



INSTITUTO POLITÉCNICO
DE VIANA DO CASTELO

Anabela da Rocha Costa

Projecto Final de Mestrado

ECOPISTA DO RIO MINHO: PROPOSTAS PARA A SUA
DINAMIZAÇÃO TURÍSTICA

Mestrado em Turismo, Inovação e Desenvolvimento

Trabalho efectuado sob a orientação da:

Doutora Alexandra Correia

Doutora Goretti Silva

Abril de 2014

Júri da Prova

Presidente do Júri: Prof^a Doura Olga Matos (ESTG)

Vogal (Arguente): Prof^a Doutor Paulo Rodrigues (ESTG)

Vogal (Orientadora): Prof^a Doutora Alexandra Correia (ESTG)

Agradecimentos

Agradeço de modo especial às orientadoras Doutora Alexandra Correia e Doutora Goretti Silva pela orientação, pelo rigor e exigências no sentido deste trabalho alcançar os seus objectivos e obter o sucesso desejado.

Agradeço à minha Mãe, Ana Maria Rocha, ao meu irmão, Luis Costa, pelo apoio incondicional.

Agradeço ao meu namorado, Jorge Teles, pelo ânimo que me deu e pela paciência que demonstrou ter nos momentos de mais trabalho.

Agradeço a todos os amigos pelo estímulo e pela preocupação.

Resumo

Os territórios enfrentam diversos desafios, nomeadamente a captação de visitantes. No sentido de criar condições e adaptar a oferta às suas necessidades, gostos e expectativas, é fundamental conhecer os comportamentos e as tendências do mercado. Uma das tendências evidenciadas na bibliografia é o crescimento da procura por espaços verdes para a prática de actividades saudáveis ao ar livre. É neste contexto que surge o património ferroviário desactivado, que para além do seu valor histórico e cultural, apresenta um grande potencial para nele serem desenvolvidas iniciativas de (re)utilização, como é o caso das Ecopistas. Estas iniciativas são, desta forma, importantes para dar resposta à procura, contribuindo, em grande medida, para a dinamização, diferenciação e valorização dos territórios, sobretudo do ponto de vista turístico.

Apesar deste reconhecimento, há ainda aspectos que podem ser potencializados, nomeadamente no contexto da Ecopista do Rio Minho, enquanto infra-estrutura que pode complementar a oferta turística do território em que está enquadrada (Valença/Monção). O objectivo geral deste trabalho é a apresentação de propostas de dinamização turística da Ecopista do Rio Minho. Por forma a dar resposta a este objectivo, foram adoptados diferentes instrumentos de recolha de dados de modo a obter-se uma visão abrangente da Ecopista, nomeadamente, uma entrevista a uma das pessoas responsáveis pela Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima (CIM) e o questionário aos usuários da Ecopista.

As propostas apresentadas neste trabalho visam diferentes áreas, nomeadamente: infra-estruturas, equipamentos, acessibilidades e transportes, dinamização (actividades), e promoção. As propostas de dinamização para a Ecopista do Rio Minho irão ser, posteriormente, disseminadas junto das entidades que têm um papel relevante no contexto da Ecopista. Desta forma, espera-se vir a contribuir para a reflexão e para a identificação de iniciativas específicas que possam vir a ser desenvolvidas, tendo em vista a dinamização e valorização da Ecopista e do território envolvente.

Abstract

Territories face several challenges, including the attraction of visitors. In order to create conditions and adapting the offer to their needs, tastes and expectations, it is essential to know the behavior of visitors and market trends. One of the trends highlighted in the literature is the growth of the demand for nature-based areas to practice healthy outdoor activities. It is in this context that the disabled rail heritage, while representing a strong historical and cultural value, has a great potential for the development of this type of activities through the use of greenways, for example. These initiatives, such as greenways, are important to respond to demand needs and expectations, contributing largely to dynamize, differentiate and create value of territories.

Despite this recognition, there are still aspects that may be enhanced, in particular in the context of the Greenway of the river Minho (Ecopista do Rio Minho), as an infrastructure that can complement the tourist offer of its territory (Valença/Monção). Thus, the overall objective of this Project is the identification and presentation of proposals to dynamize the Ecopista do Rio Minho from a tourist point of view. In order to achieve this goal and to achieve a broader perspective, different instruments have been adopted for data collection, namely, an interview to a person in charge of Intermunicipal community of the Alto Minho (CIM), a questionnaire was applied to users of Ecopista do Rio Minho, participant observation was conducted based on the participation in two activities at the Ecopista do Rio Minho along with non-participant observation.

The proposals suggested in the project aimed at different areas, namely: infrastructures, equipments, accessibility and transport, dynamization (activities), and promotion. These proposals will be subsequently disseminated to the entities that have a relevant role in the context of the Ecopista. Therefore, with this project, it is expected to contribute to the reflection and to the identification of specific initiatives likely to be developed in order to dynamize and create value to Ecopista do Rio Minho and its surrounding territory.

April of 2014

ÍNDICE

ÍNDICE DE TABELAS.....	IX
ÍNDICE DE FIGURAS	XI
ABREVIATURAS	XII
Capítulo 1 Introdução.....	1
Capítulo 2 Metodologia.....	5
2.1 Introdução	5
2.2 O processo de investigação	5
2.3 Revisão da bibliografia	7
2.4 Caracterização da Ecopista do Rio Minho.....	9
2.5 Questões a serem investigadas.....	11
2.6 Recolha de dados primários	11
2.6.1 Entrevista	11
2.6.2 Inquérito por questionário.....	14
2.7 Análise de dados primários.....	22
2.7.1. Entrevista	22
2.7.2 Inquérito por questionário.....	22
2.8 Conclusão.....	26
Capítulo 3 Enquadramento teórico.....	27
3.1 Introdução	27
3.2 Ecopistas: contextualização	27
3.2.1 Ecopistas: conceito e classificação	29
3.2.2 Ecopistas: relação com os corredores verdes.....	34
3.3 Lazer e turismo	36
3.3.1 Importância estratégica do sector do turismo para Portugal.....	37
3.3.2 Importância do produto de Turismo de Natureza em Portugal segundo o PENT .	39
3.4 Turismo de Natureza.....	42
3.4.1 Turismo de Natureza: conceito	42
3.4.2 Turismo de Natureza: relação com o desenvolvimento e o turismo sustentável ...	46
3.5 As Ecopistas e o Turismo de Natureza	49

3.5.1 Ecopistas: valorização e dinamização turística.....	49
3.5.2 Ecopistas: infra-estrutura que promove o Turismo de Natureza/sustentável	51
3.5.3 A dinamização turística das Ecopistas.....	52
3.6 Conclusão.....	55
Capítulo 4 Caracterização da Ecopista do Rio Minho	57
4.1 Introdução	57
4.2 Origem	57
4.2.1 Criação	57
4.2.2 Intervenientes e responsabilidades.....	59
4.3 Situação actual	60
4.3.1 Traçado da Ecopista e território abrangido.....	60
4.3.2 Caracterização da Ecopista do Rio Minho.....	63
4.3.3 Gestão da Ecopista.....	68
4.3.4 Dinamização da Ecopista.....	70
4.3.5 Promoção da Ecopista.....	72
4.4 Projectos Futuros	75
4.4.1 Projectos para a expansão da Ecopista	75
4.4.2 Estudo da ligação da Ecopista do Rio Minho a outras Ecopistas/ECOVIAS	77
4.4.3 Internacionalização	77
4.4.4 Novos projectos de dinamização	79
4.5 Conclusão.....	79
Capítulo 5 Caracterização do contexto turístico da Ecopista.....	82
5.1 Introdução	82
5.2 Contextualização.....	82
5.2.1 Indicadores demográficos	82
5.2.2 Actividade Económica.....	83
5.2.3 Breve caracterização geral do concelho de Valença/Monção.....	84
5.3 Caracterização da oferta turística da envolvente da Ecopista.....	86
5.3.1 Recursos naturais	86
5.3.2 Recursos culturais	89
5.3.3 Infra-estruturas.....	95

5.3.4 Equipamentos.....	97
5.3.5 Acessibilidades e Transportes.....	99
5.4 Procura turística.....	100
5.5 Conclusão.....	103
Capítulo 6 Análise das boas práticas.....	105
6.1 Introdução.....	105
6.2 Ecopistas: iniciativa de âmbito nacional.....	105
6.2.1 O Plano Nacional de Ecopistas da REFER: contextualização.....	105
6.2.2 Estudo de caso: a Ecopista do Dão.....	106
6.3 Ecopistas: iniciativas de âmbito internacional.....	107
6.3.1 O Programa Vias Verdes: contextualização.....	108
6.3.2 Estudo de caso: Via Verde de la Sieera.....	109
6.4 Conclusão.....	110
Capítulo 7 Análise empírica.....	111
7.1 Caracterização da amostra.....	111
7.2 Caracterização da visita e utilização da Ecopista do Rio Minho.....	118
7.3 Avaliação da Ecopista do Rio Minho.....	128
7.4 Conclusão.....	149
Capítulo 8 Avaliação do potencial turístico da Ecopista.....	150
8.1 Introdução.....	150
8.2 Recursos naturais.....	150
8.3 Recursos culturais.....	151
8.4 Infra-estruturas.....	153
8.5 Equipamentos.....	155
8.6 Acessibilidades e transportes.....	158
8.7 Síntese.....	159
8.8 Conclusão.....	161
Capítulo 9 Propostas para a dinamização turística da Ecopista do Rio Minho.....	164
9.1 Introdução.....	164
9.2 Infra-estruturas.....	164

9.3 Equipamentos.....	167
9.4 Acessibilidades e transportes	168
9.5 Actividades	169
9.6 Promoção	170
9.7 Conclusões.....	171
Capítulo 10 Conclusões.....	173
10.1 Dificuldades e limitações.....	174
10.2 Comparação de dados deste estudo com outros.....	175
10.3 Sugestões/recomendações futuras.....	175
Bibliografia.....	176
Consultas on-line	183
Apêndices	186
Apêndice 1 - Entrevista.....	186
Apêndice 2 - Questionário	197
Apêndice 3 – Pontos de interesse a visitar na Ecopista	212
Apêndice 4 – Análise Teste-piloto.....	222
Apêndice 5 – Momentos da recolha de dados por meio de questionário	224
Apêndice 6 – Síntese dos principais diplomas legislativos	225
Apêndice 7 – Fotografias	230
Anexos.....	234
Anexo 1 - Fotos.....	234
Anexo 2 - Roteiro da Ecopista do Rio Minho	237

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 3.1 - Aspectos comuns nas diferentes definições de Vias Verdes.....	33
Tabela 4.1 - Pontos de Interesse da Ecopista (património natural/histórico)	66
Tabela 4.2 - Categoria de prémios associados à promoção das vias verdes.....	75
Tabela 5.1 – Indicadores Demográficos	83
Tabela 5.2 VAB e emprego total por NUTS III e actividade económica, 2008.....	84
Tabela 5.3 - Alguns recursos naturais do Minho-Lima	87
Tabela 5.4 - Espaços naturais – concelho de Valença.....	88
Tabela 5.5 - Espaços naturais – concelho de Monção.....	89
Tabela 5.6 - Classificação dos recursos culturais	90
Tabela 5.7 - Agenda cultural/Festas e Romarias/Feiras	91
Tabela 5.8 - Percursos Pedestres/Rotas/Caminhos.....	92
Tabela 5.9 – I. Lista de monumentos classificados	93
Tabela 5.10 – II. Lista de monumentos classificados.....	94
Tabela 5.11 - Agenda cultural/Festas e Romarias/Feiras	94
Tabela 5.12 - Percursos pedestres.....	95
Tabela 5.13 - Infra-estruturas culturais.....	96
Tabela 5.14 - Infra-estruturas	97
Tabela 5.15 - Capacidade de alojamento em estabelecimentos hoteleiros.....	98
Tabela 5.16 - Dormidas em estabelecimentos hoteleiros	101
Tabela 5.17 - Hóspedes em estabelecimentos hoteleiros	102
Tabela 5.18 - Estada média nos estabelecimentos hoteleiros.....	103
Tabela 6.1 - Indicadores de referência do Plano Nacional de Ecopistas.....	106
Tabela 7.1 - Nacionalidade.....	112
Tabela 7.2 - Situação do usuário perante a residência.....	113
Tabela 7.3 - Idade do usuário	114
Tabela 7.4 - Género	114
Tabela 7.5 - Estado civil.....	115
Tabela 7.6 - Profissão	116
Tabela 7.7 - Rendimento líquido mensal.....	117
Tabela 7.8 - Grau de ensino.....	117
Tabela 7.9 - Primeira visita de acordo com a situação perante a residência na região.....	119
Tabela 7.10 - Frequência de visita à Ecopista	120
Tabela 7.11 - Com quem o usuário está a visitar/utilizar a Ecopista.....	121
Tabela 7.12 - Mobilidade reduzida.....	122
Tabela 7.13 – I. Motivos para visitar/utilizar a Ecopista.....	123
Tabela 7.14 – II. Motivos para visitar/utilizar a Ecopista	124
Tabela 7.15 - Motivos para visitar/utilizar a Ecopista.....	124
Tabela 7.16 - Actividades praticadas na Ecopista	125
Tabela 7.17 - Meios pelos quais foi obtida a informação.....	126
Tabela 7.18 - Importância da informação obtida para vir visitar/utilizar a Ecopista	126
Tabela 7.19 - Ponto de entrada para a Ecopista.....	127
Tabela 7.20 - Tempo (horas) passado na Ecopista	128
Tabela 7.21 - Avaliação da Ecopista relativamente à conservação/limpeza	129
Tabela 7.22 - Avaliação da Ecopista relativamente à conservação/limpeza	130

Tabela 7.23– Avaliação sobre informação/interpretação	131
Tabela 7.24 – I. Avaliação dos aspectos relativos à segurança na Ecopista.....	132
Tabela 7.25 – II. Avaliação dos aspectos relativos à segurança na Ecopista	133
Tabela 7.26 – III. Avaliação dos aspectos relativos à segurança na Ecopista.....	134
Tabela 7.27 – IV. Avaliação dos aspectos relativos à segurança na Ecopista.....	135
Tabela 7.28 - Grau de concordância ou discordância relativa aos horários serviços	136
Tabela 7.29 - O que gostou mais	137
Tabela 7.30 - O que gostou menos	138
Tabela 7.31 - Sugestões/comentários (sim/não)	139
Tabela 7.32 - Sugestões/comentários	140
Tabela 7.33 - Indicação da probabilidade de voltar.....	141
Tabela 7.34 - Oportunidade de participar em alguma das actividades.....	142
Tabela 7.35 - Oportunidade de participar na actividade.....	143
Tabela 7.36 - Oportunidade de participar na actividade.....	144
Tabela 7.37 - Actividades que o usuário gostaria de ter praticado.....	144
Tabela 7.38 - Actividades que o usuário gostaria de ter praticado.....	145
Tabela 7.39 - Actividades que o usuário gostaria de ter oportunidade.....	146
Tabela 7.40 - Actividades que o usuário gostaria de ter oportunidade de praticar.....	147
Tabela 7.41 – Serviços que o usuário gostaria de ver disponíveis na Ecopista.....	148
Tabela 7.42 - Serviços que o usuário gostaria de ver disponíveis.....	149
Tabela 8.1 - Recursos Naturais.....	151
Tabela 8.2 - Recursos culturais.....	152
Tabela 8.3 – Sinalização e informação	153
Tabela 8.4 – Segurança pessoal dos usuários	154
Tabela 8.5 - Conservação/manutenção e limpeza da Ecopista	155
Tabela 8.6 – Equipamentos de apoio.....	156
Tabela 8.7 – Equipamentos de apoio e funcionalidades.....	157
Tabela 8.8 – Acessibilidades e transportes	158
Tabela 8.9 – Síntese do potencial de avaliação	160
Tabela 9.1 - Áreas de Intervenção: Sinalização e informação	165
Tabela 9.2 - Áreas de Intervenção: Segurança pessoal dos usuários.....	165
Tabela 9.3 - Áreas de Intervenção: Conservação/manutenção/limpeza da Ecopista	166
Tabela 9.4 – Áreas de Intervenção: Equipamentos de apoio e funcionalidade	167
Tabela 9.5 – Áreas de Intervenção: Acessibilidades e transportes.....	168
Tabela 9.6 - Áreas de Intervenção: Actividades recreativas, culturais e desportivas.....	169
Tabela 9.7 - Áreas de Intervenção: actividades ligadas ao Respeito pelas normas.....	170
Tabela 9.8 - Áreas de Intervenção: Promoção.....	171
Tabela 2.1 - Questão 7 e 8 do teste-piloto	222
Tabela 2.2 - Ex: Questão 11 – teste-piloto	222
Tabela 10.3. Momentos da recolha de dados por meio de questionário.....	224

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 2.1 - Fases adoptadas na realização do presente trabalho	6
Figura 4.1 - Traçado da Ecopista do Rio Minho	62
Figura 10.1 Roteiro da Ecopista do Rio Minho.....	237
Figura 10.2 Roteiro da Ecopista do Rio Minho (cont.)	238

ABREVIATURAS

AEVV	Asociación Europea de Vias Verde e AEVV - Association Européenne des Voies Vertes
AP	Áreas Protegidas
APCV	Associação Portuguesa de Corredores Verdes
CCDR-N	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte
CIM	Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima (Alto Minho)
CMV/M	Câmara Municipal de Valença/Monção
EGA	European Greenways Association
EUA	Estados Unidos da América
GEOTA	Grupo de Estudo de Ordenamento do Território e Ambiente
ICNB	Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade
ICNF	Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas
OMT	Organização Mundial do Turismo
NUT	Numenclatura de Unidade Territorial
PENT	Plano Estratégico Nacional do Turismo
PNPOT	Programa Nacional de Política de Ordenamento do Território
PNTN	Programa Nacional de Turismo de Natureza
POCTEC	Programa Operacional de Cooperação Transfronteiriça Espanha - Portugal
REFER	Rede Ferroviária Nacional, EP
SIG	Sistemas de Informação Geográfica
SPSS	Statistical Package for Social Sciences
THR	Asesores en Turismo Hotelería y Recreación, S.A.
TIC	Tecnologias da Informação e Comunicação
UE	União Europeia
UNEP	United Nations Environment Programme
UNWTO	United Nations World Tourism Organization (também denominada WTO)
WTO	World Tourism Organization (também denominada UNWTO)
WCED	World Commission on Environment and Development

Capítulo 1 Introdução

Actualmente, assiste-se a um conjunto de alterações no contexto turístico, como por exemplo, o crescimento da procura por espaços verdes para a prática de actividades saudáveis ao ar livre. Essas alterações impõem mudanças na gestão e na dinamização dos territórios e resultam também de alterações nos comportamentos dos mercados. Estas alterações incentivam a alterações na gestão e na dinamização dos territórios (Fazenda, 2007:11). Apesar deste trabalho visar a apresentação de propostas para a dinamização turística da Ecopista do Rio Minho, ou seja para visitantes (turistas e não turistas), sendo direccionadas essencialmente a este target, os residentes acabarão por beneficiar, uma vez que eles também são usuários da Ecopista.

Voltando à questão inicial, os mercados têm vindo a evidenciar comportamentos em prol de um maior respeito pelo meio ambiente e pela defesa e preservação da natureza, por um lado, e uma maior procura por actividades de lazer e desporto ao ar livre (aumento da preferência por férias activas) com crescente procura por estilos de vida mais saudáveis, por outro (Fazenda, 2007:11; Associação de Turismo de Lisboa, 2010:277). Assim, os mercados evidenciam um conjunto de alterações, tais como, estão mais conscientes sobre os problemas ambientais e preocupados com a sua preservação, elegem itinerários mais flexíveis, adaptados à medida dos seus interesses, estão mais abertos a conhecer a cultura local dos territórios por onde passam e a contribuir para um impacto positivo no destino, revelam maior autonomia na tomada de decisões e, utilizam as novas TIC na forma de se comunicarem, (Fazenda, 2007:11; Associação de Turismo de Lisboa, 2010:277). Neste contexto, constata-se que os visitantes avaliam os produtos turísticos previamente, de modo a irem de encontro às suas necessidades e expectativas, procuram ser co-autores das suas experiências em ambiente natural com elevado conteúdo de autenticidade, vivenciando-as intensamente sob este lema, e sob os valores étnicos que contrastam com o stress das rotinas diárias. Caracteriza-se ainda por um turista ou visitante que cultiva os valores da motivação para a aprendizagem e a auto-realização (Fazenda, 2007:11; Associação de Turismo de Lisboa, 2010:277).

As tendências anteriormente identificadas podem ser entendidas como oportunidades para a actividade turística dos territórios, no sentido em que permitem o aproveitamento do potencial existente e a sua exploração de modo a criar valor acrescentado para os visitantes. A identificação destas tendências tem contribuído para a identificação de novos segmentos e/ou nichos de mercado por diferentes autores, como por exemplo, “novos turistas”, consumidor “verde” (Fazenda, 2007:11; Poon, 1993). Mais concretamente, o crescente número de pessoas interessadas em desenvolverem actividades de lazer e desporto ao ar livre, fomentando estilos de vida mais saudáveis consiste numa oportunidade porque vai permitir aumentar o potencial de desenvolvimento de oferta relacionada com o Turismo de Natureza. O Turismo de Natureza, representa um produto turístico que pretende responder às necessidades dos segmentos e/ou nichos de mercado referidos (Fazenda, 2007:11). O turismo de natureza apresenta como motivação principal, a vontade de viver experiências de grande valor simbólico e interagir e usufruir da Natureza e tem como actividades, a prática desportivas, a contemplação da natureza e actividades de interesse especial (THR, 2006:12).

É neste contexto, que surge o aproveitamento dos recursos que vai permitir a sua transformação/adaptação de modo a criar potencialidades para dinamizar a oferta dos territórios. Um exemplo de um aproveitamento de recursos existentes é a do património ferroviário que se encontra desactivado, que permite explorar potencialidades que procuram responder às tendências da procura (Guedes, 2007:4; Braga, 2012 *cit. in* IPVC, 2012:17). O património ferroviário desactivado representa valor histórico e cultural e possui potencial para serem desenvolvidas iniciativas de (re)utilização, como é o caso das Ecopistas. As Ecopistas, associadas ao Turismo de Natureza (paisagístico, touring cultural e turismo activo) representam um modelo de desenvolvimento que contribui para alargar à sociedade actual em geral uma nova cultura de consciência ambiental, de ócio, de desporto ao ar livre e de hábitos de exercício saudáveis através da mobilidade não motorizada. Neste sentido, as potencialidades, evidenciadas pelas Ecopistas, permitem o desenvolvimento das regiões, a conservação do património histórico e natural, servindo ainda de alavanca ao desenvolvimento do turismo sustentável (Guedes, 2007:4; Braga, 2012 *cit. in* IPVC, 2012:17).

Apesar deste potencial estar reconhecido, há ainda aspectos que podem ser potencializados. Assim, face ao anteriormente exposto, o presente trabalho, considerado como trabalho de projecto no âmbito do mestrado (Despacho n.º 16549/2012¹), resulta da identificação de um “problema” prático, nomeadamente a necessidade de dinamizar a Ecopista do Rio Minho do ponto de vista turístico. Enquanto infra-estrutura que pode complementar a oferta turística do território em que está enquadrada, pode contribuir para a sua valorização e diferenciação.

De seguida, serão apresentados os objectivos, bem como as perguntas que orientaram o desenvolvimento deste trabalho. Este capítulo introdutório finalizará com a descrição da metodologia adoptada por forma a dar resposta aos objectivos.

Este trabalho de projecto tem como objectivo geral *a apresentação de propostas de dinamização turística da Ecopista do Rio Minho*.

Para alcançar o objectivo geral proposto, foram definidos os seguintes objectivos específicos:

- Identificar a oferta turística na envolvente da Ecopista;
- Avaliar o potencial turístico da Ecopista através da identificação de oportunidades e constrangimentos/condicionantes da oferta turística;
- Caracterizar a procura turística Porto e Norte (em particular do Minho)
- Identificar e apresentar o perfil dos usuários da Ecopista;
- Caracterizar e avaliar a visita na Ecopista;
- Apresentar um conjunto de propostas de dinamização da Ecopista.

De seguida, apresentam-se as questões de pesquisa deste estudo:

- Que oportunidades/constrangimentos estão associados às Ecopistas em geral e à Ecopista do Rio Minho em particular, nomeadamente no que respeita à sua dinamização turística?

¹ Diário da República, 2.ª série — N.º 251 — 28 de dezembro de 2012

- Como pode a Ecopista do Rio Minho, em particular, ser dinamizada no sentido de contribuir para o desenvolvimento da actividade turística no Minho (Valença/Monção)?

Este trabalho de projecto começa por apresentar esta introdução (Capítulo 1), no sentido de poder dar uma visão global dos seus objectivos, questões de pesquisa. De seguida, será apresentada a metodologia adoptada para este trabalho (Capítulo 2). Posteriormente, surge a apresentação do enquadramento teórico (Capítulo 3), que aborda temas que envolvem a actualidade da “Ecopista”. Na sequência deste capítulo é apresentada a caracterização da Ecopista do Rio Minho (Capítulo 4). No capítulo apresentado a seguir é feita uma caracterização do contexto turístico da Ecopista (Capítulo 5) de modo a perceber-se como se estrutura a oferta e a procura turística no Minho-Lima. É, ainda apresentado um capítulo relativo às boas práticas no contexto das experiências da Ecopista (Capítulo 6). Entra-se depois no capítulo da análise e apresentação de resultados (Capítulo 7). De seguida, é feita a avaliação do potencial turístico da Ecopista (Capítulo 8), para poderem ser apresentadas as propostas para a dinamização turística da Ecopista (Capítulo 9). Por último, surgem a conclusão do trabalho (Capítulo 10).

Capítulo 2 Metodologia

2.1 Introdução

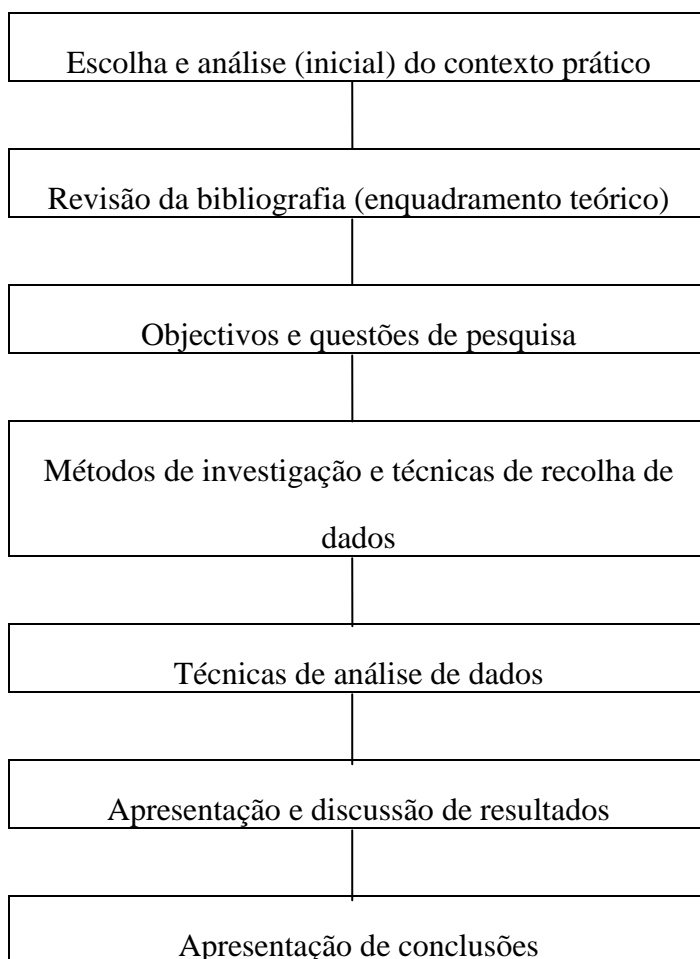
Este capítulo apresenta a metodologia adoptada na realização deste trabalho. Numa primeira fase, é feita uma apresentação do processo de investigação, bem como a contextualização académica e prática do trabalho. A contextualização académica resulta de uma síntese da revisão bibliográfica e a contextualização prática consiste numa breve apresentação da Ecopista do Rio Minho e da sua envolvente, dando destaque ao contexto turístico. O capítulo prossegue com a apresentação dos objectivos, das questões a serem investigadas. Na fase seguinte, é apresentada a forma como foi feita a recolha e a análise de dados primários, tendo em atenção questões relacionadas com as características da população em estudo e com a amostragem. No último ponto deste capítulo são apresentadas as respectivas conclusões.

2.2 O processo de investigação

O presente trabalho de projecto visa a aplicação integrada de conhecimentos a situações novas de interesse prático actual, tendo como objectivo responder a necessidades/situações identificadas. Neste sentido, foram seguidas diferentes fases durante a sua realização. Estas fases são importantes na medida em que representam o caminho a seguir na condução da investigação e vão ao encontro ao que é recomendado na bibliografia aquando da realização de um trabalho de investigação (Hill e Hill, 2000:20; Jennings, 2001; Quivy e Campenhoudt, 1992:14). O processo de investigação é, simultaneamente, um processo de planificação da investigação (na medida em que permite identificar a área e o objecto de estudo, escolher o tema e planear as técnicas de recolha e análise de dados) e um processo de aplicação do conhecimento em diferentes contextos, (Hill e Hill, 2000:21; Quivy e Campenhoudt, 1992:15).

As fases seguidas neste trabalho foram baseadas na bibliografia (Hill e Hill, 2000:21; Quivy e Campenhoudt, 1992:24) e são apresentadas na Figura 2.1.

Figura 2.1 - Fases adoptadas na realização do presente trabalho



Fonte: Adaptado de Hill e Hill, 2000:21; Quivy 1992:15

Este trabalho resulta da identificação de ‘problema’ prático, nomeadamente a necessidade de dinamizar a Ecopista do Minho do ponto de vista turístico. Neste sentido, a primeira fase passou pela escolha e a análise (inicial) do contexto prático, ou seja, da Ecopista. Esta fase foi determinante para delimitar o conteúdo e as abordagens nas fases seguintes. Neste seguimento, foi feita a revisão da bibliografia, permitindo a realização do enquadramento teórico. A revisão da bibliografia foi, também, importante para a concretização da fase seguinte, na medida em que contribuiu para delinear os objectivos e as questões de pesquisa. A segunda grande fase deste trabalho centrou-se na operacionalização da resposta aos objectivos e às questões de pesquisa. Nesta fase, foram escolhidos os métodos de investigação e as técnicas de recolha e análise de dados. Assim, é feita a recolha de dados primários, com vista à elaboração de um diagnóstico, que permitiu elaborar

propostas. Assim, feita a recolha e a análise de dados, seguiu-se a apresentação e a discussão de resultados, bem como a apresentação das conclusões.

Após a explicação em relação às fases do processo de investigação deste trabalho, segue-se a apresentação de uma breve síntese da revisão bibliográfica (apresentada em mais detalhe no Capítulo 3).

2.3 Revisão da bibliografia

A revisão da bibliografia apresentada no Capítulo 3 visa enquadrar teoricamente o trabalho. Neste sentido, é primeiramente apresentado o conceito de ecopista, seguindo-se uma abordagem o papel que as Ecopistas têm na reutilização das linhas-férreas e no potencial de dinamização e diversificação da oferta turística de um determinado território.

O presente subcapítulo visa apresentar, de forma breve, o contexto teórico justificativo do trabalho.

As linhas de caminho-de-ferro, através das estações, dos apeadeiros, dos abrigos, das paragens, dos túneis, das pontes, dos muros de suporte, e do espaço onde assentam as linhas ferroviárias, constituem hoje um vasto património ferroviário (Rodrigues, 2006; *cit. in* Lopes 2011:7; Guedes, 2007:4). Este património representa parte da identidade dos territórios, e no sentido de o fazer perpetuar no tempo e de o poder passar de geração em geração, a sua preservação é fundamental. Esta questão assume particular importância numa altura em que existem várias infra-estruturas que não estão em funcionamento (devido ao seu encerramento) e que, por isso, possam ter efeitos negativos nessas mesmas infra-estruturas desactivadas. Se por um lado, pode levar a uma degradação progressiva e ao crescimento de vegetação, conduzindo à descaracterização do património ferroviário; por outro lado, pode conduzir à perda da sua identidade, em resultado da prática de actos de vandalismo e à ocupação ilegal (Silva, 2009, *cit. in* Lopes 2011:7). É importante evitar o seu abandono e preservar o seu legado histórico e cultural (Rodrigues, 2006, *cit. in* Lopes 2011:7; Guedes, 2007:4).

Uma das alternativas identificadas para a minimização dos efeitos negativos e revitalização deste património, quer seja na bibliografia, quer seja em contextos reais (Guedes, 2007:4; Braga, 2012 *cit. in* IPVC, 2012), passa pela conversão em Ecopistas, dotando estes espaços de uma nova função económico-social e ambiental (Braga, 2012 *cit. in* IPVC, 2012:17; Guedes, 2007:4). As Ecopistas permitem, por um lado, a preservação da identidade do património histórico e cultural presente ao longo das ex-linhas férreas e que dela são indissociáveis (Silva, 2009, *cit. in* Lopes 2011:7) e, por outro a prática de actividades de recreio e desportivas ao ar livre e fomentam uma crescente consciência ambiental na sociedade. Existem no país alguns exemplos, entre os quais se destaca Ecopista do Dão, por ter sido a primeira Ecopista do país a implementar um modelo de gestão integrado². Em suma, a utilização das Ecopistas como infra-estruturas vocacionadas para o lazer, para o desporto e para a divulgação do património histórico e cultural, desempenham um papel importante na diversificação da oferta dos territórios e na sua dinamização, representando pois uma resposta alternativa para a dinamização dos territórios. As Ecopistas podem, portanto, ser vistas como uma alavanca ao desenvolvimento da actividade turística de um determinado território, principalmente nas regiões mais carenciadas (Braga, 2012 *cit. in* IPVC, 2012:17; Guedes, 2007:4).

Face ao anteriormente exposto, este trabalho visa a identificação das oportunidades/constrangimentos associados à Ecopista do Rio Minho e à sua dinamização, no sentido de se poderem identificar propostas que possam vir a contribuir para a dinamização da actividade turística no Minho (mais especificamente Valença/Monção).

De seguida, antes de serem apresentadas as perguntas que orientaram o desenvolvimento deste trabalho (subcapítulo 2.5), segue-se uma breve caracterização da Ecopista do Rio Minho, por forma a enquadrar breve o contexto específico do trabalho.

² <http://www.ciclovvia.pt/> acedida em 2013-10-10.

2.4 Caracterização da Ecopista do Rio Minho

A caracterização da Ecopista apresentada no Capítulo 4 visa dar a conhecer o projecto. Neste sentido, é primeiramente apresentada a sua origem, o contexto actual, e os projectos para o futuro.

Este subcapítulo visa apresentar uma breve síntese da caracterização da Ecopista.

Aproveitando a plataforma da via férrea então já desactivada (Moreira, 2009:6), o projecto ‘Ecopista do Rio Minho’ tem como objectivos específicos a implementação de um percurso com características pedestres e cicláveis (Moreira, 2009:6), permitindo a sua utilização para fins cicloturísticos e passeios pedonais³ em vias de uso público, que privilegiam o desenvolvimento de actividades lúdicas, recreativas e culturais, e a protecção do meio ambiente⁴.

Este projecto teve início com obras de adaptação/reestruturação que estiveram em execução entre o ano de 2002 e o ano de 2004 (Moreira, 2009:6) e teve o seu momento de inauguração em 14 de Novembro de 2004. O projecto contou com o apoio da Refer (empresa pública responsável pela prestação do serviço público de gestão da infraestrutura integrante da rede ferroviária nacional e entidade responsável pela criação do Plano Nacional de Ecopistas, em 2001),⁵ que tinha como objectivos a recuperação e a preservação do património⁶.

Este projecto, que se trata da primeira “Ecopista” a ter lugar em Portugal relacionando a riqueza paisagística e ambiental (Moreira, 2009:7), era inicialmente composto por 13 Km, percurso este paralelo à linha do Rio Minho, em que 9 km abrangem o concelho de Valença e 4 Km cobrem o concelho de Monção (Moreira, 2009:7). Actualmente, continua a ser uma linha com características sobretudo rurais, que une freguesias periféricas

³ <http://www.ciclovvia.pt/index.html>, acedida em 2012-12-20.

⁴ <http://www.ciclovvia.pt/index.html>, acedida em 2012-12-20.

⁵ <http://www.refer.pt/MenuPrincipal/REFER/> acedida em 2012-11-16

⁶ Entrevista a Engº Bruno Caldas, Responsável pelos SIG e pelos projetos nas áreas do ambiente, ordenamento do território e protecção civil, na Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima, realizada em 2012-12-12, em Valença (questão 2.1)

(Concelho de Valença: Valença, Ganfei, Verdoejo e Friestas; Concelho de Monção: Lapela, Troporiz, Cortes e Monção), passando ao lado de terrenos agrícolas e vinhas, perfazendo um total de 15 Km⁷, (anexo 2, Figura 10.4). Importa acrescentar que há pequenos troços que se ramificaram a partir desta espinha dorsal principal que ainda não foram inaugurados, por ainda não estarem concluídos.

Depois de explicados os objectivos da Ecopista do Rio Minho, apresenta-se uma síntese da avaliação do seu potencial turístico.

A avaliação do potencial da Ecopista é feita com base numa síntese da oferta turística da Ecopista, a qual é constituída por cinco componentes, nomeadamente recursos naturais e recursos culturais, infra-estruturas, equipamentos, acessibilidades e de transportes e a hospitalidade (Cunha 2001). Neste trabalho, a hospitalidade não será objecto de análise relativamente ao contexto da Ecopista. A Ecopista, é rodeada por recursos naturais de variedade paisagística e ambiental. O património cultural é representado por um vasto património ferroviário, englobado em 36 pontos de interesse (Apêndice 3). As infra-estruturas constituem-se por lugares de estacionamento para carros e sinalização diversa. Os equipamentos de apoio, constituem-se por suportes para prender bicicletas, parques infantis, zonas de lazer, entre muitos outros. Quanto às acessibilidades e transportes, não se verifica rede de transportes própria a servir o trajecto da Ecopista. Existem, bons acessos à Ecopista, servidos por diversos tipos de estradas e caminhos. Apesar de não existir modelo de gestão integrado, à semelhança de outras Ecopistas, a dinamização e a promoção tem passado pela Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima e pelas respectivas autarquias.

No sentido de ter um conhecimento mais detalhado do território do ponto de vista turístico, é importante, também, perceber a componente da procura turística. O estudo da procura será feito com base na recolha e análise de questionários e a explicação das razões para a escolha do questionário e o seu conteúdo estão no Capítulo 2.6.2 e no 2.7.2..

É na sequência deste contexto que foram identificadas as questões de pesquisa, que são apresentadas no subcapítulo seguinte.

⁷ <http://www.ciclovias.pt/ciclovias/Inorte/1viana/rminho/riominho.php> acedida em 2013-10-10

2.5 Questões a serem investigadas

As questões de pesquisa identificadas foram as seguintes:

Que oportunidades/constrangimentos estão associados às Ecopistas em geral e à Ecopista do Rio Minho em particular, nomeadamente no que respeita à sua dinamização turística?

Como pode a Ecopista do Rio Minho, em particular, ser dinamizada no sentido de contribuir para o desenvolvimento da actividade turística no Minho (Valença/Monção)?

Após a apresentação do enquadramento teórico e prático e das questões de pesquisa deste trabalho, o *design* da investigação será explicado no subcapítulo seguinte.

2.6 Recolha de dados primários

Neste subcapítulo são apresentados as técnicas de recolha de informação adoptados neste trabalho.

A recolha de dados começou pela entrevista a uma das pessoas responsáveis (Eng^o Bruno Caldas, Responsável pelos SIG e pelos projetos nas áreas do ambiente, ordenamento do território e proteção civil) pela Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima (CIM). De seguida, foi aplicado um inquérito por questionário aos utilizadores da Ecopista. Estes instrumentos de recolha de dados serão explicados em mais detalhe de seguida.

2.6.1 Entrevista

A entrevista é um a das técnicas de recolha de dados primários (Carmo e Ferreira, 1998: 123; Quivy e Campenhoudt, 1992:166,185). A entrevista tem por objectivo registar dados que foram recolhidos no terreno de forma sistematizada. A entrevista permite conhecer informação relevante, que de outra forma seria difícil devido ao facto de não ser informação de carácter público ou publicada. Tendo por base Carmo e Ferreira (1998:123)

e Quivy e Campenhoudt (1992:166,185), optou-se pela entrevista (Apêndice 1) porque vai permitir responder às questões de pesquisa (apresentadas no subcapítulo 2.5).

A técnica de recolha de dados através da entrevista distingue-se de outras pela aplicação de processos de comunicação e interacção na recolha de informações, uma vez que envolve um contacto directo entre entrevistador e entrevistado (Carmo e Ferreira, 1998:126, Quivy e Campenhoudt, 1992:193). A informação obtida por meio da entrevista foi útil para alcançar alguns dos objectivos deste trabalho, sendo explicado ao longo deste subcapítulo.

Ao realizar uma entrevista, o entrevistador assume um papel fundamental na medida em que deve procurar manter o interesse do entrevistado nos objectivos da entrevista, minimizando, assim, potenciais desvios do objecto de estudo. A entrevista é utilizada, quando no âmbito da pesquisa de questões relevantes, não se consegue encontrar informação na documentação disponível ou esta não parece fiável (Carmo e Ferreira, 1998:126; Quivy e Campenhoudt, 1992:193).

