

ESTUDO DE VIABILIDADE DE NOVA TRAVESSIA DO RIO MINHO NOS CONCELHOS DE CAMINHA E LA GUARDIA



Figura 1 Área de Intervenção (imagem google)

1. TRAVESSIA INTERNACIONAL COM RECURSO A CANDIDATURA A FUNDOS COMUNITÁRIOS DE COESÃO
2. ESTRATÉGIA E INTENÇÃO DE LIGAÇÃO E GEMINAÇÃO DAS VILAS DE CAMINHA E LA GUARDIA
3. ESTRUTURAÇÃO DE TERRITÓRIOS E HINTERLAND TERRESTRE E FLUVIAL

REDES VIÁRIAS PRINCIPAIS
REDES LOCAIS DESCONGESTIONAMENTO E FLUIDEZ
AMBIENTE E RESILIÊNCIA
MITIGAÇÃO DA EROSIÃO E DEPOSIÇÃO DE AREIAS
NAVEGABILIDADE, FAINA E LAZER
SUSTENTABILIDADE E COMPLEMENTARIEDADES

4. CARENIA DE EQUIPAMENTOS E INFRAESTRUTURAS

NOVA PONTE VIÁRIA E PEDONAL DE TRAVESSIA
ECOVIA INTERNACIONAL
PONTOS PESQUEIROS E BIRDWATCHING
CENTRO DE AQUACULTURA DO RIO MINHO
NOVAS MARINAS DE PEQUENAS EMBARCAÇÕES DE RECREIO
NOVO POLO CLUBE DE VELA DE CAMINHA
NOVO POLO CLUBE DE REMO
BANCADA DE COMPETIÇÃO INTERNACIONAL DE DESPORTO DE RIO
WATERFRONT E PRAIA FLUVIAL SEIXAS
PRAIA FLUVIAL DE XUNQUEIRA
CENTRO DE INTERPRETAÇÃO E MONITORIZAÇÃO AMBIENTAL DOS RIOS MINHO COURA E TAMUXE

5. TRAÇADOS DE TRAVESSIA
6. GUIDE LINES A SOLUÇÕES TÉCNICAS CONSTRUTIVAS
7. ESTIMATIVA DE CUSTOS

ENQUADRAMENTO GERAL DA INTENÇÃO

TEM VINDO A REVELAR-SE DE ENORME DIFICULDADE A MANUTENÇÃO DO ACTUAL MODO DE TRAVESSIA FLUVIAL POR FERRY-BOAT DADOS OS NIVEIS CONSTANTES DE ASSOREAMENTO DO CANAL DE NAVEGAÇÃO, CONSEQUENCIA DA NATURAL DEPOSIÇÃO DE AREIAS QUE OS RIOS MINHO E COURA TRANSPORTAM NOS SEUS CAUDAIS E DRENAGEM DAS SUAS BACIAS HIDROGRÁFICAS NESTA REGIÃO

É FACTO ASSUMIDO PELAS DUAS MARGENS DO RIO, QUE A SUA TRAVESSIA É FUNDAMENTAL Á SUA RELAÇÃO GEOGRÁFICA E COESÃO TERRITORIAL DE UMA REGIÃO COMUNITÁRIA EUROPEIA

AO FAZÊ-LA ATRAVÉS DO FERRY BOAT CONSTITUIA E CONSTITUI AINDA, UMA ATRACÇÃO E MEMÓRIA COLECTIVA, DA DICOTOMIA DA SEPARAÇÃO FICTICIA DE UM TERRITÓRIO APENAS POR QUESTÕES DE NACIONALIDADES DIFERENTES, PORÉM MUITO GEMINADAS EM TODOS OS OUTROS ASPECTOS, SEJAM CULTURAIS, SOCIAIS, ECONÓMICOS, E PATRIMONIAIS

CONSTATA-SE PELAS VONTADES MANIFESTADAS POR AMBOS OS LADOS, E NAS SUAS FORMAS DE EXPRESSÃO DEMOCRÁTICAS ASSIM LEGITIMADAS COMO VONTADES DE POPULAÇÕES CAMINHENSES E GUARDIENSES, A UNIÃO DE ESFORÇOS NO SENTIDO DE TORNAR A SUA LIGAÇÃO AINDA MAIS ESTREITA

