urbanos (mantendo o respeito pelas características naturais das localidades) consegue-se um aumento da densidade das áreas periurbanas e, conseqüentemente, um maior uso de transportes públicos para conexão destas para com os dois centros urbanos.

Propõe-se, a criação de vias pedonais, capazes de atravessar aglomerados habitacionais, campos agrícolas e mesmo matas, oferecendo aos habitantes as qualidades do lugar e evidenciando novas realidades, ignoradas pelo ato de isolamento da paisagem suburbana. Estas vias pedonais devem ser independentes à malha rodoviária, não na sua totalidade mas em parte do seu traçado. Desta forma cria-se um ambiente capaz de negar o veículo motor próprio e aumentar o uso de transportes coletivos para longas distâncias. Considera-se que seja uma estratégia válida para a implementação de uma mobilidade sustentável capaz de tornar a cidade num modelo respeitador do ambiente e que procura um compromisso para com as gerações futuras.

⁴François Ascher (1945-2009, França) - Sociólogo e Professor do Instituto Francês de Urbanismo da Universidade de Paris VII.



CORPO

MOBILIDADE

SERVIÇOS

EQUIPAMENTOS

SISTEMA CIRCULATORIO | **DINÂMICAS**



LINHA DO VALE DO LIMA - ACESSO A EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS. (FOTOMONTAGEM)

EQUIPAMENTOS

Durante o século XX as propostas para concessão da Linha Férrea do Vale do Lima tinham um outro propósito para além da conexão dos centros urbanos deste vale. Entre a costa marítima e a fronteira espanhola, a linha férrea seria capaz de fazer a ligação entre as duas mais importantes construções públicas da região minhota: O porto de Viana do Castelo, o terceiro com maior afluência no país, e a barragem do Alto Lindoso, maior produtor hidroelétrico de Portugal.

Compreende-se a importância da linha férrea para a acessibilidade a equipamentos urbanos, serviços públicos ou postos de trabalho, permitindo até a criação de relações diretas entre os mesmos. Entende-se por equipamentos urbanos, todos os bens públicos e privados de utilização pública, destinada à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade.

Neste sentido, existe uma procura para a implementação dos pontos de paragem em áreas capazes de abranger os equipamentos mais relevantes numa distância com um raio de afetação de aproximadamente 500 metros, a mais favorável a deslocações pedonais para o acesso aos mesmos.

A implementação dos apeadeiros procura um respeito pelo traçado construído em 1923 como também se reajusta conforme as necessidades atuais. Segue-se como proposta a organização dos pontos de paragem junto a equipamentos públicos tais como: Hospital, Tribunal, Instituto de Ensino Superior, Centro Cultural, Cinema, Câmaras Municipais, Juntas de Freguesia, Casas do Povo, Pavilhões Polidesportivos, Piscinas Municipais, Centros de Formação Profissional, Escolas Básicas e/ou Secundárias, Centros de Saúde, Lares, Museus.

Todos estes são considerados como Equipamentos de Atração da Linha do Vale do Lima, no entanto, caso exista a sua precariedade em determinada localidade, os pontos de paragem serão pensados de modo a garantir uma área específica para a sua construção próxima à Linha do Vale do Lima. Desenvolve-se um exercício na procura de se compreender quais as necessidades de cada localidade, e onde se deve construir determinado equipamento, acreditando que, o mesmo equipamento pode servir duas ou mais localidades se construído junto à linha de transporte coletivo.

No caso de existirem equipamentos que não respeitem as condições de habitabilidade, pública ou privada, e seja necessário uma reabilitação, opta-se pela recolocação dos mesmos nas áreas salvaguardadas junto aos pontos de paragem da Linha do Vale do Lima. O pequeno aumento do investimento para a nova construção verá frutos com uma maior fluência de cidadãos servidos por este transporte coletivo.



LINHA DO VALE DO LIMA - PLATAFORMA DE PARAGEM E FLUXOS PEDONAIS. (FOTOMONTAGEM)

Cada ação que se toma na gestão dos equipamentos e serviços públicos em torno da Linha do Vale do Lima alia um conjunto de estratégias que evoluem para um desenvolvimento urbano consistente e sustentável: durante os primeiros anos, numa área urbana dispersa oferece-se uma deslocação com ganhos económicos, ambientais, sociais e em velocidade, conseguindo-se desenvolver relações entre diferentes equipamentos e entre diferentes localidades.

Numa visão futura, a renovação e implantação de equipamentos junto à linha de transportes coletivos permitirá um desenvolvimento urbano segundo uma estratégia, que serve, em primeiro lugar o habitante e depois o visitante (coletivo e individual). Reforça-se a ideia de uma educação social associada ao estado pedonal e à mobilidade sustentável para benefícios pessoais numa cidade com qualidade de vida adequada a todos os seus utilizadores e contribuintes.



LINHA DO VALE DO LIMA - EQUIPAMENTOS ITINERANTES. (FOTOMONTAGEM)

SERVIÇOS (ITINERANTES)

Para que seja possível reforçar uma intensão de novas centralidades periurbanas, cria-se um sistema de rotação de equipamentos, uma ideia, que não sendo nova, pode ter uma aplicação inovadora nos dias de hoje.