As entrevistas apresentam determinadas vantagens em relação a outras técnicas de recolha de informação, nomeadamente grau de profundidade da informação recolhido e a flexibilidade (Carmo e Ferreira, 1998:128, 147; Quivy e Campenhoudt, 1992:195). A identificação destas vantagens esteve na base para a utilização da entrevista neste trabalho, nomeadamente porque permitiu obter informação detalhada, que a seguir se explica, que de outro modo não estava disponível publicamente. A flexibilidade pode constituir simultaneamente uma desvantagem. Este aspecto foi acautelado através da apresentação e clarificação dos objectivos ao entrevistado (Carmo e Ferreira, 1998:126, 147; Quivy e Campenhoudt, 1992:195).

As informações são recolhidas neste trabalho através de uma entrevista exploratória estruturada, constituída por um conjunto de perguntas abertas sob as quais se pretende obter informação por parte do entrevistado (Carmo e Ferreira, 1998: 131; Quivy e Campenhoudt, 1992:194), que tal como referido anteriormente, foi realizada ao responsável da CIM Minho-Lima.

A entrevista (Apêndice 1) é utilizada para dar resposta a três dos objectivos específicos identificados anteriormente. Por um lado, esta entrevista permite obter informação no sentido de poder elaborar uma análise detalhada de modo a caracterizar a Ecopista do Rio Minho. Permite ainda, avaliar o potencial turístico da Ecopista através da identificação de oportunidades e constrangimentos/condicionantes da oferta turística. É de realçar também que a entrevista (Apêndice 1) permite obter informação que leva a uma reflexão sobre os possíveis temas objecto de questões no questionário. Na alínea a) e b) a seguir apresentadas expõe-se as questões relacionadas com a entrevista.

a) Estrutura e conteúdo da entrevista

A estrutura da entrevista consiste em quatro grupos de informação: origem do projecto, caracterização do traçado e relação com o território, a gestão e o futuro.

No grupo I relativo à origem do projecto, pretende-se conhecer os objectivos e os intervenientes da Ecopista. O grupo II debruça-se sobre a caracterização do traçado e relação com o território, pretende-se conhecer o traçado da Ecopista, os equipamentos, o território e a caracterização da envolvente. O grupo III, dedicado à gestão da Ecopista, pretende-se saber o modelo de gestão, os seus intervenientes e o objecto de gestão. O grupo IV relaciona-se com informação sobre o futuro do projecto e passou por saber, os projectos de expansão, a ligação a outros traçados, a internacionalização e a dinamização.

b) Aplicação da entrevista

Escolhe-se a Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima (CIM) para aplicação da entrevista, dado que engloba os municípios que correspondem à NUT III do Minho-Lima (abrangendo os concelhos de Valença e Monção, trajecto da Ecopista do Rio Minho)⁸. A CIM Minho-Lima tem, entre outros objectivos, dar resposta às novas realidades, bem como promover e canalizar projetos estruturantes para o Alto Minho⁹, como é o caso da Ecopista do Rio Minho.

⁸ <http://www.cim-altominho.pt/gca/?id=347> acedida em 2013-10-01.

⁹ <http://www.cim-altominho.pt/gca/?id=347> acedida em 2013-10-01.

A entrevista surgiu na sequência do envio de um mail à CIM, propondo a sua realização, com menção dos objectivos. A pessoa entrevistada é o Engº Bruno Caldas (Responsável pelos SIG e pelos projetos nas áreas do ambiente, ordenamento do território e proteção civil.). A entrevista foi realizada no dia 12-12-2012, em Valença. A entrevista não foi gravada e teve a duração de 1 hora 45 minutos. A entrevista foi registada em suporte papel, tendo o cuidado de transcrever o conteúdo revelado pelo entrevistado.

2.6.2 Inquérito por questionário

O inquérito por questionário é um instrumento de observação e constitui um dos métodos de recolha de dados (Carmo e Ferreira., 1998: 123; Quivy e Campenhoudt, 1992:166,185). O inquérito por questionário tem por objectivo registar dados que foram recolhidos no terreno de forma sistematizada. O questionário permite a quantificação e comparação dos dados obtidos, à semelhança da entrevista, (Carmo e Ferreira., 1998: 123; Quivy e Campenhoudt, 1992:166,185), optou-se pelo inquérito por questionário porque vai permitir responder às questões de pesquisa (apresentadas no subcapítulo 2.5).

O questionário enquanto instrumento de recolha de dados permite, por um lado, uma sistematização e maior rapidez na recolha de dados (grande parte das perguntas surgem codificadas, devendo o inquirido escolher entre as respostas propostas) e, por outro, quantificar uma variedade de dados referentes aos inquiridos, nomeadamente sobre a sua situação social, profissional, as suas opiniões e atitudes, motivações e expectativas, bem como pontos de interesse para uma investigação específica (Carmo e Ferreira., 1998; Quivy e Campenhoudt, 1992:190-191).

A identificação destas vantagens estão na base para a utilização do questionário neste trabalho, nomeadamente porque permite recolher informação detalhada sobre o perfil do usuário da Ecopista, a caracterização da visita, a sua avaliação e quantificá-la, permitindo o tratamento e comparação das respostas entre grupos (residentes e não residentes).

As informações foram recolhidas neste trabalho através de questionário por administração indirecta, em que, é o próprio inquiridor que preenche o questionário de acordo com as

respostas fornecidas pelo inquirido (Carmo e Ferreira., 1998:137, Quivy e Campenhoudt, 1992:190-192). Na alínea a) e b) apresentam-se as questões relacionadas com a recolha dos dados.

O questionário (apêndice 2) é utilizado para dar resposta a três dos objectivos específicos: identificar e apresentar o perfil dos usuários da Ecopista; caracterização e avaliação da visita (ou identificar as percepções dos usuários quanto à Ecopista); identificar ou verificar se existem diferenças entre residentes e não residentes em relação aos pontos anteriores. Tendo por base a análise da informação anterior, é possível apresentar um conjunto de propostas de dinamização da Ecopista.

a) Estrutura e conteúdo do questionário

O questionário está estruturado em três partes, nomeadamente: Secção A- Caracterização da visita e utilização da Ecopista do Rio Minho; Secção B- Avaliação da visita e utilização da Ecopista do Rio Minho e Secção C- Caracterização do usuário.

O texto introdutório visa contextualizar o âmbito da realização do questionário e são apresentados objectivos para a sua aplicação.

Secção A- Caracterização da visita e utilização da Ecopista do Rio Minho - pretende avaliar o grau de frequência com que os usuários visitam/utilizam a Ecopista, com quem visitam a Ecopista, avaliação dos motivos pelos quais vêm para a Ecopista, que tipos de actividades praticam, como obtêm informação acerca da Ecopista e o tempo que nela passam.

Secção B- Avaliação da visita e utilização da Ecopista do Rio Minho e Secção - diz respeito à avaliação que os usuários fazem da Ecopista relativamente a: conservação/limpeza, informação/interpretação, segurança, horários de funcionamento dos serviços, a probabilidade de voltar e recomendar, a possível participação em actividades associadas à Ecopista. Também se optou por questionar, o que os usuários mais e menos gostaram, sugestões que pretendessem deixar registadas. De modo a completar esta parte

do questionário, foi-lhes ainda questionado que outras actividades gostavam de praticar e que serviços gostavam de ver disponíveis na Ecopista.

Secção C- Caracterização do usuário - é relativa a informação geral e específica sobre o perfil do usuário, nomeadamente, nacionalidade, residência, idade, profissão, rendimentos e grau de instrução.

b) Aplicação do questionário

Antes de se passar à aplicação do questionário, importa salientar que a definição da população em estudo e a selecção da amostra são explicadas, respectivamente, nas alíneas que se apresentam a seguir (c) e (d).

A aplicação do questionário é feita de acordo com um processo sistemático. A autora deste trabalho desloca-se em dias alternados da semana e do fim-de-semana (Apêndice 5) à Ecopista. Há a preocupação em estar na Ecopista ao longo dos diferentes momentos do dia, bem como nos diferentes dias de semana e de fim-de-semana.

Optou-se por aplicar o questionário na entrada principal para a Ecopista, em Valença. O local escolhido prendeu-se com a limitação de recursos financeiros e com a facilidade de deslocação da autora do trabalho para o sítio escolhido.

Dada a diversidade de motivos, de frequência, tempo de permanência, pelos quais as pessoas vêm visitar/utilizar a Ecopista, é necessário, também, a definição de critérios uniformes para a recolha de dados. Estes critérios pretendem identificar as situações passíveis da aplicabilidade do questionário. Os objectivos que se pretendem alcançar com a estipulação destes critérios é criar um conjunto de situações padrão, de modo a que a aplicabilidade do questionário seja consistente perante a verificação das mesmas circunstâncias. Importa frisar que a detecção da aferição da validade dos critérios para a aplicabilidade do questionário, são realizados através de pergunta directa aos usuários da Ecopista, de modo a verificar se correspondem a um dos critérios previamente estabelecidos (elaboração própria perante a especificidade das circunstâncias).

Neste sentido, são estipulados à partida três critérios gerais alternativos, para a decisão da aplicabilidade do questionário, a saber, a:

- Usuários que tenham completado trajecto de extensão aleatório de ida e volta e estejam a sair da Ecopista (aplicação do questionário quando terminam o seu trajecto);
- Usuários que tenham feito uma pausa para descanso e voltem a retomar o trajecto de volta (aplicação do questionário durante a pausa de descanso);
- Critério transversal, usuários que não sendo a primeira vez que visitam a Ecopista, tenham definido à partida objectivos relacionados com o trajecto/tempo (aplicação do questionário antes de iniciarem o seu trajecto);

Perante a situação de usuários que se apresentam na ecopista em grupo (com cônjuge, em família, com amigos), foi necessário definir um critério que fosse transversal a todos os grupos. Considera-se que a escolha da idade do respondente é um critério que responde à diversidade de grupos. Neste caso, sempre que os usuários se apresentam em grupos, optou-se por solicitar sempre a colaboração do elemento mais velho.

Os questionários foram preenchidos durante o final do mês de Julho até meados de Setembro (Apêndice 5). Ainda que o ideal fosse desenvolver este trabalho ao longo de um ano para que os questionários pudessem ser aplicados num período alargado e os resultados mais abrangentes, tal não foi possível por questões que se prendem com a necessidade de cumprir prazos na entrega do trabalho. De qualquer forma, e tendo em conta que o mês de Agosto é um mês de férias por excelência e de maior afluência de visitantes à Ecopista, a aplicação do questionário nesta altura do ano foi importante para que se conseguisse obter um número muito razoável de questionários num curto período de tempo. Foram recolhidos 200 questionários.

b.i) Teste-piloto e tradução

Antes de se aplicar o questionário definitivo à amostra, decidiu-se aplicar um teste-piloto para testar previamente o questionário definitivo no sentido de se conseguir detectar, por exemplo, questões mal formuladas, eventuais esquecimentos, existência de ambiguidades

(Hill e Hill, 2000; Quivy e Campenhoudt, 1992). O teste-piloto foi aplicado a um pequeno grupo de usuários da Ecopista. Optou por aplicar o teste-piloto no início do mês de Junho por forma a tentar evitar encontrar e entrevistar as mesmas pessoas que viriam a ser entrevistadas durante o período de aplicação do questionário, conforme explicado anteriormente. Foram realizados vinte e dois questionários na Ecopista do Rio Minho, na entrada principal, em Valença.

O questionário no âmbito do teste-piloto foi implementado através do preenchimento indirecto. Optou-se por esta modalidade, por vários motivos, a saber: a experiência da investigadora enquanto utilizadora da Ecopista e a percepção da dificuldade em aplicar o questionário no local (ex. Falta de equipamentos de apoio), associado à dificuldade de motivar as pessoas a responder.

Verificou-se que foi importante realizar este teste-piloto ao questionário, porque permitiu verificar a existência de perguntas sem resposta, perceber se as respostas demonstravam se as questões estavam a ser bem compreendidas pelos respondentes e permitiu ainda verificar o tempo despendido para a realização do seu preenchimento.

Os questionários depois de recolhidos, foram devidamente analisados. Da análise resultou o seguinte, nomeadamente quanto à questão nº 8 (Apêndice 4 - ver Tabela 2.1) – perguntas antes e depois, a qual não foi totalmente compreendida pelos respondentes. A pergunta era “Indique p.f. que informações específicas obteve e o quão importantes foram essas informações para a visita/utilização da Ecopista. Assinale p.f. a sua resposta com uma cruz, em que: 1- Nada importante; 2- Pouco importante; 3- Relativamente importante; 4- Importante; 5 Muito importante”. Esta pergunta pretendia saber que informações específicas obteve sobre a Ecopista e o quão importantes foram, sendo que a resposta a esta questão se relacionava com a questão nº 7 (como obteve informação sobre a Ecopista). Percebeu-se que os respondentes não respondiam à coluna da avaliação qualitativa nem à coluna quantitativa. A detecção destas falhas levou a alterações, nomeadamente a que o conteúdo da pergunta número 8 fosse completamente alterado e a que nas questões de avaliação se eliminasse a coluna qualitativa e quantitativa, dando assim origem a uma nova

pergunta no questionário (A informação obtida foi importante para ir visitar/utilizar a Ecopista? Não. Sim. Porquê?).

Outras situações foram ainda detectadas, relativamente às questões 11, 12, 13 e 18, (Apêndice 4 - ver Tabela 2.1) conforme está identificado a título de exemplo na (Apêndice 4 – ver Tabela 2.2)

As questões 11 (Como avalia a Ecopista relativamente aos seguintes aspectos sobre conservação/limpeza), 12 (Como avalia os seguintes aspectos sobre informação/interpretação da Ecopista), 13 (Como avalia os seguintes aspectos relativos à segurança na Ecopista) e 18 (Teve oportunidade de participar em alguma das actividades apresentadas na tabela a seguir, associadas à Ecopista) solicitavam uma avaliação quantitativa (Apêndice 4 - ver Tabela 2.1). Percebeu-se que os respondentes não respondiam a esta coluna em nenhuma das questões. A detecção destas falhas levou a alterações, nomeadamente a que eliminasse a coluna qualitativa.

Relativamente à redacção do teste-piloto, além da versão portuguesa, houve também a necessidade de o redigir em língua Castelhana. Os motivos que levam à redacção em língua Castelhana, prendem-se com o facto de o número mais elevado de dormidas de visitantes estrangeiros em Valença/Monção ser de nacionalidade espanhola (INE, 2008:335). O teste-piloto foi ainda redigido em língua inglesa, por se entender que daria resposta ao objectivo de se poder aplicar o questionário a outros visitantes (turistas e visitantes do dia) de outras nacionalidades.

A tradução do questionário para os dois idiomas foi feita pela autora do trabalho. Para garantir a qualidade da tradução, os questionários traduzidos foram revistos por pessoas que possuem as competências linguísticas necessárias. Estas pessoas realizaram também a retroversão do questionário verificando a sua conformidade. A correcção da revisão da versão final foi realizada pelas Professoras orientadoras deste trabalho.

c) Definição e caracterização da população em estudo

Ao conjunto dos casos sob os quais se pretende retirar conclusões, para um estudo, denomina-se população ou universo (Hill e Hill, 2000:41; Quivy e Campenhoudt, 1992:161). Estes casos representam informação sob a forma de observações ou medidas, de valores de variáveis. Estas observações podem abranger pessoas, famílias, empresas ou outras de interesse para a condução e desenvolvimento de um estudo (Hill e Hill, 2000:41; Quivy e Campenhoudt, 1992:161).

É importante definir o universo de um trabalho, no sentido de conhecer. Depois de definido o universo é necessário distinguir o que é o universo alvo e o universo dos inquiridos. Neste sentido, o universo alvo, é constituído pelo conjunto total dos casos, sendo que, o universo dos inquiridos, é composto pelo conjunto de casos que à partida estão disponíveis para a amostragem e sob os quais se pretende tirar conclusões (Hill e Hill, 2000:44; Quivy e Campenhoudt, 1992:163). Neste trabalho, e de acordo com o que vem na alínea a seguir, não se conhece o universo alvo, na medida em que não é possível saber o número exacto de utilizadores da Ecopista, por este facto não é possível utilizar a inferência estatística, onforme é explicado em maior detalhe no subcapítulo. Neste contexto, o universo deste trabalho é constituído por todos os visitantes que utilizam a Ecopista do Rio Minho (considerados doravante como usuários) para praticarem actividades lúdicas, culturais ou desportivas e/ou visitarem património cultural/histórico.

d) Amostragem

Em inúmeras situações o investigador, quer por falta de tempo, quer por falta de recursos não tem possibilidades de recolher e analisar dados para cada caso que constitui o seu universo de estudo. Observando esta condição como limitação, apenas é possível estudar uma parte dos casos que fazem parte do universo, a que se chama amostra. Neste sentido é usual recorrer-se aos métodos de amostragem (Hill e Hill, 2000:42; Quivy e Campenhoudt, 1992:161).

A teoria da amostragem possui como pressuposto que o processo de inferência estatística é válido apenas quando a amostra estudada é representativa do universo a partir do qual foi

extraída (Marôco, 2010:25). Também é sabido que a amostra probabilística é preferida em detrimento da amostra não probabilística (Marôco, 2010:27).

Não havendo uma listagem do universo, não seria possível seleccionar a amostra aleatória tendo por base métodos probabilísticos, que se caracteriza pela possibilidade de cada elemento da população poder ser incluído na amostra e pela possibilidade de se poder extrapolar com confiança os resultados obtidos a partir de uma amostra que seja representativa para o universo que ela representa (Hill e Hill, 2000). No presente trabalho, é difícil conhecer todo o universo de utilizadores/usuários da Ecopista do Rio Minho, dado que é uma infra-estrutura de domínio público, aberta a todos os cidadãos, onde não existe qualquer tipo de controlo a quem entra e sai da mesma. Por outro lado, não existe qualquer sistema de monitorização implementado. Para além disso, possui inúmeros pontos de acesso de entrada e saída, quer seja através de estrada nacional, municipal, caminhos agrícolas, campos de cultivo e outros caminhos ou meios de passagem. Assim, a amostra foi constituída por 200 casos, como a seguir se explica.

O método de amostragem seleccionado para este trabalho, é o método de amostragem “não probabilístico”. Dentro desta opção escolheu-se a amostragem por conveniência (Hill e Hill, 2000:49) também por ser um método que apresenta como vantagens a rapidez, o baixo custo e a facilidade de acesso aos respondentes. No método da amostragem por conveniência, os casos são escolhidos em função da fácil disponibilidade para o investigador em ter acesso aos respondentes (Marôco, 2010:27). Os participantes deste trabalho foram seleccionados devido à conveniência da sua acessibilidade e por isso se adequa a este trabalho, na medida que se pretende questionar os visitantes/usuários que utilizam a Ecopista do Rio Minho e que nela permaneçam o tempo suficiente e necessário para realizarem um trajecto de livre escolha de ida e volta de modo a conhecer as suas motivações e expectativas. Ao escolher este método de amostragem e uma vez que não existe garantia de que a amostra seja representativa do universo, os resultados e as conclusões apenas têm aplicabilidade sobre a amostra estudada, uma vez que não conferem fiabilidade para poderem ser extrapolados para o universo (Hill e Hill, 2000:49).

Para este trabalho e de acordo com a bibliografia, escolheu-se a abordagem “o caminho do esforço mínimo” para se definir o tamanho da amostra. Esta abordagem, mesmo não sendo considerada a ideal, consiste em obter uma amostra de dimensão tão grande quanto for possível, dentro dos parâmetros estabelecidos para os recursos relativos ao desenvolvimento da pesquisa empírica (Hill e Hill, 2000:53). De acordo com recomendações em diferentes estudos, nomeadamente os Estudos do ATLAS¹⁰ e de acordo ainda com alguma da bibliografia (Getz, Donald e Brown 2006), 200 questionários é considerado uma amostra de dimensão suficientemente grande. Indo de encontro à bibliografia, foram recolhidos 200 questionários.

2.7 Análise de dados primários

Para que um investigador produza informação é necessário que aplique técnicas estatísticas aos dados da sua investigação. Estas técnicas estatísticas constituem as ferramentas do investigador e através da sua aplicação aos dados permitem obter as conclusões (Hill e Hill, 2000:191). A seguir serão apresentados e explicados os argumentos relativos à análise de dados.

2.7.1. Entrevista

A análise à entrevista foi uma análise de conteúdo abordado no 2.6.1, permitiu responder a três dos objectivos, permitindo ainda a reflexão para as temáticas a abordar no questionário. Esta análise constitui fonte de informação importante para ajudar a completar o Capítulo 4 e 8.

2.7.2 Inquérito por questionário

Como já foi referido anteriormente, neste trabalho não foi possível obter uma amostra probabilística aleatória. Uma vez que não se conhece o universo, optou-se por seleccionar uma amostra por conveniência. Apesar da amostra por conveniência não ser considerada a ideal (Hill e Hill, 2000:53), houve a preocupação em obter uma amostra de dimensão

¹⁰ <http://www.tram-research.com/atlas/faq.htm> acedida em 2012-12-10

suficientemente grande para permitir análises estatísticas, nomeadamente comparação das respostas dadas por dois grupos (amostras independentes), baseadas nos residentes e não residentes.

Tecidas as considerações tidas por importantes para a compreensão da justificação da escolha da amostra não probabilística, segue-se a explicação dos motivos que levaram à escolha da variável independente neste trabalho. Antes disso importa referir que os dados recolhidos foram analisados através do SPSS, versão 19, com carácter de confidencialidade e anonimato.

a) Variável utilizada: justificação da escolha

A escolha da variável residentes/não residentes como variável independente prendeu-se com o seguinte motivo:

- Foi considerada a possibilidade de considerar a nacionalidade como variável independente. Após uma análise inicial em que se percebeu que havia três grupos na variável nacionalidade, grupos estes que resultam da análise à pergunta aberta e posterior agrupamento. A ideia foi descartada porque o objectivo é comparar grupos e perceber se há diferenças ou não estatisticamente significativas e a condição necessária não estava assegurada (porque um dos grupos apresentava poucas respostas). Para que se possa aplicar o teste Chi-Quadrado com rigor, não pode haver casos com contagem esperada inferior a 5, então não fazia sentido fazer esta comparação (Pallant, 2005:290).

b) Técnicas estatísticas

Antes da realização da análise estatística (através do *SPSS Statistics*, versão 19), foi feita uma verificação dos dados introduzidos, com o objectivo de testar a consistência dos mesmos e proceder às respectivas correcções, sempre que necessário, de acordo com as recomendações da bibliografia (Pallant, 2005). Ilustrando com um pequeno exemplo, recolheram-se 200 questionários, nas questões que não são de escolha múltipla, a soma das diferentes questões ou das diferentes alíneas não pode ultrapassar este número.

Pretende-se comparar estatisticamente respostas de dois grupos de respondentes (residentes e não residentes), para o que foram utilizados testes estatísticos para a respectiva análise.

Desta forma, a variável independente é constituída por dois grupos de análise, como já anteriormente foi referido, os residentes e os não residentes e as variáveis dependentes:

- Pretendia avaliar o grau de frequência com que os usuários visitam/utilizam a Ecopista, com quem visitam a Ecopista, avaliação dos motivos pelos quais vinham para a Ecopista, que tipos de actividades praticam, como obtiveram informação acerca da Ecopista e o tempo que nela passaram (secção A- Caracterização da visita e utilização da Ecopista do Rio Minho).
- Pretendia também avaliar o que os usuários opinam da Ecopista relativamente a: conservação/limpeza, informação/interpretação, segurança, horários de funcionamento dos serviços, a probabilidade de voltar e recomendar a ecopista e a possível participação em actividades associadas à Ecopista. Também se optou por questionar, o que os usuários mais e menos gostaram, sugestões que pretendessem deixar registado. De modo a completar esta parte do questionário, foi-lhes ainda questionado que outras actividades gostariam de praticar e que serviços gostariam de ver disponíveis na Ecopista (Secção B- Avaliação da visita e utilização da Ecopista do Rio Minho).
- Por último avaliou-se o perfil do usuário, nomeadamente, através da nacionalidade, residência, idade, profissão e rendimentos, grau de instrução (secção C- Caracterização do usuário).

As técnicas de análise estatística classificam-se em técnicas paramétricas e técnicas não paramétricas. As técnicas paramétricas, indo à origem da palavra, são estatísticas que utilizam parâmetros, ou seja, características do universo. Este tipo de estatística assume o pressuposto que no universo e na sua amostra, os valores de uma variável apresentam uma distribuição normal. Possui ainda outro pressuposto que diz que os valores de uma variável são medidos numa escala de intervalo ou rácio (Hill e Hill, 2000:195). As técnicas não paramétricas, não utilizam parâmetros e não assumem o pressuposto de que a distribuição dos valores da variável é normal. Estas estatísticas utilizam a escala nominal e ordinal para se poder fazer análises das variáveis (Hill e Hill, 2000:195). Neste trabalho, serão

utilizadas as técnicas não paramétricas, dado que se verificou que a distribuição dos dados não é normal e dado o tipo de variáveis utilizadas (nominal e ordinal). Quando é preciso comparar duas ou mais amostras relativamente a valores de uma variável dependente medida por uma escala ordinal ou nominal é necessário recorrer às técnicas estatísticas não paramétricas (Hill e Hill, 2000:195).

As técnicas estatísticas que abordam as diferenças entre amostras e que utilizam uma variável independente e uma dependente, são técnicas univariadas (Hill e Hill, 2000:205). As técnicas não paramétricas podem ser consideradas técnicas univariadas. As técnicas univariadas denominam-se desta forma porque implicam a presença apenas de uma variável dependente (Hill e Hill, 2000:206). Estas diferenças podem ser estudadas por exemplo a partir do teste Mann-Whitney, que permite comparar as funções de distribuição de pelo menos uma variável ordinal medida em duas amostras independentes (Marôco, 2010:321). Este trabalho, fruto de uma amostra seleccionada de forma não probabilística, utilizou técnicas univariadas.

Também existem as técnicas bivariadas, que diferem da anterior, na medida em que abordam a relação entre duas variáveis (Hill e Hill, 2000:206). Essa relação pode ser avaliada através de coeficientes não paramétricos e podem ser de dois tipos: coeficientes de associação, que medem a relação entre duas variáveis nominais (Coeficiente phi e Coeficiente Cramér) e coeficientes de correlação, que medem a relação entre duas variáveis ordinais (coeficiente de spearman e Kendall) (Hill e Hill, 2000:204). Estes coeficientes baseiam-se no teste do qui-quadrado (X^2) (Hill e Hill, 2000:205). O teste Qui-Quadrado (X^2) é utilizado para comparar respostas dos diferentes grupos de respondentes, testando a frequência com que as respostas se distribuem pelos casos da amostra (Marôco, 2010:113). O Qui-Quadrado (X^2) quando for aplicado aos dados do cruzamento de duas variáveis (duas variáveis nominais em que uma é independente e outra é dependente), testa a hipótese nula, não há diferenças entre a distribuição das respostas, a hipótese alternativa é de que existem diferenças e devem ser analisadas.

2.8 Conclusão

O processo de investigação deste trabalho permitiu orientar todo o trabalho, traçando etapas, entre as quais se começou por identificar o “problema” prático, a necessidade de dinamizar a Ecopista do Rio Minho do ponto de vista turístico. Assim, a primeira fase do processo de investigação, passou pela escolha e a análise do contexto prático da Ecopista. A seguir foi feita a revisão da bibliografia, a qual contribuiu para delinear os objectivos e as questões de pesquisa. Na segunda fase foram escolhidos os métodos e técnicas de recolha e análise de dados, com vista à elaboração de um diagnóstico que permitisse elaborar propostas para a dinamização turística da Ecopista do Rio Minho.

A recolha de dados primários foi feita por meio de uma entrevista e do inquérito por questionário e permitiu:

- Obter informação que levasse a uma reflexão sobre os temas que são objecto de questões no questionário;
- Caracterizar a Ecopista do Rio Minho (Capítulo 4);
- Caracterizar o contexto turístico da Ecopista (Capítulo 5);
- Identificar e apresentar o perfil dos usuários da Ecopista; caracterizar e avaliar da visita; identificar ou verificar se existem diferenças entre residentes e não residentes em relação aos pontos anteriores (Capítulo 7) e
- Avaliar o potencial turístico da Ecopista através da identificação de oportunidades e constrangimentos/condicionantes da oferta turística (Capítulo 8);

Realizou-se também a análise de dados primários. A análise à entrevista (Apêndice 1) foi uma análise de conteúdo (2.7.1) e constituiu fonte de informação importante para ajudar a completar o Capítulo 4 e 8. No inquérito por questionário foram utilizadas as técnicas não paramétricas, dado que se verificou que a distribuição dos dados não é normal e dado o tipo de variáveis utilizadas (nominal e ordinal). Foi preciso comparar duas amostras relativamente a valores de uma variável dependente medida por uma escala ordinal ou nominal. A escolha da variável independente, incidiu sobre residentes/não residentes. O inquérito por questionário permitiu a caracterização dos utilizadores da Ecopista (Capítulo 7).

Capítulo 3 Enquadramento teórico

3.1 Introdução

Este capítulo visa enquadrar do ponto de vista teórico, as Ecopistas, objecto deste trabalho. Inicia-se o capítulo com uma breve contextualização. O subcapítulo que se segue é dedicado ao lazer e turismo, abordando os conceitos de Turismo de Natureza e a forma como as Ecopistas o podem promover. Este subcapítulo encerra com os modelos de gestão para a dinamização turística das Ecopistas. Por último, são apresentadas as conclusões.

3.2 Ecopistas: contextualização

Com o objectivo de contextualizar a Ecopista relativamente à sua evolução histórica é importante compreender, ainda que de forma breve, o período que lhe antecede. Esta breve resenha histórica conduzirá a perceber que a origem da Ecopista surge na sequência de dar resposta a um conjunto de solicitações.

A segunda metade do século passado ficou marcada pela perda de capacidade dos territórios de diversos países, em poder continuar a assegurar a sobrevivência económica das populações residentes. Em consequência deste acontecimento, assiste-se a um fluxo migratório na procura de territórios que propiciem melhores condições de vida. O abandono a que os territórios ficaram voltados, produto dos fluxos de migração (emigração/imigração), tem repercussões, nomeadamente: envelhecimento e diminuição da população, concorrência entre os transportes rodoviários privados e públicos, esforços constantes em investimentos na construção de auto-estradas. Este conjunto de factos provoca que muitas linhas férreas (onde se integram as vias férreas) deixem de ser lucrativas, levando conseqüentemente ao encerramento de alguns troços e à suspensão do tráfego de passageiros e mercadorias, sobretudo em territórios maioritariamente do interior do país ou em zonas de baixa densidade populacional (Silva, 2009, *cit. in* Lopes 2011:7).

Como resultado, o encerramento das linhas-férreas tem efeitos sob as infra-estruturas desactivadas. Assiste-se à degradação progressiva e ao crescimento de vegetação, os quais conduzem à descaracterização do património ferroviário. Por outro lado, o facto de não estar em funcionamento, cria ainda outro efeito, nefasto, torna-a susceptível à prática de actos de vandalismo e à ocupação ilegítima. Por outra parte, assiste-se ainda a uma perda da identidade local do caminho-de-ferro (Silva, 2009, *cit. in* Lopes 2011:7).

Tendo em conta os efeitos nefastos produzidos nas infra-estruturas férreas desactivadas, pode contudo observar-se, ao longo, das dezenas de quilómetros, destas linhas e encontrar-se um vasto património de carácter ferroviário. Este património constitui-se por, estações, apeadeiros, abrigos, paragens, túneis, pontes, muros de suporte, do qual também fazem parte, o espaço onde assentam as próprias linhas ferroviárias. É importante realçar que este património representa parte da identidade dos territórios, faz parte da sua memória viva e do seu “*modus vivendi*” de outrora, pelo que e neste sentido deve contribuir-se para o fazer perpetuar no tempo. Para que este objectivo seja alcançado, é necessário preservar este vasto património (não só a estrutura física em si, mas também a sua envolvente natural), para que possa ser transmitido de geração em geração. Neste contexto, se por um lado se deve evitar o seu abandono, de modo a preservar o seu legado histórico e cultural, por outro, deve aproveitar-se o potencial disponível que representa. Impõe-se assim, um novo desafio para o seu posicionamento, partindo da questão central, como dinamizar e promover o potencial destas infra-estruturas, minimizando os efeitos causados pela sua desactivação (Rodrigues, 2006, *cit. in* Lopes 2011:7; Guedes, 2007:4).

Assim, perante o cenário da desactivação destas infra-estruturas, impõe-se repensar que novas possibilidade de usos. Esta questão, sofreu um impulso quando em Maio de 1997, na sequência dos primeiros encontros Europeus de Tráfico Lento e Vias Verdes (Val-Dieu, Bélgica) e como forma de dar continuidade, a esses encontros, se decidiu criar a Associação Europeia de Vias Verdes (tendo a Assembleia constituinte da Associação lugar em Namur, Bélgica, no dia 8 de Janeiro de 1998). Os estatutos foram assinados por 17 representantes de instituições e associações de diversos países europeus. Neste sentido, também em Setembro de 2000, diversas instituições e associações assinaram a Declaração de Lille para uma Rede Verde Europeia, o que contribuiu para estimular, igualmente, a

importância da conversão das vias-férreas, através da sua reutilização (Declaración de Lille, para uma Rede Verde Europeia, 12 de Setembro de 2000¹¹).

Para se compreender a importância da conversão das vias-férreas, através da sua reutilização é importante perceber a sua função. Desta feita, o encerramento das linhas-férreas leva a que se perca a sua função básica de transporte. Como meio de transporte, o comboio, serve para unir e aproximar as populações, principalmente as que se localizam em territórios mais desfavorecidos, como os interiores, bem como os territórios de baixa densidade populacional. A solução encontrada para a revitalização da via-férrea, passou pela sua conversão em Ecopista, trazendo de volta as populações, através de um novo mote, uma nova função económico-social e ambiental. Esta solução alternativa permite fomentar, o aumento da cultura do lazer e do desporto, estimulando e desenvolvendo a prática de actividades saudáveis ao ar livre, através da mobilidade não motorizada. Permite ainda um aumento da consciência ambiental na sociedade (com efeito de “onda”), tendo por boa prática a preservação e manutenção do ambiente, realçando ainda a sua vocação para a manutenção e preservação da identidade do património histórico e cultural presente ao longo das ex-linhas férreas e que dela são indissociáveis. Neste contexto, as Ecopistas podem servir de alavanca ao desenvolvimento do turismo, potenciando assim o desenvolvimento económico, principalmente nas regiões mais carenciadas, promovendo simultaneamente o desenvolvimento sustentável (IPVC, 2012, *cit. in* Braga, 2012:17; Silva, 2009, *cit. in* Lopes 2011:7; Guedes, 2007:4;).

3.2.1 Ecopistas: conceito e classificação

O conceito de Ecopista advém da “definição de trabalho proposta para Vias Verdes: 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 as suficientes condições de largura, inclinação e qualidade de pavimentação, de forma a garantir uma utilização em convivência e segurança por parte de todos os utentes, independentemente das capacidades físicas dos mesmos. Salienta-se que a

¹¹ <http://www.aevv-egwa.org/site/1Template1.asp?DocID=129&v1ID=&RevID=&namePage=&pageParent=accedida em 2012-12-10>.

definição proposta teve em conta a análise das diferentes experiências europeias e o estudo das definições existentes, procurando responder às expectativas de todos os participantes. A utilização e o aproveitamento do património ferroviário desactivado, constitui o suporte para o desenvolvimento das Ecopistas (Declaração de Lille, para uma Rede Verde Europeia, 12 de Setembro de 2000¹²).

Ecopistas é a designação em Portugal para o termo (genérico) vias verdes adoptado pela AEVV (Associação Europeia de Vias Verdes). Ecopistas são vias de comunicação, em local próprio, parcial ou totalmente fora de serviço, desenvolvidas para realizar deslocações quotidianas inerentes a uma obrigação (trabalho, estudo, compras, ...), e/ou a usos de recreio. As Ecopistas ligam entre si centros de interesse, povoações, parques, reservas naturais, património natural e cultural, procuram ainda ligar os grandes e pequenos espaços e áreas naturais protegidas, as superfícies de águas interiores, os sítios históricos e outros elementos do património cultural. Uma vez acondicionadas, cumprindo condições de largura, inclinação e qualidade de solo, de forma a garantir uma utilização em convivência e segurança, se colocam à disposição de usuários não motorizados (como peões, ciclistas, pessoas com mobilidade reduzida, patinadores sobre rodas; e cavaleiros e esquiadores, em local próprio), valorizando o meio ambiente e a qualidade de vida, apoiando o turismo (adaptado: REFER¹³; AEVV, 2000:13; APCV¹⁴; Declaração de Lille, para uma Rede Verde Europeia, 12 de Setembro de 2000¹⁵).

Neste contexto, Ecopista é a designação em Portugal para a definição proposta de Vias Verdes. Portugal não pode adoptar a definição “vias verdes”, dado que já existe essa designação¹⁶. A designação Ecopista foi patenteada em 2003 a nível nacional e internacional em virtude de Portugal aderir ao movimento europeu de vias verdes (Associação Europeia de Vias Verdes) e participar no projecto REVER MED (Rede Verde do Mediterrâneo Ocidental). Este projecto pretende o desenvolvimento da rede de vias verdes que liga as regiões ao longo do arco Mediterrâneo Ocidental Europeu: Portugal,

¹² <http://www.aevv-egwa.org/site/1Template1.asp?DocID=129&v1ID=&RevID=&namePage=&pageParent=> acedida em 2012-11-16.

¹³ <http://www.refer.pt/MenuPrincipal/REFER/Patrimonio/Ecopistas.aspx> acedida em 2012-11-16.

¹⁴ <http://www.apcverdes.org/conceito/> acedida em 2012-11-10.

¹⁵ <http://www.aevv-egwa.org/site/1Template1.asp?DocID=129&v1ID=&RevID=&namePage=&pageParent=> acedida em 2012-11-16.

¹⁶ Constitui patente registada da BRISA (serviço auto-estradas – “Via Verde”).

Espanha, França e Itália, numa extensão superior a 10.000 km e ligará o sul de Portugal (Algarve e Alentejo) ao sul de Itália, passando pelas áreas costeiras de Espanha e França (Silvestre, 2009). A REFER adopta para conceito de Ecopista a definição de vias verdes apresentada pela Declaração de Lille (REFER^{17, 18}).

A REFER é a entidade responsável pela criação do Plano Nacional de Ecopistas, em 2001, e tem como objectivo a requalificação e reutilização das linhas e canais ferroviários sem exploração em algumas áreas do Norte, Centro e Alentejo. A REFER é uma empresa pública responsável pela prestação do serviço público de gestão da infra-estrutura integrante da rede ferroviária nacional¹⁹. O “Plano Nacional de Ecopistas” foi iniciado pela “REFER Património e apresenta 700 km elegíveis”, e já deu origem, conforme os casos, a diversos estudos de enquadramento ambiental e projectos de execução²⁰.

No âmbito das definições versus instituições relacionadas com as Ecopistas, surge uma instituição com carácter e representatividade europeia e pretende ser um ícone agregador em matéria de conhecimento e informação sobre as vias verdes. A AEVV contribui para a preservação de infra-estruturas, com o objectivo de nelas desenvolver itinerários não motorizados; implusiona ainda o transporte não motorizado, como forma de locomoção despoluente e não contaminante; promove e coordena também o intercâmbio de informação e experiências na Europa; tem um papel preponderante na informação e no aconselhamento aos organismos nacionais e locais e colabora com as autoridades europeias, apoiando as suas políticas em matéria de sustentabilidade, meio ambiente, equilíbrio regional e emprego²¹ (AEVV, 2000:42).

A definição proposta pela AEVV utiliza o termo via verde (que surge no aspecto singular) e refere que na explicitação da sua definição teve em conta as especificidades das diferentes actuações europeias. (AEVV, 2000:13). A sua definição apresenta igualmente o mesmo teor e sentido principais que a Declaração de Lille.

¹⁷ <http://www.refer.pt/MenuPrincipal/REFER/Patrimonio/Ecopistas.aspx> acedida em 2012-11-16.

¹⁸ <http://www.refer.pt/MenuPrincipal/REFER/AEmpresa/Cronologia.aspx> acedida em 2012-11-16.

¹⁹ <http://www.refer.pt/MenuPrincipal/REFER/> acedida em 2012-11-16.

²⁰ <http://www.refer.pt/MenuPrincipal/REFER/Patrimonio/Ecopistas.aspx> acedida em 2012-11-16.

²¹ <http://www.aevv-egwa.org/site/1Template1.asp?DocID=260&v1ID=&RevID=&namePage=&pageParent=> acedida em 2012-11-16.

Em termos mais genéricos, a via verde designa um caminho de comunicação, também denominados utilitários, e trata-se de infra-estruturas não acessíveis a veículos motorizados (AEVV, 2000:13). É de salientar que representam traçados já existentes que, tendo perdido a sua origem, se destinam a novas necessidades da sociedade relativa à mobilidade seja na vertente lenta (devagar, como por ex: caminhar) ou ligeira (um pouco mais rápido, como por ex: correr, patinar, andar de bicicleta) (AEVV, 2000:14).