PORÉM, SEJA NO USO DO RIO MINHO E DA SUA BARRA INTERNACIONAL, COMO PORTA E PONTO DE ENTRADA E ACTIVIDADE PISCATÓRIA, QUER AINDA NA AREA DO LAZER E DAS PRAIAS DE MAR E RIO DISPONIBILIZADAS NATURALMENTE PELAS SUAS MARGENS E LIMITES, É ASSIM RECONHECIDO A SENSIBILIDADE DO ECOSISTEMA PRESENTE, ONDE MONTANHA, RIO E MAR SE FUNDEM NUMA PAISAGEM A RESPEITAR E VALORIZAR NA SUA RESILIÊNCIA E SUSTENTABILIDADE

CONTRIBUI DESTE MODO ESTA INTENÇÃO, PARA A JUSTIFICAÇÃO E PROPÓSITO DE UM DESIDERATO ACTUAL DE UM TERRITÓRIO, QUE SE PRETENDE ALICERÇADO NA PRESERVAÇÃO NATURAL, APOIADA NO CONHECIMENTO CIENTIFICO DOS MARES, DA AGUA E DA FLORESTA, APOIADO NAS HOJE RECONHECIDAS POTENCIALIDADES DAS JUVENTUDES E ACADEMIAS DE AMBOS LADOS, ONDE INOVAÇÃO, TECNOLOGIA, SUSTENTABILIDADE E MONITORIZAÇÃO, SÃO ABUNDANTEMENTE LATENTES E EXPRESSAS, BEM COMO NECESSÁRIAS À QUALIFICAÇÃO QUE OS POVOS IRÃO ENFRENTAR NUM MUNDO DIGITALIZADO, E ROBOTIZADO QUE ASSISTIMOS IMPLANTAR

ASSIM, A PRESENTE PROPOSTA DE ESTUDO DE VIABILIDADE DE UMA NOVA TRAVESSIA, NÃO EXCLUIU A MANUTENÇÃO DA MESMA FLUVIAL, MAS TIPO HOVERCRAFT, PERMITINDO TRANSITO DE PASSAGEIROS A UMA FREQUÊNCIA MAIS EFICIENTE, CONSENTÂNEA E ADAPTAVEL À PROCURA, BEM COMO DE OUTRAS ARQUITECTURAS “PONTE”, NUMA FORMA COMPLEMENTAR E MAIS CORRENTE A SATISFAZER ENTRE AS MARGENS DO RIO A MANIFESTADA NECESSIDADE À MOBILIDADE URBANA VIÁRIA EM MUTAÇÃO ATRAVÉS DE VEICULOS LIGEIOS E CICLÁVEIS.

ASSIM E COMPLEMENTARMENTE NASCERÁ A PRPOSTA DA CONSTRUÇÃO DE UMA NOVA PONTE SOBRE ESTE RIO, ONDE E DE ENORME ACUIDADE E DESENHO NA PAISAGEM E NO ECOSISTEMA, POSSAM CIRCULAR VEICULOS AUTOMÓVEIS E BICICLETAS E AINDA OUTROS MODOS, NUMA ECOVIA DE SHARE SPACE, DE FINO TRAÇO, LIGANDO E PROLONGANDO O ACTUAL PLANO DA REQUALIFICAÇÃO DA FRENTE RIBEIRINHA DE CAMINHA, JUSTO AO OUTRO LADO DE ESPANHA CONTAMINANDO E SUGERINDO NO SEU TERRITÓRIO A CONTINUIDADE DESSA INFRAESTRUTURA ATÉ AO CENTRO DE LA GUARDIA

VÁRIOS CENÁRIOS NOS CONVOCAM CONTRIBUINDO UMA VISÃO HOLOÍSTICA , SUSTENTADA E FASEADA



ESTRUTURAÇÃO DE TERRITÓRIOS E HINTERLAND TERRESTRE E FLUVIAL

A FOZ DO RIOS MINHO E COURA E TAMUXE CONSTITUEM UM ESTUÁRIO DE GRANDE DIMENSÃO E PARTE DO ECOSISTEMA DESTE TERRITÓRIO QUE SE CONFRONTA COM O MAR PARA O QUAL DESAGUAM