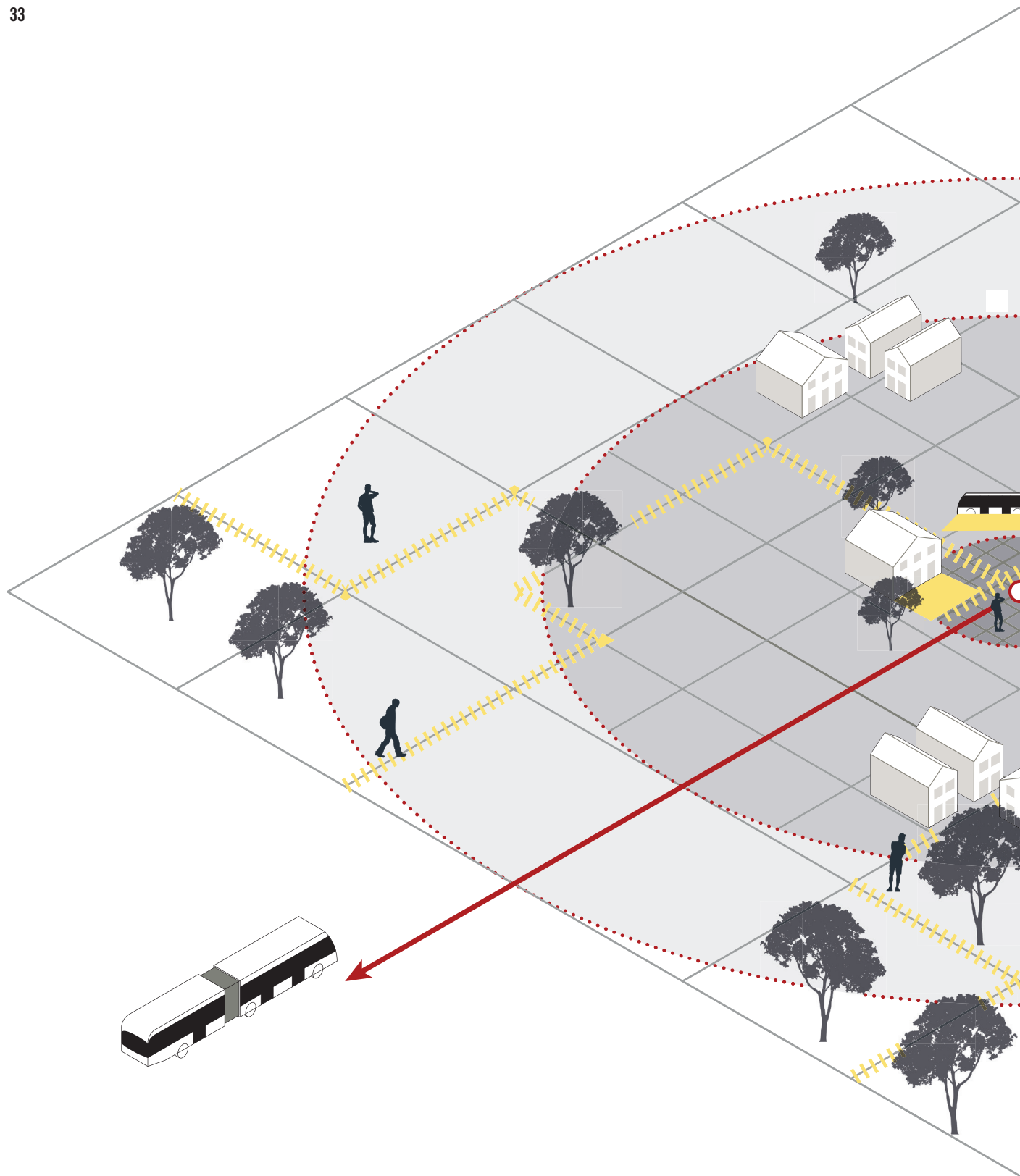
Inspirado pelo projeto da Fundação Gulbenkian - Bibliotecas Itinerantes - e pelo projeto do arquiteto Aldo Rossi - Il Teatro del Mondo - explora-se a criação de um sistema de equipamentos itinerantes capazes de servir mais de uma localidade, sem que seja necessário deslocamentos demasiado longas, por parte dos seus habitantes, para se poder alcançar estes serviços. Assim, admite-se a permanência da população perto da área residencial, evita-se deslocamentos em veículo próprio e incentiva-se a uma maior mobilidade pedonal.

Compreende-se a necessidade de estacionamento para determinados equipamentos e serviços, devido ao seu tempo de “operação” e atendimento. Para isso cria-se um lugar, central à área de implantação das paragens do transporte coletivo, e o equipamento é rebocado até estacionar nesse local e assim permanece durante a manhã ou a tarde uma vez por semana em cada ponto de paragem. Desta forma torna-se possível a renovação diária das atividades dinamizadas em torno destas paragens.