As vias verdes podem adoptar várias formas, não existe, uma simples e única definição deste conceito, dado que o mesmo se encontra intimamente ligado à história e à cultura de cada região ou país (AEVV, 2000:13). De acordo com esta afirmação, surgem os diferentes termos “vias verdes, ejes verdes, pasillos verdes (Espanha..), voies vertes, voies lentes, voies douces, velo route (França..), greenways, trails (EUA, Países anglo-saxónicos, América do Norte..), cycleways (Reino Unido..) corredores verdes (Portugal) e outros, que na Europa e no mundo designam infra-estruturas destinadas ao tráfego ligeiro não motorizado (AEVV, 2000:13).

Um pouco por toda a Europa estão em desenvolvimento numerosos projectos em diversos países, a saber: Espanha - vias verdes, Reino Unido – national cycle network, Bélgica – ravel, França – Schéme national de véloroutes e Portugal – Plano Ecopistas da Refer, entre outros exemplos (AEVV, 2000).

Apresenta-se a tabela (Tabela 3.1) resumo dos elementos transversais que sobressaem das definições revistas. De acordo com a Tabela 3.1, verifica-se que, as definições apresentam na sua maioria pontos convergentes, apenas se diferenciando na terminologia adoptada, empregando contudo palavras com valor sinónimo. Salienta-se a título de exemplo que a informação apresentada na primeira linha, possui um sinónimo na segunda linha. Assim, a leitura é feita de duas em duas linhas (AEVV, 2000:4; Declaración de Lille, para uma Rede Verde Europeia, 12 de Setembro de 2000²²; REFER²³).

²² <http://www.aevv-egwa.org/site/1Template1.asp?DocID=129&v1ID=&RevID=&namePage=&pageParent=> acedida em 2012-11-16.

²³ <http://www.refer.pt/MenuPrincipal/REFER/Patrimonio/Ecopistas.aspx> acedida em 2012-11-16.

Tabela 3.1 - Aspectos comuns nas diferentes definições de Vias Verdes

Elementos da definição / Autores	AEVV	Declaração de Lille	REFER
Infra-estrutura de comunicação	X		
Via de comunicação		X	X
Autónoma		X	X
Local próprio	X		
Deslocações não motorizadas		X	X
Usuários não motorizadas	X		
Acondicionadas	X		
Cumpram condições: largura, inclinação e qualidade do solo		X	X
Destinadas a peões e pessoas com mobilidade reduzida	X		
Todos os utentes independentemente das condições físicas dos mesmos		X	X
Num quadro que valorize o meio ambiente e a qualidade de vida		X	X
Utilização de caminhos e vias ferroviárias constituem o suporte privilegiado para o desenvolvimentos de vias verdes		X	X

Fonte: adaptado de AEVV, 2000:4; Declaración de Lille, para uma Rede Verde Europeia, 12 de Setembro de 2000²⁴; REFER²⁵

Importa também compreender como se classificam as vias verdes. Para poderem classificar-se como Ecopista, as infra-estruturas, férreas desactivadas, têm de apresentar um conjunto de características físicas comuns que facilitem o seu acesso e utilização ao maior número de usuários possível, ou seja:

- Inclinação suave (máximo 3%) ou até nula (terreno considerado plano, com aptidão completa para circuito pedonal, cavaleiros e circulação em bicicleta);
- Autonomia física relativamente às redes de estradas;

²⁴ <http://www.aevv-egwa.org/site/1Template1.asp?DocID=129&v1ID=&RevID=&namePage=&pageParent=> acedida em 2012-11-16.

²⁵ <http://www.refer.pt/MenuPrincipal/REFER/Patrimonio/Ecopistas.aspx> acedida em 2012-11-16.

- Número reduzido de cruzamentos com estradas. No caso de canais esta intersecção quase não existe;
- Continuidade dos traçados mediante a manutenção de domínio público e a selecção de ligações nos percursos ou troços em que esta continuidade se haja perdido.

(AEVV, 2000:14).

Dado que se considera que do ponto de vista institucional a terminologia “Ecopista” identifica de forma mais clara e objectiva os espaços que são visados neste trabalho, passa-se a adoptar este termo, de modo regular, até ao final do presente trabalho de projecto, sempre que for necessário designar os espaços que servem de suporte à utilização por parte de peões, ciclistas, e patinadores.

3.2.2 Ecopistas: relação com os corredores verdes

Os corredores verdes representam “espaços livres lineares” ao longo de corredores naturais (Little, 1990, *cit. in* APCV²⁶). A APCV acrescenta ainda que se trata de uma estratégia de ordenamento do território, que tem sido levada a cabo com o objectivo de compatibilizar os efeitos espaciais negativos provocados pela evolução económica com a protecção necessária da qualidade ambiental²⁷. A APCV é uma Organização Não-Governamental de Ambiente, sem fins lucrativos, cujo objecto é a constituição de um grupo interdisciplinar e profissional, assim como a divulgação de experiências e de informação técnica e científica na área dos Corredores Verdes²⁸.

Sendo os corredores verdes espaços naturais, acentam no uso de elementos naturais, tais como: plataformas de caminhos de ferro desactivadas, rios, canais, caminhos (peregrinação, transumância, florestais e agrícolas), itinerários históricos, e outros (APCV²⁹ e AEVV, 2000:13), que convertidos a usos de recreio, apoiam também o turismo

²⁶ <http://www.apcverdes.org/conceito/> acedida em 2012-11-10.

²⁷ <http://www.apcverdes.org/apresentacao-da-associacao/> acedida em 2012-11-10.

²⁸ <http://www.apcverdes.org/apresentacao-da-associacao/> acedida em 2012-11-10.

²⁹ <http://www.apcverdes.org/conceito/> acedida em 2012-11-10.

e que ligam entre si centros de interesse, povoações, parques, reservas naturais, património natural e cultural. (APCV³⁰).

Destaca-se que os diversos elementos naturais, presentes nos corredores verdes, constituem sistemas contínuos que interligam várias tipologias de espaços. Estes espaços apresentam-se segmentados com vista à compreensão das diferentes formas que podem assumir (ou representar). Torna-se, assim, evidente a importância da existência de uma hierarquia de escala, que vai permitir a sua separação relativamente aos seus fins. Acrescenta-se que alguns destes fins podem combinar-se ou até sobrepor-se (GEOTA, 2007). A implantação dos corredores verdes insere-se, então, na adopção de várias formas ou tipos de corredores verdes, a saber: fluviais, recreativos, ecológicos, cénico/históricos e redes ou sistemas de corredores verdes (Little, 1990 *cit. in* GEOTA, 2007). No contexto deste trabalho interessa sobretudo caracterizar o corredor verde de uso recreativo, o qual proporciona espaços de recreio e de acesso a áreas naturais. Assentam nestas linhas naturais, os canais, as vias-férreas abandonadas e os caminhos já existentes, podendo proporcionar pistas cicláveis e de uso pedonal, sendo uma alternativa à circulação viária e aos problemas a esta associados, melhorando ainda a qualidade de vida dos seus utilizadores (Little, 1990, *cit. in* GEOTA, 2007:9). De acordo com esta explanação, uma Ecopista é um corredor verde recreativo.

Estes espaços naturais quase sem interrupção, são fáceis, agradáveis de percorrer e seguros, sendo o seu traçado reconhecido facilmente pelas suas características físicas e pela sua integração na paisagem (AEVV, 2000:13). Assim, o corredor verde estabelece ligações entre áreas de elevada concentração de recursos ecológicos, paisagísticos e culturais, promovendo a sua protecção e compatibilização com a actividade humana” (Ferreira *et al.*, 2004). O conceito de corredor verde introduz na Estrutura Ecológica a noção de “polivalência” dos espaços, ou seja a compatibilização entre espaços de protecção, de produção e de recreio. Os corredores verdes apresentam duas funções prioritárias, a ecológica e a social, a que se veio juntar a função económica (Machado *et al.*, 2004; Ferreira *et al.*, 2010;³¹).

³⁰ <http://www.apcverdes.org/conceito/> acedida em 2012-11-10..

³¹ <http://www.apcverdes.org/corredores-verdes/>, acedida em 2012-11-16.

De acordo com o exposto, os corredores verdes cumprem duas funções:

- Ecológica, na protecção de áreas naturais, contribuindo para a manutenção da biodiversidade; funcionando como filtro urbano, para a melhora da qualidade do ar e da água, entre outras. As Ecopistas como corredor verde de recreio potenciam esta função³²;
- Económico-social, facultando vias de circulação alternativas (aos meios motorizados) através da mobilidade suave, abastecendo espaços para recreio e lazer, desenvolvendo o turismo e a preservação patrimonial histórica e cultural, entre outras³³.

3.3 Lazer e turismo

Para se compreender o binómio turismo e lazer, é importante apresentar uma breve análise dos padrões da sociedade contemporânea. O objectivo não é aprofundar esta temática, mas sim realizar uma curta abordagem, no sentido de fazer a ligação do turismo e lazer às ecopistas. A seguir apresenta-se a importância estratégica do sector do turismo para Portugal, nomeadamente o Turismo de Natureza.

Na idade moderna, o lazer quase que era ultrapassado, pelo trabalho, dado que toda a lógica da sociedade assentava na produção, para o trabalho (Garcia 2005, *cit. in* Mota, 2006:24). Na sociedade contemporânea pode continuar a assitir-se, a uma visível alteração de valores, onde o tempo de trabalho não mais possui a mesma importância que no passado. Pelo contrário, a sociedade contemporânea parece organizar-se mais em volta do tempo de lazer, manifestando-se abertamente uma cultura mais em prol do prazer, assente na satisfação das necessidades imediatas e na realização pessoal (Garcia 2005, *cit. in* Mota, 2006:23). A realidade actual é outra e diariamente é possível assistir-se quer nos meios urbanos, quer ainda nos meios rurais, a uma procura generalizada por práticas desportivas de lazer. Para isso basta, olhar para o número de pessoas, das mais diversas idades, a realizarem a sua caminhada, o seu jogging ou outra actividade (Mota, 2006:24).

³² <http://www.apcverdes.org/corredores-verdes/> acedida em 2012-11-16.

³³ <http://www.apcverdes.org/corredores-verdes/> acedida em 2012-11-16.

Por outro lado, o lazer também se encontra associado ao turismo. De acordo com as estatísticas do Turismo, o número de residentes em Portugal que realizaram pelo menos uma viagem em que tenham dormido uma ou mais noites fora do seu ambiente habitual, e sua representação em valor percentual:

- Em 2011, 3,9 milhões de residentes, o que representou 36,9% da população residente (INE, 2011:29) e
- Em 2012, 4,0 milhões de residentes, correspondendo a 37,8% da população que residia em Portugal (INE, 2012:30).

Verifica-se que apesar dos valores terem reduzido, continuam a ser expressivos.

Considerando agora o motivo da viagem, “Lazer, recreio ou férias”:

- Em 2011 cerca de 2,7 milhões de indivíduos viajaram, representando 6,9 milhões de viagens, e 45,7% do total das deslocações realizadas pelos residentes (INE, 2011:29) e
- Em 2012, representando 2,7 milhões de indivíduos, com 7,2 milhões de viagens, e 42,1% das deslocações totais (INE, 2012:30).

O número de indivíduos a viajar manteve-se, o número de viagens subiu, descendo a percentagem de deslocações. Contudo este motivo de viagem apresenta valores com significado.

A importância destas abordagens prende-se com o facto de as ecopistas serem infra-estruturas destinadas ao turismo e ao lazer entre outras funções.

3.3.1 Importância estratégica do sector do turismo para Portugal

O sector do turismo é importante, motivo que levou o XVII Governo constitucional (2005-2009³⁴) a identificar (no seu Programa de Governo) cinco áreas decisivas para um desenvolvimento sustentável, entre as quais, se encontra o Turismo. Levando a afirmar que o cluster de Turismo-Lazer é um sector estratégico e prioritário para Portugal, que pode dar um contributo importante, quer através do aumento das receitas externas, para a cobertura

³⁴ <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc17.aspx> acedida em 2012-11-18.

do défice da balança comercial, quer no combate ao desemprego Por outro lado, reconhece igualmente o contributo que o turismo pode dar na valorização do património natural e cultural do País bem como a melhoria da qualidade de vida dos portugueses e na atenuação das assimetrias regionais (CCDR-N, 2008:10).

Em consonância com o referido anteriormente, também o Programa Nacional de Política de Ordenamento do Território (PNPOT), refere que, para a área do Turismo, se deve implementar uma estratégia que fomente a sustentabilidade do potencial turístico de Portugal, não só ao nível da escala nacional, mas também regional e local (CCDR-N, 2008:10). Passando pelo desenvolvimento de modelos de turismo para cada um dos destinos turísticos, bem como a clarificação de mecanismos de articulação entre o desenvolvimento das regiões com elevado potencial turístico e as respectivas políticas de ambiente e do ordenamento do território (CCDR-N, 2008:10). Neste sentido, o PNPOT identificou como medidas prioritárias:

- A elaboração de um Plano Estratégico Nacional de Turismo (PENT) e
- A elaboração de Planos Sectoriais de Turismo que definam as linhas orientadoras dos modelos de desenvolvimento pretendidos para as áreas com maiores potencialidades de desenvolvimento turístico (CCDR-N, 2008:10).

É, então, neste contexto, que é aprovado o Plano Estratégico Nacional de Turismo (PENT, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2007, de 15 de fevereiro, desenvolvido para o horizonte temporal 2006–2015, prevendo a revisão periódica dos seus objectivos (Ministério da Economia e do Emprego 2012). O PENT é da responsabilidade do Ministério da Economia e da Inovação. O PENT serve de base à concretização de um conjunto de acções definidas para o crescimento sustentado do turismo nacional, e serve também para orientar a actividade do Turismo de Portugal, IP, entidade pública central do sector (Ministério da Economia e da Inovação, 2007:5). A visão do Turismo de Portugal para o turismo nacional é a seguinte:

- Oportunidade para desenvolver o sector do turismo a nível qualitativo;
- Desenvolver e qualificar o sector do turismo nacional;
- Executar uma estratégia inovadora para o sector do turismo e
- Implementação do PENT estruturada em 5 eixos e 11 projectos.

(Ministério da Economia e da Inovação, 2007:5-8).

Do PENT destaca-se ainda que Portugal apresenta condições climatéricas, recursos naturais e culturais, indispensáveis à consolidação e ao desenvolvimento de 10 produtos turísticos estratégicos, a saber: Sol e Mar, Touring Cultural e Paisagístico, City Break, Turismo de Negócios, Turismo de Natureza, Turismo Náutico, Saúde e Bem-estar, Golfe, Resorts Integrados e Turismo Residencial e Gastronomia e Vinho (Ministério da Economia e da Inovação, 2007). A intervenção nestes produtos leva ao desenvolvimento de ofertas estruturadas, distintivas e inovadoras, em linha com a proposta de valor de Portugal e suportadas na vocação natural que cada região apresenta, e que permitirá competir, com êxito. (Ministério da Economia e da Inovação, 2007: 6).

3.3.2 Importância do produto de Turismo de Natureza em Portugal segundo o PENT

Dos 10 produtos turísticos estratégicos, anteriormente mencionados, que o PENT apresenta, interessa, sobretudo, compreender a importância do produto de Turismo de Natureza e quanto representa este mercado.

Portugal é um destino por excelência, para a prática de Turismo de Natureza, oferecendo um vasto e riquíssimo património natural, apresentando ainda uma elevada diversidade de habitats naturais³⁵. Sensivelmente 21% do território português é formado por Áreas Classificadas com fortes valores naturais e de biodiversidade (fauna, flora, qualidade paisagística e ambiental)³⁶ (Anexos, Anexo 1, Foto 1). O ICNF, I. P. (criado pelo Decreto-Lei n.º 135/2012, de 29 de Junho), é a entidade que tem por missão a gestão das políticas de conservação da natureza e das florestas, visando a sua conservação, a sua utilização sustentável, a sua valorização, promovendo o desenvolvimento sustentável, entre outras³⁷.

Importa agora conhecer o mercado do Turismo de Natureza. O PENT revela que o mercado europeu de Turismo de Natureza tem vindo a crescer de forma sustentada. Em 2004, foram realizadas 22 milhões de viagens onde a principal motivação foi desfrutar

³⁵ <http://www.icnf.pt/portal/turnatur/turismo-de-natureza> acedida em 2012-12-14.

³⁶ <http://www.icnf.pt/portal/turnatur/turismo-de-natureza> acedida em 2012-12-14.

³⁷ <http://www.icnf.pt/portal/icnf> acedida em 2013-11-13.

deste produto, correspondendo a 9% do total de viagens realizadas pelos europeus (Ministério da Economia e da Inovação, 2007:67). Em 2015 espera-se que este produto alcance os 43,3 milhões de viagens (Observatório do Turismo dos Açores, 2010-2011:17; Ministério da Economia e da Inovação, 2007:67), o que pressupõe um crescimento anual de 7%, taxa homóloga à verificada entre 1997 e 2004 (THR 2006, *cit. in* Oliveira 2013:68; Ministério da Economia e da Inovação, 2007:67). O PENT (versão inicial, atrás referida), foi revisto, para o horizonte 2013-2015, no sentido de adaptar as suas previsões à realidade dos mercados actuais. Assim, o PENT prevê um crescimento anual de 5% para o produto de turismo de natureza (Ministério da Economia e do Emprego 2012).

Os principais mercados emissores a nível europeu são a Alemanha, Reino Unido, Holanda, Escandinávia, França e Itália, detêm 91% da quota do mercado europeu (Ministério da Economia e do Emprego 2012). Sabe-se que a Alemanha e a Holanda, representam respectivamente 25% e 21% do mercado alvo (Ministério da Economia e da Inovação, 2007:67).

O Turismo de Natureza representa em Portugal 4% das motivações primárias dos turistas que nos visitam e a restante percentagem, 96%, cabe à procura interna (cerca de 500.000 pessoas) (Associação Terras do Baixo Guadiana, 2011:38; THR, 2006). Os dados do PENT (segundo dados de 2006), apresentam uma percentagem ligeiramente acima (6%), para as motivações primárias dos turistas que nos visitam, à procura do produto turismo de natureza. As regiões onde este produto é mais importante são os Açores (36%) e a Madeira (20%) (Ministério da Economia e da Inovação, 2007:67).

O PENT também revela que os países que os turistas consideram mais semelhantes a Portugal neste produto são Espanha (33%), Itália (10%) e a Suíça (8%) (Ministério da Economia e da Inovação, 2007:67). No que diz respeito à percepção dos turistas face a Espanha, os pontos fortes de Portugal são a simpatia e a animação, face a uma menor qualidade das infra-estruturas hoteleiras e das actividades disponíveis relacionadas com o Turismo de Natureza (Ministério da Economia e da Inovação, 2007:67).

O PENT refere, que apesar de 21% do território nacional ser considerado área classificada, o Turismo de Natureza em Portugal apresenta claros défices infra-estruturais, de serviços, de experiência e *know how* e de capacidade competitiva das empresas que operam neste domínio. (Ministério da Economia e da Inovação, 2007:67)³⁸.

Assim perante o cenário constrangimentos e oportunidades, o desafio para Portugal consiste em desenvolver uma oferta respeitando o ambiente. O objectivo é tornar o produto vendável turisticamente, mas sempre preservando o ambiente e as áreas naturais, nomeadamente as áreas protegidas. As regiões onde se deverá prioritariamente investir para desenvolver o produto são os Açores, a Madeira, o Porto e Norte e o Centro (Ministério da Economia e da Inovação, 2007:67).

O PENT no projecto de implementação para produtos, destinos e pólos, apresenta a Visão a 10 anos, para o Turismo de Natureza, do qual importa destacar:

- Mais de 10 Parques Naturais com mais de 50.000 visitantes internacionais/ano, por parque;
- Oferta de um conjunto diversificado de actividades nos Parques Naturais e outras Áreas Protegidas/Rede Natura.

(Ministério da Economia e da Inovação, 2007:117).

Neste contexto surge o recente aproveitamento do património ferroviário desactivado, representativo de um enorme valor histórico e cultural, possuindo um imenso potencial para nele serem desenvolvidas iniciativas de (re)utilização como a Ecopista (Guedes, 2007:4). As Ecopistas associadas ao Turismo de Natureza (paisagístico, touring cultural e turismo activo), representam um modelo de desenvolvimento potencial alternativo e sustentável, exemplar para fomentar na sociedade actual uma nova cultura de consciência ambiental, de ócio, de desporto ao ar livre e de hábitos de exercício saudáveis através da mobilidade não motorizada (Guedes, 2007:4). Os corredores verdes, onde se enquadram as Ecopistas, têm um resultado directo na valorização ambiental da paisagem e na qualidade de vida das populações enquanto zonas de lazer, impulsionando o desenvolvimento sustentável das regiões, a conservação do património histórico e natural, servindo de

³⁸ <http://www.icnf.pt/portal/turnatur> acedida em 2012-12-14

alavanca ao desenvolvimento do turismo sustentável, relacionado com a natureza e com a actividade cultural lúdica e desportiva (Braga, 2012 *cit. in* IPVC, 2012:17).

3.4 Turismo de Natureza

Dado que as ecopistas surgem associadas ao turismo de natureza, este subcapítulo aborda o conceito de Turismo de natureza, e a sua relação com o desenvolvimento sustentável e o Turismo Sustentável. Ainda que o objectivo não é apresentar uma revisão bibliográfica exaustiva do tema, considera-se importante fazer estaligação.

3.4.1 Turismo de Natureza: conceito

O conceito de Turismo de Natureza surge expresso no universo jurídico Português, permitindo a sua clarificação (ver também, o resumo da legislação, apresentado no Apêndice 6). Neste sentido é importante compreender o conceito em termos teóricos e a sua evolução, bem como o contexto em termos mais prático.

O Decreto-Lei n.º 47/99 (I série-A de 16 de Fevereiro de 1999) estabelece o regime jurídico do Turismo de Natureza. No seu artigo 1.º, nº 1, apresenta o conceito de Turismo de Natureza: “*Turismo de Natureza é o produto turístico composto por estabelecimentos, actividades e serviços de alojamento e animação turística e ambiental realizados e prestados em zonas integradas na rede nacional de áreas protegidas (...)*”. Da interpretação que pode ser feita ao nº 1 do artigo 1º, o Turismo de Natureza caracteriza-se por um produto turístico. Sendo um produto turístico, compõe-se por uma oferta conjunta de serviços, como os estabelecimentos (bebidas, restauração), actividades e serviços de alojamento e actividades ligadas à animação turística e ambiental. O espírito da lei também deixou registado que para que o Turismo de Natureza possa assumir esta designação tem de ser desenvolvido na rede nacional de áreas protegidas. No seu artigo 1.º, nº2 “*o Turismo de Natureza desenvolve-se segundo diversas modalidades de hospedagem, de actividades e serviços complementares de animação ambiental, que permitam contemplar e desfrutar o património natural, arquitectónico, paisagístico e cultural, tendo em vista a oferta de um produto turístico integrado e diversificado*”. Da

interpretação que pode ser feita ao n.º 2 do artigo 1.º, percebe-se que o espírito da lei vem completar o exposto no número um, na medida em que refere que a oferta dos diferentes serviços ligados ao turismo de natureza (como as formas de hospedagem e as suas actividades, bem como as actividades de animação), devem permitir a contemplação e a proximidade à natureza.

Decorridos dez anos da publicação do diploma anterior, é publicado o diploma Decreto-Lei n.º 108/2009 (Diário da República, 1.ª série — N.º 94 — 15 de Maio de 2009) que estabelece as condições de acesso e de exercício da actividade das empresas de animação turística e dos operadores marítimo-turísticos. No seu artigo 4.º n.º 1 *“as actividades de animação turística desenvolvidas em áreas classificadas ou outras com valores naturais designam-se por actividades de Turismo de Natureza, desde que sejam reconhecidas como tal pelo Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade, I. P. (ICNB, I. P.), nos termos previstos no capítulo V”*. Da interpretação que pode ser feita ao n.º 1 do artigo 4.º, o espírito da lei, volta a sublinhar e a destacar as actividades de animação turística e a sua compreensão nas áreas classificadas, acrescentando agora um elemento novo – ou outras áreas com valores naturais -. A aceitação das actividades turísticas como Turismo de Natureza têm de ser reconhecidas pelo ICNB.

A ligação do Turismo de Natureza ao Sistema Nacional de Áreas Classificadas é frequente, a comprová-lo está também por exemplo, o guia de Turismo de Natureza elaborado para a região do Porto e Norte de Portugal. O qual apresenta actividades de Turismo de Natureza tendo como referência apenas o Sistema Nacional de Áreas Classificadas, nomeadamente parques, rede natura 2000, áreas protegidas, e o geopark (Turismo do Porto e Norte de Portugal, 2010).

Numa tentativa de clarificar o conceito de Turismo de Natureza, em termos mais práticos, há quem defenda que o conceito apresenta uma interpretação ampla e difusa, principalmente por se tratar de um sector ainda jovem, pouco estruturado, e do qual fazem parte uma grande variedade de motivações e actividades (THR, 2006:12). A provar está o facto de que uma parte significativa dos consumidores associa Turismo de Natureza a uma viagem que tenha algum componente ou actividade relacionada com a natureza, desde a

forma mais simples à mais sofisticada (THR, 2006:12). De acordo com o autor (THR, 2006:9) o segmento de Turismo de Natureza caracteriza-se da seguinte forma:

- Motivação principal (viver experiências de grande valor simbólico e interagir e usufruir da Natureza),
- Actividades (actividades desportivas, contemplação da natureza e actividades de interesse especial) e
- Mercados
 - Natureza soft: as experiências baseiam-se na prática de actividades ao ar livre de baixa intensidade - passeios, excursões, percursos pedestres, observação da fauna, etc.. saliente-se que este mercado representa cerca de 80% do total de viagens de Natureza;
 - Natureza hard: as experiências relacionam-se com a prática de desportos na natureza - *rafting*, *kayaking*, *hiking* (caminhada), *climbing* (escalada), etc. - e/ou de actividades que requerem um elevado grau de concentração ou de conhecimento - *birdwatching*, etc.. saliente-se que este mercado representa cerca de 20% do total das viagens de Natureza).

(THR, 2006: 9. Estudo feito para o Turismo de Portugal).

Recorrendo ainda a outra fonte, com o objectivo de clarificar o conceito de Turismo de Natureza. Sobre esta matéria, o Plano Estratégico Nacional do Turismo, para o desenvolvimento do Turismo em Portugal, também não apresenta o conceito de Turismo de Natureza, apenas faz a distinção, para efeitos de estudo estatístico, entre motivação primária ou principal motivação (Ministério da Economia e da Inovação, 2007:67).

Recorreu-se também à fonte OMT. A OMT apresenta um conceito padrão ou uniforme de Turismo de Natureza e de ecoturismo, o qual utiliza em diversos estudos realizados para diferentes países. A OMT oferece, para o conceito de Turismo de Natureza, o seguinte: “toda a forma de turismo na qual a motivação principal do turista seja a observação e apreciação da natureza” (utilizou-se como exemplo de pesquisa, o estudo sobre: El Mercado italiano del ecoturismo, após ter consultado outros estudos de mercado que revelam exactamente o mesmo teor e significado). A OMT, utiliza o conceito de ecoturismo para designar as formas de turismo que contam com as seguintes características (OMT, 2013):

- Toda a forma de turismo baseada na natureza, onde a principal motivação dos turistas seja observar e apreciar a natureza ou as culturas tradicionais;
- Apresenta elementos didáticos e de interpretação;
- Normalmente, é organizado para pequenos grupos, por empresas locais especializadas e de pequena dimensão;
- Procura minimizar todos os possíveis impactos negativos sobre a envolvente natural e sociocultural;
- Contribui para a proteção das zonas naturais utilizadas como centros de atracção de ecoturismo:
 - Criando benefícios económicos para as comunidades, organizações e administrações anfitriãs que gerem as zonas naturais com objectivos conservacionistas;
 - Oferecendo oportunidades alternativas de emprego e rendimento às comunidades locais;
 - Incrementando a consciencialização sobre conservação da natureza e preservação da cultura, tanto nos habitantes da zona como nos turistas.

(OMT, 2013).

Explorando ainda o conceito de Ecoturismo, é uma forma de turismo que aproveitando os recursos naturais e culturais de um destino, permite aos turistas desfrutar e compreender a sua natureza e cultura, enquanto promove a conservação do ambiente e produz simultaneamente benefícios económicos. O aumento da população mundial tornou-se num crescimento de características urbanas e a procura de atracções turísticas amigas do ambiente, tranquilas e que ofereçam valor de uma natureza única, crescerá rapidamente (Ayala, 1995:356).

Acrescenta-se ainda que o termo ‘ecoturismo’, tem tido a conotação (tem sido articulado ou combinado) em alguns países como turismo sustentável. Ecoturismo, na realidade, abraça os princípios da sustentabilidade, mas refere-se explicitamente a um nicho de produto. Trata-se de turismo em áreas naturais, normalmente envolvendo algumas formas de experiência interpretativa do património natural e cultural, suportando positivamente a conservação das comunidades naturais, e normalmente organizado para pequenos grupos.

O desenvolvimento do ecoturismo pode oferecer ou proporcionar uma ferramenta útil em direcção a um turismo mais sustentável, como o exposto na Declaração do Quebec sobre ecoturismo, 2002 (WTO e UNEP, 2005:12).

Em jeito de conclusão denomine-se Turismo de Natureza ou ecoturismo, a natureza é a premissa que torna possível o seu desenvolvimento e tornou-se um importante recurso alternativo para os turistas que procuram este tipo de produto. As ecopistas satisfazem e dão resposta a esta procura.

3.4.2 Turismo de Natureza: relação com o desenvolvimento e o turismo sustentável

A definição de desenvolvimento sustentável mais comumente aceite, continua a ser a que é dada pelo relatório da Comissão Mundial para o Ambiente e Desenvolvimento (WCED, 1987:54). Desenvolvimento sustentável é o processo para satisfazer as necessidades do presente sem comprometer a habilidade das gerações futuras em satisfazer as suas próprias necessidades (WTO e a UNEP, 2005:8). Os Corredores Verdes (como o caso das Ecopistas) assumem um papel fundamental na estratégia do ordenamento do território, e contribuem para garantir a qualidade dos recursos necessários às futuras gerações. Neste entendimento encontra-se o conceito de desenvolvimento sustentável³⁹.

Desde a definição de 1987, o plano de acção que emergiu da Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e o Desenvolvimento (Rio, 1992) e o plano de implementação da Cimeira Mundial para o Desenvolvimento Sustentável (Johannesburg, 2002), são reconhecidas e sublinhadas três dimensões ou pilares do desenvolvimento sustentável, a saber (WTO e UNEP, 2005:9):

- Sustentabilidade económica, significa gerar prosperidade nos diferentes níveis da sociedade. Diz respeito à viabilidade das empresas e às suas actividades, bem como à sua habilidade de se manter no longo prazo;
- Sustentabilidade social, significa respeitar os direitos humanos e a igualdade de oportunidades em toda a sociedade. Requer equidade na distribuição dos benefícios, com foco no aliviar da pobreza. Coloca-se ênfase nas comunidades

³⁹ <http://www.apcverdes.org/corredores-verdes/> acedida em 2012-12-02.

locais, mantendo e reforçando os seus sistemas de suporte de vida, reconhecendo e respeitando as diferentes culturas e evitando qualquer forma de exploração e

- Sustentabilidade ambiental, significa conservar e gerir os recursos, especialmente aqueles que não são renováveis ou são preciosos em termos de suporte de vida. Requer acções para minimizar a poluição do ar, terra e água, e para conservar a diversidade biológica e o património natural.

(WTO e UNEP, 2005:9).

Importa salientar que, por vezes, surgem confusões com o conceito desenvolvimento sustentável. Alguns comentadores e instituições têm por implícito que o turismo sustentável é um tipo particular de turismo apelativo a um nicho de mercado. Um mercado que é sensível aos impactos ambientais e sociais, com oferta de produtos particulares e operadores de pequena escala. Este entendimento é um erro grave. É necessário clarificar que o termo turismo sustentável – significa turismo baseado em princípios de desenvolvimento sustentável e refere-se a um objectivo fundamental, tornar todo o turismo mais sustentável. O termo deve ser usado para se referir a uma condição do turismo, e não a um tipo de turismo. Acrescenta-se que bem gerido a dimensão do volume de turismo pode, e é tão sustentável como à pequena escala (WTO e UNEP, 2005:11).

Como já foi referido no subcapítulo 3.3.2, Portugal possui cerca de 21% de área protegida. A actividade turística necessita sempre de um espaço físico (natural e cultural) para se poder desenvolver. Este espaço físico providencia as atrações para os turistas. A sua utilização deve basear-se em critérios de sustentabilidade. Neste sentido foi criado o Programa Nacional de Turismo de Natureza (PNTN), definido através da Resolução do Conselho de Ministros nº 112/98. D.R. n.º 195, Série I-B de 1998-08-25⁴⁰.

Neste sentido, apresenta-se a definição de Turismo sustentável. Turismo sustentável, representa a aplicação das três dimensões da sustentabilidade às práticas de gestão de todas as formas de turismo e a todos os tipos de destino, incluindo turismo de massa e aos diferentes segmentos de nicho de turismo. No quadro de um marco de desenvolvimento do turismo sustentável a longo prazo é necessário:

⁴⁰ <http://www.icnf.pt/portal/turnatur/ts/pntn> acedida em 2012-12-02

- Fazer um óptimo uso dos recursos ambientais, que constituem o elemento chave do desenvolvimento do turismo, preservando o processo ecológico essencial e ajudando a conservar os recursos naturais e a biodiversidade;
- Respeitar a autenticidade sociocultural das comunidades locais, conservar a sua estrutura, estimular o património cultural, os valores tradicionais, e contribuir para a compreensão inter-cultural e a tolerância e
- Garantir a viabilidade e as operações económicas de longo prazo, contanto benefícios sócio-económicos para todos os stakeholders que devem ser distribuídos justamente, incluindo emprego estável e oportunidades de ganho e serviços sociais para as comunidades locais, bem como contribuir para o aliviar da pobreza.

(WTO e UNEP 2005:11).

O desenvolvimento sustentável do turismo requer a participação informada de todos os stakeholders relevantes, bem como uma forte liderança política para assegurar uma larga participação e a construção de consensos (WTO e UNEP 2005:11). Alcançar o turismo sustentável é um processo contínuo e requer uma constante monitorização dos impactos, introduzindo a prevenção necessária e/ou medidas correctivas sempre que necessário. O Turismo sustentável deveria também manter um alto nível de satisfação turística e garantir experiências significativas aos turistas, elevando a sua consciencialização em matéria de sustentabilidade e promovendo práticas de turismo sustentável entre eles (WTO e UNEP 2005:11).

A importância do turismo para o desenvolvimento sustentável e a necessidade do turismo integrar os princípios da sustentabilidade tem sido reconhecida em fóruns internacionais e ecoado nas declarações de orientação, como por exemplo:

- The UN Commission on Sustainable Development, 7th session, 1999;
- The WTO Global Code of Ethics for Tourism, 1999;
- Convention on Biological Diversity, Guidelines on Biodiversity and Tourism Development, 2003;
- Quebec Declaration on Ecotourism, 2002; World Summit on Sustainable Development, Johannesburg, 2002 entre outras.

(WTO e UNEP, 2005:14-15).

Neste sentido é de destacar também, o Código Mundial de Ética do Turismo, Resolução adoptada pela Assembleia Geral da Organização Mundial do Turismo A/RES/406 (XIII) 13ª reunião, Santiago do Chile, Setembro/Outubro 1999 (WTO e UNEP, 2005:188).

Na linha do desenvolvimento sustentável e do turismo sustentável surge a Carta Europeia de Turismo Sustentável. As Áreas Protegidas podem candidatar-se à certificação europeia concedida aos parques que reúnam as condições necessárias para compatibilizar o desenvolvimento turístico e a preservação do património natural e cultural. Os trabalhos relativos ao sistema de adesão à Carta Europeia de Turismo Sustentável pelas Áreas Protegidas, iniciaram-se em 2001. Portugal tem acreditadas, desde 2002, duas Áreas Protegidas, o Parque Nacional da Peneda-Gerês e o Parque Natural da Serra de São Mamede⁴¹.

3.5 As Ecopistas e o Turismo de Natureza

Este subcapítulo aborda a valorização e dinamização turística das Ecopistas, como infra-estruturas que promovem o Turismo de Natureza/sustentável. Apresentando seguidamente os instrumentos que podem contribuir para a dinamização das Ecopistas.

3.5.1 Ecopistas: valorização e dinamização turística

Antes de se abordar a relevância da Ecopista na dinamização turística, é importante compreender o contributo que as Ecopistas podem dar à manutenção da biodiversidade do planeta.

Constata-se que na Europa, se registou nas últimas décadas uma grave redução e perda de biodiversidade. Esta situação, afectou inúmeras espécies e diferentes tipos de habitats. Portugal também não está isento deste problema que ameaça a riqueza do seu património natural (Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território, 2001: 2).

⁴¹ <http://www.icnf.pt> acedida em 2013-11-13.

A biodiversidade do Planeta está ameaçada, neste sentido, estima-se que cerca de onze mil espécies de plantas e animais corram o risco de extinção iminente num futuro próximo (Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território, 2001:2). O relatório Dobris, (Agência Europeia do Ambiente - Copenhaga, Outubro de 1994), refere que o declínio da biodiversidade ficará a dever-se, sobretudo: à exposição dos territórios ao turismo de massas; assim como às modernas formas intensivas de utilização agrícola e silvícola do solo; também devido à fragmentação dos habitats naturais por força das urbanizações e de outros tipos de infra-estruturas; bem como aos efeitos da poluição de componentes ambientais como a água e o ar (Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território, 2001: 2).

Para além do declínio da biodiversidade, a sua perda tem também implicações profundas, seja de natureza ecológica seja também no plano do desenvolvimento económico e social, sobretudo devido ao valor que os recursos naturais representam quer em termos económicos e sociais, quer em termos recreativos, estéticos, e éticos. Sabe-se que a espécie humana depende da diversidade biológica para a sua própria sobrevivência, estimando-se que pelo menos 40% da economia mundial e 80% das necessidades dos povos dependem dos recursos biológicos (Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território, 2001: 4).

No âmbito destas preocupações, surge um movimento internacional, alertando que o futuro ficará comprometido, se o crescimento urbano não for orientado por uma estrutura lógica de grandes e pequenos espaços verdes, correndo-se ainda o risco de destruir os recursos fundamentais da economia e da qualidade de vida das populações. É neste sentido, que a ideia do corredor verde (como o exemplo da Ecopista), e a defesa da sua implantação, ganha espaço, surgindo como alternativa para ajudar no combate à eliminação dos efeitos espaciais negativos da evolução económica e à necessária salvaguarda da qualidade ambiental (APCV⁴²).

Assim as vias verdes (Ecopistas) são consideradas infra-estruturas de transporte para um tráfego não poluente, e constituem percursos ou troços verdes nos quais se podem implantar

⁴² <http://www.apcverdes.org/conceito/> acedida em 2012.-11-10.

e manter ecossistemas especiais (AEVV, 2000: 42). Desta forma, estas vias ecológicas contribuem para preservar a biodiversidade e estabelecer uma forma de descontaminação do ar, além de manter uma envolvente visual agradável (AEVV, 2000: 42). As vias verdes (entre as quais se situam as Ecopistas) favorecendo a utilização de modos de deslocação não contaminantes e silenciosos, em sinergia com as redes de transporte público têm consequências positivas para o meio ambiente: contribuem para reduzir o congestionamento e a contaminação das cidades e participam, activamente nas políticas de desenvolvimento sustentável (AEVV, 2000: 42). Não foram encontrados estudos de monitorização, envolvendo a diversidade das ecopistas existentes em Portugal. Conhecem-se sim inquéritos de caracterização dos usuários de algumas das ecopistas, como a do Dão por exemplo (Comunidade Intermunicipal da Região Dão-Lafões, 2012:23).

Além das Ecopistas contribuírem para a manutenção da biodiversidade (fauna, flora, qualidade paisagística e ambiental⁴³), estas infra-estruturas, representam ainda testemunhos da história de uma região e do seu desenvolvimento. A reutilização destes traçados permite conservar a continuidade destes eixos de comunicação, do mesmo modo que os edifícios e pequeno património associado e ainda estimula o conhecimento de um património cultural, natural e humano (AEVV, 2000, 42). Fomentando também a promoção de produtos turísticos temáticos transnacionais, como é o caso do Projecto greenways 4tour – Naviki^{44, 45}.

3.5.2 Ecopistas: infra-estrutura que promove o Turismo de Natureza/sustentável

O património ferroviário desactivado representa um enorme valor histórico e cultural e possui um enorme potencial para nele serem desenvolvidas iniciativas de (re)utilização como a Ecopista (Guedes, 2007:4). As Ecopistas associadas ao Turismo de Natureza (paisagístico, touring cultural e turismo activo), representam um modelo de desenvolvimento potencial alternativo e sustentável, exemplar para fomentar na sociedade actual uma nova cultura de consciência ambiental, de ócio, de desporto ao ar livre e de hábitos de exercício saudáveis através da mobilidade não motorizada (Guedes, 2007:4).

⁴³ <http://www.icnf.pt/portal/turnatur/turismo-de-natureza> acedida em 2012-12-14.

⁴⁴ www.greenways4tour.org acedida em 2013-12-10.

⁴⁵ www.Naviki.org acedida em 2013-12-10.