O HINTERLAND ONDE SE INTEGRAM, CARACETRIZA-SE POR UMA OROGRAFIA BASTANTE ACIDENTADA, REVELANDO OS AFLORAMENTOS ROCHOSOS QUE DETERMINAM OS SEUS LEITOS E MARGENS

NESTAS MARGENS DESDE LONGA DATA, LAVRAM-SE TERRENOS DE REGADIO E OUTROS, FRUTO DA NATURAL HUMIDADE AMBIENTE E DEPOSIÇÃO DE MATÉRIA ORGÂNICA E ESCORRÊNCIAS, TORNANDO-SE RECIPIENTE AGRADECIDO E RECONHECIDO, DE UMA AGRICULTURA QUASE DE SUBSISTENCIA E UMA FAUNA E FLORA REPLETA DE ESPECIES AUTOCTONES, ONDE ALGUMAS INVASORAS SE COMBATEM PELO DIREITO Á VIDA E AO CICLO

TAMBÉM É CERTO O CRESCIMENTO URBANO SENTIDO NESTE TERRITÓRIOS, BEM PATENTES DO LADO DE ESPANHA, ONDE INCLUSIVE BEM RECENTEMENTE SE IMPLANTOU NOVA E MAIS RÁPIDA ACESSIBILIDADE VIÁRIA A LA GUARDIA, PELA AUTOPISTA OG-42, QUE ASSIM DESCOMPRIMIU A PRESSÃO AUTOMOBILISTICA NAS ANTIGAS REDES VIÁRIAS LOCAIS FORTEMENTE CONGESTIONADAS E INSEGURAS EM TERMOS URBANOS.

DE IGUAL MODO, OU MELHOR, NÃO TANTO MAS TAMBÉM, ASSISTE-SE DO LADO DE PORTUGAL UM CONGESTIONAMENTO DA ACTUAL EN 13, MAS QUE A INFRAESTRUTURA RECENTE A-28 VEIO DE ALGUM MODO ALIVIAR A REFERIDA PRESSÃO VIÁRIA DE CAMINHA A LANHELAS, MAS NÃO A VILA NOVA DE CERVEIRA, ONDE SE LOCALIZA A TRAVESSIA MAIS PRÓXIMA DO RIO MINHO, DISTANTE DE LA GUARDIA

PORÉM, O FACTO DE AQUI SE TRAZER Á CENA ESTE TEMA DA MOBILIDADE VIÁRIA, A MESMA SERVE APENAS PARA REFERIR E CENTRAR A NARRATIVA DA NOVA TRAVESSIA, DE QUE A MESMA SERÁ SEMPRE SECUNDARIZADA EM RELAÇÃO A UMA REDE MAIS ALARGADA, ASSUMINDO ENTÃO A SUA CARACTERIZAÇÃO OU JUSTIFICAÇÃO LOCAL QUE NATURALMENTE DEVERÁ CONFORMAR O DESENHO, TRAÇADO E PERFIL DO SEU PERCURSO DE LIGAÇÃO ESCOLHIDO

TÃO CERTO DA NECESSIDADE DE PONDERAÇÃO CUSTO/BENEFÍCIO, QUE DE IGUAL MODO SE PERSPECTIVAM NESTE ESTUDO DE VIABILIDADE, SOLUÇÕES PARA REFLEXÃO E SUPORTE DA DESCISÃO A TOMAR, ONDE SE CONFIGURAM OPORTUNIDADES DE MAIOR OU MENOR INDEPENDENCIA OU INFLUENCIA TERRITORIAL, CONSOANTE O DESCRITO HAJA COMPLEMENTARIEDADE DA NOVA TRAVESSIA COM A REDE VIÁRIA MAIS ALARGADA, OU HAJA UM PROPÓSITO MAIS LOCAL E DE GEMINAÇÃO MUNICIPAL DE UM TERRITÓRIO DO ESTUÁRIO DOS SEUS RIOS MINHO COURA E TAMUXE