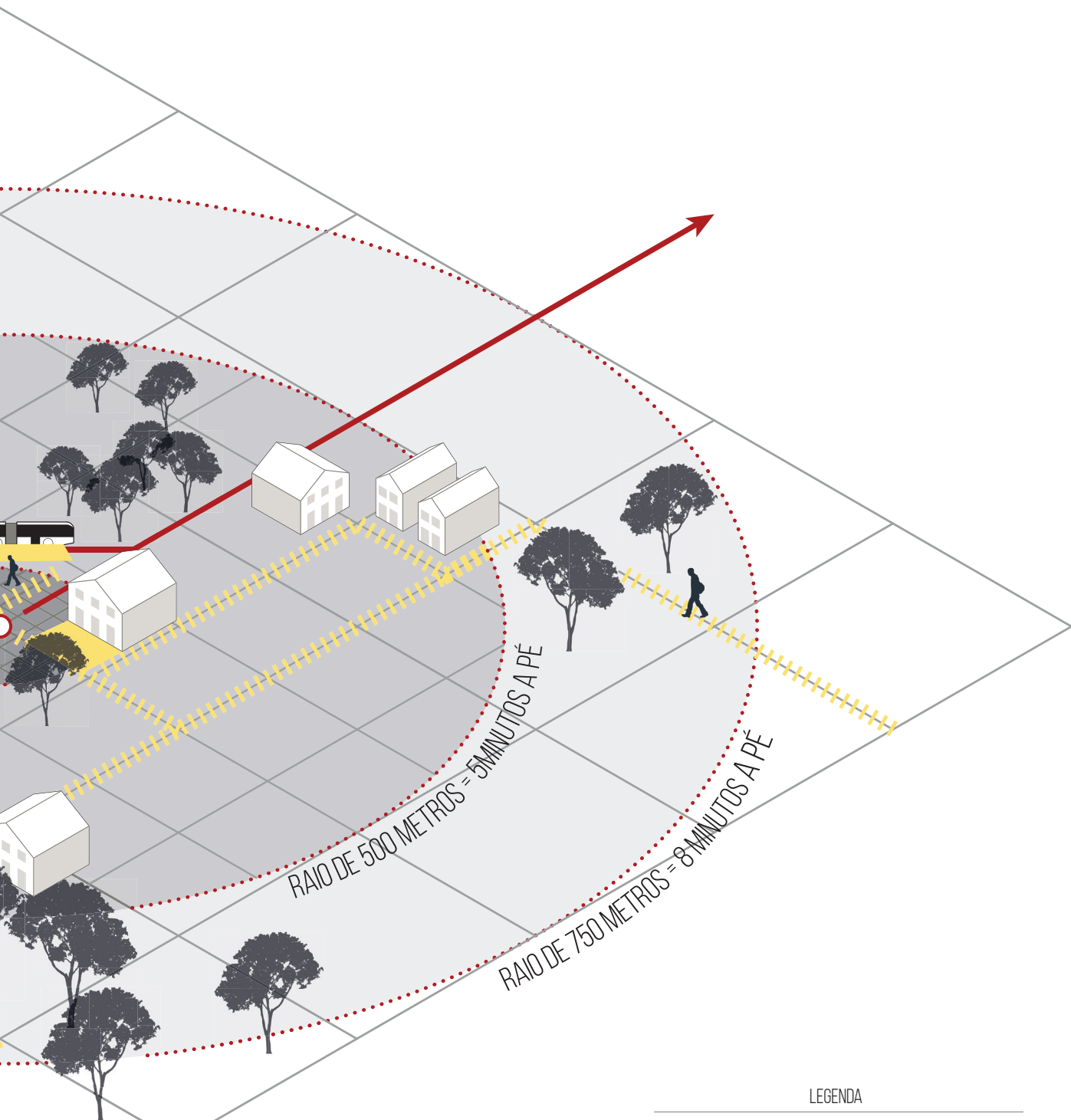
Os equipamentos itinerantes permitem criar uma nova forma de habitabilidade do espaço urbano, ostentam uma dinâmica em torno dos pontos de paragem, transversal a toda a Linha do Vale do Lima e estimulam a interação e movimentação de pessoas entre diferentes centralidades suburbanas.

É definida uma agenda social, uma vez que, o que era um simples espaço urbano caracterizado pela forma em adro onde a principal atração seria a esplanada do comércio local, passa agora a ser um epicentro de relações urbanas, comerciais, sociais e culturais. Admite-se que cada localidade, ou centralidade periurbana tenha pelo menos três momentos semanais onde é disponibilizado à população um acesso facilitado aos serviços (segurança social, posto de finanças, correios de Portugal itinerantes) , ao apoio à saúde (farmácia itinerante) e à educação cultural (biblioteca itinerante).

Outros programas que funcionariam igualmente bem seriam, por exemplo, a enfermaria para renovação de curativos e tratamento de ferimentos ligeiros; uma sala escura, para divulgação de obras teatrais ou cinematográficas, ou até mesmo, como lugar para exposição de trabalhos artísticos. As dinâmicas urbanas geradas por estes equipamentos, potenciam o desenvolvimento da área envolvente do ponto de paragem, combatendo o caráter periurbano disperso em prol de uma nova urbanidade densificada entre os centros urbanos de Viana do Castelo e Ponte de Lima.