Os corredores verdes (de entre os quais se destaca as Ecopistas) têm um resultado directo na valorização ambiental da paisagem e na qualidade de vida das populações enquanto zonas de lazer, impulsionando o desenvolvimento sustentável das regiões, a conservação do património histórico e natural, servindo de alavanca ao desenvolvimento do turismo sustentável, relacionado com a natureza e com a actividade cultural lúdica e desportiva (Braga, 2012 *cit. in* IPVC, 2012:17). Por outro lado, acrescenta-se que em Portugal existem muitos estudos que analisam as vantagens qualitativas das zonas verdes, elaborados pelos mais diversos especialistas das áreas da natureza, ambiente e paisagismo (Braga, 2012 *cit. in* IPVC, 2012:17). De entre os vários estudos qualitativos, existentes, acerca das zonas verdes, foram utilizados para este estudo, apenas se faz menção a alguns, os realizados, pela Associação Europeia de Vias Verdes (2000), Associação Portuguesa de Corredores Verdes, Geota (2007), Guedes (2007), e se encontram referenciados na bibliografia.

Todavia, a quantificação do valor económico e social atribuído às zonas verdes em geral, não tem sido contabilizado em Portugal, embora tenha começado a ser avaliado noutros países, nomeadamente, em Inglaterra (Braga, 2012 *cit. in* IPVC, 2012:17). Em alguns países, a título de exemplo, como nos, EUA, também se realizam este tipo de estudos quantitativos⁴⁶. Em Espanha, também a Via verde de Girona mediu o impacto económico das vias verdes (Comunidade Intermunicipal da Região Dão-Lafões, 2012:23).

3.5.3 A dinamização turística das Ecopistas

No sentido de compreender a dinamização turística das Ecopistas, é importante abordar os Modelos de gestão de Ecopistas, através das iniciativas nacionais e internacionais.

a) Modelos de gestão de Ecopistas: iniciativas nacionais

Começa-se por apresentar os Modelos de gestão de Ecopistas, das iniciativas nacionais, de que é exemplo a Ecopista do Dão. A importância da Ecopista do Dão no âmbito económico-social da região fundamentou uma abordagem aos pressupostos de gestão, motivo pelo qual a CIM Dão Lafões, entidade gestora da infra-estrutura, desenvolveu e

⁴⁶ http://www.railstotrains.org/resources/documents/resource_docs/tgc_economic.pdf acedido em 2013-12-14

implementou um Plano de Gestão Integrado, garantindo assim a sustentabilidade da infraestrutura (IPVC, 2012, *cit. in* Machado, 2012:11). A Ecopista do Dão foi a primeira Ecopista em Portugal e um dos primeiros Corredores Verdes a nível europeu a possuir um Plano de Gestão Integrado (IPVC, 2012, *cit. in* Machado, 2012:11). Os motivos apresentados justificam a escolha da Ecopista do Dão para apresentar como exemplo de uma iniciativa a nível nacional.

O Plano de Gestão Integrado da Ecopista do Dão é sustentado numa completa análise biofísica, bem como numa estratégia ambiental, operacional e comunicacional projectada e baseada em instrumentos de gestão que incluem o respectivo orçamento (representa um documento de planificação estratégica que permitirá uma gestão equilibrada dos recursos humanos e financeiros disponíveis para a manutenção da Ecopista do Dão) (IPVC, 2012, *cit. in* Machado, 2012:11).

O plano de Gestão integrada adoptado pela Ecopista do Dão é, composto por:

- Regulamento;
- Manual do concessionário (exemplo: Antigas estações que servem de: albergue; Oficina de btt; Café; Aluguer btt, ...);
- Plano de manutenção;
- Plano de emergência (exemplo: relativamente aos cruzamentos com passagens, foram ouvidas diversas entidades tais como os bombeiros, INEM, ...)
- Plano de animação (exemplo: Eventos culturais; Eventos desportivos; Eventos de promoção e dinamização; Eventos ambientais; Outras actividades que promovem e divulgam a Ecopista como por exemplo a oferta de pacs de 2 dias).

(Martinho, 2012).

Após analisar os Modelos de gestão de Ecopistas, através das iniciativas nacionais, apresenta-se agora os Modelos de gestão de Ecopistas, através das iniciativas internacionais.

b) Modelos de gestão de Ecopistas: iniciativas internacionais

A Via Verde de la Sierra utiliza o antigo traçado ferroviário de Jerez–Almargen. Na actualidade, encontram-se transitáveis 36 quilómetros, unindo as localidades de Puerto Serrano e Olvera⁴⁷. Esta via integra o Programa Nacional de Vias Verdes em Espanha⁴⁸ e implementou um modelo de gestão (Fundacion da Via verde da la Sierra, Gerência, 2012:2). Pelos motivos destacados justifica-se a escolha da Via Verde de la Sierra como exemplo a apresentar de uma iniciativa internacional.

Esta via verde assentou na constituição de uma fundação, a Fundación Vía Verde de la Sierra. A Fundación Vía Verde de la Sierra, foi criada no início do ano 2000 como entidade gestora do antigo traçado ferroviario Jerez–Almargen, convertida pelo Ministerio de Medio Ambiente em Vía Verde. Esta fundação é constituída por: Junta Distrito de Cádiz, Junta Distrito de Sevilla, Câmara Municipal de Coripe, Câmara Municipal de Coronil, Câmara Municipal de Montellano, Câmara Municipal de Olvera, Câmara Municipal de Pruna e Câmara Municipal de Puerto Serrano⁴⁹.

O objectivo fundamental da Fundación é a conservação, a manutenção e a gestão do uso do equipamento da Vía Verde da Sierra, de acordo com os fins essenciais do Programa Tecido Verde⁵⁰:

- Manter o domínio público das mesmas;
- Parar a deterioração das vias, uma vez abandonados os seus usos funcionais;
- Potenciar actividades alternativas ou recreativas (caminhadas, cicloturismo, rotas a cavalo, paisajismo, etc.);
- Fomentar actividades económicas no seu lugar de origem;
- Incorporar as infra-estruturas em desuso em equipamentos sociais.

O modelo de gestão da Via Verde de la Sierra assenta nas seguintes linhas:

⁴⁷ <http://www.fundacionviaverdedelasierra.com/viaverde/opencms/via/>, acedida em 2013-01-31.

⁴⁸ <http://www.viasverdes.com/ViasVerdes/Qui%E9nes%20Somos/Programa%20V%EDas%20Verdes> acedida em 2013-01-31.

⁴⁹ <http://www.fundacionviaverdedelasierra.com/viaverde/opencms/via/fundacion.html>, acedida em 2013-01-31.

⁵⁰ <http://www.fundacionviaverdedelasierra.com/viaverde/opencms/via/fundacion.html>, acedida em 2013-01-31.

- Recuperação de infra-estruturas;
- Gestão de infra-estruturas;
- Manutenção e conservação;
- Informação e vigilância;
- Gestão de passes;
- Promoção e sensibilização;
- Educação ambiental.

(Fundacion da Via Verde da la Sierra, Gerência, 2012:2;9-90).

3.6 Conclusão

Este capítulo permitiu concluir que o encerramento das linhas-férreas nos territórios do interior e nos de baixa densidade populacional, levaram à degradação progressiva do seu vasto património histórico e cultural de carácter ferroviário, envolto ainda por um património natural, que representa parte da identidade desses territórios. Torna-se necessário, por um lado preservar o seu legado e por outro aproveitar o potencial disponível que ele representa. A alternativa passa pela conversão da via férrea em ecopista.

Este capítulo permitiu também concluir que a Europa, registou nas últimas décadas uma grave redução e perda da sua biodiversidade (fauna, flora, qualidade paisagística e ambiental), com implicações profundas, no plano do desenvolvimento económico e social.

Este capítulo permitiu dar resposta às preocupações anteriores. Neste sentido ganha espaço a defesa da implantação de corredores verdes, que surgem como alternativa para ajudar no combate à eliminação dos efeitos espaciais negativos da evolução económica e à necessária salvaguarda da qualidade ambiental. Neste contexto, é criada a Associação Europeia de Vias Verdes. As vias verdes (como é o caso da ecopista) são consideradas infra-estruturas que favorecem a utilização de modos de deslocação não contaminantes e silenciosos, e constituem percursos verdes que contribuem para preservar a biodiversidade, reduzir a contaminação do ar, manter a qualidade de vida das populações enquanto zonas de lazer. A reutilização destes traçados permite, ainda, conservar a continuidade destes eixos de comunicação e testemunhos da história de uma região e do seu desenvolvimento.

Impulsionando também o desenvolvimento sustentável das regiões, servindo de alavanca ao desenvolvimento do turismo sustentável, relacionado com a natureza e com a actividade cultural lúdica e desportiva.

A dinamização turística das Ecopistas é fundamental, no sentido de explorar todo o seu potencial para criar uma oferta qualificada que atraia turistas e residentes que a procurem. Essa dinamização tem de passar pela adopção de Modelos de gestão integrados, sustentáveis, baseados numa estratégia ambiental, operacional e comunicacional, suportados num orçamento, como aqueles que utilizam a Ecopista do Dão e Via Verde de la Sierra, referências a nível nacional e internacional.

Capítulo 4 Caracterização da Ecopista do Rio Minho

4.1 Introdução

Neste capítulo é apresentada a origem da infra-estrutura Ecopista do Rio Minho. A seguir é feita a contextualização actual da Ecopista. Seguidamente são apresentados os projectos e desafios para o futuro da Ecopista, finalizando o capítulo com uma conclusão.

4.2 Origem

Este subcapítulo pretende apresentar a origem do projecto Ecopista do Rio Minho, onde é abordada a criação, explicando-se os seus objectivos, os intervenientes e responsáveis pelo seu desenvolvimento.

4.2.1 Criação

A seguir explica-se os motivos que levaram à realização do projecto Ecopista do Rio Minho, apresenta-se ainda uma breve explicação de como começou o projecto e quais são os seus objectivos.

As mudanças económico-sociais resultantes da conjuntura, conduziram ao encerramento do troço de linha férrea entre Valença e Monção em 1990-01-01, (Moreira, 2009:5). Perante a sua desactivação, a qual se estendeu por vários anos, foi visível assistir-se a uma progressiva degradação, da linha férrea, do património histórico associado (como os edifícios), bem como da sua envolvente natural, pela ausência de utilização⁵¹.

Mais de uma década se passou, quando em 2002, surge o projecto da “Ecopista do Rio Minho”, (Moreira, 2009:6), fruto da celebração de protocolos entre os Municípios de Valença e Monção com a Refer, proprietária da infraestrutura férrea desactivada⁵². Verifica-

⁵¹ <http://www.ciclovias.pt/index.html>, acedida em 2012-12-20.

⁵² <http://www.ciclovias.pt/index.html>, acedida em 2012-12-20.

se alguma contradição de datas, dado que a REFER, no seu site aponta outra data (2001-11-14 “Projeto de Requalificação de Vias Desativadas. Assinatura de protocolo entre a REFER e as Câmaras Municipais de Valença e de Monção, para a construção da primeira Ecopista em Portugal”⁵³; projecto de requalificação de vias desativadas⁵⁴). A inauguração da Ecopista deu-se em 2004-11-14⁵⁵.

As obras de adaptação/reestruturação estiveram em execução entre o ano de 2002 e o ano de 2004 (Moreira, 2009:6) e teve o forte apoio da Refer, a qual tinha como objectivos com o desenvolvimento deste projecto, a sua recuperação e a preservação do património⁵⁶. Salienta-se que se tratou da primeira “Ecopista” a ter lugar em Portugal. A Ecopista do Rio Minho, teve o seu momento de inauguração em 14 de Novembro de 2004⁵⁷, sendo o projecto inicialmente composto por 13 Km, 9 km abrangiam o concelho de Valença e 4 Km cobriam o concelho de Monção. O trajecto apresenta e evidencia aspectos relacionados com a riqueza paisagística e ambiental e surge paralelo à linha do Rio Minho (Moreira, 2009:7). É uma linha com características mais rurais, uma vez que une freguesias periféricas, é um exemplo de corredor verde de ligação entre uma cidade, uma vila, abrangendo algumas freguesias.

O primeiro e grande objectivo da Ex-Associação de Municípios do Vale do Minho (actualmente CIM Minho-Lima, apresentada no subcapítulo 2.6.1), era o adensamento da rede, procurando formas de financiamento (o novo norte – ON2) para o equipamento. O adensamento da Ecopista aconteceu e é uma realidade potenciada pela sua classificação na rede natura 2000 (espaço classificado, que o ICNB impôs a correcção dos seus limites à Autarquia), que de outra forma não seria possível. O outro grande objectivo prende-se com a valorização ambiental⁵⁸.

⁵³ <http://www.refer.pt/MenuPrincipal/REFER/AEmpresa/Cronologia.aspx> acedida em 2013-11-29.

⁵⁴ <http://www.refer.pt/MenuPrincipal/TransporteFerroviario/CaminhodeferroemPortugal.aspx> 2013-11-29.

⁵⁵ <http://www.ciclovias.pt/ciclovias/Inorte/1viana/rminho/rmvalenca.php> acedida em 2012-12-20.

⁵⁶ Entrevista a Eng^o Bruno Caldas, Responsável pelos SIG e pelos projetos nas áreas do ambiente, ordenamento do território e proteção civil, Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima, realizada em 2012-12-12, em Valença (questão 2.1).

⁵⁷ <http://www.refer.pt/MenuPrincipal/TransporteFerroviario/CaminhodeferroemPortugal.aspx> acedida em 2013-11-29.

⁵⁸ Entrevista a Eng^o Bruno Caldas, Responsável pelos SIG e pelos projetos nas áreas do ambiente, ordenamento do território e proteção civil, Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima, realizada em 2012-12-12, em Valença (questão 1.1).

O objectivo geral da Ecopista do Rio Minho é contribuir para a promoção do desenvolvimento integrado da região, fomentando o turismo, através do recreio e do lazer, reunindo simultaneamente pontos de interesse histórico/culturais, incentivando à conservação da natureza e à valorização dos sistemas naturais existentes⁵⁹.

O projecto em si mais concretamente, tinha como objectivos específicos a implementação de um percurso com características pedestres e clicáveis (Moreira, 2009:6), destinada ao cicloturismo e a passeios pedonais⁶⁰, aproveitando assim a plataforma da via-férrea então já desactivada (Moreira, 2009:6). Uma via com fins de uso público, que privilegia a circulação para o lazer e o desporto, com ligação ao desenvolvimento de actividades lúdicas, recreativas e culturais, visando simultaneamente a protecção do meio ambiente⁶¹.

4.2.2 Intervenientes e responsabilidades

A Ecopista, e como já foi referido atrás, nasceu da conjugação de esforços e vontades das Câmaras Municipais de Valença e Monção, a que se acrescenta a Associação de Municípios do Vale do Minho. A Associação de Municípios do Vale do Minho extinguiu-se e deu lugar à criação da CIM Minho-Lima (advém da criação das estruturas dos Municípios, numa lógica de rede), que é a entidade parceira por excelência na promoção de estratégias para a Ecopista. Convém sublinhar contudo, que CIM não é responsável pela Ecopista, mas sim as respectivas Autarquias onde se enquadra o projecto⁶², as quais são responsáveis pela gestão da mesma⁶³. Sendo de realçar, ainda, um aspecto importante, as obras diferem de um Município para o outro⁶⁴, na medida em que correspondem às necessidades de oferta do território, respondendo às tendências, de modo a aproveitar as oportunidades, tendo por objectivo satisfazer as expectativas da procura. Convém salientar

⁵⁹ <http://www.ciclovvia.pt/index.html>, acedida em 2012-12-20.

⁶⁰ <http://www.ciclovvia.pt/index.html>, acedida em 2012-12-20.

⁶¹ <http://www.ciclovvia.pt/index.html>, acedida em 2012-12-20.

⁶² Entrevista a Eng^o Bruno Caldas, Responsável pelos SIG e pelos projetos nas áreas do ambiente, ordenamento do território e protecção civil, Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima, realizada em 2012-12-12, em Valença (questão 1.1).

⁶³ Entrevista a Eng^o Bruno Caldas, Responsável pelos SIG e pelos projetos nas áreas do ambiente, ordenamento do território e protecção civil, Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima, realizada em 2012-12-12, em Valença (questão 3.2).

⁶⁴ Entrevista a Eng^o Bruno Caldas, Responsável pelos SIG e pelos projetos nas áreas do ambiente, ordenamento do território e protecção civil, Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima, realizada em 2012-12-12, em Valença (questão 2.1).

também que a Refer foi um parceiro fundamental que permitiu que acontecesse toda esta realidade, assumindo, por isso, um papel pioneiro⁶⁵. A Refer concedeu a Concessão às Autarquias de Valença e Monção⁶⁶.

4.3 Situação actual

Neste subcapítulo é apresentada a origem do projecto Ecopista do Rio Minho. Seguidamente apresenta-se a sua situação actual, onde são abordadas diferentes temáticas, como o traçado da Ecopista e território abrangido, os seus pontos de interesse, os equipamentos disponíveis, a sinalização, informação e interpretação, bem como a realização da caracterização da envolvente, para a seguir ser apresentada como é feita a gestão, a dinamização e a promoção da Ecopista. Por último é abordado o futuro, na óptica dos projectos e dos desafios.

4.3.1 Traçado da Ecopista e território abrangido

a) Contexto geográfico – Minho-Lima

A sub-região Minho-Lima, é uma das oito sub-regiões que fazem parte da Região Norte do país, organizadas por NUTS III⁶⁷. Recorda-se que NUT é a sigla que significa “Nomenclatura de Unidade Territorial” (Decreto-Lei nº 46/89, de 15 de Fevereiro). Esta Nomenclatura das Unidades Territoriais surgiu e foi criada com um desígnio nacional, diferenciar as características inerentes e marcadamente regionais, específicas de cada região em particular. Tem ainda como objectivo, adequar as políticas nacionais ao nível das metas de desenvolvimento que cada região necessita. Apresenta também como objectivo, a recolha, o tratamento e a comparação de dados estatísticos entre regiões⁶⁸.

⁶⁵ Entrevista a Eng^o Bruno Caldas, Responsável pelos SIG e pelos projetos nas áreas do ambiente, ordenamento do território e proteção civil, Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima, realizada em 2012-12-12, em Valença (questão 1.2).

⁶⁶ <http://www.refer.pt/MenuPrincipal/REFER/Patrimonio/PatrimonioDesativado.aspx> acedida em 2013-11-29.

⁶⁷ <http://www.cedr-n.pt/pt/regiao-do-norte/indicadores-regionais/> acedida em 2013-12-29.

⁶⁸ [http://www.infopedia.pt/\\$nut](http://www.infopedia.pt/$nut) acedida em 2013-12-29

A sub-região Minho-Lima integra os dez municípios do distrito de Viana do Castelo, a saber: Arcos de Valdevez, Caminha, Melgaço, Monção, Paredes de Coura, Ponte da Barca, Ponte de Lima, Valença, Viana do Castelo e Vila Nova de Cerveira⁶⁹.

A sub-região Minho-Lima, é delimitada por dois rios, o rio Minho (com foz em Caminha) e o rio Lima (com foz em Viana do Castelo). Confronta a Norte e a Leste com a Espanha, a Sul com o Cávado e a Oeste com o Atlântico. A sub-região Minho-Lima, apresenta, assim, uma posição fronteiriça no contexto da sua envolvência. Esta posição fronteiriça é destacada no Programa Nacional da Política e Ordenamento do Território (PNPOT) (Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima, 2013).

A localização geográfica do Minho-Lima permite obter uma posição na sub-região entre o Grande Porto e a Galiza. Desta ligação entre estas duas regiões resulta a euro-região (Norte litoral de Portugal e Galiza). A euro-região vai desde Aveiro até à Corunha-Ferrol e, é constituída, do lado do território português, por Aveiro, Grande Porto, Vales do Ave e do Cávado e Minho Lima, e do lado do território espanhol (Galego), por Vigo-Pontevedra, Santiago e Corunha-Ferrol (AIP, 2011).

A Ecopista do Rio Minho abrange o território de Valença e Monção, concelhos que estão integrados na sub-região do Minho-Lima.

b) Traçado da Ecopista

O percurso possui uma particularidade, é paralelo e próximo ao Rio Minho. Caracteriza-se por ser um percurso de dificuldade baixa e sem grandes desníveis, uma vez que se trata de uma antiga linha ferroviária⁷⁰ (ver figura 4.1, a seguir apresentada). A sua utilização, é permitida para a circulação a pé, em Bicicleta e de patins⁷¹. Ao longo da Ecopista podem admirar-se as diversas panorâmicas do rio, as embarcações tradicionais, a labuta dos

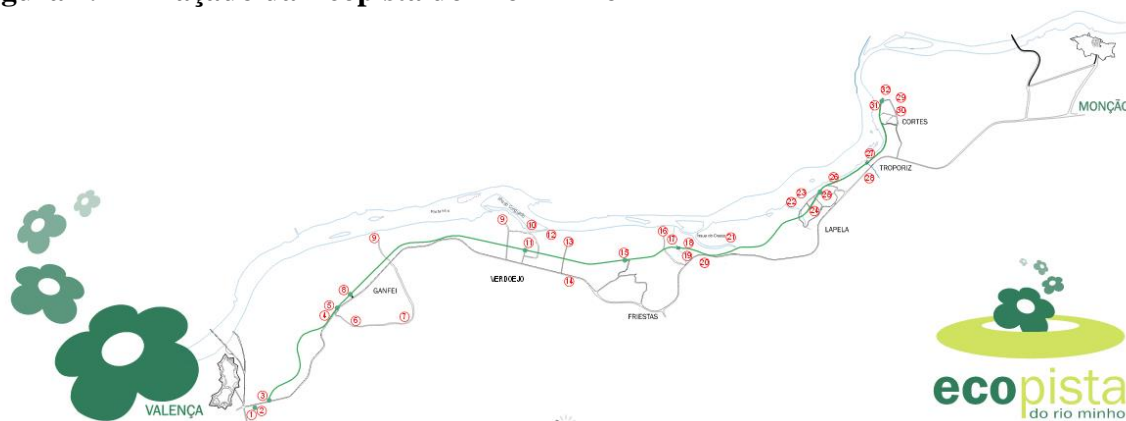
⁶⁹ <http://www.cim-altominho.pt/> 2013-12-22.

⁷⁰ <http://www.ciclovias.pt/ciclovias/1norte/1viana/rminho/rmvalenca.php>, acedida em 2012-12-20.

⁷¹ <http://www.ciclovias.pt/ciclovias/1norte/1viana/rminho/rmvalenca.php>, acedida em 2012-12-20.

pescadores, a margem Galega, algumas pesqueiras, pequenas construções antigas de pedra, simbolismos associados ao leito fluvial⁷².

Figura 4.1 - Traçado da Ecopista do Rio Minho



Fonte: Câmara Municipal de Valença⁷³.

Relembra-se que a Ecopista do Rio Minho, no seu projecto inicial, era composto por 13 Km, 9 km abrangiam o concelho de Valença e 4 Km cobriam o concelho de Monção (Moreira, 2009:7). O Percurso com acesso pelo concelho de Valença começa na Casa da Linha, na Ponte Seca e, dirige-se em direcção a Monção, encontrando-se a fronteira dos dois Concelhos, entre Friestas e Lapela, com uma extensão de 9.152 metros⁷⁴. O percurso com acesso pelo concelho de Monção começava em Cortes, uma freguesia situada entre Lapela e Monção. Actualmente este troço foi aumentado em 2 km, com acesso junto à EN403, de acesso à ponte internacional no Lugar da Barca, Lodeira (antigo cais, perto da Ponte Internacional que liga Monção a Salvaterra do Miño) e, prolonga-se em direcção a Valença onde entre Lapela e Friestas se situa o marco fronteira dos dois concelhos, com uma extensão de 5.900 metros⁷⁵ (confirmação também através de mail de resposta em 14 de Junho de 2013 enviado pela Dra. Carla Marinho, Divisão da Cultura e Turismo, na sequência de pedido da autora deste trabalho). Actualmente, continua a ser uma linha com características sobretudo rurais, que une freguesias periféricas, passando ao lado de

⁷² <http://www.ciclovias.pt/ciclovias/1norte/1viana/rminho/rmvalenca.php>, acedida em 2012-12-20.

⁷³ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf acedida em 2013-12-02.

⁷⁴ <http://www.ciclovias.pt/ciclovias/1norte/1viana/rminho/rmvalenca.php>, acedida em 2012-12-20.

⁷⁵ <http://www.ciclovias.pt/ciclovias/1norte/1viana/rminho/rmvalenca.php>, acedida em 2012-12-20.

terrenos agrícolas e vinhas⁷⁶, perfazendo um total de 15 Km (ver em anexo 3, Figura 10.1, contém, além do traçado da ecopista, já evidenciado na imagem acima apresentada, os seus pontos de interesse).

Importa também referir que toda a via, do troço de Valença é em piso betuminoso de cor vermelha, ao passo que a via relativa ao troço de Monção é em piso betuminoso de cor creme. Sempre que a geografia do terreno obriga e a segurança dos visitantes está em causa, foram colocados elementos de madeira (denominados obstáculos, barreiras, ou intersecções) para servir de barreira de segurança e acesso à Ecopista⁷⁷.

De seguida é apresentada a oferta turística da Ecopista, a qual é constituída por cinco componentes, nomeadamente recursos naturais e recursos culturais, infra-estruturas, equipamentos, acessibilidades e de transportes e a hospitalidade (Cunha 2001). Neste trabalho, a hospitalidade não será objecto de análise relativamente ao contexto da Ecopista.

De seguida, apresenta-se a caracterização dos recursos da Ecopista, de acordo com a classificação abordada no parágrafo anterior, à excepção da temática relativa à hospitalidade.

4.3.2 Caracterização da Ecopista do Rio Minho

a) Recursos naturais

Em termos de recursos naturais, a Ecopista proporciona uma grande proximidade com a riqueza paisagística e ambiental (Moreira, 2009:7). O facto da linha-férrea estar abandonada, as obras de requalificação, a conversão em Ecopista, a regeneração natural da flora e ainda algum abandono da actividade agrícola, permitiram o crescimento de muita vegetação autóctone: carvalhos, freixos, amieiros, loureiro, arbustos e crataegus (espécie diferente de carvalho), o que confere à paisagem e à natureza um ambiente singular⁷⁸.

⁷⁶ <http://www.ciclovias.pt/ciclovias/1norte/1viana/rminho/riominho.php> acedida em 2013-10-10.

⁷⁷ <http://www.ciclovias.pt/index.html>, acedida em 2012-12-20.

⁷⁸ Entrevista a Eng^o Bruno Caldas, Responsável pelos SIG e pelos projetos nas áreas do ambiente, ordenamento do território e proteção civil, Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima, realizada em 2012-12-12, em Valença (questão 2.3).

Por outro lado, a envolvência do trajecto da Ecopista possui como principal referência e grande característica natural, o Rio Minho⁷⁹, onde se podem observar, ilhotas, ínsuas, matas ripícolas e veigas férteis, protegidas pela Rede Natura 2000. Destaca-se também as diversas pesqueiras, onde o Inverno, mais ameno, atrai muitas aves migratórias e espécies piscícolas para a desova. Este rio é um dos dois rios do país onde o salmão ainda sobrevive, bem como outras espécies em regressão como a lampreia e o sável. A lontra é um mamífero em regressão a nível europeu que encontra nestas águas um pequeno refúgio. A riqueza deste rio permite apreciar a fauna e a flora (Moreira, 2009:17). O rio foi durante muito tempo a base de sobrevivência das populações, quer pelos campos de cultivo, quer pela pesca, quer pelo contrabando. Hoje, é possível observar as artes a que se continuam a dedicar as populações locais, nomeadamente campos de cultivo, pesca artesanal e a produção de vinho⁸⁰.

b) Recursos culturais

O património cultural (como já foi referido no subcapítulo 3.2) é constituído por um vasto património ferroviário, representado por estações, apeadeiros, abrigos, paragens, túneis, pontes, muros de suporte, e o espaço onde assentam as linhas ferroviárias (Rodrigues, 2006, *cit. in* Lopes 2011:7; Guedes, 2007:4).

No Projecto Ecopista do Rio Minho, identificam-se diversos locais de interesse, que associa a componente paisagística, ambiental, cultural e patrimonial (Moreira, 2009:8), e motivam à circulação pedonal, ciclista e patins⁸¹. Dada a extensão dos pontos de interesse da Ecopista, optou-se por colocar a sua identificação e descrição nos Apêndice (ver Apêndice 3).

⁷⁹ <http://www.ciclovias.pt/index.html>, acedida em 2012-12-20.

⁸⁰ <http://www.ciclovias.pt/index.html>, acedida em 2012-12-20.

⁸¹ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, acedida em 2012-12-22.

O município de Valença e de Monção apresenta o roteiro da Ecopista, divulgando e promovendo 32 (trinta e dois) pontos de interesse^{82, 83}. Realça-se contudo que o Município de Monção além de apresentar o roteiro, também apresenta um documento escrito intitulado “pontos de interesse”, mas apenas apresenta 27 (vinte e sete) pontos. Desta confrontação de documentos exibidos on-line, a autora deste trabalho de projecto identificou 36 (trinta e seis) pontos de interesse (ver Apêndice 3).

A Tabela 4.1 identifica os 36 (trinta e seis; Apêndice 3) pontos de interesse da Ecopista. Pode observar-se que a sua constituição é muito diversa em termos de património natural e edificado. Dessa diversidade, pode agregar-se em subgrupos, tais como: museu ferroviário, centros de interpretação, estações e apeadeiros do caminho de ferro, miradouros, convento, igreja, capela e cruzeiro, parques de merenda, ínsuas, pesqueiras, adro, pelourinho, ponte metálica, portões, monumento, observatório de avifauna, torre, quinta, polidesportivo, curso e foz do rio e explorações vinícolas.

⁸²http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, acedida em 2012-12-22.

⁸³ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, acedida em 2012-12-22.

Tabela 4.1 - Pontos de Interesse da Ecopista (património natural/histórico)

Pontos de Interesse	Localização
• Museu Ferroviário dos Caminhos-de-ferro	Valença
• Estação dos caminhos-de-ferro	Valença
• Centro de Interpretação da Ecopista (apeadeiro de Valença)	Valença
• Miradouro	Ganfei
• Apeadeiro	Ganfei
• Convento	Ganfei
• Capela de São Teotónio	Ganfei
• Estação de Ganfei	Ganfei
• Parque de Merendas	Verdoejo
• Estação de Verdoejo	Verdoejo
• Ínsua do Conguedo	Verdoejo
• Pesqueira da Gingleta	Verdoejo
• Adro Velho	Verdoejo
• Pelourinho do Couto	Verdoejo
• Estação de Friestas	Friestas
• Pesqueira	Friestas
• Ponte Metálica do Rio Manco	Friestas
• Miradouro	Friestas
• Portões dos Crastos	Friestas
• Monumento a Lindberg	Friestas
• Ínsua do Crasto	Friestas / Lapela
• Observatório de Avifauna	Friestas / Lapela
• Parque de Merendas	Lapela
• Torre de Menagem	Lapela
• Quinta do Tesoureiro	Lapela
• Polidesportivo	Lapela
• Cruzeiro	Lapela
• Igreja Paroquial	Lapela
• Antiga Estação de Lapela	Lapela
• Pesqueiras do Rio Minho	Cortes, Troporiz e Lapela
• Curso internacional do Rio Minho	Cortes, Troporiz e Lapela
• Explorações vinícolas	Cortes, Troporiz e Lapela
• Foz do Rio Gadanha	Troporiz
• Capela de Nossa Senhora da Cabeça	Cortes
• Parque de Merendas de Nossa Senhora da Cabeça	Cortes
• Centro de interpretação da linha-férrea (Apeadeiro de Nossa Senhora da Cabeça)	Cortes

Fonte: Adaptado site da Câmara Municipal de Valença/Monção.

c) Infra-estruturas

As infra-estruturas localizam-se na própria Ecopista e na envolvência dos apeadeiros. Das infra-estruturas fazem parte, a sinalização, os painéis interpretativos da paisagem e o roteiro.

A sinalização pertence aos municípios, sendo que a sinalização complementar é da responsabilidade da CIM⁸⁴. A via está apetrechada com alguma sinalização vertical e marcas quilométricas⁸⁵.

A informação sobre a Ecopista surge sob a forma de painéis interpretativos (Anexos, Anexo 1, Foto 2) e roteiro (Anexo 2). Os painéis interpretativos da paisagem baseiam-se nos municípios⁸⁶ e encontram-se distribuídos por Verdoejo, Friestas, Lapela, Troporiz e Cortes. O roteiro situa-se em Valença, na entrada para a Ecopista. Assim, ao longo do percurso encontram-se diversos painéis de interpretação, bem como sinalética e pretendem fornecer todas as informações e indicações necessárias e relevantes, para que os seus usuários, na ausência de guias, possam compreender os recursos culturais, naturais e paisagísticos que vão percorrendo⁸⁷.

d) Equipamentos

A Ecopista do Rio Minho dispõe de diversos equipamentos, tais como: suportes para prender bicicletas (enquanto se visita o património ou se passeia na envolvência), parques infantis, um polidesportivo, zonas de descanso (nas estações e alguns bancos ao longo da Ecopista, ainda que muito poucos), parques de merenda dos quais alguns estão equipados com assadores, parques de lazer, miradouros, pontos de água e wc's. Também foi construído um edifício de raiz, destinado a ser uma estrutura de apoio, ao centro de interpretação de Cortes, exercendo simultaneamente a função de promoção do artesanato

⁸⁴ Entrevista a Eng^o Bruno Caldas, Responsável pelos SIG e pelos projetos nas áreas do ambiente, ordenamento do território e proteção civil, Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima, realizada em 2012-12-12, em Valença (questão 3.3).

⁸⁵ <http://www.ciclovvia.pt/index.html>, acedida em 2012-12-20.

⁸⁶ Entrevista a Eng^o Bruno Caldas, Responsável pelos SIG e pelos projetos nas áreas do ambiente, ordenamento do território e proteção civil, Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima, realizada em 2012-12-12, em Valença (questão 2.3).

⁸⁷ <http://www.ciclovvia.pt/index.html>, acedida em 2012-12-20.

local^{88, 89} (Moreira, 2009). A Ecopista criou dois espaços que funcionam como centros de interpretação. O centro de interpretação da Ecopista (apeadeiro de Valença) e centro de interpretação da linha-férrea^{90, 91}, (Moreira, 2009). Com o objectivo de valorizar todo o activo natural, foram criadas pequenas estruturas de observação de avifauna, que permitem aos visitantes observar as várias espécies que aqui habitam. De salientar que estes observatórios, localizam-se em sítios estratégicos, onde existem condições de exigência para a sua colocação, tais como, áreas de refúgio (carvalhais), bebedouro (água), agricultura (alimento para os pássaros) e paisagem. Paralelamente a estes postos de observação de avifauna é possível encontrar os respectivos painéis interpretativos⁹².

e) Acessibilidades e Transportes

Não se verifica rede de transportes própria a servir especificamente o trajecto da Ecopista. Observa-se, contudo, bons acessos à Ecopista, servidos por uma estrada nacional, diversas estradas municipais e caminhos agrícolas⁹³. Na envolvência dos apeadeiros podem encontrar-se lugares de estacionamento para carros (Moreira, 2009).

4.3.3 Gestão da Ecopista

Como já foi referido anteriormente, a Ecopista é propriedade da Refer, entidade pública. Embora a Refer seja a proprietária legal do espaço, realizou um contrato de concessão com os municípios de Valença e Monção, com uma duração de 25 anos⁹⁴, renovável por períodos sucessivos de cinco anos, o contrato teve início a partir da data de inauguração da

⁸⁸http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, acedida em 2012-12-22.

⁸⁹ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, acedida em 2012-12-22.

⁹⁰http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, acedida em 2012-12-22.

⁹¹ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, acedida em 2012-12-22.

⁹² Entrevista a Eng^o Bruno Caldas, Responsável pelos SIG e pelos projetos nas áreas do ambiente, ordenamento do território e proteção civil, Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima, realizada em 2012-12-12, em Valença (questão 2.3).

⁹³ <http://www.ciclovias.pt/ciclovias/1norte/1viana/rminho/rmmoncao.php> 2013-10-10

⁹⁴ <http://www.ocomboio.net/pages/minho-Ecopista-valenca-moncao.html> acedida em 2013-06-22.

Ecopista, devendo os dois municípios pagar à REFER uma taxa anual de 2800 euros⁹⁵. A gestão da Ecopista é municipal. A Ecopista ainda não possui um modelo (público, privado ou público-privado) de gestão integrado (financeiro, comunicacional e operacional), contudo já estão lançadas as bases do debate, num desafio lançado aos municípios e à Adriminho.

No âmbito da gestão da Ecopista, é importante apresentar uma breve síntese do regulamento da Ecopista. O regulamento da Ecopista e dos equipamentos associados é igual para o concelho de Valença e de Monção. Trata-se de um regulamento de utilização e funcionamento extremamente simples. O Regulamento refere que a Ecopista destinada-se ao uso público como via de comunicação para o lazer, desporto, actividades recreativas, culturais e de protecção do meio ambiente. Neste âmbito, a publicação do regulamento tem como objectivo regulamentar e ordenar a utilização da Ecopista, através de medidas disciplinadoras, que visam a sua manutenção e conservação em perfeitas condições de uso, para permitir o desenvolvimento de actividades que fomentem a sua promoção, manutenção e aproveitamento^{96, 97}.

O regulamento é composto por 8 (oito) artigos. De realçar que o Artº 2, refere que o regulamento é de cumprimento obrigatório para os utentes da Ecopista, é também para todos aqueles que tenham de atravessar a infra-estrutura. Destaca-se também o Artº 3º, em que a utilização da Ecopista, como rota turística, ecológica e desportiva, se destina à prática de passeios pedonais, cicloturísticos, em patins e similares. Este artigo apresenta um parágrafo único – em que expressa claramente que no caso dos passeios pedonais, os utentes não poderão fazer-se acompanhar de cães de companhia. Por último destaca-se o Artº 6º, em que é proibido, entre outras situações, (no seu nº 2), transitar na Ecopista com cães.

⁹⁵ <http://www.publico.pt/local/noticia/camara-de-moncao-vai-prolongar-Ecopista-do-rio-minho-em-mais-de-tres-quilometros-1299742> acedida em 2012-12-12.

⁹⁶http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/servicos_online/Regulamentos%20Municipais/ECOPISTA.pdf acedida em 2013-12-02.

⁹⁷http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista/Regulamento%20da%20Ecopista.pdf acedida em 2013-12-02.

Comparando o regulamento das duas autarquias com o que está descrito no roteiro, colocado à entrada da Ecopista em Valença, verifica-se que há diferenças⁹⁸, nomeadamente já é permitido circular na Ecopista com cães de companhia desde que com trela.

Acrescenta-se que a gestão da Ecopista, nomeadamente ao nível:

- Infra-estruturas (sinalização, painéis interpretativos, roteiro e centros de interpretação) – pertence aos municípios. As estruturas de interpretação (a Associação de Municípios do Vale do Minho está em extinção e a responsabilidade passará para os municípios); A sinalização complementar é da responsabilidade da CIM. A manutenção e conservação da Ecopista – é da responsabilidade municipal;
- Equipamentos – são da responsabilidade municipal;
- Percursos – existem percursos reconhecidos. Para que possam estar nas devidas condições (a CIM faz primeiro um reconhecimento para depois poder promover), referidos nas alíneas b) e c);

A CIM não tem legitimidade para tomar decisões, apenas pode propor melhorias⁹⁹.

4.3.4 Dinamização da Ecopista

A Ex-Associação de Municípios do Vale do Minho através do “Projecto Paisagens Sustentáveis” tinha como objectivos associar a Ecopista a outros percursos pedestres, criando simultaneamente valências que servem de apoio¹⁰⁰. Continua a fazer parte da estratégia da CIM, aquele objectivo, aliar trilhos complementares como a Grande Rota da Travessia da Ribeira Minho e a Grande Rota da Derivação Coura Minho¹⁰¹.

De salientar que a CIM lançou a iniciativa Alto Minho Greenways. Esta iniciativa surgiu

⁹⁸http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf acedida em 2013-12-02.

⁹⁹ Entrevista a Eng^o Bruno Caldas, Responsável pelos SIG e pelos projetos nas áreas do ambiente, ordenamento do território e proteção civil, Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima, realizada em 2012-12-12, em Valença (questão 3.3).

¹⁰⁰ Entrevista a Eng^o Bruno Caldas, Responsável pelos SIG e pelos projetos nas áreas do ambiente, ordenamento do território e proteção civil, Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima, realizada em 2012-12-12, em Valença (questão 2.3).