NÃO SE PODIA DEIXAR DE SE REFERIR A PERTINENTE RESILIENCIA E PRESERVAÇÃO DO PANORAMA FLUVIAL, ONDE NO ESTUÁRIO DESTES RIOS TEM VINDO A SER DESCONFIGURADO O SEU EQUILIBRIO COM O INEVITAVEL ASSOREAMENTO E PERDA DE CANAIS DE NAVEGAÇÃO, COMPROMETENDO QUER O SEU ECOSISTEMA NATURAL PRESSIONANDO-O, ANTEVENDO-SE UMA TRANSFORMAÇÃO ECONOMICA E CULTURAL DAS SUAS POPULAÇÕES PISCATÓRIAS, E AGRICOLAS, SE NÃO HOUSER INTERVENÇÃO PARA A SUA PRESERVAÇÃO, COM ACÇÕES DE CONHECIMENTO E INOVAÇÃO SUSTENTÁVEIS E MONITORIZÁVEIS



CARÊNCIA DE EQUIPAMENTOS E INFRAESTRUTURAS

PARA A MELHOR COMPREENSÃO OU COMO REFERIDO, UMA VISÃO HOLOÍSTICA DO TERRITÓRIO, PONDEROU-SE ESTABELECEER UMA ANÁLISE DAS CARÊNCIAS OU POTENCIAIS EQUIPAMENTOS E INFRAESTRUTURAS QUE ESTA ÁREA DA REGIÃO A QUE PERTENÇE, PODERIA ALMEJAR FRENTE À SUA OBRIGADA E NATURAL PRESERVAÇÃO E RESILIÊNCIA, MAS QUE DE TODO COMO QUALQUER ECOSISTEMA SE RECONFIGURA E ADAPTA AS CONSTANTES INVESTIDAS DO SEU CICLO, DA NATUREZA E DO SER HUMANO QUE NELE SE ESTABELECE CRIANDO COMUNIDADES E FINOS LAÇOS DE DESEJÁVEL COESÃO E UNIDADE, NO CASO CONCRETO EUROPEIA E MINHO E GALIZA

SERÁ ASSIM EVIDENTE QUE UMA NOVA TRAVESSIA DEVERÁ RESPONDER OU REFLECTIR NOSSO PENSAMENTO NA REORGANIZAÇÃO E REINTERPRETAÇÃO DO TERRITÓRIO, QUE COMO REFERIDO, A NATUREZA E O SER HUMANO ATRAVESSAM TRANSVERSALMENTE, RECORRENDO EM PRIMEIRA ESTÂNCIA À MOBILIDADE PELAS ESTRUTURAS VIÁRIAS, QUE AQUI NOS OBRIGA MEDITAR, CORRIGIR OU AMPLIAR

DESTE MODO VERIFICA-SE QUE DO LADO DE PORTUGAL A VIA A 28 DESCARREGA NA EN 13 O SEU FLUXO, MAS QUE SE POR UM LADO POUPA CAMINHA AO SEU ATRAVESSAMENTO, O MESMO NÃO SUCEDE ATÉ VILA NOVA DE CERVEIRA ONDE SE SITUA A MAIS PROXIMA TRAVESSIA PARA TERRITÓRIO ESPANHOL.

É CERTO QUE DO LADO DE ESPANHA, A ESTRUTURA VIÁRIA TAMBÉM ELA NÃO ATRAVESSA A GUARDIA, E DE IGUAL MODO SERVE A ESTRUTURA VIÁRIA NACIONAL EXISTENTE EM DIRECÇÃO A TUI E DAÍ A VIGO, TAL COMO DO NOSSO LADO CERVEIRA SE LIGA PELA NACIONAL 13 A VALENÇA E DAÍ AO NORTE DE PORTUGAL OU AO NORTE DE ESPANHA.

ASSIM SE ENTENDE QUE A ACTUAL PONTE DE VILA NOVA DE CERVEIRA SERVIRÁ DE TRAVESSIA E DISTRIBUIÇÃO ALTERNATIVA A QUEM SE DIRIGE AO NORTE DE ESPANHA, MAS QUE LATERALIZA A SUA ACESSIBILIDADE A LA GUARDIA, QUE TANTO ASSIM É QUE A NOVA AUTOPISTA OG-42 A TORNA RECENTEMENTE MAIS FLUIDA, EFICAZ E SEGURA, LIBERTANDO AS POPULAÇÕES DANTES ATRAVESSADAS.