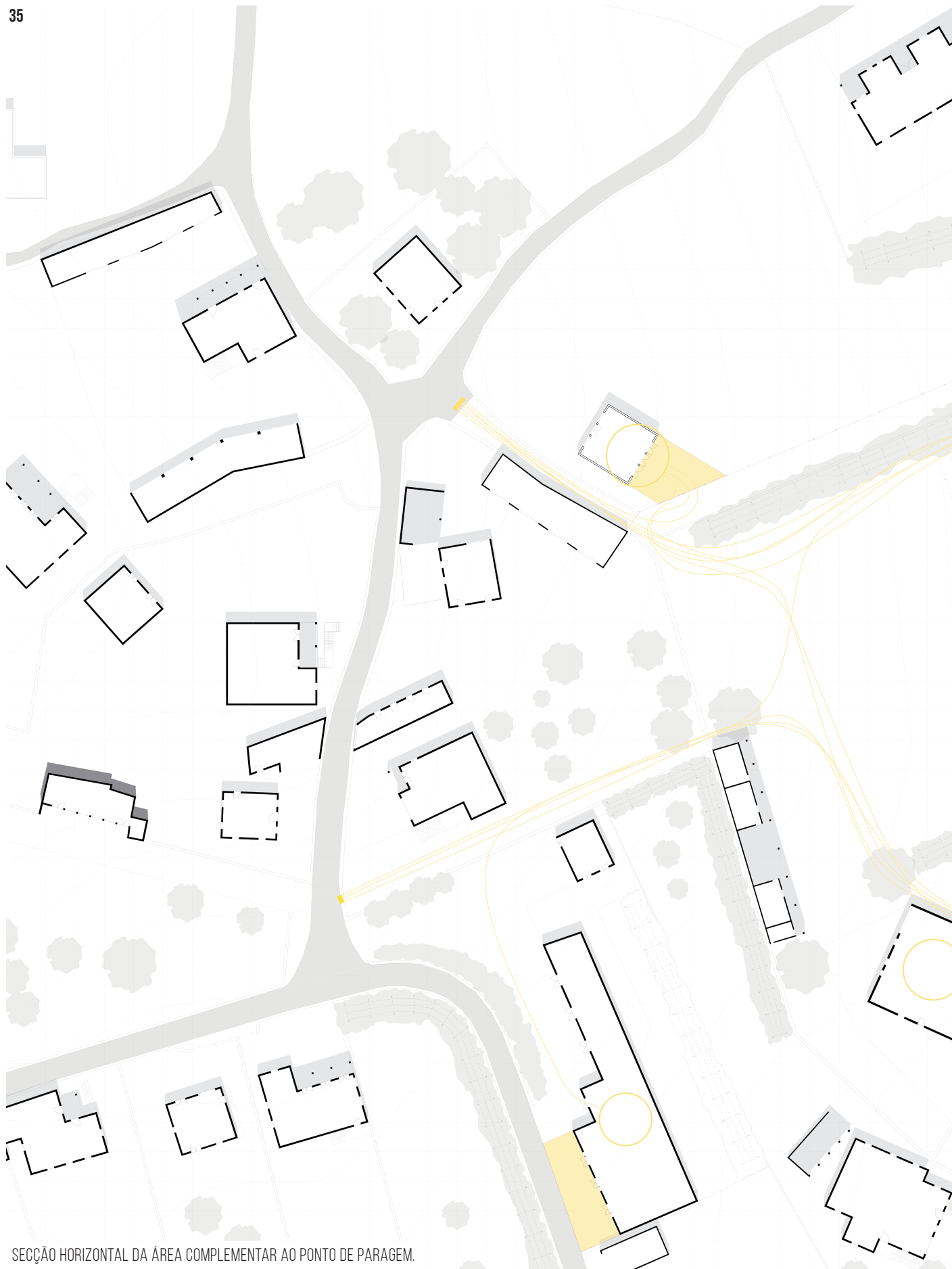


ESQUEMA DE DINÂMICAS DE ATRATIVIDADE.