¹⁰¹ Entrevista a Eng^o Bruno Caldas, Responsável pelos SIG e pelos projetos nas áreas do ambiente, ordenamento do território e proteção civil, Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima, realizada em 2012-12-12, em Valença (questão 2.3).

no âmbito da importância dada aos valores ambientais, associados ao clima ameno do Alto Minho, e que constitui o principal atractivo para o turismo pedestre e o cicloturismo visando o conhecimento, o desenvolvimento de actividades, o lazer, através do património natural e ecológico. Neste sentido a CIM e os dez municípios que a compõem pretendem promover, através da realização de rotas e trilhos, uma nova forma de encarar e explorar os territórios de baixa densidade, aproveitando esta oportunidade e transformando-a numa lógica de valorização económica sustentável dos recursos ambientais¹⁰². Neste contexto, “Alto Minho Greenways”, surge como uma acção promocional, com o objectivo de promover e dinamizar uma rede de percursos verdes no território do Alto Minho. Esta iniciativa da CIM Minho-Lima e dos seus 10 municípios, visa promover o turismo pedestre no Alto Minho, contribuindo ainda para a prática regular de actividade física em espaços naturais. Aproveitando para fomentar um maior contacto das populações com a natureza, bem como, aumentar a consciencialização e simultaneamente a educação ambiental¹⁰³. Entre Trilhos e troços das grandes rotas, a CIM dinamizou, na sua II Edição denominada “Rede de Percursos Verdes, 9 (nove), praticamente todos de carácter pedestre. O Trilho da Foz do Rio Manco, é realizado na Ecopista, na vertente a pedestre e em bicicleta¹⁰⁴. A participação nos diversos trilhos oferece provas gastronómicas a meio e no final dos percursos. Permite não só divulgar produtos gastronómicos da região, como ainda fomenta a sua venda através de pontos de venda improvisados no local, para venda por ex: de compotas, roscas e biscoitos. Importa ainda destacar, que esta iniciativa, insere-se no projecto InterAM – Integração do Alto Minho em Redes Internacionais de Percursos Cicláveis e Pedestres (co-financiado pelo Programa Operacional Regional do Norte, ON.2 - O Novo Norte)¹⁰⁵.

A Câmara Municipal de Valença também dinamiza a Ecopista, através de vários Percursos Pedestres que atravessam partes da Ecopista (Trilho da Ínsua do Crasto, Trilho da Veiga da

¹⁰² <http://www.cim-altominho.pt/gca/?id=806> acedida em 2013-12-02.

¹⁰³ <http://www.cim-altominho.pt/gca/?id=806> acedida em 2013-07-31.

¹⁰⁴ <http://www.cim-altominho.pt/gca/?id=806> acedida em 2013-07-31.

¹⁰⁵ <http://www.cim-altominho.pt/gca/?id=806> acedida em 2013-07-31.

Mira, Trilho Entre Mosteiros, Trilho da Foz do Rio Manco)¹⁰⁶. A Ecopista ficou ainda mais rica no que respeita à observação da natureza¹⁰⁷.

4.3.5 Promoção da Ecopista

Actualmente a CIM realiza a promoção da Ecopista através de aplicações digitais, nomeadamente através de um roteiro, com produção de conteúdos virtuais, que pode ser obtido no posto de turismo de Valença (um áudio-guia para descarregar no MP4). Também é possível, através de GPS, aceder a este conteúdo¹⁰⁸.

A CIM está a desenvolver novos elementos de produção, como um roteiro de actividades ecoturísticas (património histórico e natural) para cada município, associado também à Ecopista. Pretendem agregar os conteúdos digitais do Minho e Lima e juntá-los numa plataforma. Pretendem ainda mandar elaborar um mapa “gigante”¹⁰⁹.

No âmbito da promoção, a CIM realizou um concurso para adjudicar o reconhecimento de trilhos pedestres, no sentido de os tornar acessíveis e em condições de uso. A empresa vencedora do concurso foi “Elos da Montanha”, tendo sido contratados como guias¹¹⁰. A este nível importa dizer que, os percursos encontram-se reconhecidos, mas também é necessário homologá-los. Apenas a Federação Europeia de percursos pedestres, é reconhecida para homologar o traçado de percursos pedestres. A nível nacional, a(s) associações nacionais que pretendam obter certificação de percursos pedestres e de ecovias, deverá submeter candidatura àquela instituição. Em Portugal, a única entidade que possui competência para reconhecer percursos pedestres e homologá-los é a Federação de Montanhismo e Escalada. Para tornar o processo mais adequado às necessidades do

¹⁰⁶ http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres acedida em 2013-12-02.

¹⁰⁷ <http://www.ciclovia.pt/index.html>, acedida em 2012-12-20.

¹⁰⁸ Entrevista a Eng^o Bruno Caldas, Responsável pelos SIG e pelos projetos nas áreas do ambiente, ordenamento do território e proteção civil, Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima, realizada em 2012-12-12, em Valença (questão 3.3).

¹⁰⁹ Entrevista a Eng^o Bruno Caldas, Responsável pelos SIG e pelos projetos nas áreas do ambiente, ordenamento do território e proteção civil, Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima, realizada em 2012-12-12, em Valença (questão 3.3).

¹¹⁰ Entrevista a Eng^o Bruno Caldas, Responsável pelos SIG e pelos projetos nas áreas do ambiente, ordenamento do território e proteção civil, Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima, realizada em 2012-12-12, em Valença (questão 3.3).

território, vislumbra-se uma solução, que passa por criar regulamentos municipais ou intermunicipais de percursos pedestres e colocar fiscais no terreno (ex: sapadores). Estes regulamentos teriam a enorme vantagem de serem os mais adequados ao território onde seriam implementados. E porque de facto a Ecopista não representa apenas oportunidades, existe uma área em que não existe um plano. Sendo a Ecopista uma infra-estrutura pública de lazer e desporto, está debaixo de responsabilidade civil, criminal, etc.. Caso aconteça algum acidente aos utilizadores da mesma, constituirá um processo complicado¹¹¹.

A CIM Minho-Lima está presente em seminários, como forma de divulgar as suas actividades e projectos, promovendo simultaneamente o património histórico e natural presente nos territórios (ecopista)¹¹².

A Câmara Municipal de Monção, também promove actividades na Ecopista. Assim, são levadas a cabo anualmente campanhas de sensibilização e de educação ambiental promovidas em conjunto com diversas entidades de ensino local, regional, nacional e internacional. São também celebrados o Dia da Árvore, o Dia do Ambiente, o Dia da Juventude. São realizadas diversas actividades como encontros anuais de cicloturistas e utilizadores da Ecopista e “Percorrer a Ecopista em Cadeiras de Rodas”, (Moreira, 2009:9).

A Câmara Municipal de Valença promoveu a iniciativa “Pedalar em Família”, na Ecopista do Rio Minho, no dia 23 de Junho de 2013, com saída do Centro de Interpretação, na Ponte Seca, (Valença), às 9h30. A participação nesta iniciativa foi livre e gratuita e esteve aberta a todas as famílias e interessados. Esta actividade permitiu observar o espaço natural de grande valor ambiental e paisagístico, proporcionando um percurso por vinhedos, campos de cultivo, contactos com o rio Minho, ribeiros e vistas sobre a Fortaleza de Valença e a Catedral de Tui. Permitiu ainda observar as pesqueiras, os parques de lazer e as ínsuas, inseridas na Rede Natura 2000, que constituem um vasto património complementar à Ecopista. O desenvolvimento desta actividade tinha também como objectivos, estimular a

¹¹¹ Entrevista a Engº Bruno Caldas, Responsável pelos SIG e pelos projetos nas áreas do ambiente, ordenamento do território e proteção civil, Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima, realizada em 2012-12-12, em Valença (questão 4.3).

¹¹² Entrevista a Engº Bruno Caldas, Responsável pelos SIG e pelos projetos nas áreas do ambiente, ordenamento do território e proteção civil, Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima, realizada em 2012-12-12, em Valença (questão 3.3).

prática desportiva e o lazer, em família, incentivando os pais a levarem os mais novos a descobrirem a Ecopista e, em família estimular a criação de hábitos de vida saudáveis¹¹³.

O Centro de Interpretação da Ecopista, em Valença, visa responder a dois objectivos, é considerado um ponto de interesse e por outro lado, é um meio de promoção na medida em que faz a interpretação do percurso.

Outra forma de promover estas infra-estruturas é através da atribuição de prémios instituídos por entidades de particular destaque nesta área e também simultaneamente a divulgação destes prémios (quer nas nomeações, quer na obtenção dos mesmos). Em 2009 a Ecopista do Rio Minho foi galardoada com o 4º Prémio da Associação Europeia de Vias Verdes, na categoria "Sustainable Development and Tourism". "Grenway Award 2009". Um prémio promovido pela Associação Europeia Greenways (E.G.W.A.), conjuntamente com o apoio do Ministério do Turismo da Comunidade Alemã da Bélgica, da Fundação Biodiversidade Espanhola e também da Direcção-Geral da Empresa e Indústria da U.E. O prémio foi tornado público, em 9 de Outubro, no Centre Culturel "Triangel" em St Vith, na Bélgica. Na edição de 2009 concorreram a este prémio 21 (vinte e uma) vias verdes com origem em 10 países diferentes. A Ecopista do Rio Minho ficou apurada para final, concorrendo com outras 6 (seis), tendo sido vencedora. Recebeu o quarto prémio e até 2009 foi a única Ecopista de Portugal a obter um prémio neste concurso. Este prémio foi criado em 2003 e o concurso realiza-se de dois em dois anos (Moreira, 2009).

A Tabela 4.2, revela uma síntese das diferentes categorias de prémios associados à promoção das vias verdes que dão conta de exemplos de mobilidade integrada, via verde urbana, desenvolvimento sustentável do turismo, promoção turística para todos, atracção de turismo nas zonas interiores e via verde transfronteiriça.

¹¹³ http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/noticia?id_noticia=17862#.UtJ51_sIT1U acedida em 2013-06-23.

Tabela 4.2 - Categoria de prémios associados à promoção das vias verdes

Prémio	País	Característica
1.º Prémio: Comber Greenway	Inglaterra	Exemplo de mobilidade integrada entre Belfast e Comber O prémio permitiu premiar o trabalho realizado e assegurar a continuidade do trabalho.
2.º Prémio: Pilsen Greenways	República Checa	Exemplo de uma via verde “urbana” que retirou vantagens de uma rede radial “natural” (que abrangia 4 percursos ribeirinhos) ao conseguir organizar uma rede de percursos urbanos.
3.º Prémio: O Jurí decidiu anular este prémio		Categoria Desenvolvimento Sustentável e Turismo.
1.º Prémio: Via Verde de la Sierra	Espanha	Exemplo de desenvolvimento sustentável e Turismo (o projecto conseguiu gerar emprego numa zona rural e deprimida).
2.º Prémio: Voie Verte des Gaves	França	Exemplo da promoção turística para todos, incluindo um conjunto de ofertas e actividades para pessoas com actividade motora reduzida.
3.º Prémio: Voie Verte Questembert/Mouron (Dep. Morbihan),	França	Exemplo de um projecto de atracção de turismo nas zonas interiores.
4.º Prémio: Ecopista do Rio Minho	Portugal	Exemplo promissor de uma “via verde” situada numa zona transfronteiriça.

Fonte: Adaptado (Moreira, 2009).

4.4 Projectos Futuros

Este subcapítulo pretende abordar o projecto de expansão da Ecopista, nomeadamente através da análise à sua expansão.

4.4.1 Projectos para a expansão da Ecopista

A aposta do concelho de Monção passa pela ligação da Ecopista ao Centro Histórico e ao Parque das Caldas. Os trabalhos da ligação da Ecopista ao Centro Histórico e ao Parque das Caldas, potenciam o aumento da oferta turística e criam a possibilidade da proximidade deste tipo de equipamento ao centro urbano da vila de Monção. Este troço passa pelo fosso da “Fortaleza de Monção”, criando um percurso junto à margem do Rio Minho, desde a ponte internacional no lugar de Lodeira até ao Poço da Couraça junto do Parque Termal.

Este percurso tem como objectivo também, a retoma de trilhos e caminhos existentes, valorizando desta forma o património humano da relação do homem com o património ambiental constituído pelo rio (Moreira, 2009). Assim, a 3ª Fase – Ecopista do Rio Minho – Tramo 1 Lodeira - já está construído (inaugurado a 12-03-2012; Anexos, Anexo 1, Foto 3) e a 4ª Fase – Ecopista do Rio Minho – troço Lodeira Pedra Furada – em construção (confirmação através de mail de resposta em 14 de Junho de 2013 enviado pela Dra. Carla Marinho, Divisão da Cultura e Turismo, na sequência de pedido da autora deste trabalho) em fase de conclusão.

A aposta do concelho de Valença, passa pela ligação da Ecopista à Marginal da Sr.ª da Cabeça (Anexos, Anexo 1, Foto 4). Os trabalhos da ligação da Ecopista à Marginal já começaram (troço ciclável à beira Rio). Este troço vai permitir o aumento da oferta turística e a proximidade deste tipo de “vias” do centro urbano da Cidade de Valença. O percurso passa pelos espaços interiores dos baluartes, bem como dos fossos do Centro Histórico “Fortaleza de Valença” (Moreira, 2009). Com uma extensão de 4 km, este novo percurso começa junto ao Centro de Interpretação da Ecopista do Rio Minho, na Ponte Seca. Deste ponto, segue pelas traseiras da Quinta do Prazo, Fonte de Sá, Veiga da Urgeira, ponte romana de Arinhos, Cais do Rio Minho e sobe pela Raposeira, circundando a Fortaleza, em direção ao Parque da Senhora da Cabeça. A nova ciclovia tem, ainda, uma derivação, no início, para o Centro de Inovação e Logística (futuro campus da Escola Superior de Ciências Empresariais), na Urgeira. Este novo troço vem reforçar a oferta de vias verdes, em Valença, através do aumento à extensão do corredor verde, proporcionando um novo espaço lúdico e um novo factor de atratividade para o concelho¹¹⁴. Este troço encontra-se concluído, contudo a ligação da Ponte internacional Eiffel à marginal da Senhora da Cabeça, apresenta um problema neste trajecto, um declive acentuado. Irá ser criado um traçado alternativo para obviar o declive, sendo que, a resolução do problema passará por criar um traçado que passe por debaixo da antiga ponte Eiffel (minimizando e eliminando o impacto provocado por aquele declive. A obra só terá

¹¹⁴ <http://www.valencaviva.com/pt/guia/lazer/Ecopista-de-valenca-cresce-nova-ciclovia-liga-Ecopista-a-senhora-da-cabeca/310> acedida em 2013-06-22.

início após a conclusão das obras de intervenção na velha ponte (estabilização dos taludes)¹¹⁵.

Está em curso a continuidade do traçado da Senhora da Cabeça com ligação a S. Pedro da Torre (lugar de Chamosinhos) e a sua conclusão está para breve¹¹⁶.

4.4.2 Estudo da ligação da Ecopista do Rio Minho a outras Ecopistas/ECOVIAS

Existe o objectivo de ligar todo o Alto Minho através de Ecopistas e ecovias, contudo existem alguns problemas, nomeadamente, problema de continuidade de Ponte de Lima para os Arcos de Valdevez; um problema de continuidade de Ponte de Lima para Viana do Castelo. Onde não é possível ligar traçados, será colocada indicação, para permitir o estabelecimento de uma rede. Este procedimento enquadra-se no conceito PRÉ-ECO. As Ecopistas e ecovias do Alto Minho, possuem cerca de 80 km (Minho, Lima e Litoral Norte), podendo chegar aos 100 km¹¹⁷.

4.4.3 Internacionalização

A internacionalização é um objectivo e simultaneamente uma oportunidade. O mercado, norte de Portugal e Galiza representa 7 milhões de pessoas. Existe um projecto internacional, envolvendo a Uniminho. Entidade composta pelo Baixo Minho (Espanha, Deputação de Pontevedra) e pelo Vale do Minho (Alto Minho). Esta entidade submeteu uma candidatura ao POCTEC (Programa Operacional de Cooperação Transfronteiriça Espanha – Portugal), para ligar a Ecopista de Valença à Galiza. A CIM, é a entidade responsável por encontrar mecanismos de apoio financeiro. No caso do município de Monção, a Ecopista de Salvaterra (Espanha) irá ligar a Monção e também será constituída

¹¹⁵ Entrevista a Eng^o Bruno Caldas, Responsável pelos SIG e pelos projetos nas áreas do ambiente, ordenamento do território e proteção civil, Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima, realizada em 2012-12-12, em Valença (questão 4.1).

¹¹⁶ Entrevista a Eng^o Bruno Caldas, Responsável pelos SIG e pelos projetos nas áreas do ambiente, ordenamento do território e proteção civil, Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima, realizada em 2012-12-12, em Valença (questão 4.1).

¹¹⁷ Entrevista a Eng^o Bruno Caldas, Responsável pelos SIG e pelos projetos nas áreas do ambiente, ordenamento do território e proteção civil, Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima, realizada em 2012-12-12, em Valença (questão 4.2).

uma ligação que unirá Caldelas a Tui. No âmbito desta internacionalização, existe também o objectivo de realizar uma promoção conjunta entre o Alto Minho e a junta da Galiza (ex: presença em feiras)¹¹⁸.

Ao nível da internacionalização, destaca-se a “Eurocidade Valença Tui”, que representa “um novo conceito de cooperação, de segunda geração, no âmbito europeu”, visa potenciar as sinergias de duas regiões fronteiriças, através da gestão conjunta dos dois territórios, visando benefícios para as suas populações (35 mil habitantes)¹¹⁹. Este conceito surgiu no âmbito das dinâmicas territoriais verificadas. Valença e Tui são consideradas o centro geoestratégico do Noroeste Peninsular, com acesso a um mercado de 6 milhões de habitantes, sendo ainda considerada a fronteira terrestre, entre Portugal e Espanha, mais movimentada, apresentando uma circulação diária, de 22 mil veículos dia¹²⁰. Neste sentido e no marco da crescente interligação local e regional, verificada entre o Norte de Portugal e a Galiza, constata-se a verificação de abertura de oportunidade relativamente às pessoas, à cooperação entre instituições, e também a novas oportunidades de negócio, bem como à expansão económica¹²¹.

Daí a importância de materializar o “conceito” do relacionamento que já vem acontecendo desde há largos anos a esta parte, entre estes dois lados da fronteira, no sentido de o pontenciar. Deste modo, as sinergias entre as duas cidades são potenciadas, ao nível da gestão partilhada dos equipamentos públicos, na organização de eventos e, nas mais diversas áreas. Pretendendo assim, ganhar escala, abrangência, alcançar impacto e visibilidade para o território, para as instituições e nos eventos que realizam¹²².

¹¹⁸ Entrevista a Eng^o Bruno Caldas, Responsável pelos SIG e pelos projetos nas áreas do ambiente, ordenamento do território e proteção civil, Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima, realizada em 2012-12-12, em Valença (questão 4.3).

¹¹⁹ http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/orgaos_autarquicos/EUROCIDADE, acedida em 2013-12-04.

¹²⁰ http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/orgaos_autarquicos/EUROCIDADE, acedida em 2013-12-04.

¹²¹ http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/orgaos_autarquicos/EUROCIDADE, acedida em 2013-12-04.

¹²² http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/orgaos_autarquicos/EUROCIDADE, acedida em 2013-12-04.

4.4.4 Novos projectos de dinamização

Conforme referido no subcapítulo 4.4.1, está em curso a continuidade do traçado da Senhora da Cabeça com ligação a S. Pedro da Torre. Em S. Pedro da Torre, existe uma zona denominada Veiga da Mira, para a qual foi realizada uma candidatura a ÁREA PROTEGIDA. Contudo não foi possível reunir todas as condições para a sua aprovação. Aprovação desta zona como área protegida, poderia resultar na atração de mais visitantes¹²³.

Como forma também de incentivar, promover e dinamizar as vias verdes, muito recentemente, surgiu um novo projecto europeu, denominado “Greenways Product”, coordenado pela Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Este projecto tem a duração de 18 meses e será desenvolvido por um consórcio formado por 14 sócios de 6 países europeus. Este projecto tem por objectivos, o desenvolvimento e a consolidação do Produto Turístico “Vias Verdes Europeias”, com a finalidade de contribuir para garantir, promover e comercializar a oferta turística das Vias Verdes da Europa. Este projecto pretende fixar as bases para posicionar as Vias Verdes no mercado turístico regional, nacional e internacional, e contribuir para o aumento de fluxo de turistas, tanto nacionais como internacionais, que visitam as Vias Verdes na Europa. Pretende ainda impulsionar um turismo sustentável, activo e de qualidade. Neste sentido consegue-se dar o salto do “recurso turístico” ao “produto turístico”¹²⁴.

4.5 Conclusão

Este capítulo permitiu concluir que a Ecopista pretende contribuir para a promoção do desenvolvimento integrado da região do Minho, permitindo a turistas e residentes a prática de actividades lúdicas, recreativas e culturais (pedestres, cicláveis,...) em pontos de interesse histórico-culturais. Dos valores desta promoção, fazem também parte, a

¹²³ Entrevista a Engº Bruno Caldas, Responsável pelos SIG e pelos projetos nas áreas do ambiente, ordenamento do território e proteção civil, Comunidade Intermunicipal do Minho-Lima, realizada em 2012-12-12, em Valença (questão 4.4).

¹²⁴ <https://www.facebook.com/pages/Greenways-Product/334608746670044?fref=ts> acedida em 2013-12-30.

valorização dos sistemas naturais existentes, apelando ao respeito pela conservação da natureza.

Este capítulo permitiu conhecer que a oferta turística da Ecopista é constituída por quatro componentes, nomeadamente recursos naturais e recursos culturais, infra-estruturas, equipamentos, acessibilidades e transportes. Ao nível dos recursos naturais, a Ecopista proporciona uma grande proximidade com a riqueza paisagística e ambiental. Ao nível dos recursos culturais, foram identificados 36 locais de interesse, que associam a componente paisagística, ambiental, cultural e patrimonial. Em termos de infra-estruturas, a via está apetrechada com alguma sinalização vertical, marcas quilométricas, painéis interpretativos e roteiro. Existem diversos equipamentos, de modo a que os usuários tenham acesso a locais de descanso e lazer.

Este capítulo permitiu também conhecer os responsáveis pela gestão da Ecopista. Grande parte da gestão é municipal e ainda não existe um modelo de gestão integrado e apenas uma pequena componente pertence à CIM Minho-Lima. Por outro lado, a dinamização da Ecopista passa pela ligação a trilhos complementares como a Grande Rota da Travessia da Ribeira Minho e a Grande Rota da Derivação Coura Minho e também à iniciativa “Alto Minho Greenways”. A promoção é feita pela CIM e pelas Câmaras Municipais de Valença e Monção. A CIM realiza a promoção da Ecopista através de aplicações com acesso a conteúdos digitais como áudio-guia para descarregar no MP4 e GPS. A Câmara Municipal de Monção e Valença promovem actividades na Ecopista, como sensibilização e educação ambiental e estímulo para a prática desportiva e o lazer em família, bem como a criação de hábitos de vida saudáveis. O Centro de Interpretação da Ecopista (Valença) também contribui para a sua promoção.

Este capítulo permitiu ainda, conhecer a expansão da ecopista. A expansão da Ecopista no concelho de Monção, passa pela ligação da Ecopista ao Centro Histórico e ao Parque das Caldas. A aposta da expansão no concelho de Valença, passa pela ligação da Ecopista à Marginal da Sr.^a da Cabeça. Está em curso a continuidade do traçado da Senhora da cabeça com ligação a S. Pedro da Torre. O estudo da ligação a outros traçados, passa pelo objectivo de ligar todo o Alto Minho através de Ecopistas e ecovias, verificando-se

contudo alguns problemas de continuidade. As Ecopistas e ecovias do Alto Minho, possuem cerca de 80 km (Minho, Lima e Litoral Norte), podendo chegar aos 100 km. A expansão potencia o aumento da oferta turística. No âmbito da expansão, encontra-se a internacionalização. A internacionalização é um objectivo e simultaneamente uma oportunidade, com um mercado, norte de Portugal e Galiza, a representar 7 milhões de pessoas. Existe um projecto internacional, envolvendo a Uniminho (Baixo Minho de Espanha, Deputação de Pontevedra e pelo Alto Minho), que submeteu uma candidatura ao POCTEC, para ligar a Ecopista de Valença à Galiza. No caso do município de Monção, a Ecopista de Salvaterra (Espanha) irá ligar a Monção.

Capítulo 5 Caracterização do contexto turístico da Ecopista

5.1 Introdução

Neste capítulo é caracterizado o contexto turístico da envolvente da Ecopista. De seguida, é analisada a oferta turística. Posteriormente, são também apresentados aspectos, ainda que de uma forma breve, relativamente à procura turística da sub-região à qual a Ecopista pertence, bem como da região Minho e Norte de Portugal.

5.2 Contextualização

A Ecopista e a sua envolvente estão localizadas na sub-região Minho-Lima (tal como já foi referido no Capítulo 4). Seguidamente apresentam-se os indicadores demográficos, económicos e uma breve caracterização do concelho de Valença e Monção.

5.2.1 Indicadores demográficos

A Tabela 5.1, indica, que o concelho de Monção apresenta uma área geográfica bastante superior ao concelho de Valença. O mesmo sucede relativamente ao indicador da população residente. Em termos de habitante por km², o concelho de Valença apresenta maior número de habitantes por km². O crescimento populacional entre 2001 e 2011 foi negativo para os concelhos de Valença e Monção, verificando-se neste concelho uma taxa de crescimento negativo superior ao concelho de Valença. A taxa de natalidade e mortalidade é mais alta no concelho de Monção por comparação ao concelho de Valença.

Tabela 5.1 – Indicadores Demográficos

NUTS e Concelhos	Área (2011)	População Residente (2011)	Densidade Populacio. (2011)	Crescimento Populacional		Taxa Bruta de Natalida. (2011)	Taxa Bruta de Mortal. (2011)	Jovens (0-14 anos) (2011)
				1991-2001	2001-2011			
	km ²	indivíduos	hab./km2	%	%	‰	‰	%
Portugal	92.212,0	10.562.178	114,5	5,0	2,0	9,2	9,7	14,9
Região Norte	21.285,9	3.689.682	173,3	6,2	0,1	8,6	8,6	15,1
Minho-Lima	2.218,8	244.836	110,3	0,1	-2,2	7,1	11,6	13,3
Arcos de Valdevez	447,6	22.847	51,0	-8,2	-7,7	6,1	16,6	11,3
Caminha	136,5	16.684	122,2	5,3	-2,3	7,5	12,9	12,2
Melgaço	238,2	9.213	38,7	-9,3	-7,8	4,5	16,2	8,9
Monção	211,3	19.230	91,0	-8,5	-3,6	5,7	14,8	10,8
Paredes de Coura	138,2	9.198	66,6	-8,3	-3,9	6,9	13,7	12,3
Ponte da Barca	182,1	12.061	66,2	-1,8	-6,6	7,6	12,3	12,8
Ponte de Lima	320,3	43.498	135,8	2,1	-1,9	7,3	9,3	15,5
Valença	117,1	14.127	120,6	-4,2	-0,4	7,0	13,7	13,2
Viana do Castelo	319,0	88.725	278,1	6,7	0,1	7,8	9,2	14,1
Vila N. de Cerveira	108,5	9.253	85,3	-3,2	4,5	6,1	13,3	13,3

Fonte: Ccdr-n¹²⁵.

5.2.2 Actividade Económica

A Tabela 5.2, apresenta o Valor Acrescentado Bruto e o emprego total por NUTS III, contrastando três sectores de actividade, a agricultura, a indústria e os serviços. Na região Minho-Lima verifica-se que o sector da actividade económica que apresenta maior Valor Acrescentado Bruto é o sector dos serviços (representando 1 489 milhões de euros), empregando (50, 6 milhares de pessoas). Seguidamente surge o sector da indústria, com um Valor Acrescentado Bruto (que alcança 741 milhões de euros), tendo um peso significativo no emprego gerado (37,4 milhares). Por fim, surge o sector da agricultura.

¹²⁵<http://www.ccdr-n.pt/pt/regiao-do-norte/indicadores-regionais/> acedida em 2013-12-14.

Tabela 5.2 VAB e emprego total por NUTS III e actividade económica, 2008

	VAB Milhões de euros	Emprego total Milhares de pessoas
Portugal	149 311,1	5 147,1
Agricultura, produção animal, caça, floresta e pesca	3 517,9	568,6
Indústrias extractivas; indústrias transformadoras; produção e distribuição de electricidade, gás, vapor e ar frio; captação, tratamento e distribuição de água; saneamento, gestão e resíduos e despoluição; construção	36 785,2	1 430,5
Serviços	109 008,0	3 148,0
Norte	42 096	1 717,9
Agricultura, produção animal, caça, floresta e pesca	696	200,7
Indústrias extractivas; indústrias transformadoras; produção e distribuição de electricidade, gás, vapor e ar frio; captação, tratamento e distribuição de água; saneamento, gestão e resíduos e despoluição; construção	13 759	641,1
Serviços	27 641	876,1
Minho-Lima	2 290	108,6
Agricultura, produção animal, caça, floresta e pesca	60	20,6
Indústrias extractivas; indústrias transformadoras; produção e distribuição de electricidade, gás, vapor e ar frio; captação, tratamento e distribuição de água; saneamento, gestão e resíduos e despoluição; construção	741	37,4
Serviços	1 489	50,6

Fonte: INE (2011)

Legenda: VAB - Valor Acrescentado Bruto

5.2.3 Breve caracterização geral do concelho de Valença/Monção

A Praça-forte de Valença é uma das principais fortificações militares da Europa, com cerca de 5 km de perímetro amuralhado, cuja principal função foi defender a fronteira norte de Portugal, durante séculos. Trata-se de uma obra de arquitectura militar gótica e barroca cujas primeiras edificações foram construídas no século XIII. Actualmente mantém o sistema abaluartado, da égide arquitectónica de Vauban (Francês, especialista em arquitectura militar, na época) edificado nos séculos XVII e XVIII. A Fortaleza de Valença

possui 5,5 Kms de extensão de muralha, 11 baluartes, 33 guaritas, 5 revelins e 194 canhoeriras, sendo uma das maiores e mais bem conservadas fortalezas do mundo. Valença é uma vila do Alto Minho situada na margem esquerda do rio Minho, frente à cidade de Tui (Galiza). Valença é considerado um espaço de convivência galaico-minhoto, comercial e turístico por excelência. O comércio no interior da fortaleza é conhecido, apreciado e muito procurado, sobretudo pelos vizinhos da Galiza. Sobretudo procuram os comércios de artigos de algodão e têxteis para o lar, bens de decoração, bens utilitários para o lar, entre outros produtos^{126, 127}, (Plano Director Municipal de Valença do Minho, História e Morfologia Urbana). Em termos gastronómicos, Valença apresenta uma gastronomia rica e variada e oferece pratos como o arroz de lampreia à minhota, o meixão com molho picante, o bacalhau à São Teotónio e a célebre empanada. De Destacar que o caldo verde (de Valença) foi premiado com uma das 7 maravilhas da gastronomia portuguesa¹²⁸.

Importa ainda salientar que a autarquia de Valença, apresentou a Fortaleza de Valença, a candidatura a Património da Humanidade, junto da UNESCO¹²⁹.

O concelho de Monção apresenta uma fortaleza amuralhada bem conservada, umas termas renovadas e comércio diversificado, procurado pelos vizinhos espanhóis e pelos concelhos vizinhos¹³⁰. O concelho oferece um vasto cardápio desde o arroz de lampreia do rio Minho, o sável e o salmão (geralmente servidos grelhados ou em caldeirada), o cabrito assado à moda de Monção e, na doçaria as delicias conventuais das “barriguinhas de freira” e os populares papudos e roscas. Devido à variedade e riqueza gastronómica, a autarquia, em conjunto com os proprietários dos restaurantes locais e a região de turismo, promove a iniciativa “Domingos Gastronómicos”. Este evento decorre durante o mês de Fevereiro, e é dedicado à promoção do arroz de lampreia do rio Minho e às “barriguinhas de freira”. Este evento, é motivo de atracção de visitantes motivados pela diversidade e qualidade da

¹²⁶ http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/municipio/Caracterizacao_Geral acedida em 2013-11-10-

¹²⁷ http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/noticia?id_noticia=18902#.UtWfhPslT1U acedida em 2013-11-10.

¹²⁸ http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/Gastronomia acedida em 2013-11-10.

¹²⁹ http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/noticia?id_noticia=18902#.UtWfhPslT1U acedida em 2013-11-10.

¹³⁰ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/o_que_ver acedida em 2013-11-10.

culinária e também pelos programas de animação para complementar a oferta gastronómica¹³¹

No subcapítulo apresentado a seguir é caracterizada a oferta turística da envolvente da Ecopista.

5.3 Caracterização da oferta turística da envolvente da Ecopista

Esta caracterização é feita tendo em conta as quatro componentes identificadas (Cunha 2001), nomeadamente recursos naturais e culturais, infra-estruturas, equipamentos, acessibilidades e transportes. Neste trabalho, e ainda que o autor (Cunha 2001) tenha também identificado a hospitalidade como uma componente da oferta turística, não será objecto de análise relativamente ao contexto da Ecopista e da sua envolvente.

Dado que este trabalho de projecto tem como objectivo apresentar propostas de dinamização turística para a Ecopista do Rio Minho, cujo traçado abrange dois concelhos, torna-se assim importante, analisar com algum detalhe os recursos existentes quer no concelho de Valença, quer no de Monção.

5.3.1 Recursos naturais

Consideram-se recursos naturais aqueles que não são susceptíveis de ser alterados pelo homem relativamente à sua essência base, como por exemplo, o clima, a flora, a paisagem, as praias, as montanhas (Cunha, 2001).

As potencialidades ambientais e os recursos naturais existentes constituem o conjunto de recursos turísticos da envolvente da Ecopista, pelo que se descrevem apenas aqueles que se entendem ser de maior relevância.

¹³¹ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/gastronomia acedida em 2013-11-10.

a) Recursos naturais – Minho-Lima

Os recursos naturais são apresentados na Tabela 5.3. Conforme se pode observar na Tabela 5.3. o Minho-Lima apresenta uma diversidade de recursos naturais, tais como: bacias hidrográficas e cursos de água principais, (onde se destaca o Minho-Lima), águas minerais (Rio Minho, S. Pedro da Torre e Rio Lima), áreas de rede natura 2000 (estuário do Minho) e hotspot de biodiversidade (Veiga da Mira, Valença).

Tabela 5.3 - Alguns recursos naturais do Minho-Lima

Classificação do tipo de recurso	Descrição
Bacias hidrográficas	Minho, Lima e Âncora.
Cursos de água principais	Minho, Lima, Trancoso, Mouro, Gadanha, Coura, Castro Laboreiro, Vez, Labruja, Estorãos, Cabril, Tamente, Trovela.
Litoral (frente marinha)	20 km de linha costeira.
Geologia/geomorfologia	Morfologia litoral; Morfologia glaciár; Morfologia fluvial. Granitos, caulinos, quartzos, feldspatos, argilas, aluviões, etc..
Águas minerais	No Rio Minho: Peso, Penso, Messegães, Valinha, Caldas de Monção (constituem a única fonte termal de água quente no Minho-Lima), S. Pedro da Torre. No Rio Lima: Fonte das Virtudes, Fonte Santa.
Sistemas Florestais e Pastoris	Serras da Peneda, Gerês, Amarela, Cabril, Castro Laboreiro, etc..
Áreas classificadas ao abrigo de compromissos internacionais	Reserva da Biosfera Transfronteiriça Gerês-Xurés - UNESCO em 2009.
Áreas protegidas de âmbito Nacional e Regional	Zonas húmidas: Paisagem Protegida das Lagoas de Bertandos e S.Pedro de Arcos; Áreas de montanha: Parque Nacional da Peneda-Gerês e a Paisagem Protegida do Corno de Bico.
Áreas de rede NATURA 2000	Serra d'Arga; Estuário do Minho e Coura; SIC (Sítios de importância comunitária) e as ZPEs (Zona de protecção especial) Grandes Rios (Minho e Lima).
Hotspots de biodiversidade	Biótopo da Veiga da Mira.

Fonte: adaptado de Faculdade de Letras da Universidade do Porto (2002); CIM Minho-Lima (2012).

b) Espaços Naturais - Valença

A Tabela 5.4 resume alguns dos espaços naturais mais significativos existentes no concelho de Valença e que vão desde coutos, pântanos, passando por parques, miradouros, ilhas, ínsuas até pesqueiras. Evidenciando uma enorme diversidade e riqueza de património natural. De destacar que alguns destes espaços naturais fazem parte dos pontos de interesse a visitar na Ecopista (referido no Capítulo 4).

Tabela 5.4 - Espaços naturais – concelho de Valença

- Couto de Santa Ana (Concelho: Valença; Tipo: Espaço Verde)
 - Pântano da Veiga da Mira (concelho: Valença; Tipo: Espaços Verdes)
 - Parque de Nossa Senhora da Cabeça (Concelho: Valença; Tipo: Parque)
 - Parque do Monte de Faro (Concelho: Valença; Tipo: Parque)
 - Miradouro de Santo Ovídio (Concelho: Valença; Tipo: Miradouro – Sanfins)
 - Ilha do Conguedo (Concelho: Valença; Tipo: Recurso Hídrico – Verdoejo)
 - Ínsua dos Castros (Concelho: Valença; Tipo: Recurso Hídrico – Friestas)
 - Pesqueira da Gingleta (Concelho: Valença; Tipo: Recurso Hídrico – Verdoejo)
 - Pesqueira da Paiola (Concelho: Valença; Tipo: Recurso Hídrico – Verdoejo)
 - Pesqueira de Cristelo de Covo (Concelho: Valença; Tipo: Recurso Hídrico - Cristelo Covo, Junto ao rio)
 - Pesqueira do Lagartão (Concelho: Valença; Tipo: Recurso Hídrico – Verdoejo)
 - Pesqueira do Tadim (Concelho: Valença; Tipo: Recurso Hídrico – Verdoejo)
 - Pesqueira dos Frades (Concelho: Valença; Tipo: Recurso Hídrico – Ganfei)
-

Fonte: Câmara municipal de Valença¹³².

c) Espaços Naturais – Monção

A Tabela 5.5 resume alguns dos espaços naturais mais relevantes existentes no concelho de Monção e que vão desde o Rio Minho e outros rios de importantes afluentes, como o património evidenciado junto às margens dos rios e as suas áreas de lazer. Representando o património natural potencial de diversidade. De destacar que alguns destes espaços naturais fazem parte dos pontos de interesse a visitar na Ecopista (referido no Capítulo 4).

¹³² http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/espacos_naturais acedida em 2013-11-10.

Tabela 5.5 - Espaços naturais – concelho de Monção

- Do Rio Minho, rios Mouro e Gadanha,
 - A Ecopista, de Valença a Monção, e a sua proximidade com o rio Minho. Neste percurso, encontra-se: ilhotas, ínsuas, matas ripícolas e veigas férteis. Estes recursos encontram-se protegidos pela Rede Natura 2000.
 - As margens dos rios, apresentam um importante património histórico constituído por:
 - pesqueiras,
 - pontes e
 - moinhos, onde se podem encontrar diversas áreas de lazer:
 - Parque das Caldas
 - Parque de merendas de Lapela (rio Minho)
 - Praias fluviais de Mazedo, Pinheiros e Pias (rio Gadanha)
 - Praias fluviais de Segude, Podame, e Ponte de Mouro, (esta última pertencente às freguesias de Barbeita e Ceivães (rio Mouro)
-

Fonte: Câmara Municipal de Monção¹³³.

5.3.2 Recursos culturais

Os recursos culturais, fazem parte dos recursos construídos. Consideram-se recursos construídos, aqueles que são criados pelo homem, como por exemplo, arte, história, monumentos, parques temáticos (Cunha, 2001).

a) Recursos culturais – Valença

Como recursos culturais, o concelho de Valença apresenta Património Classificado, património religioso, agenda cultural, festas e romarias, feiras, percursos pedestres, rotas e caminhos.

A Tabela 5.6 apresenta a lista de imóveis classificados e a sua distribuição pelas respectivas freguesias. A Tabela 5.6 apresenta também a classificação de imóveis pertencentes ao património religioso e a sua distribuição pelas respectivas freguesias. Destaque-se que o trajecto da Ecopista passa por Valença, Ganfei, onde se encontram

¹³³ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/patrimonio/patrimonio_natural acedida em 2013-11-10.

alguns dos imóveis religiosos apresentados na lista. Actualmente estão em curso obras de prolongamento da Ecopista, com o objectivo de fazer a sua ligação a S. Pedro da Torre.

Tabela 5.6 - Classificação dos recursos culturais

Património Classificado		
Monumentos	Freguesia	Classificação
Zona amuralhada	Valença	MN
Pelourinho	Valença	MN
Vila Romana Braga/Tuy	Valença	MN
Portal da Quinta de Castro	Friestas	IP
Convento de Ganfei (Claustro)	Ganfei	IP
Ponte Romana	S. Pedro da Torre	IP
Convento/Igreja de Sanfins	Sanfins	MN
Pelourinho da Telheira	Sanfins	IP

OBS: No concelho de Valença encontram-se 10 imóveis classificados, os quais representam três tipos de classificação. Assim, sete são imóvel de Interesse Público, 3 são Monumento Nacional.

Património Religioso		
Monumentos	Freguesia	Número
Igrejas	Cerdal, Ganfei, Sanfins, Silva, Valença,	Várias
Capela	Cerdal, Cristelo Covo, Fontoura, Ganfei, Valença	Várias
Cruzeiro	Fontoura, Silva, Valença	Várias
Passos da Via Sacra e Capela do Senhor do Encontro	Valença	Várias
Alminhas	Valença	Várias

OBS: o concelho de Valença dispõe de 25 edifícios (Igrejas, Capelas e Cruzeiros principalmente). Cerca de 32% destes edifícios encontram-se localizados em Valença. Segue-se Fontoura, Cerdal e Ganfei com idêntica percentagem de património (perto de 16% cada

Fonte: adaptado de Diagnóstico e Plano de Acção da Agenda 21 de Valença¹³⁴.

De acordo com a Tabela 5.7, apresenta-se a agenda cultural, as principais tipologias de festas e romarias, bem como as feiras. Destaque-se que o trajecto da Ecopista passa por Valença, Ganfei, Friestas e S. Pedro da Torre (troço a concluir brevemente) onde se celebram algumas destas festas e romarias.