PORÉM QUEM JULGA E ANSEIA LIGAR CAMINHA A LA GUARDIA E VICE VERSA, CLARAMENTE SE APERCEBE DA DISTANCIA A PERCORRER, QUE PARA ALÉM DO SEU CUSTO A IMPUTAR EM COMBUSTIVEL/ENERGIA, SEGURANÇA, TEMPO, E FOCO, (POIS NO IMEDIATISMO OU IMPULSO DE CONTACTO DESEJADO COM O SEU DESTINO, OUTROS ACONTECIMENTOS E DESVIOS O PERDEM COM FACILIDADE), TORNA-SE ASSIM DESMOTIVADOR “FAZER SE À ESTRADA” OU ENTÃO PERGUNTAR PELA TRAVESSIA FERRY-BOAT TÃO CARACTERISTICA MAS SEM FUNDO E CANAL PARA SE MANTER EM FUNCIONAMENTO.

PELO DESCRITO LEGITIMA-SE A BUSCA DE UMA SOLUÇÃO DE NOVA TRAVESSIA, QUE OCORRE ENTÃO SOBRE UM PONTO ESTRATÉGICO MAIS PRÓXIMO DESTAS DUAS VILAS, ALIÇERÇADO NAS ESTRUTURAS VIÁRIAS DE MAIOR HIERARQUIA A 28 PARA LOGO SE LIGAR Á AUTOPISTA NOVA DO LADO ESPANHOL

ASSIM O ACTUAL NÓ E ROTUNDA SOBRE A A 28 E A EN 13 SERIA UMA LIGAÇÃO DE INICIO DESEJÁVEL, CONSTITUINDO AINDA VISIBILIDADE BASTANTE DOS DOIS LADOS DO TERRITÓRIO, E NÃO MENOS IMPORTANTE O CONSUBSTANCIAR DE UMA ECONOMIA DE MEIOS E VIAS EXISTENTES, INCLUSIVE TALVEZ CONTRIBUINDO A LIBERTAR ALGUM TRAFEGO DO PERCURSO DE LANHELAS/VILA NOVA DE CERVEIRA/ VALENÇA

PORÉM, NÃO ESGOTARÁ O ANSEIO DE MAIOR PROXIMIDADE ENTRE AS DUAS VILAS CONFORME REFERIDO E ÚNICO PONTO MOTIVADOR A ESTE ESTUDO DA BUSCA DE UMA FUSÃO DE TERRITÓRIO



POSTO ESTE PENSAMENTO E OBJECTIVO DE ALGUM CONTRIBUTO À MOBILIDADE MAIS ALARGADA NESTE TERRITÓRIO, COMO SE VIU DE CAMINHA A VALENÇA, E OU LANHELAS A TUI E LA GUARDIA, BAIXANDO A OBSERVAÇÃO A UMA ESCALA MAIS LOCAL, NOSSA ATENÇÃO FOCA-SE ENTÃO NAS CINERGIAS QUE UMA INTERVENÇÃO SOBRE O RIO MINHO E A SUA FOZ, PODERIA POTENCIAR NA RECONFIGURAÇÃO, COMO NA PRESERVAÇÃO DO ACTUAL ECOSISTEMA EM ANÁLISE, OU SUSPEITA DE COM ESTE INTERAGIR POR UMA NOVA TRAVESSIA ASSENTE PONTUALMENTE NO SEU LEITO E SUAS MARGENS EM EVOLUÇÃO.

ASSIM RECONHECE-SE A IMPORTANTE RECONFIGURAÇÃO DO PARADIGMA DA MOBILIDADE SUSTENTADA, E RAPIDAMENTE RECORDAMOS A INTERVENÇÃO POLIS NA NOSSA ORLA COSTEIRA, QUE HOJE JÁ PERMITE PERCORRER A MAIOR PARTE DELA ATÉ VALENÇA EM ECOVIA, CONTRIBUINDO FORTEMENTE AO CONHECIMENTO DE UM TERRITÓRIO E SUAS PAISAGENS DE ELEVADA QUALIDADE E IMAGEM INTERNACIONAL, QUER DA NOSSA COSTA ATLÂNTICA QUER DAS SUAS FRENTES RIBEIRINHAS QUER AINDA DAS CIDADES E VILAS QUE ATRAVESSA E LIGA, TAL COMO UM CAMINHO DE SANTIAGO