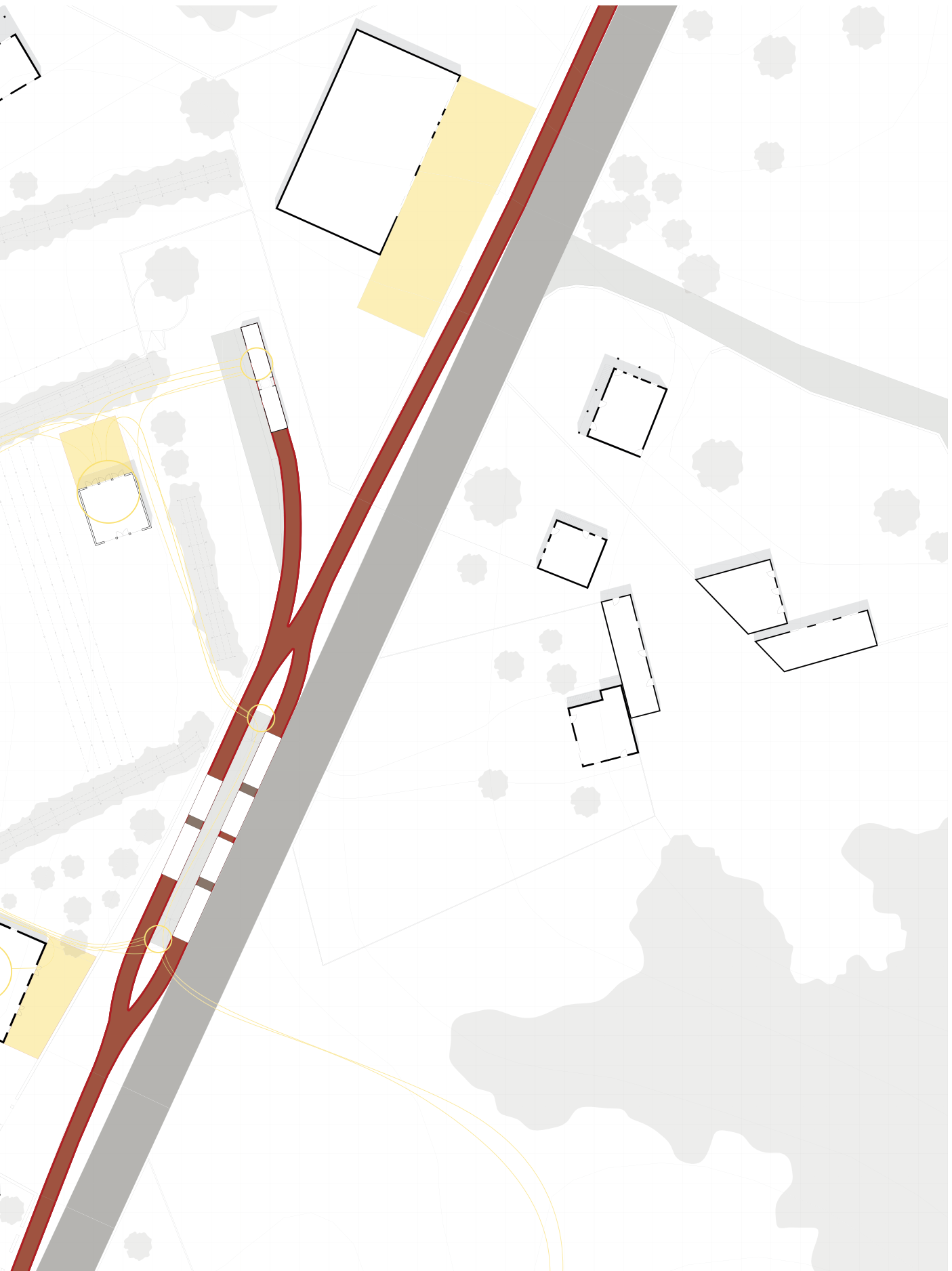


LEGENDA

- ÁREA A DENSIFICAR COM SISTEMA DE MOBILIDADE PEDONAL
- ÁREA A DENSIFICAR COM HABITAÇÃO
- ÁREA A DENSIFICAR COM EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS
- CIRCUNFERÊNCIA COM RAIO DE AFETAÇÃO
- ||| SISTEMA DE MOBILIDADE PEDONAL



SECÇÃO HORIZONTAL DA ÁREA COMPLEMENTAR AO PONTO DE PARAGEM.





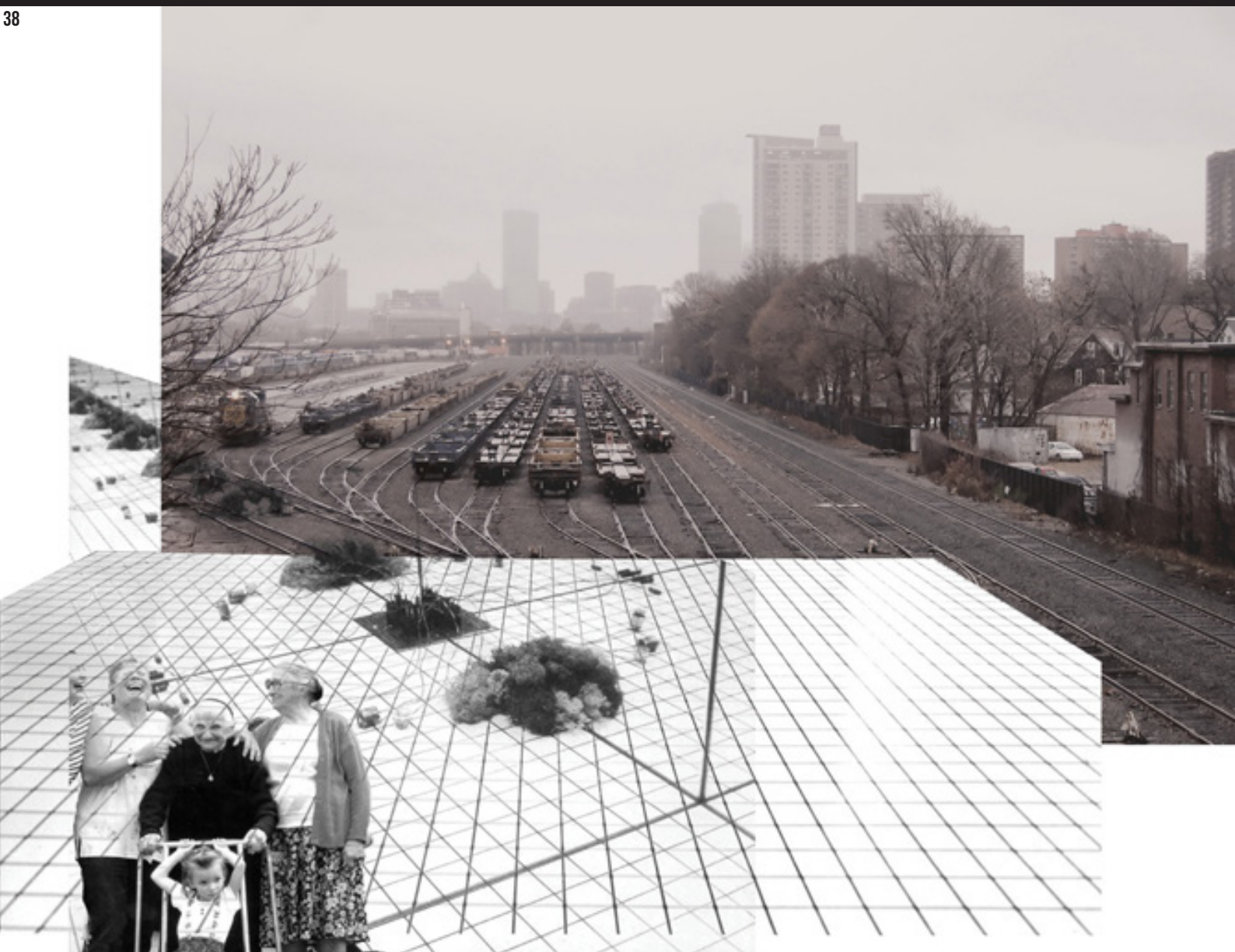
SECÇÃO VERTICAL DA ÁREA COMPLEMENTAR AO PONTO DE PARAGEM.