¹³⁴http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/AGENDA_21_LOCAL/Plano_Valenca.pdf acedida em 2013-11-10.

Tabela 5.7 - Agenda cultural/Festas e Romarias/Feiras

Agenda cultural

A agenda cultural, constitui um meio de divulgação de comunicação privilegiado com o cidadão. Apresenta os eventos relacionados com o calendário das festividades populares e religiosas, bem como os eventos desportivos, as actividades ligadas à gastronomia e à animação sociocultural que acontecem um pouco por todo o concelho.

Festas e Romarias

O concelho celebra várias festas e romarias, num total de 14. Estas celebrações representam um recurso potencial para o turismo. Na grande maioria, estas festas e romarias são de carácter misto, ou seja, religioso e pagão.. Destaca-se que a época do ano com maior número de festas e romarias celebra-se entre os meses de Abril e Setembro, de cada ano, sendo que nos meses de verão a incidência é maior.

Feiras

As feiras representam uma dinâmica comercial “informal” que move uma grande massa de população na sua visita. A feira semanal de Valença é muito procurada (por espanhóis), e não só, atraindo um grande número de outros visitantes ao concelho. Outra Feira Mensal de grande importância é a que se realiza em Cerdal (neste espaço também tem lugar uma feira que se realiza em honra do dia de todos os santos (apresenta muita afluência de turistas e visitantes).

Fonte: adaptado de Diagnóstico e Plano de Acção da Agenda 21 de Valença (2008)¹³⁵.

A Tabela 5.8 apresenta os diferentes percursos pedestres, assim como as rotas e os caminhos. De salientar que as grandes rotas e alguns trilhos, fazem parte da promoção e dinamização da Ecopista (Capítulo 4). Assim como as rotas associadas ao património religioso fazem parte dos pontos de interesse a visitar na Ecopista, (conforme já foi mencionado no Capítulo 4).

¹³⁵http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/AGENDA_21_LOCAL/Plano_Valenca.pdf acedida em 2013-11-10.

Tabela 5.8 - Percursos Pedestres/Rotas/Caminhos

Percursos Pedestres¹³⁶

Rotas e trilhos existentes no concelho de Valença:

- Grandes Rotas Pedestres (Ribeira Minho e Coura Minho) e a Ecopista do Rio Minho
- Trilho Castelo da Furna
- Trilho de Mosteiró
- Trilho de Real
- Trilho São Silvestre
- Trilho do Carvoeiro
- Trilho Insua do Crasto
- Trilho Monte Carvalho
- Trilho Monte do Faro
- Trilho Via Romana
- Trilho Veiga da Mira
- Trilho Entre Mosteiros
- Trilho da Bouça Velha

OBS: De referir que algumas destas grandes rotas e trilhos atravessam e estão associadas à Ecopista (fez parte do questionário de exploração).

Rotas¹³⁷

Existem seis rotas associadas ao património religioso, no concelho de Valença:

- Convento de Ganfei (Tipo: Convento)
- Convento de Mosteiró (Tipo: Convento)
- Convento de Sanfins/Friestas (Tipo: Convento)
- Igreja da Misericórdia de Valença (Tipo: Igreja)
- Igreja de Santa Maria dos Anjos (Tipo: Igreja)
- Igreja Matriz de Santo Estêvão | Igreja Matriz de Valença (Tipo: Igreja)

Caminhos¹³⁸

Destacam-se os Caminhos de Santiago, que se encontram associados:

- Caminho Central
- Caminho da Costa
- Albergue São Teotónio
- Caminhos de Fátima
- Fórum Peregrino

Fonte: Câmara Municipal de Valença.

b) Recursos culturais – Monção

Como recursos culturais, o concelho de Monção apresenta Património Classificado, património religioso, agenda cultural, festas e romarias e feiras. A seguir apresenta-se a Tabela 5.9.

¹³⁶ http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres acedida em 2013-11-10.

¹³⁷ http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/Rota%20Patrim%F3nio%20Religioso acedida em 2013-11-10.

¹³⁸ http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/Caminhos_de_Santiago acedida em 2013-11-10.

A Tabela 5.9 revela o património classificado do concelho de Monção, dividido em, monumentos classificados e em vias de classificação, os sítios arqueológicos e os inventariados. O concelho é abundante em capelas, alminhas, igrejas espalham-se pela paisagem. Umhas de maiores dimensões, outras mais decoradas, medievais, maneiristas, barrocas, que representam mais ou menos a riqueza do concelho. De salientar que algum deste património faz parte dos pontos de interesse a visitar na Ecopista (conforme já foi mencionado no Capítulo 4).

Tabela 5.9 – I. Lista de monumentos classificados

Património classificado	
Monumentos classificados	Número
Palácio da Brejoeira, Muralhas de Monção, entre Igrejas e outros de interesse	12
Monumentos em Vias de classificação	Número
Capelas, conventos e solares	5
Sítios arqueológicos	Número
Castelos, mamoads, castros, fortes, outeiros, montes, gravuras entre outros	26
Inventariados	Número
Igrejas, fontes, fontes, cruzeiros, quintas, pontes, cruzeiros, entre outros	Cerca de 60

Fonte: Câmara Municipal de Monção¹³⁹.

A continuação da Tabela 5.10 (cont.), permite analisar o património religioso, que se divide em Mosteiros, igrejas e Capelas.

¹³⁹http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/AGENDA_21_LOCAL/Diagn%F3stico%20e%20plano%20de%20ac%20E7%E3o.pdf acedida em 2013-11-10.

Tabela 5.10 – II. Lista de monumentos classificados

Património religioso	
Classificação	Localidade
Mosteiro e Igreja, da Idade Média um conjunto edificado de referência no românico da Ribeira Minho	Longos Vales
Igreja Matriz, uma igreja fundada no reinado de D. Dinis no século XIII	Várias
Igrejas e capelas em geral de período posterior ao século XVI, das quais se destaca a Capela de S. Félix, Igreja e Convento de Santo António dos Capuchos, Capela de Santiago, Convento de Merufe, entre outros	Várias
Igreja do Divino Salvador (séc. XVII/XVIII)	Barbeita
Capela de S. Tiago (séc. XVI)	Barbeita
Igreja Paroquial (séc. XVII/XVIII)	Mazedo
Igreja Paroquial (séc. XVI/XVII)	Ceivães

Fonte: Câmara Municipal de Monção¹⁴⁰.

De acordo com a Tabela 5.11, apresenta-se a agenda cultural, a importância das festas e romarias, bem como das feiras.

Tabela 5.11 - Agenda cultural/Festas e Romarias/Feiras

Agenda cultural ¹⁴¹
A agenda cultural incluiu um conjunto de eventos onde se destacam as festividades populares e religiosas, os eventos desportivos, as actividades ligadas à gastronomia e à animação sociocultural.
Festas e Romarias ¹⁴²
As festas e romarias são várias, por todo o concelho e constituem um recurso para o turismo com elevado potencial. São na sua maioria de carácter misto – sagradas e profanas – e associados à celebração do calendário religioso, de santos ou de outras figuras religiosas.
Feiras ¹⁴³
As feiras representam um acontecimento que move uma grande massa de população, sendo a feira semanal muito procurada (por espanhóis), atraindo um grande número de pessoas ao concelho.

Fonte: Câmara Municipal de Monção.

¹⁴⁰http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/patrimonio/patrimonio_religioso acedida em 2013-11-10.

¹⁴¹ <http://www.agendacultural.pt.vu/> acedida em 2013-11-10.

¹⁴² http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/festas_romarias acedida em 2013-11-10.

¹⁴³ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal acedida em 2013-11-10.

A Tabela 5.12, revela os diferentes percursos pedestres que existem nos diferentes locais do concelho com níveis de dificuldade diferentes. Os trilhos permitem o contacto com paisagens e revelam o património natural.

Tabela 5.12 - Percursos pedestres

Percursos pedestres
Trilhos que fazem parte do concelho de Monção:
<ul style="list-style-type: none">• Trilho da Cova da Moura• Trilho de Santo António de Vale de Poldros• Trilho Chã da Carreira• Trilho Caminho dos mortos• Trilho Carvalheira de Abedim

Fonte: Câmara Municipal de Monção¹⁴⁴.

5.3.3 Infra-estruturas

Consideram-se infra-estruturas, as construções e sistemas básicos fundamentais para permitir o desenvolvimento da oferta turística, como por exemplo, construções subterrâneas e de superfícies, nas quais se engloba, sistemas de abastecimento de águas, de esgotos, gás e electricidade, sistemas de drenagem, aeroportos, parques de estacionamento, marinas, (Cunha, 2001).

a) Infra-estruturas – Valença

O concelho apresenta diversas infra-estruturas de nível cultural, organizações e empresas dedicadas à cultura, diversão e ao desporto. A Tabela 5.13 apresenta a dinâmica das infra-estruturas a nível cultural, organizacional e empresarial.

¹⁴⁴ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/trilhos acedida em 2013-11-10.

Tabela 5.13 - Infra-estruturas culturais

Nível cultural	Número
Museus	4
Bibliotecas/Ludoteca/Hemeroteca/Biblioteca da Rede Escolar	4
Edifícios de Juntas de Freguesia que desenvolvem actividades culturais	4
Auditório	2
Salas de Exposições	5
Arquivo	1
Escola de música	1
Piscina	1
Pavilhão desportivo	2
Campo de jogo descoberto	13
Centro internet	1
Imprensa escrita e oral	4

Organizações

Registam-se perto de 44 agrupamentos, de carácter cultural, recreativo e desportivo, com diferentes níveis de actuação e dinamismo diferentes no concelho, e desempenham um papel fundamental no reforço da coesão social e solidariedade local.

Empresas e associações

Surgem ligadas à actividade desportiva, e que vão desde o futebol, passando pela columbofilia, natação, hóquei, cicloturismo, parapente, o aeromodelismo, entre outros.

Fonte: adaptado de Diagnóstico e Plano de Acção da Agenda 21 de Valença

O concelho de Valença apresenta um conjunto de infra-estruturas básicas, tais como diversos parques de estacionamento, sistemas de abastecimento de águas, sistemas de esgotos, gás natural, electricidade, pequenas marinas, centro de transportes, Centro de Saúde, Posto de Turismo, Praça Municipal, Tribunal e Posto de CTT¹⁴⁵.

b) Infra-estruturas - Monção

O concelho apresenta diversas infra-estruturas de nível cultural, zonas de lazer e parques. A Tabela 5.14 apresenta a dinâmica das infra-estruturas a nível cultural, tais como piscinas, bibliotecas, bem como as zonas de lazer e os parques. A zona de merenda da Sra. da Cabeça em Cortes, faz parte dos pontos de interesse, assim como o Parque de Lapela (Capítulo 4).

¹⁴⁵http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/servicos_municipais/planeamento_ordenamento/Plano%20Director%20Municipal acedida em 2013-11-10.

Tabela 5.14 - Infra-estruturas

Nível cultural
Piscina municipal
Biblioteca
Arquivo
Auditório

Zonas de lazer e parques de merendas existentes
Centro equestre
Praias fluviais
Parques: Parque das Caldas; Parque de Lapela
Zonas de Merenda: Sr. do Bonfim – Anhoes; Costa da Lomba – Anhoes; Sr. dos Paços – Merufe; Sra. da Vista – Podame/Tangil; Sra. da Assunção – Barbeita; Sra. da Graça – Badim/Sa; Sra. do Rio – Segude; Sra. da Boa Nova – Ceivães/Badim; S. Martinho da Penha – Abedim; Portela do Alvito – Merufe; Sra. da Abadia – Valadares; Sra. da Cabeça – Cortes; Largo de S. Félix – Barbeita; Sra. dos Remédios – Merufe

Fonte: adaptado de Diagnóstico e Plano de Acção da Agenda 21 de Monção

O concelho de Monção apresenta um conjunto de infra-estruturas básicas, tais como diversos parques de estacionamento, sistemas de abastecimento de águas, sistemas de esgotos, gás natural, electricidade, Centro de Saúde, Posto de Turismo, Praça Municipal, Tribunal e Posto de CTT¹⁴⁶.

5.3.4 Equipamentos

Consideram-se equipamentos, aqueles que permitem satisfazer/responder às necessidades da procura turística, como por exemplo, alojamentos, restaurantes, entretenimento e diversões em estabelecimentos comerciais (Cunha, 2001).

a) Capacidade de Alojamento em estabelecimentos hoteleiros

A Tabela 5.15, compreende o número de camas disponíveis nas diferentes formas de alojamento, como sejam hotéis, pensões, estalagens, pousadas, motéis, hotéis-apartamento, aldeamentos turísticos e apartamentos turísticos. A tabela 5.15 revela que entre 2004 e 2008 a capacidade de alojamento hoteleira cresceu significativamente. Entre 2008 e 2011

¹⁴⁶ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal acedida em 2013-11-10.

verificou-se um decréscimo dos estabelecimentos hoteleiros.

Analisando agora o concelho de Valença, através da observação da Tabela 5.15, verifica-se, um aumento significativo da capacidade de alojamento, o que acontece a partir de 2004 até ao ano de 2008 (aumento de 98). Entre 2008 e 2011, verificar-se uma diminuição gradual de ano para ano, para se inverter no ano de 2012.

É também importante avaliar a capacidade de alojamento do concelho de Monção. Através da análise à Tabela 5.15, verifica-se que entre o ano de 2004 e 2005 assiste-se a um aumento muito elevado (aumento de 120). No ano seguinte não se verifica alteração. De 2006 para 2007, um aumento muito ténue (3). De 2007 para 2008, verificam-se os níveis de 2005 e 2006 (redução de 3). De 2007 para 2011, assiste-se a uma redução drástica na capacidade de alojamento hoteleira.

Tabela 5.15 - Capacidade de alojamento em estabelecimentos hoteleiros

NUTS e Concelhos	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Portugal	253 927	263 814	264 037	264 747	273 975	273 804	279 506	289 107	296 321
Região Norte	32 184	34 631	35 504	36 421	38 817	38 827	38 386	40 156	41 831
Minho-Lima	3 269	3 622	3 733	4 057	4 989	4 104	3 504	3 614	3 975
Arcos de Valdevez	173	169	167	238	264	256	188	188	218
Caminha	684	699	675	668	680	468	437	657	672
Melgaço	166	266	266	230	230	230	224	224	293
Monção	100	220	220	223	220	204	100	88	...
Paredes de Coura	42	43	43	43	38	42	43	61	...
Ponte da Barca	111	123	117	168	171	85	98	71	...
Ponte de Lima	212	292	260	277	925	261	230	271	216
Valença	395	390	435	472	488	462	432	411	437
Viana do Castelo	1 215	1 247	1 377	1 406	1 617	1 831	1 483	1 377	1 620
Vila N. de Cerveira	171	173	173	332	356	265	269	266	365

Fonte: Ccdr-n¹⁴⁷.

¹⁴⁷ <http://www.ccdr-n.pt/pt/regiao-do-norte/indicadores-regionais/> acedida em 2013-12-14.

b) Restauração e estabelecimentos de bebidas

O concelho de Valença no domínio gastronómico, apresenta diferente restauração nos domínios de restaurantes, adegas, churrasqueiras, petisqueiras de presuntos, pizzarias, take Away, snack-Bar e marisqueira, contando com 60 estabelecimentos. Ao nível de estabelecimentos de bebidas, conta principalmente com cafés e bares¹⁴⁸. A 200 m da entrada para a ecopista em Valença, situam-se alguns restaurantes (tradicional e churrasqueira) e cafés, localizados na estrada nacional¹⁴⁹. Em Ganfei, encontra-se um café, a 200m e outro a 300m da ecopista, localizados na estrada nacional¹⁵⁰.

O concelho de Monção no domínio gastronómico, apresenta diferente restauração nos domínios restaurantes, churrasqueiras, pizzarias, take Away, snack-Bar, contando com 35 estabelecimentos¹⁵¹. Ao nível de estabelecimentos de bebidas, conta principalmente com cafés e bares.

5.3.5 Acessibilidades e Transportes

Consideram-se transportes, as facilidades de transporte e a sua organização, no qual também se integram as vias de comunicação (Cunha, 2001).

A auto-estrada A28 representa uma via rodoviária que faz o acesso principal ao eixo Norte/Sul e faz a ligação do Porto a Vila Nova de Cerveira. A A3, faz a ligação entre Porto-Braga-Valença, e atravessa os municípios de Ponte de Lima, Paredes de Coura e Valença e faz a ligação à Galiza. A estrada N101 atravessa a região pelo interior e liga Ponte da Barca a Monção e fazendo a ligação a Espanha, e complementa as outras redes viárias (Carta regional competitividade Minho-Lima, 2011).

¹⁴⁸ http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/Gastronomia, acedida em 2013-12-06.

¹⁴⁹ http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/Gastronomia acedida em 2013-12-06.

¹⁵⁰ http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/Gastronomia acedida em 2013-12-06.

¹⁵¹ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/restaurantes, acedida em 2013-12-06.

No outro eixo, o Litoral/Interior é atravessado pela A27 (IP9) que faz ligação entre Viana do Castelo e Ponte de Lima, sendo prolongada pelo IC28 até Ponte da Barca. Como estrada alternativa, existe a N203 que se sobrepõe a este percurso fazendo a ligação à Galiza (Carta regional competitividade Minho-Lima, 2011).

No extremo Norte da região, existe a N13 que faz a ligação entre a A28 e a A3, junto à fronteira, permitindo a ligação de Caminha a Valença e a N202, permite a ligação entre Valença, Monção e Melgaço, junto à fronteira com Espanha (Carta regional competitividade Minho-Lima, 2011).

A nível de transporte ferroviário, a região é servida pela Linha do Minho, que faz a ligação entre o Porto e Valença. Possui estações em Viana do Castelo, Caminha e Vila Nova de Cerveira e diversos apeadeiros. Esta linha faz também a ligação internacional a Espanha (Carta regional competitividade Minho-Lima, 2011).

Relativamente às infra-estruturas marítimo-portuárias, destaca-se o Porto de Viana do Castelo, com capacidade para receber cargas superiores a mais de 900 mil toneladas, podendo envolver navios com calado até 8 metros e comprimento até 180 metros (Carta regional competitividade Minho-Lima, 2011).

Em termos de infra-estruturas aeroportuárias, a sub-região apresenta o aeródromo de Cerval, a cerca de 4 km entre Vila Nova de Cerveira e Valença (Carta regional competitividade Minho-Lima, 2011).

5.4 Procura turística

A Tabela 5.16, compreende as dormidas nas formas de alojamento, hotéis, pensões, estalagens, pousadas, motéis, hotéis-apartamento, aldeamentos turísticos e apartamentos turísticos. A Tabela 5.16 revela que as dormidas entre o ano 2002 e 2007 aumentaram na sub-região Minho-Lima e que entre 2007 e 2009 decresceram para aumentarem em 2010.

Analisando o número de dormidas no concelho de Valença, pode observar-se na Tabela 5.16, o número de dormidas reduz significativamente entre o ano 2004 e 2005.

Contrariamente ao que se passa entre o ano 2005 e 2007, em que se verifica uma melhoria substancial. Entre 2007 e 2008 verifica-se uma quebra no número de dormidas e entre 2008 e 2009, assiste-se a uma melhoria significativa. Entre 2009 e 2011, verifica-se um decréscimo, para em 2012 registar um aumento importante no número de dormidas.

Analisando agora a tabela 5.16, nomeadamente as dormidas no concelho de Monção, verifica-se que entre o ano 2004 e 2005, o número de dormidas quase que duplicou. Verificando-se crescimentos mais contidos até ao ano de 2007. O ano de 2008 não apresenta dados estatísticos, apenas se verificando dados no ano de 2009, em que por comparação a este ano, se verifica uma enorme quebra no número de dormidas no ano de 2010.

Tabela 5.16 - Dormidas em estabelecimentos hoteleiros

NUTS e Concelhos	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Minho-Lima	267 909	280 747	307 235	362 102	349 959	338 578	274 876	263 519	268 358
Arcos de Valdevez	§	§	6 034	10 270	10 705	13 717	10 704	9 948	10 151
Caminha	§	63 408	60 326	55 183	53 691	32 276	32 128	43 444	44 706
Melgaço	...	20 643	...	...	24 893	...	...	...	21 223
Monção	4 111	11 165	13 685	17 133	...	14 947	2 328	...	...
Paredes de Coura	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Ponte da Barca	§	...	2 935	5 771	4 153	2 029	2 565	...	...
Ponte de Lima	15 387	28 621	27 222	29 461	32 708	24 325	17 559	17 315	15 087
Valença	37 263	33 928	37 677	41 278	31 894	33 821	32 348	31 281	34 623
Viana do Castelo	109 013	93 555	119 221	137 704	145 523	161 425	129 113	115 474	99 909
Vila Nova de Cerveira	17 803	15 604	14 790	36 280	29 840	30 095	26 219	17 166	28 356

Fonte: ccdr-n¹⁵².

A Tabela 5.17, compreende as dormidas nas formas de alojamento, hotéis, pensões, estalagens, pousadas, motéis, hotéis-apartamento, aldeamentos turísticos e apartamentos turísticos. A Tabela 5.17 mostra que o nº de hóspedes nos estabelecimentos hoteleiros na sub-região Minho-Lima, entre 2004 e 2007 aumenta, tendo-se verificado uma redução entre 2007 e 2011.

¹⁵²<http://www.ccdr-n.pt/pt/regiao-do-norte/indicadores-regionais/> acedida em 2013-12-14.

Analisando o número de hóspedes no concelho de Valença, a Tabela 5.17 mostra que o número de dormidas diminui entre o ano 2004 e 2005, para aumentar até ao ano 2007. Entre 2007 e 2008, verifica-se uma redução, para no ano seguinte apresentar um ligeiro aumento, que continua em progressão até ao ano de 2010. Entre 2010 e 2011, verifica-se uma ligeira diminuição, para aumentar ligeiramente em 2012.

Analisando o concelho de Monção, a Tabela 5.17 mostra, que entre o ano 2004 e 2007 aumenta significativamente. Entre 2009 e 2012 dá-se uma quebra brusca.

Tabela 5.17 - Hóspedes em estabelecimentos hoteleiros

NUTS e Concelhos	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Região Norte	1 838 017	1 925 667	2 144 033	2 373 563	2 412 837	2 466 818	2 545 911	2 641 977	2 626 472
Minho-Lima	147 132	152 838	175 592	199 022	188 069	186 903	165 773	162 466	154 922
Arcos de Valdevez	§	§	4 099	6 417	6 583	9 063	8 108	6 922	6 117
Caminha	§	27 464	31 005	26 984	26 589	19 374	20 371	23 455	25 354
Melgaço	...	7 381	...	...	11 760	...	...	...	13 073
Monção	2 672	6 201	7 842	9 413	...	9 025	1 551	...	...
Paredes de Coura	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Ponte da Barca	§	...	1 531	3 578	2 370	876	1 160	...	...
Ponte de Lima	8 700	15 691	16 663	17 502	19 173	15 589	11 137	11 149	9 845
Valença	27 963	23 709	25 850	27 683	22 522	23 911	24 483	23 330	23 524
Viana do Castelo	59 488	54 205	67 581	69 799	69 587	78 771	70 945	66 576	56 858
Vila Nova de Cerveira	9 885	10 148	9 716	24 659	20 040	17 926	15 930	11 224	13 074

Fonte: Ccdr-n¹⁵³.

A Tabela 5.18 revela a estadia média dos hóspedes na sub-região do Minho-Lima. Verificou-se um aumento na estadia média entre o ano 2006 e 2008, tendo nos anos seguintes assistido a uma redução. A estadia média no concelho de Valença manteve-se em 1,5 dias nos anos de 2006 e 2007, tendo reduzido para 1,4 nos dois anos seguintes, verificando-se também redução para 1,3 nos dois últimos anos em análise na tabela. Apresentado uma melhoria significativa em 2012, tendo a estadia média subido para 1,5. Relativamente estadia média no concelho de Monção, verificou-se um aumento de 1,7 dias para 1,8 dias entre o ano de 2006 e 2007.

¹⁵³ <http://www.ccdr-n.pt/pt/regiao-do-norte/indicadores-regionais/> acedida em 2013-12-14.

Tabela 5.18 - Estada média nos estabelecimentos hoteleiros

NUTS e Concelhos	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Portugal	3,0	3,0	2,9	2,8	2,8	2,8	2,9
Região Norte	1,8	1,8	1,8	1,7	1,7	1,7	1,7
Minho-Lima	1,7	1,8	1,9	1,8	1,7	1,6	1,7
Arcos de Valdevez	1,5	1,6	1,6	1,5	1,3	1,4	1,7
Caminha	1,9	2,0	2,0	1,7	1,6	1,9	1,8
Melgaço	...	...	2,1	...	...	...	1,6
Monção	1,7	1,8	...	1,7	1,5	...	...
Paredes de Coura	...	...	...	...	...	...	...
Ponte da Barca	1,9	1,6	1,8	2,3	2,2	...	...
Ponte de Lima	1,6	1,7	1,7	1,6	1,6	1,6	1,5
Valença	1,5	1,5	1,4	1,4	1,3	1,3	1,5
Viana do Castelo	1,8	2,0	2,1	2,0	1,8	1,7	1,8
Vila Nova de Cerveira	1,5	1,5	1,5	1,7	1,6	1,5	2,2

Fonte: Ccdr-n¹⁵⁴.

5.5 Conclusão

O capítulo permitiu concluir que há aspectos que se destacam no contexto turístico da Ecopista, tanto no concelho de Valença, como no de Monção. O concelho de Valença destaca-se pela sua Praça-forte, por ser uma das principais fortificações militares da Europa, com cerca de 5 km de perímetro amuralhado e por ser considerado um espaço de convivência galaico-minhoto, comercial e turístico por excelência. Em termos gastronómicos, oferece pratos como o arroz de lampreia à minhota, o meixão com molho picante, o bacalhau à São Teotónio e a célebre empanada. O concelho de Monção apresenta uma fortaleza amuralhada bem conservada, umas termas renovadas e comércio diversificado, procurado pelos vizinhos espanhóis e pelos concelhos vizinhos. O concelho oferece um vasto cardápio desde o arroz de lampreia do Rio Minho, o sável e o salmão, o cabrito assado à moda de Monção.

Este capítulo permitiu conhecer as componentes da oferta turística da envolvente da Ecopista, nomeadamente, recursos naturais e culturais, infra-estruturas, equipamentos, acessibilidades e transportes. Ao nível dos recursos naturais, quer o concelho de Valença, quer o de Monção apresentam um património natural de uma enorme diversidade e riqueza, representando potencial para turistas e visitantes. De destacar que alguns destes

¹⁵⁴ <http://www.ccdr-n.pt/pt/regiao-do-norte/indicadores-regionais/> acedida em 2013-12-14.

espaços naturais fazem parte dos pontos de interesse a visitar na Ecopista. No domínio dos recursos culturais, tanto o concelho de Valença como o de Monção apresenta Património Classificado, património religioso, festas e romarias, feiras, percursos pedestres, rotas e caminhos. De salientar que algum deste património faz parte dos pontos de interesse a visitar na Ecopista. Em relação às infra-estruturas, tanto o concelho de Monção como o de Valença apresentam um conjunto de infra-estruturas básicas, que conferem qualidade e tranquilidade a quem lá vive e a visitantes. Os equipamentos compreendem a capacidade de alojamento e o sector da restauração, existentes nos concelhos de Valença e Monção, nas suas diversas formas, no sentido de darem resposta à procura por parte de visitantes (e também residentes). Ao nível da análise das acessibilidades e transportes, o concelho de Monção e Valença, é servido por bons acessos, que permitem a movimentação de visitantes (e residentes) de umas zonas para as outras.

Capítulo 6 Análise das boas práticas

6.1 Introdução

Este capítulo visa analisar as boas práticas implementadas no âmbito das Ecopistas, apresentando iniciativas de âmbito nacional e internacional. As iniciativas que vão ser apresentadas neste capítulo ganharam visibilidade e projecção, pelos modelos de gestão implementados, pelos prémios alcançados e pelo destaque dado na comunicação social. Este capítulo vem completar a abordagem feita no subcapítulo 3.5.3, (onde se abordou a dinamização turística das ecopistas a nível de iniciativas internacionais).

6.2 Ecopistas: iniciativa de âmbito nacional

A importância e a preocupação com os ramais ferroviários desactivados, motivou a REFER a criar o Plano Nacional de Ecopistas da REFER em 2001. É no âmbito deste plano nacional que sobressaem algumas das boas práticas adoptadas pelas entidades gestoras dos projectos Ecopistas.

6.2.1 O Plano Nacional de Ecopistas da REFER: contextualização

O Plano Nacional de Ecopistas da REFER, já foi apresentado no subcapítulo 3.2.1. Para se conhecer a dimensão deste plano, observe-se a Tabela 6.1, a seguir apresentada. A tabela revela a dimensão do Plano Nacional de Ecopistas, sendo que apenas 28% das Ecopistas se encontram em funcionamento, encontrando-se a restante percentagem em fases intermédias de implementação.

Tabela 6.1 - Indicadores de referência do Plano Nacional de Ecopistas

Indicadores de referência	Informação
Abrange	49 Municípios (dos quais 33 contractualizados)
Integra	13 NUTIII e 11 Áreas Protegidas
Localização	Minho; Guimarães-Fafe; Corgo; Sabor; Sever do Vouga; Dão; Évora-Arraiolos-Moura e Montado (Montemor-o-Novo)
População residente	49 Concelhos (esmagadoramente rurais), atinge mais de 1.400.000 pessoas e influencia todos os que vivem nos concelhos vizinhos das respectivas NUT III
Km elegíveis	755 Km
Km Contractualizados	470 Km (62%)
Km com Projetos Paisagísticos (estudo prévio)	633 Km (84%)
Km com Projectos de execução	391 Km (52%)
Km em Utilização	212 Km (28%)

Fonte: (Silvestre, 2012:9).

6.2.2 Estudo de caso: a Ecopista do Dão

No subcapítulo 3.5.3, já se abordou a dinamização turística das ecopistas a nível de iniciativas nacionais. Escolheu-se como exemplo de uma iniciativa nacional a Ecopista do Dão (inaugurado em 21-04-2007, o primeiro troço, com abertura oficial já do troço completo, em 01-07-2011¹⁵⁵), integrada no Plano nacional das Ecopistas da REFER. Da análise a este exemplo resulta a identificação dos seguintes pontos positivos:

- A Ecopista do Dão é a primeira Ecopista em Portugal e um dos primeiros Corredores Verdes a nível europeu a possuir um Plano de Gestão integrado (IPVC, 2012, *cit. in* Machado, 2012:11);
- O facto desta Ecopista ser uma referência a nível nacional, sendo inúmeras vezes mencionada na imprensa;

¹⁵⁵ <http://www.ciclovias.pt/ciclovias/2centro/2viseu/dao/dviseu.php> acedida em 2013-12-02

- Destaca-se ainda a sua importância pela presença em conferências: Seminário Europeu: projecto urbano e Corredores verdes, IPVC-ESTG, 16 e 17 de Novembro de 2012, em Viana do Castelo; Workshop greenways products, Setembro de 2013, em Viseu;
- Atribuição do prémio de excelência pela Associação Europeia de Vias Verdes (EGWA), no âmbito do 6th European Greenways Awards, Setembro de 2013, em Viseu;
- A Comunidade Intermunicipal da região Dão Lafões, integra o projecto recentemente criado “Greenways product” (abordado no subcapítulo 4.4.4), o qual tem por objectivo o desenvolvimento e a consolidação do produto turístico vias verdes¹⁵⁶.

A Ecopista do Dão, a qual se localiza na região centro do país. Constitui um importante corredor Verde com sensivelmente 52 km, assente na via-férrea desactivada (início da década de 80) da Linha do Dão. Este corredor acompanha grande parte do percurso do vale do Rio Dão, e é cenário de uma paisagem diversificada e rica, impulsionando a promoção do Turismo de Natureza e a valorização dos serviços e produtos endógenos da região (IPVC, 2012, *cit. in* Machado, 2012:11).

O projecto da Ecopista do Dão representou uma série de desafios, relativamente ao que diz respeito ao traçado, piso e segurança para os utilizadores, constituindo actualmente uma das Ecopistas mais bem equipadas e seguras de Portugal. A adaptação da via aos requisitos da mobilidade suave foi outro desafio que se impôs ao projecto na procura de equipar o território com uma nova infra-estrutura de recreio e lazer, favorecendo propósitos ambientais e de conectividade ecológica (IPVC, 2012, *cit. in* Machado, 2012:11).

6.3 Ecopistas: iniciativas de âmbito internacional

Na Europa assiste-se a iniciativas semelhantes às de Portugal, irá apresentar-se o exemplo do programa criado em Espanha como exemplo de iniciativa internacional. É no âmbito

¹⁵⁶ <http://www.aevv-egwa.org/site/1Template1.asp?DocID=714&v1ID=&RevID=&namePage=&pageParent> acedida em 2012-12.10.

deste plano nacional que sobressaem algumas das boas práticas adoptadas pelas entidades gestoras dos projectos Ecopistas.

6.3.1 O Programa Vias Verdes: contextualização

Em Espanha existem mais de 2.000 quilómetros de infra-estruturas ferroviárias em desuso que foram convertidas em itinerários cicloturistas e de caminhadas no âmbito do Programa Vías Verdes, coordenado pela Fundación de los Ferrocarriles Españoles¹⁵⁷.

Em Espanha existiam em 1993 mais de 7.600 quilómetros de linhas que já não tinham serviço de comboio, ou que nunca chegaram a ter (devido às obras de construção não terem sido concluídas). Este património de grande valor histórico e cultural, está protegido do esquecimento e do desaparecimento total, dado que oferece um enorme potencial para desenvolver iniciativas de reutilização com fins ecoturísticos, de acordo com a nova procura social¹⁵⁸.

Desde 1993, estes antigos traçados ferroviários estão a ser acondicionados para serem percorridos por: cicloturistas, caminhantes e pessoas com mobilidade reduzida¹⁵⁹.

O objectivo do Programa Vias Verdes é desenvolvido actualmente pelo Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, em colaboração com ADIF, RENFE Operadora e FEVE. Participam activamente neste programa as Comunidades Autónomas, autarquias e juntas, assim como grupos de ciclistas, ecologistas e grupos ou associações de cidadãos¹⁶⁰.

A existência deste Programa, coordenado à escala nacional pela Fundación de los Ferrocarriles Españoles, proporciona às diferentes iniciativas de Vías Verdes em Espanha os valores fundamentais, nomeadamente assente por um lado em linhas de identidade homogéneas, que permitem distingui-las pela sua origem ferroviária, definindo-as como

¹⁵⁷ <http://www.viasverdes.com/ViasVerdes>, acedida em 2013-01-31.

¹⁵⁸ <http://www.viasverdes.com/ViasVerdes/Qui%E9nes%20Somos/Programa%20V%EDas%20Verdes> acedida em 2013-01-31.

¹⁵⁹ <http://www.viasverdes.com/ViasVerdes/Qui%E9nes%20Somos/Programa%20V%EDas%20Verdes> acedida em 2013-01-31.

¹⁶⁰ <http://www.viasverdes.com/ViasVerdes/Qui%E9nes%20Somos/Programa%20V%EDas%20Verdes> acedida em 2013-01-31.

recurso novo e de qualidade e por outro, um importante processo de implicação e participação das instituições e dos grupos de cidadãos a nível local¹⁶¹.

6.3.2 Estudo de caso: Via Verde de la Sieera

Apresenta-se o exemplo da Via Verde de la Sieera pelo facto de integrar o Programa Nacional de Vias Verdes em Espanha¹⁶². Da análise a este exemplo resulta a observação dos seguintes pontos positivos:

- Plano de Gestão integrado (Fundacion da Via Verde da la Sierra, Gerência, 2012:2;9-90);
- O facto desta Ecopista ser uma referência a nível nacional, sendo inúmeras vezes mencionada na imprensa;
- Destaca-se ainda a sua importância pela presença em conferências: Seminário Europeu: projecto urbano e Corredores verdes, IPVC-ESTG, 16 e 17 de Novembro de 2012, em Viana do Castelo;
- Atribuição do prémio Andaluz das Boas Práticas na atenção às pessoas com incapacidade 2013, na modalidade "Promoção da acessibilidade universal e o desenho inclusivo"¹⁶³;
- Fundacion da Via verde da la Sierra, integra o projecto recentemente criado "Greenways product" (abordado no subcapítulo 4.4.4), o qual tem por objectivo o desenvolvimento e a consolidação do produto turístico vias verdes¹⁶⁴.

A Via Verde de la Sieera assenta no antigo traçado ferroviário de Jerez–Almargem. Na actualidade, encontram-se transitáveis 36 quilómetros, unindo as localidades de Puerto Serrano e Olvera¹⁶⁵.

¹⁶¹<http://www.viasverdes.com/ViasVerdes/Qui%E9nes%20Somos/Programa%20V%EDas%20Verdes> acedida em 2013-01-31.

¹⁶² <http://www.viasverdes.com/ViasVerdes>, acedida em 2013-01-31.

¹⁶³ <http://www.viasverdesaccesibles.es/paginas/premio-a-la-fundacion-via-verde-de-la-sierra>, acedida em 2013-12-26.

¹⁶⁴ <http://www.aevv-egwa.org/site/1Template1.asp?DocID=714&v1ID=&RevID=&namePage=&pageParent>

¹⁶⁵ <http://www.fundacionviaverdedelasierra.com/viaverde/opencms/via/>, acedida em 2013-01-31.

A Vía Verde da Sierra, tem como grande objectivo potenciar actividades alternativas ou recreativas (caminhadas, cicloturismo, rotas a cavalo, paisajismo, etc.)¹⁶⁶.

6.4 Conclusão

Este capítulo permitiu compreender a importância e a preocupação com os ramais ferroviários desactivados em Portugal, que levou a criar o Plano Nacional das Ecopsitas, de que é exemplo ao nível das iniciativas nacionais, a Ecopista do Dão: por ser a primeira Ecopista em Portugal e um dos primeiros Corredores Verdes a nível europeu a possuir um Plano de Gestão integrado; por constituir uma referência a nível nacional, sendo inúmeras vezes mencionada na imprensa e participando em seminários; por lhe ter sido atribuído o prémio de excelência pela Associação Europeia de Vias Verdes, no âmbito da 6th European Greenways Awards, (Setembro de 2013); e pela sua participação no recente projecto “Greenways product”.

O capítulo permitiu também compreender a importância e a preocupação com os ramais ferroviários desactivados em Espanha, que levou a Fundación de los Ferrocarriles Españoles a criar o Programa Vías Verdes, de que é exemplo ao nível das iniciativas internacionais, a Vía Verde da Sierra: por possuir um Plano de Gestão integrado; por ser uma referência a nível nacional, sendo inúmeras vezes mencionada na imprensa e participação em seminários; pela atribuição do prémio Andaluz das Boas Práticas na atenção às pessoas com incapacidade 2013, na modalidade "Promoção da acessibilidade universal e o desenho inclusivo"; e pela sua participação no recente projecto “Greenways product”.

¹⁶⁶ <http://www.fundacionviaverdedelasierra.com/viaverde/opencms/via/fundacion.html>, acedida em 2013-01-31.

Capítulo 7 Análise empírica

Este capítulo visa apresentar e analisar os dados recolhidos. Numa primeira fase, são apresentados os resultados obtidos através do inquérito por questionário aplicado aos usuários da Ecopista. Nesta fase, o objectivo é caracterizar a amostra tendo por base as seguintes variáveis: situação perante a sua residência na região (residentes vs. não residentes, ou seja, visitantes/turistas), idade, género, estado civil, profissão, rendimento e habilitações académicas.

De seguida, serão apresentados os resultados da caracterização da visita e utilização da Ecopista, de acordo com a frequência com que os usuários visitam a Ecopista, as pessoas com quem a visitam, os motivos pelos quais visitam a Ecopista, as actividades que costumam praticar. Por último apresentam-se os resultados da avaliação da Ecopista, de acordo com o estado de conservação/limpeza, segurança, os horários dos serviços, avaliação da participação em actividades.

Serão também apresentadas as análises realizadas para verificar se existem diferenças estatisticamente significativas entre os inquiridos de acordo com situação perante a sua residência na região (residentes vs. Visitantes/turistas). Serão ainda apresentadas as análises realizadas resultantes da aplicação do teste de Chi-Quadrado para verificar se existem diferenças estatisticamente significativas entre as variáveis qualitativas previamente identificadas. Quando as variáveis foram consideradas como quantitativas, o teste de Mann-Whitney foi utilizado, conforme explicado em mais detalhe na Metodologia (Capítulo 2).

7.1 Caracterização da amostra

Esta secção visa caracterizar os usuários relativamente à sua nacionalidade, ao concelho onde residem (ficando depois agrupados em residentes e não residentes), à sua idade, ao género, estado civil, profissão exercida, patamar do rendimento líquido mensal e o grau de instrução de ensino.

a) Nacionalidade do usuário

Relativamente à nacionalidade dos usuários constituintes da amostra, os dados da Tabela 7.1 revelam que no total, os usuários são majoritariamente portugueses (49,5% no total) e espanhóis (47% no total), havendo apenas uma minoria de outras nacionalidades que foram agrupadas em ‘outra’ (3.5%). No entanto, a análise permite ainda verificar que os usuários de nacionalidade portuguesa são, na sua maioria residentes (93,6%), ao contrário dos usuários de nacionalidade espanhola, já que a maioria (74,6%) são não residentes, ou seja, são visitantes (de um dia e/ou turistas). Não foi possível aplicar o teste de qui-quadrado e testar a hipótese nula (diferenças entre as respostas dadas pelos residentes e não residentes) e consequentemente verificar a existência de diferenças estatisticamente significativas, uma vez que “2 células (33,33%) tem uma contagem esperada de menos de 5. Isto significa que a suposição do teste não foi assegurada.