ORA, OBRIGAMO-NOS PORTANTO A PONDERAR OS MODOS DE TRANSPORTE QUE O PERFIL DE UMA NOVA TRAVESSIA TERÁ QUE SUPOORTAR, E NESSE CLARO MOMENTO ENTENDE-SE QUE NÃO CABERÁ O MODO PESADOS, MAS ANTES TODOS OS OUTROS MODOS DITOS SUAVES, E ESSES DEVERIAM CONTAMINAR TODO O TERRITÓRIO E A ACESSIBILIDADE INTER VILAS CAMINHA E LA GUARDIA

NA ESCOLHA DO SEU TRAÇADO VIÁRIO, OBVIAMENTE CONCORREM VONTADES ANTIGAS E AMBIÇÕES OU SUSPEITAS DE FUTURO, EM QUE NUMA VIA DESSA CARATERISTICA POSSAM SERVIR OU MOTIVAR O SEU USO, ACONTECIMENTOS, EQUIPAMENTOS, OU REFLEXÕES/INCLUSÕES DE CARACTER AMBIENTAL E PAISAGISTICO, E SERVIÇOS QUE CONFORMEM MONITORIZANDO AS NOSSAS ACÇÕES HUMANAS E AS DA NATUREZA, QUE CALMAMENTE NOS SUPREENDEM E POR VEZES CONDICIONAM O FUTURO.

AQUI CABEM ANTES DEMAIS, CONCEITOS DE MOBILIDADE MUITO REGRADA E BAIXA VELOCIDADE, PAISAGISTICA INTERESSANTE E ENRIQUECEDORA, CONSTITUINDO PONTOS FOCAIS E DE RECONHECIMENTO E IDENTIFICAÇÃO DAS CARATERISTICAS PRÓPRIAS DO TERRITÓRIO QUE NOS ENVOLVE E QUE ATRAVESSAMOS, BEM COMO ACTIVIDADES DE DESCANSO E PAUSA, SERVIÇO, E ACONTECIMENTOS DE INTERPRETAÇÃO DO NOSSO HABITAT E LAZER

VIRÁ LOGO AO DE CIMA, A OPORTUNIDADE DE CONSTITUIÇÃO DE UMA CENTRO DE INTERPRETAÇÃO AMBIENTAL INTERNACIONAL DESTA BACIA HIDROGRAFICA, DE OBSERVAÇÃO E MONITORIZAÇÃO CIENTIFICA, COM ACOMPANHAMENTO DAS AUTORIDADES MARITIMAS LOCAIS E A ACADEMIA DE AMBOS LADOS PORTUGAL E ESPANHA. OU SEJA, QUANTO DESEJÁVEL PUDESSE ESTAR RELACIONADO ESTE DESIDERATO!? A SUA CONSTRUÇÃO EM SISTEMA PALAFITÁRIO JÁ CONSTITUI EM SI INVESTIGAÇÃO.

OUTRO DOS TEMAS QUE POTENCIALMENTE SE RELACIONAM COM A TRAVESSIA SERÁ O ACESSO AO PLANO DE ÁGUA TÃO ESTIGMATIZADO, QUER NA FIGURA DAS MARINAS PARA PEQUENAS EMBARCAÇÕES DE RECREIO E PESCA, QUER O ACESSO AOS AREAIS E PRAIAS FLUVIAIS, QUE ESTAS MARGENS POTENCIAM, MAS QUE DE TODO NÃO POSSUEM ACTUAL ACESSIBILIDADE DESENHADA SBRE O TERRITÓRIO SENSIVEL.