REPRESENTAÇÃO DOS FLUXOS EMINENTES À ÁREA COMPLEMENTAR AO PONTO DE PARAGEM.





PODERÁ UMA NOVA GESTÃO DE MOBILIDADE COLETIVA (ASSENTE EM PRINCÍPIOS DE COMUNIDADE) SER O FUNDAMENTO PARA UM DESENVOLVIMENTO (PERI- E SUB-JURBANO CONSISTENTE E CONSCIENTE?

ETAPA III_
OPERAÇÃO



LINHA DO VALE DO LIMA - CENÁRIO I. (FOTOMONTAGEM)





LINHA DO VALE DO LIMA - CENÁRIO II. (FOTOMONTAGEM)



LINHA DO VALE DO LIMA - CENÁRIO III. (FOTOMONTAGEM)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na procura de responder às várias frentes das disciplinas da arquitetura e urbanismo, este trabalho assume-se como um projeto de estratégia para ordenamento do território segundo um conjunto de indicações com a pretensão de construir novas urbanidades em torno de uma estrutura para mobilidade coletiva.

Deve ter-se em atenção a existência de decisões ao nível do desenho de projeto que não estão representadas neste trabalho. O que na realidade acontece pela razão de se tratar de um projeto de estratégia, sendo dada liberdade para, posteriormente, as entidades responsáveis pelo projeto dos objetos edificados definirem o desenho das peças necessárias para a construção dos pontos de paragem e os seus equipamentos envolventes. Desta forma, não existirá qualquer distração por parte do leitor em relação ao assunto em questão: a construção de uma lógica para planeamento urbano, neste caso, de uma região periurbana.

A complexidade deste exercício reside na sua interdisciplinariedade a par de um mote para uma discussão muito atual sobre o problemas das ferrovias em Portugal, mas acima de tudo, para o repensar sobre as localidades portuguesas, que não sendo rurais compõem-se de uma urbanidade dispersa; que sendo dotadas de espaço urbano, não o tem para pessoas, mas sim para máquinas; que sendo áreas habitacionais, não são espaços urbanos de coabitação.

A proposta de trabalho estruturou-se através de uma associação ao corpo humano, permitindo destacar desde início a importância de uma infraestrutura para transportes públicos na composição de uma cidade e a relação que esta pode criar com todos os outros componentes definidores de urbanidade, tal como a espinha dorsal suporta a restante estrutura óssea que por sua vez sustenta todo o sistema circulatório.

É nos elementos imagéticos que o trabalho suporta o seu valor, através da colagem de elementos do passado e as peças do presente, do desenho representativo de um pensamento construído a diferentes escalas, mas sobretudo na linguagem simplificada através dos esquemas capazes de atenuar a complexidade do tema de trabalho.

Aliadas ao corpo textual as imagens compõe esta investigação que tem como máxima intenção responder ao que se acredita ser um problema urbanístico através do reconhecimento dos espaços vacantes de uma infraestrutura desativa, propondo um repensar de uma estratégia para o desenvolvimento de novas centralidades em áreas de urbanidade dispersa.

Não se consideram os pontos de paragem como espaços urbanos convencionais, estes acabam por ter um carácter central devido à sua intermodalidade. Não sendo simplesmente um lugar de passagem, é um lugar de interação, de pausa e de troca de ações.

Ao compreender as relações criadas pela ativação de um transporte público, a ação deste trabalho culmina na evidência dessas relações e no reforço das mesmas através de uma união e/ou centralização dos poucos fluxos eminentes nas localidades suburbanas e uma conexão desses centros entre si, através da projeção da Linha do Vale do Lima que interliga as centralidades periféricas ainda dispersas, com os centros urbanos densificados.

Os equipamentos urbanos são motores do dinamismo na cidade e principalmente nas suas áreas suburbanas. Neste trabalho, desempenham um papel fundamental, uma vez que aliados à intermodalidade de uma paragem de transportes coletivos criam espaço urbano, mas mais importante, criam vida urbana. Esta ideia é reforçada através dos equipamentos itinerantes, que a serem parte integrante da Linha do Vale do Lima têm a capacidade de criar uma nova gestão da mobilidade pedonal ou viária e uma nova agenda social capaz de criar novos moldes para mapas de viagem deste transporte público.