Tabela 7.1 - Nacionalidade

	Residentes		Não Resid.		TOTAL	
	N	Percent.	N	Percent.	N	Percent.
Portuguesa	73	93,6%	26	21,3%	99	49,5%
Espanhola	3	3,8%	91	74,6%	94	47,0%
Outra	2	2,6%	5	4,1%	7	3,5%
TOTAL	78	100,0%	122	100,0%	200	100,0%

A seguir apresenta-se a caracterização do usuário face ao contexto da sua visita. Os dados apresentam-se a seguir na Tabela 7.2.

b) Situação perante a residência

A variável independente foi definida com base nesta questão, como já foi referido no capítulo da Metodologia (subcapítulo 2.9.2).

Foi também ponderada a possibilidade de considerar a nacionalidade como variável independente. No entanto, e após uma análise inicial em que se percebeu que havia três grupos na variável nacionalidade em resultado da análise à pergunta aberta e posterior agrupamento, a ideia foi descartada. A ideia foi descartada porque o objectivo é comparar grupos e perceber se há diferenças ou não estatisticamente significativas e a condição necessária para que se possa aplicar o teste Chi-quadrado com rigor (não pode haver casos com contagem esperada inferior a 5) não estaria assegurada, porque um dos grupos apresentaria poucas respostas.

Relativamente aos dados da Tabela 7.2, observa-se que que 61% dos usuários da Ecopista são turistas/visitantes e que apenas 39% são residentes.

Tabela 7.2 - Situação do usuário perante a residência

	N	Percent
Residentes	78	39,0%
Turistas/visitantes	122	61,0%
TOTAL	200	100,0%

Seguidamente é apresentada a caracterização o usuário em termos da sua idade cronológica. Os dados apresentam-se a seguir na Tabela 7.3.

c) Idade do usuário

Relativamente à questão da idade dos usuários, os dados da Tabela 7.3 evidenciam que a média de idades é de 43 anos. As respostas dadas pelos residentes e pelos não residentes não apresentam diferenças estatisticamente significativas ($U=4704,000$; $Z=-,135$; $p=,892$). Desta forma, a hipótese nula (não há diferenças estatisticamente significativas), foi aceite e a hipótese alternativa (há diferenças) rejeitada.

Tabela 7.3 - Idade do usuário

	N	Média	Desvio Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	78	43,33	12,395	101,19			
Não Resid.	122	43,32	11,129	100,06			
TOTAL	200	43,33	11,608		4704,000	-0,135	0,892

U= Mann-Whitney; Z=Z value; p=Sig.

Seguidamente é identificado o género do usuário. Os dados apresentam-se a seguir na Tabela 7.4.

d) Género

Analisando as respostas dadas à questão do género, os dados da Tabela 7.4 revelam que a maioria dos inquiridos (65% no total) indicou ser masculino. Quando comparadas as respostas entre os grupos residentes e não residentes, verifica-se que não existem diferenças estatisticamente significativas ($X^2=0,004$; $p=0,952$; d.f.=1). Desta forma, aceita-se a hipótese nula de que não há diferenças estatisticamente significativas entre as repostas dos residentes e pelos não residentes, rejeitando-se, por isso, a hipótese alternativa, de que há diferenças.

Tabela 7.4 - Género

	Residentes		Não Resid.		TOTAL		X²	p	d.f.	phi
Feminino	28	35,9%	42	34,4%	70	35,0%				
Masculino	50	64,1%	80	65,6%	130	65,0%				
TOTAL	78	100,0%	122	100,0%	200	100,0%	0,004	0,952	1	

X^2 =Chi-quadrado; p=valor de prova; d.f.= graus de liberdade; phi=valor phi

No ponto a seguir é apresentada o estado civil do usuário. Os dados apresentam-se a seguir na Tabela 7.5

e) Estado civil

De acordo com as respostas dadas à questão do estado civil, os dados da Tabela 7.5 revelam que a maioria dos inquiridos (63% no total) são casados ou vivem em união de facto e que uma parte significativa (27,5% no total) são solteiros. Não foi possível aplicar o teste de qui-quadrado e testar a hipótese nula (a não existência de diferenças significativas estatisticamente entre os residentes e os não residentes), uma vez que os pressupostos do teste não se verificaram (o número de todas as células esperadas é inferior a 5).

Tabela 7.5 - Estado civil

	Residentes		Não Resid.		TOTAL	
	N	Percent.	N	Percent.	N	Percent.
Solteiro	22	28,2%	33	27,0%	55	27,5%
Casado..	44	56,4%	82	67,2%	126	63,0%
Divorciado	10	12,8%	6	4,9%	16	8,0%
Viúvo	2	2,6%	1	0,8%	3	1,5%
TOTAL	78	100,0%	122	100,0%	200	100,0%

Seguidamente é apresentada a caracterização do usuário em termos da sua profissão. Os dados apresentam-se a seguir na Tabela 7.6.

f) Profissão

A seguir, apresenta-se o estudo da variável ocupação de vida na Tabela 7.6, esta, mostra que o valor mais significativo (21%) é ocupado pela profissão “Especialistas das profissões intelectuais e científicas”. De seguida surgem os quadros superiores (13% do total), e com valores muito próximo destes identifica-se o pessoal dos serviços e vendedores (12,5% do total). Ainda com valores na ordem dos dois dígitos apresenta-se o pessoal administrativo (11%). Não é possível aplicar o teste de qui-quadrado e testar a hipótese nula (testa que as duas variáveis não estão relacionadas uma com a outra) e consequentemente verificar a existência de diferenças significativas estatisticamente uma vez que “6 células (25%) tem uma contagem esperada de menos de 5.

Tabela 7.6 - Profissão

	Residentes		Não Residentes		TOTAL	
	N	Percent.	N	Percent.	N	Percent.
Quadros Superiores	11	14,1%	15	12,3%	26	13,0%
Especialistas das Profissões intelectuais e Científicas	9	11,5%	33	27,0%	42	21,0%
Técnicos e profissionais de nível intermédio	5	6,4%	14	11,5%	19	9,5%
Pessoal Administrativo e outros	11	14,1%	11	9,0%	22	11,0%
Pessoal dos serviços e vendedores	13	16,7%	12	9,8%	25	12,5%
Operários, Artífices e Trab.	3	3,8%	10	8,2%	13	6,5%
Operadores de Instalações e Máquinas	5	6,4%	4	3,3%	9	4,5%
Trabalhadores não qualificados	1	1,3%	0	0%	1	0,5%
Desempregado	7	9,0%	8	6,6%	15	7,5%
Doméstica	2	2,6%	2	1,6%	4	2,0%
Estudante	5	6,4%	5	4,1%	10	5,0%
Reformado	6	7,7%	8	6,6%	14	7,0%
TOTAL	78	100,0%	122	100,0%	200	100,0%

Seguidamente é apresentada a caracterização do usuário em termos do seu rendimento líquido mensal. Os dados apresentam-se a seguir na Tabela 7.7.

g) Rendimento líquido mensal

A seguir apresenta-se o estudo da variável profissão na Tabela 7.7, mostra que o valor mais significativo (36,1%) é ocupado pelos usuários que auferem rendimentos líquidos mensais entre “1001€-1500€”. Não é possível aplicar o teste de qui-quadrado e testar a hipótese nula (testa que as duas variáveis não estão relacionadas uma com a outra) e consequentemente verificar a existência de diferenças significativas estatisticamente uma vez que “1 células (10%) tem uma contagem esperada de menos de 5.

Tabela 7.7 - Rendimento líquido mensal

	Residentes		Não Residentes		TOTAL	
	N	Percent.	N	Percent.	N	Percent.
<500€	6	9,2%	4	3,8%	10	5,9%
501€ - 1000€	20	30,8%	17	16,3%	37	21,9%
1001€ - 1500€	23	35,4%	38	36,5%	61	36,1%
1501€ - 2000€	7	10,8%	18	17,3%	25	14,8%
> 2000€	9	13,8%	27	26,0%	36	21,3%
TOTAL	65	100,0%	104	100,0%	169	100,0%

Seguidamente é identificado o grau de instrução dos usuários. Os dados são analisados através dos resultados apresentados na Tabela 7.8.

h) Grau de instrução de ensino

De acordo com os dados na Tabela 7.8, o grau de instrução com maior percentagem (45%) é ocupado pelos usuários que detêm formação superior. Não é possível aplicar o teste de qui-quadrado e testar a hipótese nula (testa que as duas variáveis não estão relacionadas uma com a outra) e consequentemente verificar a existência de diferenças estatisticamente significativas, uma vez que “1 células (12,5%) tem uma contagem esperada de menos de 5.

Tabela 7.8 - Grau de ensino

	Residentes		Não Residentes		TOTAL	
	N	Percent.	N	Percent.	N	Percent.
Básico	14	17,9%	11	9,0%	25	12,5%
Secundário	42	53,8%	32	26,2%	74	37,0%
Superior	17	21,8%	73	59,8%	90	45,0%
Outro	5	6,4%	6	4,9%	11	5,5%
TOTAL	78	100,0%	122	100,0%	200	100,0%

Seguidamente, serão apresentados os resultados da análise efectuada à caracterização da visita/utilização da Ecopista.

7.2 Caracterização da visita e utilização da Ecopista do Rio Minho

Esta secção visa caracterizar os usuários relativamente, a saber se é a primeira vez ou não que está a visitar a Ecopista; a frequência com que visitou/utilizou a Ecopista no último ano; com quem está a visitar/utilizar a Ecopista; se possui ou está acompanhado por pessoas com mobilidade reduzida; o grau de importância de cada motivo para visitar/utilizar a Ecopista; as actividades que costuma praticar na Ecopista; como obteve informação sobre a Ecopista; se a informação obtida foi importante para visitar/utilizar a Ecopista; o ponto de entrada para a Ecopista e o tempo (horas) pensava estar na Ecopista na visita/utilização.

a) Primeira visita/utilização à Ecopista

Relativamente à questão se é ou não a primeira vez que os usuários estão a visitar a Ecopista, os dados da Tabela 7.9 revelam que a maioria dos inquiridos (89,5% no total) indicou que não é a primeira vez que visita a Ecopista. No entanto, quando comparadas as respostas entre os grupos residentes e não residentes, verifica-se que existem diferenças estatisticamente significativas entre as respostas dadas pelos residentes e pelos não residentes ($X^2= 7,241$; $p=0,07$; $d.f.=1$; $\phi=-0,207$). Como se pode observar, existe uma maior proporção de respostas dadas pelos não residentes nas duas opções de respostas. Desta forma, não se aceita a hipótese nula de que não há diferenças estatisticamente significativas entre as respostas dos residentes vs não residentes, aceitando-se, por isso, a hipótese alternativa, de que há diferenças.

Tabela 7.9 - Primeira visita de acordo com a situação perante a residência na região

	Residentes		Não Resid.		TOTAL		X ²	p	d.f.	phi
	N	Percent.	N	Percent.	N	Percent.				
Sim	2	2,6%	19	15,6%	21	10,5%				
Não	76	97,4%	103	84,4%	179	89,5%				
TOTAL	78	100,0%	122	100,0%	200	100,0%	7,241	0,07	1	0,207

X²=Chi-quadrado; p=valor de prova; d.f.= graus de liberdade; phi=valor phi

No seguimento da pergunta anterior, os inquiridos foram questionados relativamente à frequência com que visitaram/utilizaram a Ecopista no último ano referente aos dias de semana, tendo por base a seguinte escala: 1- Muito raramente; 2- Raramente; 3- Esporadicamente/algumas vezes; 4- Frequentemente; 5- Muito frequentemente. Estes resultados são apresentados na Tabela 7.10, a seguir.

b) Frequência de visita/utilização da Ecopista (dias de semana/fins de semana)

Como se pode observar na Tabela 7.10 e de acordo com o valor total da média (média=3), os resultados indicam que os inquiridos visitaram/utilizaram “Esporadicamente/algumas vezes” a Ecopista durante os dias de semana. Situação idêntica verifica-se nos fins-de-semana. As respostas dadas pelos residentes e pelos não residentes não apresentam diferenças estatisticamente significativas (U= 1765,500; Z=-1,945; p=0,052 e U= 2439,500; Z=-1,742; p=0,081 respectivamente), pelo que a hipótese nula de que não há diferenças estatisticamente significativas, foi aceite e a hipótese alternativa (há diferenças) rejeitada.

Tabela 7.10 - Frequência de visita à Ecopista

Nos dias de semana							
	N	Média	Desvio Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	66	3,23	1,423	72,75			
Não Resid.	66	2,80	1,153	60,25			
TOTAL	132	3,02	1,308		1765,500	-1,945	0,052
Fins de semana							
	N	Média	Desvio Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	66	3,27	1,463	84,54			
Não Resid.	88	2,86	1,297	72,22			
TOTAL	154	3,04	1,381		2439,500	-1,742	0,081

U= Mann-Whitney; Z=Z value; p=Sig.

Posteriormente, os inquiridos foram questionados sobre com quem visitam/utilizam a Ecopista. Os resultados são apresentados na Tabela 7.11.

c) Usuário visita/utiliza a Ecopista

Analisando as respostas dadas à questão 3 (com quem está o usuário a visitar/utilizar a Ecopista), os dados da Tabela 7.11 revelam que a maioria dos inquiridos (39,5% no total) indicou que visita/utiliza a Ecopista em família. Quando comparadas as respostas entre os grupos residentes e não residentes, verifica-se que existem diferenças estatisticamente significativas ($X^2= 26,904$; $p=0,00$; $d.f.=3$) com um *effect size* (tamanho do efeito) grande (Cramer's $v=0,367$). Como se pode observar, os residentes inquiridos tendem a visitar mais a Ecopista sozinhos (48,7%), enquanto que os não residentes tendem a visitar mais em família (46,7%). Desta forma, não se aceita a hipótese nula de que não há diferenças estatisticamente significativas entre as repostas dos residentes e pelos não residentes, aceitando-se, por isso, a hipótese alternativa, de que há diferenças.

Tabela 7.11 - Com quem o usuário está a visitar/utilizar a Ecopista

	Residentes		Não Resid.		TOTAL		X ²	p	d.f.	Cra.
	N	Percent.	N	Percent.	N	Percent.				
Sozinho(a)	38	48,7%	19	15,6%	57	28,5%				
Com conjugue/co mpanheiro	6	7,7%	23	18,9%	29	14,5%				
Em família	22	28,2%	57	46,7%	79	39,5%				
Com amigos	12	15,4%	23	18,9%	35	17,5%				
TOTAL	78	100,0%	122	100,0%	200	100,0%	26,883	0,00	3	0,367

X²=Chi-quadrado; p=valor de prova; d.f.= graus de liberdade Cramer's v= V de Cramer

Seguidamente será analisada a resposta à questão da mobilidade reduzida, através da observação de dados à Tabela 7.12.

d) Mobilidade reduzida

A Tabela 7.12 analisa se os usuários da Ecopista possuem mobilidade reduzida e se fazem acompanhar de pessoas que possuem mobilidade reduzida. Consta-se por observação dos dados, que a maioria dos inquiridos (99,0% no total) não apresentam mobilidade reduzida e não se fazem acompanhar de pessoas que possuem mobilidade reduzida. Neste caso, não é possível aplicar o teste de Qui-quadrado e testar a hipótese nula (que não há diferenças estatisticamente significativas entre a distribuição das respostas.), uma vez que os pressupostos do teste não se verificaram (o número de todas as células esperadas é inferior a 5).

Tabela 7.12 - Mobilidade reduzida

Se o usuário tem mobilidade reduzida						
	Residentes		Não Resid.		TOTAL	
	N	Percent.	N	Percent.	N	Percent.
Sim	0	0,0%	2	1,6%	2	1,0%
Não	78	100,0%	120	98,4%	198	99,0%
TOTAL	78	100,0%	122	100,0%	200	100,0%

Se o usuário está acompanhado por pessoas com mobilidade reduzida						
	Residentes		Não Resid.		TOTAL	
	N	Percent.	N	Percent.	N	Percent.
Sim	1	1,3%	1	0,8%	2	1,0%
Não	77	98,7%	121	99,2%	198	99,0%
TOTAL	78	100,0%	122	100,0%	200	100,0%

Posteriormente, os inquiridos foram questionados sobre o grau de importância em relação a diferentes motivos para visitar/utilizar a Ecopista. Os resultados são apresentados nas Tabelas seguintes (Tabela 7.13 I e Tabela 7.14 II).

e) Motivos para visitar/utilizar a Ecopista

Como se pode observar na Tabela 7.13 I e de acordo com o valor total da média (3,6; 3,4; 4,3; 4,2 respectivamente), os resultados indicam que as respostas dadas pelos residentes e pelos não residentes não apresentam diferenças estatisticamente significativas face a estes resultados, a hipótese nula de que não há diferenças estatisticamente significativas, foi aceite e a hipótese alternativa rejeitada.

Tabela 7.13 – I. Motivos para visitar/utilizar a Ecopista

Ter uma experiência diferente							
	N	Média	Desvio Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	72	3,60	1,016	91,78			
Não Resid.	117	3,66	1,052	96,98			
TOTAL	189	3,63	1,036		3,980	-0,669	0,503
Aprender/ter contacto com o património histórico da região							
	N	Média	Desvio Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	72	3,36	1,066	91,04			
Não Resid.	118	3,48	1,092	98,22			
TOTAL	190	3,44	1,081		3,927,000	-0,908	0,364
Estar próximo do património natural							
	N	Média	Desvio Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	74	4,24	1,031	95,58			
Não Resid.	120	4,41	,704	98,68			
TOTAL	194	4,35	,845		4298,000	-0,414	0,679
Descansar e relaxar							
	N	Média	Desvio Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	73	4,18	,948	95,36			
Não Resid.	121	4,22	,953	98,79			
TOTAL	194	4,21	,949				

Como se pode observar na Tabela 7.14 II (cont. da Tabela 7.13 I) e de acordo com o valor total da média (2,5; 4,3; 4,3 respectivamente), os resultados indicam que as respostas dadas pelos residentes e pelos não residentes não apresentam diferenças estatisticamente significativas. Face a estes resultados, a hipótese nula de que não há diferenças estatisticamente significativas, foi aceite e a hipótese alternativa rejeitada.

Tabela 7.14 – II. Motivos para visitar/utilizar a Ecopista

Conhecer outras pessoas							
	N	Média	Desvio Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	71	2,68	1,251	99,56			
Não Resid.	116	2,47	1,322	90,59			
TOTAL	187	2,55	1,296		3723,000	-1,131	0,258
Realizar actividades							
	N	Média	Desvio Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	75	4,29	,955	95,07			
Não Resid.	119	4,34	,978	99,03			
TOTAL	194	4,32	,967		4280,000	-0,536	0,592
Outro motivo							
	N	Média	Desvio Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	3	4,33	,557	4,17			
Não Resid.	5	4,40	,894	4,70			
TOTAL	8	4,38	,744		6,500	-0,327	0,744

U= Mann-Whitney; Z=Z value; p=Sig.

Conforme se pode observar da Tabela 7.15 e de acordo com o valor total da média (3,7), os resultados indicam que as respostas dadas pelos residentes e pelos não residentes apresentam diferenças estatisticamente significativas (U= 2924,500; Z=-3,631; p=0,000). Face a estes resultados, a hipótese nula de que não há diferenças estatisticamente significativas, foi rejeitada e a hipótese alternativa aceite.

Tabela 7.15 - Motivos para visitar/utilizar a Ecopista

Estar com amigos/familiares							
	N	Média	Desvio Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	71	3,34	1,352	77,19			
Não Resid.	118	4,03	1,237	105,72			
TOTAL	189	3,77	1,320		2924,500	-3,631	0,000

U= Mann-Whitney; Z=Z value; p=Sig.

Posteriormente, os inquiridos foram questionados sobre as actividades que costumam praticar na Ecopista. Os resultados são apresentados na Tabela 7.16.

f) Atividades praticadas na ecopista

A tabela 7.16 evidencia que há essencialmente duas atividades que os usuários inquiridos mais praticam na Ecopista. A actividade praticada na Ecopista pela maior parte dos usuários inquiridos é andar de bicicleta (46,1%), surgindo a seguir a actividade passear ou caminhar (30,8%). Não é possível fazer o Qui-Quadrado, uma vez que esta permitia mais do que uma resposta (escolha múltipla).

Tabela 7.16 - Atividades praticadas na Ecopista

	Residentes		Não Residentes		TOTAL	
	N	Percent.	N	Percent.	N	Percent.
Passear ou caminhar	43	45,3%	52	54,7%	95	30,8%
Andar de bicicleta	53	37,3%	89	62,7%	142	46,1%
Andar de patins	2	14,3%	12	85,7%	14	4,5%
Correr	25	61,0%	16	39,0%	41	13,3%
Participar em eventos	1	100,0%	0	0,0%	1	0,3%
Visitar pontos de interesse	1	10,0%	9	90,0%	10	3,2%
Ecopista como meio de deslocação	1	50,0%	1	50,0%	2	0,6
Outra	2	66,7%	1	33,3%	3	1,0
TOTAL					308	100,0%

De seguida serão analisados os dados relativos a como os inquiridos obtiveram informação sobre a Ecopista. Os dados serão analisados através da Tabela 7.17.

g) Meios pelos quais foi obtida a informação sobre a Ecopista

A tabela 7.17 revela que a maioria dos usuários inquiridos da Ecopista (87,0%) obteve informação através da opção “outra”. Esta opção através da análise à pergunta aberta revela que os usuários da Ecopista tiveram conhecimento da Ecopista através de familiares, amigos e colegas de trabalho. Não é possível fazer o Qui-Quadrado, uma vez que esta permitia mais do que uma resposta.

Tabela 7.17 - Meios pelos quais foi obtida a informação

	Residentes		Não Resid.		TOTAL	
	N	Percent.	N	Percent.	N	Percent.
Posto de turismo	2	40,0%	3	60,0%	5	2,5%
Site CMV/CMM	8	66,7%	4	33,3%	12	6,0%
Centro de Interpretação (Valença)	5	55,6%	4	44,4%	9	4,5%
Outra	61	35,1%	113	64,9%	174	87,0%
TOTAL					200	100,0%

A questão a seguir analisada revela se a informação obtida acerca da Ecopista foi importante para a vir visitar/utilizar. Os dados são analisados através da observação da Tabela 7.18.

h) Importância da informação obtida para vir visitar/utilizar a Ecopista

Os dados da Tabela 7.18 revelam que a maioria dos inquiridos (69,5% no total) indicou que a informação obtida foi importante para vir visitar/utilizar a Ecopista. Contudo, quando comparadas as respostas entre os grupos residentes e não residentes, verifica-se que existem diferenças estatisticamente significativas entre as respostas dadas pelos residentes e pelos não residentes ($X^2= 21,454$; $p=0,000$; d.f.=1; $\phi=-0,339$). Como se pode observar, existe uma maior proporção de respostas dadas pelos não residentes na opção “sim”. Desta forma, não se aceita a hipótese nula de que não há diferenças estatisticamente significativas entre as repostas dos residentes vs não residentes, aceitando-se, por isso, a hipótese alternativa, de que há diferenças.

Tabela 7.18 - Importância da informação obtida para vir visitar/utilizar a Ecopista

	Residentes		Não Resid.		TOTAL		X^2	p	d.f.	phi
	N	Percent.	N	Percent.	N	Percent.				
Sim	39	50,0%	100	82,0%	139	69,5%				
Não	39	50,0%	22	18,0%	61	30,5%				
TOTAL	78	100,0%	122	100,0%	200	100,0%	21,454	0,000	1	-0,339

X^2 =Chi-quadrado; p=valor de prova; d.f.= graus de liberdade; phi=valor phi

Seguidamente serão analisadas as respostas dadas à questão qual o ponto de entrada para a Ecopista por meio da observação da Tabela 7.19.

i) Ponto de entrada para a Ecopista

Avaliando o ponto de entrada para a Ecopista verifica-se, através da Tabela 7.19, que o ponto principal de entrada foi Valença (76,0% do total). Não é possível aplicar o teste de qui-quadrado e testar a hipótese nula (que não há diferenças entre a distribuição das respostas dos dois grupos de respondentes) e consequentemente verificar a existência de diferenças estatisticamente significativas, uma vez que “2 células (25%) tem uma contagem esperada de menos de 5”. Isto significa que não foi assegurada a suposição do X^2 (conforme explicado no Capítulo 2, Metodologia).

Tabela 7.19 - Ponto de entrada para a Ecopista

	Residentes		Não Resid.		TOTAL	
	N	Percent.	N	Percent.	N	Percent.
Valença	62	79,5%	90	73,8%	152	76,0%
Monção	7	9,0%	24	19,7%	31	15,5%
Outro	8	10,3%	5	4,1%	13	6,5%
TOTAL	78	100,0%	122	100,0%	200	100,0%

A seguir apresenta-se a análise das respostas dadas à questão acerca do tempo passado na Ecopista. Os dados são analisados através da observação da Tabela 7.20.

j) Tempo (horas) passado na Ecopista na visita/utilização

A Tabela 7.20, revela que a maioria dos usuários (75,5% do total) passa duas horas ou menos na Ecopista. No entanto, a análise permite também verificar que os residentes (88,3%) e os não residentes (67,0%) passam duas horas ou menos na Ecopista. Não é possível aplicar o teste de qui-quadrado e testar a hipótese nula (não há diferenças entre a distribuição das respostas) e consequentemente verificar a existência de diferenças estatisticamente significativas uma vez que “2 células (33,3%) tem uma contagem esperada de menos de 5. Isto significa que não foi assegurada a suposição do X^2 (conforme explicado no Capítulo 2, Metodologia).

Tabela 7.20 - Tempo (horas) passado na Ecopista

	Residentes		Não Residentes		TOTAL	
<=2,00 h	68	88,3%	77	67,0%	145	75,5%
2,01-5,00	9	11,7%	32	27,8%	41	21,4%
+ 5,01	0	0,0%	6	5,2%	6	3,1%
TOTAL	77	100,0%	115	100,0%	192	100,0%

A seguir vai ser analisada a secção que diz respeito à avaliação da Ecopista em geral.

7.3 Avaliação da Ecopista do Rio Minho

Esta secção visa a avaliação da Ecopista relativamente aos aspectos sobre: conservação/limpeza; informação/interpretação da Ecopista; segurança na Ecopista. Pretende também saber o seu grau de concordância ou discordância relativa aos horários de funcionamento dos serviços. Permite também saber o que os usuários gostaram mais e menos, foi dada a faculdade, ainda, para deixarem algumas sugestões/comentários e que indicassem qual a probabilidade de Voltar a visitar/utilizar a Ecopista e recomendar a visita/utilização à Ecopista a amigos ou familiares. É também possível avaliar se os usuários tiveram oportunidade de participar em alguma das actividades associadas à Ecopista, e se existiram actividades que gostariam de ter praticado e não tiveram oportunidade de o fazer, bem como que outras actividades gostariam de ter oportunidade de praticar/participar na Ecopista no futuro e por último que serviços gostariam de ver disponíveis na Ecopista no futuro.

a) Avaliação da Ecopista relativamente à conservação/limpeza

De acordo com os dados da Tabela 7.21, e de acordo com o valor total da média (média=3,7; 3,4; 4,6; 3,8; respectivamente), as respostas dadas pelos residentes e pelos não residentes apresentam diferenças estatisticamente significativas. Desta forma, a hipótese nula (não há diferenças estatisticamente significativas), foi rejeitada e a hipótese alternativa aceite.

Tabela 7.21 - Avaliação da Ecopista relativamente à conservação/limpeza

Junto à Ecopista							
	N	Média	Desvio Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	78	3,38	,970	75,33			
Não Resid.	121	4,05	,751	115,90			
TOTAL	199	3,79	,902		2794,500	-5,242	0,000
Património							
	N	Média	Desvio Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	78	3,17	1,253	83,48			
Não Resid.	121	3,69	1,033	110,65			
TOTAL	199	3,48	1,150		3430,500	-3367	0,001
Parques de merendas							
	N	Média	Desvio Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	77	4,42	1,341	89,08			
Não Resid.	119	4,76	1,120	104,59			
TOTAL	196	4,62	1,220		3856,500	-1,973	0,049
Património natural							
	N	Média	Desvio Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	78	3,46	,989	75,84			
Não Resid.	121	4,17	,869	115,57			
TOTAL	199	3,89	,978		2834,500	-5,049	0,000

U= Mann-Whitney; Z=Z value; p=Sig.

De acordo com os dados da Tabela 7.22, o valor total da média (média=4,7), revela que os inquiridos, avaliaram a conservação/limpeza dos Wc's próximo de "5-Muito Bom". As respostas dadas pelos residentes e pelos não residentes não apresentam diferenças estatisticamente significativas (U=4440,500; Z=-0,765; p=0,444). Desta forma, também a hipótese nula (não há diferenças estatisticamente significativas), foi aceite e a hipótese alternativa (há diferenças) rejeitada.

Tabela 7.22 - Avaliação da Ecopista relativamente à conservação/limpeza

Wc's							
	N	Média	Desvio Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	78	4,67	1,535	96,43			
Não Resid.	121	4,87	1,384	102,30			
TOTAL	199	4,79	1,444		4440,500	-0,765	0,444

U= Mann-Whitney; Z=Z value; p=Sig.

De seguida será analisado o grupo relativo à avaliação da informação/interpretação acerca da Ecopista. Será tratado através da análise da tabela 7.23

b) Avaliação sobre informação/interpretação da Ecopista

Como se pode observar na Tabela 7.23, e de acordo com o valor total da média (média=3.7; 3,8; 4,4; 3,2; 4.3), as respostas dadas pelos residentes e pelos não residentes não apresentam diferenças estatisticamente significativas. Desta forma, a hipótese nula (não há diferenças estatisticamente significativas), foi aceite e a hipótese alternativa (há diferenças) rejeitada.

Tabela 7.23– Avaliação sobre informação/interpretação

Informação fornecida							
	N	Média	Desv. P.	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	77	3,61	1,574	92,59			
Não Resid.	122	3,90	1,345	104,68			
TOTAL	199	3,79	1,441		4126,500	-1,478	0,139
Painéis interpretativos							
	N	Média	Desv.	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	77	3,91	1,453	101,88			
Não Resid.	122	3,81	1,262	98,81			
TOTAL	199	3,85	1,336		4552,000	-0,379	0,705
Roteiro							
	N	Média	Desv. P.	Mean Rank	U	Z	p
			Padrão				
Residentes	77	4,56	1,282	106,84			
Não Resid.	122	4,39	1,056	95,68			
TOTAL	199	4,45	1,149		4170,500	-1,401	0,161
Sinalização							
	N	Média	Desv. P.	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	77	3,16	1,319	93,27			
Não Resid.	120	3,34	1,149	102,68			
TOTAL	197	3,27	1,218		4178,500	-1,167	0,243
Regulamento							
	N	Média	Desv. P.	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	75	4,29	1,761	95,73			
Não Resid.	120	4,44	1,505	99,42			
TOTAL	195	4,38	1,606		4329,500	-0,467	0,640

U= Mann-Whitney; Z=Z value; p=Sig.

Seguidamente analisa-se as respostas dadas às questões sobre a avaliação da segurança na Ecopista, através da Tabela 7.42 I, 7.25 II, 7.26 III e 7.27 IV.

c) Avaliação dos aspectos relativos à segurança na Ecopista

De acordo com os dados da Tabela 7.24 I, e com o valor total da média (média=3,9; 3,7; 3,3), os resultados revelam através das respostas dadas pelos residentes e pelos não

residentes que há diferenças estatisticamente significativas. Desta forma, a hipótese nula (não há diferenças estatisticamente significativas) foi rejeitada e a hipótese alternativa (há diferenças) aceite.

Tabela 7.24 – I. Avaliação dos aspectos relativos à segurança na Ecopista

Piso							
	N	Média	Desvio Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	78	3,60	1,011	78,81			
Não Resid.	121	4,22	0,664	113,66			
TOTAL	199	3,98	0,870		3066,000	-4,544	0,000
Pessoal							
	N	Média	Desvio Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	76	3,30	1,096	76,49			
Não Resid.	118	3,97	,805	111,03			
TOTAL	194	3,71	,982		2887,500	-4,426	0,000
Ausência de linha no chão							
	N	Média	Desvio Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	77	2,92	1,326	82,35			
Não Resid.	121	3,55	1,064	110,41			
TOTAL	198	3,31	1,210		3338,000	-3,473	0,001

De acordo com os dados da Tabela 7.25 II (cont. da Tabela 7.24), e com o valor total da média (média=3,7; 3,7;3,4), os resultados revelam através das respostas dadas pelos residentes e pelos não residentes que há diferenças estatisticamente significativas. Desta forma, a hipótese nula (não há diferenças estatisticamente significativas) foi rejeitada e a hipótese alternativa (há diferenças) aceite.

Tabela 7.25 – II. Avaliação dos aspectos relativos à segurança na Ecopista

Caminhantes – Família							
	N	Média	Desvio Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	78	3,42	1,254	82,78			
Não Resid.	119	4,02	,920	109,63			
TOTAL	197	3,78	1,101		3375,500	=-3,469	0,001
Caminhantes – Crianças							
	N	Média	Desvio Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	78	3,33	1,276	80,43			
Não Resid.	119	4,03	,901	111,17			
TOTAL	197	3,76	1,116		3192,500	-3,943	0,000
Caminhantes – Animais soltos							
	N	Média	Desvio Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	78	3,01	1,419				
Não Resid.	119	3,76	1,274				
TOTAL	197	3,47	1,380		3290,000	-3,572	0,000

De acordo com os dados da Tabela 7.26 III (cont. da Tabela 7.24 e 7.25), e com o valor total da média (média=3.8; 3,9), os resultados revelam através das respostas dadas pelos residentes e pelos não residentes que há diferenças estatisticamente significativas. Desta forma, a hipótese nula (não há diferenças estatisticamente significativas) foi rejeitada e a hipótese alternativa (há diferenças) aceite.

Tabela 7.26 – III. Avaliação dos aspectos relativos à segurança na Ecopista

Ciclistas – Família							
	N	Média	Desvio	Mean Rank	U	Z	p
			Padrão				
Residentes	75	3,56	1,188	83,49			
Não Resid.	120	4,06	,792	107,07			
TOTAL	195	3,87	,991		3412,000	-3,108	0,002

Ciclistas - Crianças							
	N	Média	Desvio	Mean Rank	U	Z	p
			Padrão				
Residentes	78	3,60	1,188	84,83			
Não Resid.	120	4,09	,778	109,04			
TOTAL	198	3,90	,987		3535,500	-3,145	0,002

U= Mann-Whitney; Z=Z value; p=Sig.

Como se pode observar na Tabela 7.27 IV, e de acordo com o valor total da média (média=3,0; 2,8), as respostas dadas pelos residentes e pelos não residentes não apresentam diferenças estatisticamente significativas, como se pode verificar nos resultados do teste estatístico. Desta forma, a hipótese nula (não há diferenças estatisticamente significativas), foi aceite e a hipótese alternativa (há diferenças) rejeitada.

Tabela 7.27 – IV. Avaliação dos aspectos relativos à segurança na Ecopista

Obstáculos de madeira							
	N	Média	Desvio	Mean Rank	U	Z	p
			Padrão				
Residentes	76	2,89	1,429	93,05			
Não	122	3,16	1,305	103,52			
Residentes							
TOTAL	198	3,06	1,356		4146,000	-1,281	0,200
Cruzamentos sem stop							
	N	Média	Desvio	Mean Rank	U	Z	p
			Padrão				
Residentes	77	2,69	1,290	93,16			
Não	122	2,98	1,363	104,32			
Residentes							
TOTAL	199	2,86	1,340		4170,500	-1,362	0,173

U= Mann-Whitney; Z=Z value; p=Sig.

No próximo ponto vai ser analisado o grau de concordância/discordância relativamente aos horários de funcionamento. Os dados são observados na Tabela 7.28.

d) Grau de concordância ou discordância relativa aos horários de funcionamento dos serviços

Os dados da Tabela 7.28, revelam que relativamente ao grau de concordância/discordância, com os horários de funcionamento dos serviços, as respostas dadas pelos residentes e pelos não residentes indicam que nas três categorias analisadas, manifestam na sua grande maioria (151; 125 e 152 respectivamente) “não sabe/não responde”.

Tabela 7.28 - Grau de concordância ou discordância relativa aos horários serviços

Centro interpretação (Valença)

1-Discordo completamente; 2- Discordo; 3- Não concordo/nem discordo; 4- Concordo; 5- Concordo completamente; Não sabe/Não responde – NS/NR

	1		2		3		4		5		NS/NR		Total	
Resid.	3	1,5%	5	2,5%	9	4,5%	6	3,0%	4	2,0%	51	25,5%	78	39%
N. Resid.	1	0,5%	3	1,5%	8	4,0%	9	4,5%	1	0,5%	100	50%	122	61%
TOTAL	4	2,0%	8	4,0%	17	8,5%	15	7,5%	5	2,5%	151	75,5%	200	100%

Func. Wc's

	1		2		3		4		5		NS/NR		Total	
Residentes	6	3,0%	3	1,5%	15	7,5%	8	4,0%	2	1,0%	44	22,0%	78	39%
N. Resid.	2	1,0%	4	2,0%	12	6,0%	16	8,0%	7	3,5%	81	40,5%	122	61%
TOTAL	8	4,0%	7	3,5%	27	13,5%	24	12,0%	9	4,5%	125	62,5%	200	100%
						%		%						

Centro interpretação (Cortes)

	1		2		3		4		5		NS/NR		Total	
Residentes	2	1,0%	5	2,5%	8	4,0%	8	4,0%	1	0,5%	53	26,6%	77	38,7%
N. Resid.	1	0,5%	2	1,0%	10	5,0%	7	3,5%	3	1,5%	99	49,7%	122	61,3%
TOTAL	3	1,5%	7	3,5%	18	9,0%	15	7,5%	4	2,0%	152	76,4%	199	100%

De seguida vai ser analisado o que os usuários gostaram mais e gostaram menos durante a sua visita. Os dados são observados na Tabela 7.29 e 7.30

e) O que gostou mais/menos tendo em conta a visita

Analisando as respostas dadas à questão, os dados da Tabela 7.29 revelam que a maioria dos inquiridos (64,6% no total) indicou que o que mais gostou foi o “contacto próximo com a natureza”. Quando comparadas as respostas entre os grupos residentes e não residentes, verifica-se que não existem diferenças estatisticamente significativas ($X^2=2,850$; $p=0,241$; d.f.=2; Cramer's $v=0,122$). Desta forma, aceita-se a hipótese nula de que não há diferenças estatisticamente significativas entre as repostas dos residentes e dos não residentes, aceitando-se, por isso, a hipótese nula, rejeitando a alternativa.

Tabela 7.29 - O que gostou mais

	Residentes		Não Residentes		TOTAL		X ²	p	d.f.	Cra.
	N	Percent.	N	Percent.	N	Percent.				
Contacto próximo natureza	52	70,3%	72	61,0%	124	64,6%				
Características físicas do percurso	15	20,3%	37	31,4%	52	27,1%				
Outro	7	9,5%	9	7,6%	16	8,3%				
TOTAL	74	100,0%	118	100,0%	192	100,0%	2,850	0,241	2	0,122

X²=Chi-quadrado; p=valor de prova; d.f.= graus de liberdade Cramer's v= V de Cramer

Analisando as respostas dadas à questão (o que gostou menos), os dados da Tabela 7.30 revelam que a maioria dos inquiridos (50,7% no total) indicou que foi a falta de equipamentos/funcionalidade dos mesmos. Quando comparadas as respostas entre os grupos residentes e não residentes, verifica-se que existem diferenças estatisticamente significativas (X²= 10,819; p=0,004; d.f.=2) com um *effect size* (tamanho do efeito) grande (Cramer's v=0,270). Desta forma, não se aceita a hipótese nula de que não há diferenças estatisticamente significativas entre as repostas dos residentes e pelos não residentes, aceitando-se, por isso, a hipótese alternativa, de que há diferenças. Acrescenta-se que a rubrica “outro” apresenta uma percentagem alta (27,7% no total) devido à diversidade de motivos apresentados pelos usuários, e que não cabiam nos outros dois grupos apresentados, nomeadamente: falta de civismo das pessoas/falta de respeito pelas normas, aumentar à extensão do percurso, proximidade à estrada, animais soltos, alterar o pavimento à entrada da Ecopista – Valença, para permitir melhor movimentação dos patinadores.

Tabela 7.30 - O que gostou menos

		Resid.		Não Resid.		TOTAL		X ²	p	d.f.	Cra.
		N	Perc.	N	Perc.	N	Perc.				
Falta de	cons./manu	20	35,7%	12	13,0%	32	21,6%				
	t./limpeza										
Falta de	equip. de	22	39,3%	53	57,6%	75	50,7%				
	apoio/func.										
Outro		14	25,0%	27	29,3%	41	27,7%				
TOTAL		56	100,0	92	100,0	148	100,0%	10,819	0,004	2	0,270
			%		%						

X²=Chi-quadrado; p=valor de prova; d.f.= graus de liberdade Cramer's v= V de Cramer

A seguir analisa-se se os usuários queriam deixar sugestões (Tabela 7.31) e em caso afirmativo, quais (Tabela 7.32).

f) Intenção de deixar Sugestões/comentários (sim/não)

Analisando as respostas dadas à questão, os dados da Tabela 7.31 revelam que a maioria dos inquiridos (74,2% no total) indicou que pretendia deixar sugestões. Quando comparadas as respostas entre os grupos residentes e não residentes, verifica-se que não existem diferenças estatisticamente significativas (X²= 0,308; p=0,579; d.f.=1; phi=-0,052). Desta forma, aceita-se a hipótese nula de que não há diferenças estatisticamente significativas entre as repostas dos residentes e dos não residentes, rejeitando-se, por isso, a hipótese alternativa, de que há diferenças.