SURGE ASSIM UM TRAÇO, DE MAIOR EXTENSÃO MAS DE FINO RECORTE E ORGANICISTA, MESCLANDO-SE COM AS LINHAS DE AREAIS E “ASSOREAMENTOS” FUGAZES DA DINÂMICA FLUVIAL, DE ESPECIAL ACUIDADE OU UTOPIA, MAS QUE DE TODO NOS PARECE PROPOSTA MAIS INOVADORA, MOTIVADORA, SINGULAR E DE ALTO VALOR ACRESCENTADO PARA GERAÇÕES FUTURAS A QUEM NÃO BASTA DEIXARMOS -LHES UM TERRITÓRIO ETIQUETADO COMO “CLASSIFICADO” OU “INTERDITO USO “

É ESSENCIALMENTE SOBRE ELES, OS QUE JÁ ESTÃO EM CONSTANTE SOFRIMENTO, PELO CONHECIMENTO E COMPETÊNCIAS QUE ANGARIARAM, MAS QUE DE TODO NÃO PODEM EXPERIMENTAR NUM MUNDO EM MUDANÇA QUASE SEMPRE DITADO PELA RAZÃO DO PASSADO, E QUE PRESSISTE MENOS SUSTENTADO E EQUILBRADO COMO QUE A AGUARDAR QUE A MARÉ ENCHA PARA ENCOBRIR OS “SEDIMENTOS” QUE PRODUZIMOS NUMA ECONOMIA SEM PONTES



ENTRE OS VARIOS TEMAS QUE REFERIMOS CABE ASSIM ABORDAR UM DESENHO CONCEPTUAL PARA ESTA TRAVESSIA, QUE SENDO ESSENCIALMENTE O TRANSPORTE DE UM ENORME PLANO DE ÁGUA, NELE REPOUSA E TENTA INTEGRAR USOS E CONFRONTOS DE INTERAÇÃO COM ESTE POR FORMA A PUDER VIVER UMA PAISAGEM E UMA LIGAÇÃO ENTRE DUAS MARGENS, DUAS VILAS E DOIS PAISES, UMA IDENTICA CULTURA E PATRIMÓNIO, E UMA EUROPA COMUNITÁRIA NESTE CASO ATLÂNTICA



Figura 2 PLANO GERAL DA NOVA TRAVESSIA DO RIO MINHO _SOLUÇÃO A

SOLUÇÃO A

NOVA PONTE VIÁRIA E ECOVIA INTERNACIONAL DE TRAVESSIA

ECOVIA INTERNACIONAL

CENTRO DE INTERPRETAÇÃO E MONITORIZAÇÃO AMBIENTAL DOS RIOS MINHO COURA E TAMUXE

PONTOS PESQUEIROS E BIRD

NOVAS MARINAS DE PEQUENAS EMBARCAÇÕES DE RECREIO

NOVO CLUBE DE VELA DE CAMINHA

NOVO CLUBE DE REMO

BANCADAS PARA COMPETIÇÃO INTERNACIONAL DE REMO

CENTRO DE AQUACULTURA DO RIO MINHO

PRAIA FLUVIAL DE XUNQUEIRA

WATERFRONT SEIXAS

ESTALEIRO DE REPARAÇÃO EMBARCAÇÕES

TRAVESSIA SERVIÇO DE OVERCRAFT CAMINHA _LA GUARDA

CONCEPT PLAN IN CAMINHA



Figura 3 PLANO CONCEPTUAL DA NOVA TRAVESSIA SOLUÇÃO A



O RIO QUE NOS UNE O RIO QUE NOS UNE O RIO QUE NOS UNE O RIO QUE NOS UNE O RIO QUE NOS UNE



Figura 4 PLANO CONCEPTUAL NOVA TRAVESSIA SOLUÇÃO A

CONCEPT PLAN IN LA GUARDIA



Figura 5 NOVA TRAVESSIA ECOVIA E RODOVIA



Figura 6 MARINA-CLUBES DE VELA E REMO _ECOVIA E BANCADA DE COMPETIÇÃO _ESQUISSO



Figura 7 CENTRO DE INTERPRETAÇÃO AMBIENTAL _ESQUISSO

AVALIADAS QUE SEJAM AS SOLUÇÕES DE TRAVESSIA, NÃO ESCUSARÁ PORÉM DE SE REFERIR A NECESSIDADE DE ANÁLISE MAIS DETALHADA E FUTURA DE QUE NO EVOLUIR DAS ANTERIORES, UMA VEZ ASSUMIDAS COMO QUE FASEADAS OU POSTAS À DISCUSSÃO POR AMBOS OS LADOS, E DELAS SUBTRAIDA ALGUMA ALTERNATIVA POR VENTURA EM CENÁRIO POSSIVEL, ENTENDE-SE QUE UMA TERCEIRA SOLUÇÃO SERIA A DE EQUACIONAR A CONSTRUÇÃO DE UMA NOVA PONTE SOBRE O TRAÇADO DO ACTUAL FERRY-BOAT, OU DO TRAÇADO DO OVERCRAFT DA SOLUÇÃO B.