Na realidade, a visão deste projeto rege-se em algo faseado, ou seja, caso o investimento numa mobilidade coletiva não estiver nos principais objetivos das entidades responsáveis pelos recursos públicos, o que se propõe é um conjunto de passos que vão evoluindo o transporte coletivo e valorizando a mobilidade pública na ribeira lima.

Assim, num primeiro olhar, pode entender-se a Linha do Vale do Lima como corredor dedicado aos transportes coletivos motores, os autocarros. Unicamente é necessário pavimentar parte do troço construído em 1923 e com algumas adaptações segundo o traçado proposto por esta investigação, e recolocar as paragens dedicadas a esse transporte nos lugares assinalados pela mesma. Esta ação de baixo custo permite qualidades como: uma maior segurança para os utentes do transporte coletivo, visto que não estão em contacto direto com a constante circulação dos veículos motores individuais; um maior controlo dos tempos de viagem, uma vez que os veículos coletivos têm exclusividade na via de circulação, logo o percurso será mais previsível que nas condições atuais (evita-se o trânsito dos veículos próprios); um aumento na velocidade dos veículos coletivos (nunca ultrapassando os limites legais).

Existindo o entendimento de que se deve evoluir os modos de viagem destes transportes, então, é imprescindível que a morfologia das paragens siga uma estruturação similar aos pontos de paragem do metro, elevadas em relação à via, de nível com a entrada do autocarro e equipadas com o sistema de pré-pagamento. Aqui o investimento ganha outra dimensão, mas também os modos de viagem. Torna-se possível a redução do tempo de viagem e de paragem. Não compete ao condutor tratar da venda dos bilhetes, por existir uma segregação das funções, a venda dos bilhetes trata-se de forma automática libertando o condutor dessa função. O tempo de paragem do autocarro, pode ser reduzido até 20 segundos, uma redução bastante significativa em relação aos tempos de paragem do sistema de transportes coletivos comum.

Numa fase final, torna-se necessário uma requalificação do veículo motor, atualizar o meio de transporte assumindo um serviço de qualidade (um dever entre as entidades públicas e as entidades privadas). O veículo de transporte coletivo deve seguir um conjunto de requisitos, mover-se com energias alternativas ao invés das energias poluentes, deve fornecer o devido conforto aos seus utilizadores, garantir uma fácil acessibilidade e estar na vanguarda da segurança. De facto, poderá tornar-se possível uma educação social e uma aculturação do uso dos transportes coletivos no quotidiano urbano.

Salienta-se que o comboio, o metro, o bus rapid transit, o autocarro, ou qualquer outro transporte coletivo são elementos centrais na definição da mobilidade de uma cidade, são a base e o mais relevante, devendo sempre ter um papel predominante em relação ao transporte motor individual, o carro. Hoje, mais do que nunca, é importante a redução do tráfego do veículo próprio em todas as cidades, de grande, média ou pequena dimensões. Estas têm a responsabilidade de repensar o planeamento urbano e a ideia de mobilidade sustentável para a redução da emissão de gases de dióxido de carbono responsáveis pelo efeito de estufa da atmosfera terrestre.

Através desta reunião de ideias, a proposta de implantação do BRT está na base do planeamento de uma nova urbanidade ao longo da ribeira lima. Levantam-se questões sobre a atual gestão urbana na disposição dos equipamentos de apoio ao cidadão, na infraestrutura ou segurança da mobilidade pedonal nas áreas habitacionais, e que tipo de educação social existe por parte das entidades públicas responsáveis pela estruturação da cidade.

Por fim, considera-se “A Linha do Vale do Lima. Espinha Dorsal de uma Nova Urbanidade.” como um exercício que, levantando questões, procura respostas para as mesmas. E com uma apreciação positiva crê-se que seja o início da estruturação de um projeto urbanístico capaz de ditar um compromisso para com o território do Vale do Lima e os seus habitantes, na procura por um planeamento urbano consciente das necessidades do presente e nas questões do futuro.

REFERÊNCIAS

LIVROS:

Sousa, J. (1927). O caminho de ferro do Vale do Lima: Conferência realizada no Teatro Sá de Miranda de Viana-do-Castelo, em 2 de Outubro de 1927. Famalicão, 1927.

Stilgoe, J. (2007). Train Time. Railroads and the Imminent Reshaping of the United States Landscape. Charlottesville/London: University of Virginia Press, 2007.

Ascher, F. (2010). Novos princípios do urbanismo seguido de novos compromissos urbanos um léxico. Nuno Portas. Livros Horizonte, 2010.

Busquets, J. & Corrêa, F. (2008). Catalunya Continental: Rail Infrastructure as the Backbone of Development. Harvard University Graduate School of Design (2008).

Matthew B. & Michael J. F. (2007). The Railroad and Modernity: Time, Space and Machine Ensemble. Responsabilidade secundária. Oxford: Peter Lang AG, Internationaler Verlag der Wissenschaften; 1 edition: December 6, 2007.