CABERIA ENTÃO CONCLUIR DESSA ANÁLISE, QUE AS NECESSIDADES DE ACESSIBILIDADE SE DEMONSTRARIAM JUSTIFICADAMENTE NA CONSTRUÇÃO DE UMA PONTE DE PERFIL MAIS RODOVIÁRIO E INTENSO, ABOLINDO PORTANTO A EMBARCAÇÃO HOVERCRAFT, POIS UMA CARREIRA RODOVIÁRIA INTERURBANA ENTRE AS DUAS VILAS CONSTITUIRIA BASTANTE MODO DE LIGAÇÃO ENTER ESTAS MARGENS E VILAS DE CAMINHA E LA GUARDIA, PORÉM O IMPACTO DE UMA INFRAESTRTURA DESSA DIMENSÃO E MODO RODOVIÁRIO SERIA MANIFESTAMENTE CONTRARIO AOS DESIGNIOS DA REQUALIFICAÇÃO DA FRENTE RIBEIRINHA DE CAMINHA E SEU CENTRO HISTÓRICO.

ESTA ULTIMA SOLUÇÃO (C) OU PROPOSTA NÃO SENDO CONSEQUENCIA DE UM NATURAL FASEAMENTO E EVOLUÇÃO DAS OUTRAS DUAS ANTERIORES, DEVERÁ SER OBJECTO DE UMA PONDERAÇÃO RIGOROSA E MAIS DETALHADA EM TERMOS DAS EVENTUAIS CONSEQUENCIAS OU PERDAS DE OPORTUNIDADE DE UM PROJECTO TERRITORIAL AMBICIOSO, MAS QUE OS TEMPOS DE HOJE PARECEM PODER ANTECIPAR.

CONSTITUIRÁ NO ENTANTO, SEMPRE UMA FORMA DE ABORDAR O SUPRIR DE UMA TRAVESSIA QUE O FERRY-BOAT NÃO PARECE VIR A PUDER CUMPRIR, O SISTEMA DE HOVERCRAFT, DESDE QUE HOUVESSE UM SISTEMA INTEGRADO CONSTITUIDO POR PARQUES DE ESTACIONAMENTO DE AMBOS OS LADOS E UM SERVIÇO CONSTANTE DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO ELECTRICO DE VAIVEM AO CENTRO DE LA GUARDIA, DE CUSTO INTEGRADO NUMA BILHÉTICA DE TRAVESSIA POR ESTE MEIO, QUE SE CONSIDERA SEMPRE DESEJÁVEL VIR A EXISTIR E POSSIVELMENTE A IMPLEMENTAR POR OPERADORES PRIVADOS E PUBLICOS.

PORÉM O REFERIDO, NÃO ESCUSARÁ A CONSTRUÇÃO DE UMA TRAVESSIA RODOVIÁRIA, NESTE CASO A A **POR RAZÃO DE SER UM PROJECTO ESTRUTURANTE E AMBICIOSO DE GRANDE FACTOR DE COESÃO TERRITORIAL MANIFESTAMENTE DESEJADA PELOS DOIS LADOS DO RIO _ CAMINHA E LA GUARDA**



TRAÇADOS DE TRAVESSIA

SOLUÇÃO A 2.300 MTS RODOVIARIO
 * 1.500 MTS ECOVIA
 ** 3.600 MTS

* TRAMO DE ECOVIA SINGULAR APÓS BIFURCAÇÃO (ILHA DOS GRILOS A CAMPISMO SANTA TEGRA)

** TRAMO DE ECOVIA SEIXAS (ILHA DOS GRILOS , CENTRO DE INETERPRETAÇÃO AMBIENTAL E PARQUE DE CAMPISMO SANTA TEGRA)

SOLUÇÃO B 700 MTS

SOLUÇÃO C 1.500 MTS

ESTIMATIVA DE CUSTOS