REVISTAS CULTURAIS:

Gomes, C. (2006). "A Linha Férrea do Vale do Lima." O Anunciador das Feiras Novas série II. nº. XXIV (Agosto 2006): Localização na publicação.

Silva, P. (2009). "A Linha do Vale do Lima e a Visita do Conde Paçô Vieira a Ponte de Lima em 1904." O Anunciador das Feiras Novas série II. nº. XXVI (2009): Localização na publicação.

Pereira, H. S. (2012). "Caminhos-de-ferro no Alto Minho (1845-1915)." Estudos Regionais, Revista Cultural do Alto Minho II série nº6 (Janeiro 2012): Localização na publicação.

Sousa, J. F. (1938). "A Linha do Vale do Lima e o Porto de Viana." Gazeta dos Caminhos de Ferro Numeração (1938): Localização na publicação.

Sousa, J. F. (1926). "A Rede Secundária do Minho." Gazeta dos Caminhos de Ferro Numeração (1926): Localização na publicação.

Vilhena, F. P. (1932). "Caminho de ferro do Vale do Lima." Gazeta dos Caminhos de Ferro Numeração (1932): Localização na publicação.

JORNAIS (WEB):

Lusa (2018, 15 de março). “Empresas de comboios chumbam estado da ferrovia.” Público. Acedido em: <https://www.publico.pt/2018/03/15/economia/noticia/empresas-de-comboios-chumbam-estado-da-ferrovia-1806730>

Cipriano, C. (2018, 19 de maio). “Só Bulgária e Roménia têm pior ferrovia do que Portugal.” Público. Acedido em: <https://www.publico.pt/2018/05/19/economia/noticia/so-bulgaria-e-romenia-tem-pior-ferrovia-do-que-portugal-1830553>.

Cipriano, C. (2018, 13 de março). “Mais de metade das linhas de comboio está em mau estado.” Público. Acedido em: <https://www.publico.pt/2018/03/13/economia/noticia/mais-de-metade-das-linhas-de-comboio-esta-em-mau-estado-1806341>.

Cipriano, C. (2018, 28 de fevereiro). “Marcelo diz que há uma redescoberta da ferrovia.” Público. Acedido em: <https://www.publico.pt/2018/02/28/economia/noticia/marcelo-diz-que-ha-uma-descoberta-da-ferrovia-1804887>.

Costa, R. N. (2016, 09 de julho). “Nunca mais os livros fizeram tantos quilómetros.” Público. Acedido em: <https://observador.pt/especiais/nunca-mais-os-livros-fizeram-tantos-quilometros/>.

WEB:

Barros, M. O. (2012, 25 de novembro). Linha do Vale do Lima, Os caminhos de ferro de Portugal: retratos e relatos do Portugal ferroviário. [Post em blogue] Acedido em: <http://os-caminhos-de-ferro.blogspot.com/2012/11/linha-do-vale-do-lima.html>.

Department for Infrastructure an Roinn Bonneagair (2012). Belfast Rapid Transit – Glider. Acedido em : <https://www.infrastructure-ni.gov.uk/articles/belfast-rapid-transit-glider-introduction#skip-link>.

REGISTO VÍDEO:

TED Ideas worth spreading. (2007). A song of the city. Jaime Lerner, março de 2007. Acedido em: https://www.ted.com/talks/jaime_lerner_sings_of_the_city#t-446526.

Department for Infrastructure an Roinn Bonneagair (2012). Belfast Rapid Transit – Glider. Acedido em : <https://www.infrastructure-ni.gov.uk/articles/belfast-rapid-transit-glider-introduction#skip-link>.

ÍNDICE DE IMAGENS

1. Bumbo Criativo. “MAN”. 2012. (https://www.adsoftheworld.com/media/print/zoo-biker_man)
- 2 e 3. Imagens produzidas pelo autor da investigação.
- 4.(Colagem) Cabeçalhos de jornais digitais. 2018.(<https://www.publico.pt/>) (<https://www.jornaldenegocios.pt/>).
5. Jaime Lerner, “Metronizar o ônibus”. 2012.(<https://raphaeltoscano.wordpress.com/tag/jaime-lerner/>).
6. Arquivo Gulbenkian. 2016. (<https://observador.pt/especiais/nunca-mais-os-livros-fizeram-tantos-quilometros/>).
- 7 e 9. Imagens produzidas pelo autor da investigação.
- 8 e 10. Esquemas explicativos produzidos pelo autor da investigação.
- 11-14. Esquemas explicativos produzidos pelo autor da investigação.
15. Imagem produzida pelo autor da investigação.
- 16-19. Esquemas explicativos produzidos pelo autor da investigação.
20. Imagem produzida por autor.
- 21-24. Esquemas explicativos produzidos pelo autor da investigação.
25. Imagem produzida por autor.
26. Fotografia de maquete.
- 27 e 28. Imagens produzidas pelo autor da investigação.
29. Fotografia de maquete.
- 30-32. Imagens produzidas pelo autor da investigação.
33. Esquema explicativo produzido pelo autor da investigação.
- 34-37. Imagens produzidas pelo autor da investigação.
38. Emily Louise Allen and Leandro Couto de Almeida. “Rawness – Conceptual collage showing unpredictable futures.” 2015. (<http://www.mascontext.com/issues/28-hidden-winter-15/exposed-urbanity/>).
- 39-41. Imagens produzidas pelo autor da investigação.