Tabela 7.31 - Sugestões/comentários (sim/não)

	Resid.		Não Resid.		TOTAL		X ²	p	d.f.	phi
	N	Perc.	N	Perc.	N	Perc.				
Sim	55	71,4%	86	76,1%	141	74,2%				
Não	22	28,6%	27	23,9%	49	25,8%				
TOTAL	77	100,0%	113	100,0%	190	100,0%	0,308	0,579	1	-0,052

X²=Chi-quadrado; p=valor de prova; d.f.= graus de liberdade; phi=valor phi

g) Intenção de deixar Sugestões/comentários (quais)

Dado que as sugestões/comentários, eram de resposta aberta, houve a necessidade - depois de analisadas - de agrupar em grupos categorizados, para tornar a análise mais objectiva. Analisando as respostas dadas à questão, os dados da Tabela 7.32 revelam que a maioria dos inquiridos (60,4% no total) indicou como sugestão que sejam melhorados os equipamentos de apoio/funcionalidade. Quando comparadas as respostas entre os grupos residentes e não residentes, verifica-se que não existem diferenças estatisticamente significativas (X²= 2,253; p=0,324; d.f.=2; phi=0,130). Desta forma, aceita-se a hipótese nula de que não há diferenças estatisticamente significativas entre as repostas dos residentes e dos não residentes, rejeitando-se, por isso, a hipótese alternativa, de que há diferenças. Destaca-se que o grupo “outro” apresenta uma percentagem elevada, devido à diversidade se sugestões/comentários realizados pelos usuários. Acrescenta-se que por motivos de classificação, esta rubrica não tinha enquadramento nas restantes. Na rubrica “outro” (20,9% do total) as sugestões/comentários deixados foram os seguintes: mais arvoredo, provas gastronómicas, prossigam a boa manutenção, mais eventos, actividades/trilhos/rotas, divulgar as actividades, divulgar as praias fluviais, incentivos a jovens, promoção, parcerias, pessoas mais respeitosas com o meio ambiente, placas sobre o regulamento, sensibilização aos ciclistas, avisos para que as pessoas não deitem lixo no chão, informação cívica.

Tabela 7.32 - Sugestões/comentários

	Residentes		Não Residentes		TOTAL		X ²	p	d.f.	Cra.
	N	Percent.	N	Percent.	N	Percent.				
Melhorar a cons/manu/limpeza	13	25,0%	12	14,6%	25	18,7%				
Melhorar os equip. de apoio/funcionalidade	29	55,8%	52	63,4%	81	60,4%				
Outro	10	19,2%	18	22,0%	28	20,9%				
TOTAL	52	100,0%	82	100,0%	134	100,0%	2,253	0,324	2	0,130

X²=Chi-quadrado; p=valor de prova; d.f.= graus de liberdade Cramer's v= V de Cramer

A seguir analisa-se se o usuário pretende voltar a visitar a Ecopista e se tem intenção de a recomendar, através da Tabela 7.33.

h) Probabilidade de voltar a visitar/utilizar a Ecopista e de a recomendar

Como se pode observar na Tabela 7.33, de acordo com o valor total da média (média=4,7), os inquiridos atribuíram uma pontuação próxima de “5- Muito bom” (utilizando a escala 1- Muito Improvável; 2- Improvável; 3- Pouco provável; 4- Provável; 5- Muito Provável). As respostas dadas pelos residentes e pelos não residentes não apresentam diferenças estatisticamente significativas (U= 4385,000; Z=-1,395; p=0,163). Desta forma, também a hipótese nula (não há diferenças estatisticamente significativas), foi aceite e a hipótese alternativa (há diferenças) rejeitada.

Tabela 7.33 - Indicação da probabilidade de voltar

Probabilidade de voltar a visitar/utilizar a Ecopista							
	N	Média	Desvio Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	78	4,69	,795	95,72			
Não Resid.	121	4,86	,471	102,76			
TOTAL	199	4,79	,622		4385,000	-1,395;	0,163
Probabilidade de recomendar a visita/utilização da Ecopista							
	N	Média	Desvio Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	78	4,74	,729	96,06			
Não Resid.	121	4,88	,476	102,54			
TOTAL	199	4,82	,590		4412,000	-1,396;	0,163

U= Mann-Whitney; Z=Z value; p=Sig.

A seguir apresenta-se a análise as respostas dadas à questão da participação em actividades (Tabela 7.34, 7.35, 7.36).

i) Oportunidade de participar em alguma das actividades apresentadas (associadas à Ecopista)

Analisando as respostas dadas à questão, os dados da Tabela 7.34 revelam que a maioria dos inquiridos (90,9% no total) indicou que não teve oportunidade de praticar nas actividades associadas à Ecopista. Quando comparadas as respostas entre os grupos residentes e não residentes, verifica-se que não existem diferenças estatisticamente significativas ($X^2= 5,118$; $p=0,24$; $d.f.=1$; $\phi=0,179$). Desta forma, aceita-se a hipótese nula de que não há diferenças estatisticamente significativas entre as repostas dos residentes e dos não residentes, rejeitando-se, por isso, a hipótese alternativa, de que há diferenças.

Tabela 7.34 - Oportunidade de participar em alguma das actividades

	Residentes		Não Residentes		TOTAL		X ²	p	d.f.	phi
	N	Percent.	N	Percent.	N	Percent.				
Sim	12	15,6%	6	5,0%	18	9,1%				
Não	65	84,4%	114	95,0%	179	90,9%				
TOTAL	77	100,0%	120	100,0%	197	100,0%	5,118	0,24	1	0,179

X²=Chi-quadrado; p=valor de prova; d.f.= graus de liberdade; phi=valor phi

**k) Oportunidade de participar em alguma das actividades (associadas à Ecopista)
– (qual/quais)**

Como se pode observar na Tabela 7.35, e de acordo com o valor total da média, os resultados das respostas dadas pelos residentes e pelos não residentes não apresentam diferenças estatisticamente significativas. Desta forma, a hipótese nula (não há diferenças estatisticamente significativas), foi aceite e a hipótese alternativa (há diferenças) rejeitada.

Tabela 7.35 - Oportunidade de participar na actividade

Grande Rota da Travessia da Ribeira Minho							
	N	Média	Desv. Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	4	3,25	1,708	3,00			
Não Resid.	2	4,50	,707	4,50	2,000	-0,953	0,340
TOTAL	6	3,67	1,506				
Grande Rota da Derivação Coura Minho							
	N	Média	Desv. Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	3	2,33	1,155	2,00			
Não Resid.	1	4,00	0,000	4,00			
TOTAL	4	2,75	1,258	U=; Z; p	0,000	-1,414	0,157
Trilho da Veiga da Mira							
	N	Média	Desv. Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	3	2,67	1,528	3,00			
Não Resid.	3	3,33	1,155	4,00			
TOTAL	6	3,00	1,265	U=; Z; p	3,000	-0,696	0,487
Trilho Entre Mosteiros							
	N	Média	Desv. Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	4	3,00	1,633	3,13			
Não Resid.	3	4,33	,577	5,17			
TOTAL	7	3,57	1,397		2,500	-1,272	0,203
Trilho da Foz do Rio Manco							
	N	Média	Desv. Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	5	3,40	1,517	4,40			
Não Resid.	3	3,33	2,082	4,67			
TOTAL	8	3,38	1,598		7,000	-0,155	0,877
Pedalar em Família							
	N	Média	Desv. Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	6	3,83	1,602	4,08			
Não Resid.	1	4,00	0,000	3,50			
TOTAL	7	3,86	1,464		2,500	-0,262	0,793
Encontros anuais de cicloturismo e utilizadores da Ecopista							
	N	Média	Desv. Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	4	3,00	1,633	3,50			
Não Resid.	2	3,00	2,828	3,50			
TOTAL	6	3,00	1,789		4,000	0,000	1,000
Percorrer a Ecopista em cadeira de rodas							
	N	Média	Desv. Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	3	2,33	1,155	2,83			
Não Resid.	1	1,00	0,000	1,50			
TOTAL	4	2,00	1,155		0,500	1,000	0,317

U= Mann-Whitney; Z=Z value; p=Sig.

Como se pode observar na Tabela 7.36, de acordo com o valor total da média (média=3,1), os inquiridos indicaram, utilizando a escala mencionada anteriormente, a pontuação de “3- Nem satisfeito nem insatisfeito”. Neste caso, as respostas dadas pelos residentes e pelos não residentes apresentam diferenças estatisticamente significativas (U=0,000; Z=-2,291;

p=0,022). Desta forma, a hipótese nula (não há diferenças estatisticamente significativas), foi rejeitada e a hipótese alternativa (há diferenças) aceite.

Tabela 7.36 - Oportunidade de participar na actividade

Trilho da Ínsua do Crasto							
	N	Média	Desvio Padrão	Mean Rank	U	Z	p
Residentes	4	2,50	1,000	2,50			
Não Resid.	3	4,00	,000	6,00			
TOTAL	7	3,14	1,069		0,000	-2,291	0,02

U= Mann-Whitney; Z=Z value; p=Sig.

Seguidamente analisam-se as respostas dadas à questão se houve actividades que o usuário gostaria de ter praticado e não teve oportunidade (Tabela 7.37 e 7.38).

D) Actividades que o usuário gostaria de ter praticado e não teve oportunidade de o fazer (sim/não)

Analisando as respostas dadas à questão se houve actividades que os usuários da Ecopista gostariam de ter praticado, mas não tiveram oportunidade de o fazer, os dados da Tabela 7.37 revelam que a maioria dos inquiridos (77,7% no total) indicou que não. Quando comparadas as respostas entre os grupos residentes e não residentes, verifica-se que não existem diferenças estatisticamente significativas ($X^2=0,452$; $p=0,502$; d.f.=1; $\phi=-0,06$). Desta forma, aceita-se a hipótese nula de que não há diferenças estatisticamente significativas entre as repostas dos residentes e pelos não residentes, rejeitando-se, por isso, a hipótese alternativa, de que há diferenças.

Tabela 7.37 - Actividades que o usuário gostaria de ter praticado

	Residentes		Não Resid.		TOTAL		X^2	p	d.f.	phi
	N	Percent.	N	Percent.	N	Percent.				
Sim	15	19,2%	29	24,4%	44	22,3%				
Não	63	80,8%	90	75,6%	153	77,7%				
TOTAL	78	39,6%	119	60,4%	197	100,0%	0,452	0,502	1	0,06

X^2 =Chi-quadrado; p=valor de prova; d.f.= graus de liberdade; phi=valor phi

m) Actividades que o usuário gostaria de ter praticado e não teve oportunidade de o fazer (quais)

A Tabela 7.38, mostra que os usuários (37,8%) não participaram em algumas actividades, por desconhecimento. Seguidamente apresenta-se o grupo “outro”, com uma percentagem significativa (35,6%). O grupo “outro” refere-se: aprender andar de bicicleta, falta de tempo, ter ido junto ao rio, patinagem, falta de patins, não vinham equipados e, corrida organizada. Também se destaca as actividades de grupo para bicicletas e as caminhadas organizadas (26,7% do total). Não é possível aplicar o teste de qui-quadrado e testar a hipótese nula (não há diferenças entre a distribuição das respostas) e consequentemente verificar a existência de diferenças estatisticamente significativas uma vez que “2 células (33,3%) tem uma contagem esperada de menos de 5. Isto significa que não foi assegurada a suposição do X^2 (conforme explicado no Capítulo 2, Metodologia).

Tabela 7.38 - Actividades que o usuário gostaria de ter praticado

	Residentes		Não Residentes		TOTAL		X^2	p	d.f.	Cra.
	N	Percent.	N	Percent.	N	Percent.				
Actividades de grupo (1)	5	35,7%	7	22,6%	12	26,7%				
Não participaram (2)	4	28,6%	13	41,9%	17	37,8%				
Outro	5	35,7%	11	35,5%	16	35,6%				
TOTAL	14	100,0%	31	100,0%	45	100,0%				

(1) - Actividades de grupo bicicletas e Caminhadas.

(2) - Não participaram em algumas actividades, por desconhecimento.

X^2 =Chi-quadrado; p=valor de prova; d.f.= graus de liberdade; Cramer's v= V de Cramer

A seguir analisa-se as respostas dadas à questão sobre as actividades que o usuário gostaria de poder praticar no futuro (Tabela 7.39 e 7.40).

n) Actividades que o usuário gostaria de ter oportunidade de praticar/participar na Ecopista no futuro (sim/não)

Analisando as respostas dadas a esta questão, os dados da Tabela 7.39 revelam que a maioria dos inquiridos (64,8% no total) indicou que não. Quando comparadas as respostas entre os grupos residentes e não residentes, verifica-se que não existem diferenças estatisticamente significativas ($X^2= 1,740$; $p=,187$; d.f.=1; $\phi=-,106$). Desta forma, aceita-se a hipótese nula de que não há diferenças estatisticamente significativas entre as repostas dos residentes e pelos não residentes, rejeitando-se, por isso, a hipótese alternativa, de que há diferenças. Não é possível aplicar o teste de qui-quadrado e testar a hipótese nula (não há diferenças entre a distribuição das respostas) e consequentemente verificar a existência de diferenças estatisticamente significativas uma vez que “2 células (33,3%) tem uma contagem esperada de menos de 5. Isto significa que não foi assegurada a suposição do X^2 (conforme explicado no Capítulo 2, Metodologia).

Tabela 7.39 - Actividades que o usuário gostaria de ter oportunidade

	Residentes		Não Residentes		TOTAL		X^2	p	d.f.	phi
	N	Percent.	N	Percent.	N	Percent.				
Sim	22	28,9%	46	39,3%	68	35,2%				
Não	54	71,1%	71	60,7%	125	64,8%				
TOTAL	76	100,0%	117	100,0%	193	100,0%	1,740	0,187	1	0,106

X^2 =Chi-quadrado; p=valor de prova; d.f.= graus de liberdade; phi=valor phi

o) Actividades que o usuário gostaria de ter oportunidade de praticar/participar na Ecopista no futuro (quais)

A Tabela 7.40, revela que as actividades que os usuários gostariam ter oportunidade de praticar no futuro, são as actividades de grupo para bicicletas e Caminhadas organizadas/trilhos/rotas, representando uma elevada percentagem (50,7%). Segue-se o grupo “outros”, também apresentando uma percentagem considerável (32,8% do total). O grupo “outros”, inclui uma diversidade de referências, nomeadamente: posto de desporto organizado (patins, bicicletas e caminhada), montar a cavalo, não teve conhecimento, aberto a opções, actividades gastronómicas, festas. Inclui ainda, actividades relacionadas

com o rio: canoagem (com ligação às actividades da Ecopista), posto de actividades de canoagem, junto ao rio, moto-aquática associado à ecopista, ou outras. Também inclui visitas a quintas, ao património, e observação de aves, bem como campanha de sensibilização para o regulamento de funcionamento da Ecopista.

Tabela 7.40 - Actividades que o usuário gostaria de ter oportunidade de praticar

	Residentes		Não Residentes		TOTAL		X ²	p	d.f.	Cra.
	N	Percent.	N	Percent.	N	Percent.				
Actividades de grupo (1)	9	39,1%	25	56,8%	34	50,7%				
Actividades patins	9	39,1%	2	4,5%	11	16,4%				
Outro	5	21,7%	17	38,6%	22	32,8%				
TOTAL	23	100,0%	44	100%	67	100,0%				

(1) – Actividades de grupo para bicicletas e Caminhadas organizadas/trilhos/rotas.

X²=Chi-quadrado; p=valor de prova; d.f.= graus de liberdade; Cramer's v= V de Cramer

Seguidamente analisam-se as respostas dadas à questão dos serviços que os usuários gostariam de ver disponíveis na ecopista (Tabela 7.41 e 7.42).

p) Serviços que o usuário gostaria de ver disponíveis na Ecopista no futuro

Analisando as respostas dadas à questão que serviços gostaria de ver disponíveis na Ecopista, os dados da Tabela 7.41 revelam que a maioria dos inquiridos (55,2% no total) indicou que sim. Quando comparadas as respostas entre os grupos residentes e não residentes, verifica-se que não existem diferenças estatisticamente significativas (X²=0,187; p=0,665; d.f.=1; phi=-0,042). Desta forma, aceita-se a hipótese nula de que não há diferenças estatisticamente significativas entre as respostas dos residentes e pelos não residentes, rejeitando-se, por isso, a hipótese alternativa, de que há diferenças.

Tabela 7.41 – Serviços que o usuário gostaria de ver disponíveis na Ecopista

	Residentes		Não Residentes		TOTAL		X ²	P	d.f.	phi
	N	Percent.	N	Percent.	N	Percent.				
Sim	40	52,6%	66	56,9%	106	55,2%				
Não	36	47,4%	50	43,1%	86	44,8%				
TOTAL	76	100,0%	116	100,0%	192	100,0%	0,187	0,665	1	0,042

X²=Chi-quadrado; p=valor de prova; d.f.= graus de liberdade; phi=valor phi

q) Serviços que o usuário gostaria de ver disponíveis na Ecopista no futuro (qual/quais)

Analisando as respostas dadas à questão que serviços gostaria de ver disponíveis na Ecopista, os dados da Tabela 7.42 revelam que a maioria dos inquiridos (71,7% no total) indicou que deveria haver mais equipamentos de apoio. Os equipamentos de apoio compreendem: café/bar/esplanada, fontes de água, parques equipados para exercícios físicos de manutenção. Quando comparadas as respostas entre os grupos residentes e não residentes, verifica-se que não existem diferenças estatisticamente significativas ($X^2=4.836$; $p=0,089$; $d.f.=2$; Cramer's $v=0,214$), com effect size largo. Desta forma, aceita-se a hipótese nula de que não há diferenças estatisticamente significativas entre as respostas dos residentes e pelos não residentes, rejeitando-se, por isso, a hipótese alternativa, de que há diferenças. Para se compreender melhor, o significado dos serviços técnicos, eles englobam: primeiros socorros, serviços de bicicletas e vigilância/segurança. Por outro lado, o grupo “outro” refere-se: repor tudo aquilo que está danificado, Ecopista livre de barreiras, mais wc's, horário de wc mais alargado no período de verão, mais higiene nos wc's, está bem como está, quanto menos coisas melhor, colocar mais informações sobre actividades em painéis, que seja mais dinâmica, mais informações sobre o ecossistema, sobre trilhos, sobre a vida das pessoas em 1900, ecopontos nas estações, rota em cavalo, bancos de descanso, papelerias, disponibilizar funcionário para o centro de interpretação, para poder estar aberto, alojamento de natureza, supermercado, iluminação no inverno, iluminação no início e no fim da Ecopista, alguns pontos de luz, área de piquenique junto à Ecopista, mais limpeza, sinalização das praias fluviais. De realçar também que cada usuário tinha a possibilidade de deixar várias sugestões.

Tabela 7.42 - Serviços que o usuário gostaria de ver disponíveis

	Residentes		Não Residentes		TOTAL		X ²	P	d.f.	Cra.
	N	Percent.	N	Percent.	N	Percent.				
Equipamen tos de apoio	24	60,0%	52	78,8%	76	71,7%				
Serviços técnicos	10	25,0%	7	10,6%	17	16,0%				
Outro	6	15,0%	7	10,6%	13	12,3%				
TOTAL	40	100,0%	66	100,0%	106	100,0%	4,836	0,089	2	0,214

X²=Chi-quadrado; p=valor de prova; d.f.= graus de liberdade Cramer's v= V de Cramer

7.4 Conclusão

Este capítulo permitiu caracterizar os usuários da Ecopista. A Nacionalidade preponderante na Ecopista é a Portuguesa, a seguir surge a Espanhola. Entre os utilizadores da Ecopista predomina o sexo Masculino, ficando o sexo feminino com uma percentagem muito abaixo. Relativamente ao estado civil dos usuários, verifica-se que uma grande parte é casado, surgindo os solteiros a seguir com uma percentagem muito abaixo. A Profissão apresenta percentagens distribuídas por várias categorias, Especialistas das profissões intelectuais e científicas alcança a maior percentagem, sendo que as restantes alcançam percentagens muito idênticas, como os quadros superiores, o Pessoal dos serviços e vendedores, o Pessoal administrativo e outros e os Técnicos e profissionais de nível intermédio. Pode constatar-se também que quanto ao Rendimento líquido mensal, o escalão que obteve maior percentagem é apresentado pelo intervalo 1001€-1500€, depois surge 501€-1000€, logo a seguir vem o intervalo > 2000€. Quanto ao grau de ensino, verifica-se que o ensino superior granjeou a maior percentagem, o ensino secundário obteve o segundo lugar de registo de significado. Ficou-se também a saber que neste questionário, o ponto de entrada para a Ecopista, mais preferido pelos utilizadores, foi o de Valença, alcançando a maior percentagem, a seguir surge Monção, com uma percentagem baixa. A maior parte dos usuários, passa na Ecopista um tempo <= 2h.

Este capítulo vai permitiu a elaboração de propostas para a dinamização turística da Ecopista do Rio Minho (Capítulo 9).

Capítulo 8 Avaliação do potencial turístico da Ecopista

8.1 Introdução

Feita a caracterização da Ecopista e do contexto turístico (Capítulo 4 e 5), a análise das boas práticas (Capítulo 6) e a análise empírica (Capítulo 7), pretende-se agora perceber se existem ou não condições para o desenvolvimento de actividades turísticas, apresentando uma síntese da avaliação do potencial turístico da Ecopista do Rio Minho. Esta avaliação é feita tendo em conta os recursos naturais e histórico-culturais existentes na Ecopista e região envolvente, as infra-estruturas, os equipamentos, acessibilidades e transportes, na medida em que podem ser importantes na atracção de visitantes e desenvolvimento da oferta turística. Os itens da avaliação resultaram de informação do Capítulo 4, dos dados recolhidos através da entrevista e do questionário.

8.2 Recursos naturais

A Ecopista do Rio Minho é rica em paisagem e ambiente, combinada com diversidade de flora e fauna, na qual se apresentam os pontos fortes e fracos, quando existentes, na Tabela 8.1.

Tabela 8.1 - Recursos Naturais

Designação	Aspectos considerados	Ponto Forte / Ponto Fraco
1. Vegetação autóctone.	<ul style="list-style-type: none">• carvalhos• freixos• amieiros• loureiro• arbustos• crataegus	<u>Ponto Forte</u> : diversidade de flora
2. Trajecto da Ecopista “paralelo” ao Rio Minho (principal referência)	<ul style="list-style-type: none">• ilhotas• ínsuas• matas ripícolas• veigas férteis	<u>Ponto Forte</u> : recursos valorizados pela protecção na Rede Natura 2000
3. Rio Minho	Existência de variedade piscícola: <ul style="list-style-type: none">• salmão• lampreia• sável• lontra	<u>Ponto Forte</u> : espécies piscícolas sobreviventes
4. Aves	Existência de variedade de aves: <ul style="list-style-type: none">• Dom-fafe• Pintassilvo• Gaio	<u>Ponto Forte</u> : observação de aves
5. Campos de cultivo; pesca artesanal; produção de vinho	<ul style="list-style-type: none">• Artes a que se dedicam as populações locais	<u>Ponto Forte</u> : existência de realidades relacionadas com o sector primário das populações locais

Fonte: Autora

Em termos de recursos naturais observam-se, na Tabela 8.1, pontos fortes, que podem contribuir para o desenvolvimento turístico da Ecopista, por permitir a observação da diversidade da flora e fauna e as artes a que se dedicam as populações locais.

8.3 Recursos culturais

O património cultural aparece associado ao património natural no roteiro da Ecopista. Este roteiro compreende o traçado da própria Ecopista e também a área contígua representada

pelas freguesias adjacentes. Este património constitui-se numa enorme diversidade, desde estações e apeadeiros, miradouros, entre outros, enquadrados em paisagens e ambientes naturais, conforme se pode avaliar na Tabela 8.2, na qual se apresentam os pontos fortes, uma vez que neste caso não existem pontos fracos.

Tabela 8.2 - Recursos culturais

Designação	Grupos	Ponto Forte / Ponto Fraco
1. Pontos de interesse do roteiro (36 pontos de interesse que podem ser visitados).	<ul style="list-style-type: none"> • museu ferroviário • centros de interpretação • estações e apeadeiros do caminho-de-ferro • miradouros • convento • igreja • capela e cruzeiro • parques de merenda • ínsuas • pesqueiras • adro • pelourinho • ponte metálica • portões • monumento • observatório de avifauna • torre • quinta • polidesportivo • curso e foz do rio • explorações vinícolas 	<p><u>Ponto forte:</u> o roteiro é diversificado em património da REFER e religioso enquadrados em paisagem e ambientes naturais. De destacar que os 36 pontos de interesse, abrangem ainda, algum património privado.</p>

Fonte: Autora

Em termos de recursos culturais observam-se, na Tabela 8.2, 36 pontos de interesse, os quais já foram apresentados no subcapítulo 4.3.2, na Tabela 4.1 (ver descrição mais completa de cada ponto, Apêndice 3). A tabela 8.2 apresenta os 36 pontos em 21 grupos, na medida em que alguns dos itens existem em número superior a um), representando pontos fortes, que podem contribuir para o potencial turístico da Ecopista. Tendo em conta, que o roteiro apresenta uma diversidade de pontos de interesse, abrangendo não apenas

pontos dentro da Ecopista, como também fora, permite o conhecimento da cultura local. Dos pontos de interesse, algum do património pertence a privados, sendo no entanto considerado de interesse, o que contribui para aumentar a sua diversificação.

8.4 Infra-estruturas

A Ecopista é a infra-estrutura base, completada por, sinalização, conforme se pode avaliar pela Tabela 8.3, 8.4 e 8.5, nas quais se apresentam os pontos fortes e fracos, de acordo com cada uma das situações.

a) Sinalização e informação

A seguir apresenta-se a Tabela 8.3, relativa à avaliação da sinalização e informação, com apresentação dos pontos fortes e fracos, de acordo com cada uma das situações.

Tabela 8.3 – Sinalização e informação

Designação	Aspectos considerados	Ponto Forte / Ponto Fraco
1. Sinalização	• vertical	<u>Ponto fraco</u> : sinalização insuficiente e inexistente nalguns casos.
2. Marcas	• quilométricas	<u>Ponto fraco</u> : grande parte das marcas estão danificadas
3. Painéis interpretativos	• paisagem	<u>Ponto fraco</u> : parte deles danificados Verdoejo, Friestas, Lapela, Troporiz e Cortes
4. Linha no chão a dividir/separar os dois sentidos de marcha	• horizontal	<u>Ponto fraco</u> : não existe a linha
5. Sinalização à saída das intersecções com cruzamentos	• visual	<u>Ponto fraco</u> : não existe sinalização visual.
6. Painel interpretativo (roteiro)	• percurso	<u>Ponto forte</u> : características do percurso

Fonte: Autora

A sinalização e a interpretação são fundamentais numa infra-estrutura, na medida em que ajudam os usuários, por um lado, a orientarem-se e, por outro, a interpretarem os elementos

do património. Na Tabela 8.3 podem observar-se vários pontos fracos, que podem afectar o potencial de desenvolvimento turístico da Ecopista. É necessário corrigir as falhas detectadas no sentido de potenciar a infra-estrutura, completado com as propostas (Capítulo 9). Quanto ao ponto forte apresentado na Tabela, o roteiro permite a quem entra para a Ecopista que faça o reconhecimento do seu traçado

b) Segurança pessoal dos usuários

A Tabela 8.4 a seguir apresentada avalia as condições de segurança e apresenta os pontos forte e fracos, quando existentes.

Tabela 8.4 – Segurança pessoal dos usuários

Designação	Aspectos considerados	Ponto Forte / Ponto Fraco
1. Prática de actividades na ecopista	• caminhanças que levam consigo animais	<u>Ponto fraco</u> : levar animais de estimação sem trela
2. Intersecções com de estradas/caminhos agrícolas	• obstáculos de madeira colocados nos cruzamentos (concelho de Valença)	<u>Ponto fraco</u> : incómodos e pouco funcionais
3. Intersecções com de estradas/caminhos agrícolas	• obstáculos de madeira colocados nos cruzamentos (concelho de Monção)	<u>Ponto fraco</u> : apresentam medidas diferentes, dificultando mais ainda a sua passagem, incómodos e pouco funcionais
4. Intersecções com de cruzamentos	• stop para veículos/trânsito condicionado	<u>Ponto fraco</u> : falta de stop ou de trânsito condicionado para os veículos.
5. Trajecto	• vigilância	<u>Ponto fraco</u> : não existe vigilância por parte das autoridades.
6. Trajecto	• iluminação nocturna	<u>Ponto fraco</u> : não existe

Fonte: Autora

O aspecto da segurança pessoal dos usuários é fundamental para criar nos usuários uma sensação de conforto. A Tabela 8.4 revela pontos fracos que podem afectar o potencial de desenvolvimento turístico da Ecopista, nomeadamente os obstáculos, a falta de vigilância e de iluminação. Os obstáculos (barreiras) colocados nas intersecções com cruzamentos, têm

por objectivo fazer os usuários reduzir o andamento, para que os possam atravessar em segurança. Os ciclistas são os mais visados, tentam passar sem parar e podem ocorrer acidentes. Os obstáculos são incómodas e pouco funcionais. A falta de vigilância e de iluminação, é outro aspecto que contribui para a diminuição da afluência de utentes ao final do dia e à noite. É necessário corrigir as falhas detectadas no sentido de contribuir para potenciar a infra-estrutura, completado com as propostas (Capítulo 9).

c) Conservação/manutenção e limpeza

A Tabela 8.5 apresenta a avaliação à conservação/manutenção e limpeza da Ecopista, bem como os pontos fortes e fracos, quando identificados.

Tabela 8.5 - Conservação/manutenção e limpeza da Ecopista

Designação	Aspectos considerados	Ponto Forte / Ponto Fraco
1. Trajecto e envolvente contígua à Ecopista	• conservação/manutenção/ limpeza	<u>Ponto fraco</u> : Alguma falta de conservação/manutenção/limpeza da Ecopista, principalmente na época da queda da folha. Verificando-se ainda, zonas com areia
2. Património histórico/cultural	• conservação do património	<u>Ponto fraco</u> : Falta de conservação do património, sobretudo da REFER

Fonte: Autora

A Tabela 8.5 evidencia pontos fracos que podem afectar o potencial de desenvolvimento turístico da Ecopista relativamente à conservação/manutenção/limpeza da Ecopista e ao património histórico. É necessário corrigir as falhas detectadas no sentido de contribuir para potenciar a infra-estrutura, completado com as propostas (Capítulo 9).

8.5 Equipamentos

Os equipamentos associados directa ou indirectamente à Ecopista constituem-se por parques infantis, lugares de descanso, WC, pontos de água, miradouros, entre outros,

conforme se pode avaliar na Tabela 8.6 e Tabela 8.7, na qual se apresentam os pontos fortes e fracos, quando identificados.

Tabela 8.6 – Equipamentos de apoio

Designação	Aspectos considerados	Ponto Forte / Ponto Fraco
1. Suportes para prender bicicletas	• número de suportes	<u>Ponto forte</u> : vários e em mais do que um ponto de localização
2. Parques infantis	• número de parques e diversidade de atracções	<u>Ponto forte</u> : existe um espaço equipado com diversas distracções para crianças
3. Polidesportivo jogos	• número de polidesportivos	<u>Ponto forte</u> : existe um espaço adaptado para diversos tipos de jogos e prática de actividades
4. Zonas de descanso (antigas estações da CP)	• número de pontos e condições	<u>Ponto forte</u> : existem algumas antigas estações, com zonas para descanso cobertas e com bancos
5. Centro de interpretação da Ecopista	• existência do espaço e função	<u>Ponto forte</u> : existe um espaço disponível, que realiza a interpretação do roteiro da Ecopista
6. Posto de avifauna	• número de postos e condições	<u>Ponto forte</u> : existe um espaço construído de raiz para observação de avifauna
7. Parques de merenda	• número de pontos e condições	<u>Ponto forte</u> : existem alguns parques de merenda, equipados com assadores, mesas e bancos
8. Parques de lazer	• número de pontos e condições	<u>Ponto forte</u> : existem alguns parques de lazer, equipados com mesas e bancos
9. Miradouros (ambiente, paisagem, fauna e a flora)	• número e condições	<u>Ponto forte</u> : existem algumas zonas de miradouro, preparadas para se contemplar a natureza

Fonte: Autora

Em termos de equipamentos, a Tabela 8.6, revela a existência de vários pontos fortes que podem contribuir para o potencial turístico da Ecopista. Os parques infantis e o polidesportivo, permitem aos usuários efectuar paragens de descanso e diversão em família/amigos. As zonas de descanso nas antigas estações, permitem efectuar paragens, descansar e aceder ao wc. O centro de interpretação, permite aos visitantes obter informações sobre a Ecopista. O posto de avifauna, permite aos visitantes observar as várias espécies que habitam na Ecopista (Friestas), fomentando hábitos de observação da natureza. Os parques de lazer, permitem aos usuários efectuar paragens de descanso e desfrutar do ambiente e da paisagem, em família/amigos. Os miradouros, permitem aos usuários efectuar paragens, apreciar a paisagem, o ambiente, a fauna e a flora.

Seguidamente, apresenta-se a Tabela 8.7, evidenciando pontos fortes e fracos, quando identificados relativamente aos equipamentos de apoio e funcionalidades.

Tabela 8.7 – Equipamentos de apoio e funcionalidades

Designação	Aspectos considerados	Ponto Forte / Ponto Fraco
1. Fontes de água (para consumo de água no trajecto)	• número e funcionamento	<u>Ponto fraco</u> : a maior parte não funcionam e são em número insuficiente
2. Horário de funcionamento wc (fins de semana e verão)	• adequação do horário	<u>Ponto fraco</u> : Horário de fecho aos fins-de-semana e no período de verão não cobre as necessidades de utilização dos usuários
3. Horário de funcionamento do centro de interpretação da Ecopista	• adequação do horário	<u>Ponto fraco</u> : horário de abertura e fecho não cobre as necessidades de utilização dos usuários
4. Bancos de descanso (ao longo da Ecopista)	• número e sua localização	<u>Ponto fraco</u> : muito dispersos e insuficientes
5. Centro de apoio para bicicletas, patinagem e caminhadas	• existência de espaço disponível	<u>Ponto fraco</u> : não existe
6. Emergência e posto de primeiros socorros	• existência de espaço disponível	<u>Ponto fraco</u> : não existe
7. Café/bar	• existência de espaço disponível	<u>Ponto fraco</u> : apenas existe um espaço de relote, na Foz do Rio Manco, a funcionar no período de verão. Estando localizado a cerca de 300, da Ecopista
8. Parques equipados com máquinas para a realização de exercícios de manutenção (ginástica)	• existência de espaço disponível e equipado	<u>Ponto fraco</u> : não existe
9. Apeadeiro de Lapela (constituído por Rés do chão e 1º andar). Espaço de apoio à junta, convívio da população residente. Sede do Club Cicloturismo de Monção	• serviços disponíveis neste espaço	<u>Ponto fraco</u> : espaço equipado com máquina de bebidas, quase sempre encerrado
10. Edifício construído de raiz. Com a funcionalidade de apoio ao centro de interpretação de Cortes, e função de promoção do artesanato local	• verificação de actividade no espaço	<u>Ponto fraco</u> : não se observa actividade
11. Centros de interpretação da linha-férrea (Cortes)	• verificação de actividade no espaço	<u>Ponto fraco</u> : quase sempre fechado

Fonte: Autora

A tabela 8.7 evidencia pontos fracos que deverão ser corrigidos para que contribuam para o desenvolvimento turístico da Ecopista, conforme se explica a seguir. O horário dos Wc's e

do Centro de interpretação, não se adequa aos períodos de maior afluência de usuários à Ecopista aos fins de semana e na época de verão. Os bancos de descanso ao longo da Ecopista são insuficientes, principalmente para idosos que vão caminhar ou famílias que levam consigo crianças. É necessário implementar um serviço de emergência e posto de primeiros socorros, caso os usuários necessitem. O Apeadeiro de Lapela, apesar de estar equipado com máquina de bebidas, está quase sempre encerrado. Os itens avaliados serão completados com as propostas (Capítulo 9).

8.6 Acessibilidades e transportes

A Tabela 8.8 avalia as acessibilidades e transportes da Ecopista, na qual se apresentam os pontos fortes e fracos, quando identificados.

Tabela 8.8 – Acessibilidades e transportes

Designação	Aspectos considerados	Ponto Forte / Ponto Fraco
1. Estacionamentos para veículos - entrada principal de Valença	<ul style="list-style-type: none"> número de estacionamentos 	<u>Ponto fraco</u> : estacionamento insuficiente
2. Piso da entrada para Ecopista (Valença)	<ul style="list-style-type: none"> adaptação do piso 	<u>Ponto fraco</u> : os patinadores não têm um passeio próprio para poderem entrar na Ecopista
3. Rede de transportes própria a servir especificamente o trajecto da Ecopista	<ul style="list-style-type: none"> existência 	<u>Ponto fraco</u> : Não se verifica
4. Acessos à Ecopista <ul style="list-style-type: none"> estrada nacional diversas estradas municipais caminhos agrícolas 	<ul style="list-style-type: none"> diversidade de acessos 	<u>Ponto forte</u> : facilidade em aceder à Ecopista desde uma enorme diversidade de pontos de entrada

Fonte: Autora

Em termos de acessibilidades e transportes, observa-se na Tabela 8.8, ponto fracos que deverão ser corrigidos para que contribuam para o desenvolvimento turístico da Ecopista, conforme se explica a seguir. A rede de transportes própria, não representa propriamente um ponto fraco, na medida em que os usuários da Ecopista, chegam à Ecopista a pé (residem perto; ou saem da estação de comboio a cerca de 300m; ou saem da estação de autocarros a cerca de 1 km), de bicicleta (residem perto) ou de carro (visitantes). O parque

de estacionamento na entrada de Valença é insuficiente. O piso de entrada para a Ecopista em Valença, não é apropriado e não existe uma alternativa no sentido de facilitar a entrada de quem pratica patinagem. Os itens avaliados serão completados com as propostas (Capítulo 9).

8.7 Síntese

A seguir apresenta-se uma síntese, que permite apresentar uma visão integrada dos pontos forte e fracos observados na oferta turística da Ecopista. A Tabela 8.9, apresenta a informação de forma agregada relativamente recursos naturais e culturais, infra-estruturas, equipamentos e acessibilidades e transportes.

Tabela 8.9 – Síntese do potencial de avaliação

Recursos naturais	
Designação	Ponto Forte / Ponto Fraco
<ul style="list-style-type: none"> Vegetação autóctone; Trajecto da Ecopista; Rio Minho; Artes a que se dedicam as populações locais 	<p><u>Pontos Fortes:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> diversidade de flora; recursos valorizados pela sua protecção na Rede Natura 2000; espécies piscícolas sobreviventes realidades das populações locais
Recursos culturais	
Designação	Ponto Forte / Ponto Fraco
<ul style="list-style-type: none"> Pontos de interesse do roteiro (36 pontos de interesse). 	<p><u>Pontos fortes:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> roteiro diversificado em património da REFER, privado, religioso o roteiro abrange pontos de interesse, dentro e fora da Ecopista
Infra-estruturas	
Designação	Ponto Forte / Ponto Fraco
<ul style="list-style-type: none"> Sinalização; Painéis; Roteiro 	<p><u>Pontos fracos:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> sinalização insuficiente ou inexistente; grande parte das marcas km e painéis danificados; <p><u>Pontos fortes:</u> reconhecimento através do traçado roteiro;</p>
Equipamentos	
Designação	Ponto Forte / Ponto Fraco
<ul style="list-style-type: none"> Parques infantis; Polidesportivo jogos; Zonas de descanso estações; Parques de merenda; Parques de lazer; Miradouros; Centro de Interpretação da Ecopista (Valença); Posto de avifauna Zonas de descanso ao longo da Ecopista; Pontos de água; Wc's; Apeadeiro de Lapela; Edifício construído de raiz para apoio Cent. Interp. Linha-férrea (Cortes); 	<p><u>Pontos fortes:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Espaços equipados com zonas de descanso e diversão em família/amigos <p><u>Pontos fracos:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Zonas de descanso muito dispersas e insuficientes a maior parte dos pontos de água não funcionam; o horário wc não é adequado nos fins-de-semana e no verão o apeadeiro de Lapela está quase sempre encerrado; não se observa actividade no edifício de apoio ao Cent. Interp. da linha-férrea;
Acessibilidades e transportes	
Designação	Ponto Forte / Ponto Fraco
<ul style="list-style-type: none"> Acessos à Ecopista Rede de transportes própria Estacionamentos (Valença) 	<p><u>Pontos fortes:</u> facilidade em aceder à Ecopista desde uma enorme diversidade de pontos de entrada</p> <p><u>Ponto fraco:</u> Não se verifica</p> <p><u>Pontos fracos:</u> estacionamento insuficiente</p>

Fonte: Autora

A Tabela 8.9 evidencia que os recursos naturais e culturais sobressaem pela apresentação de uma diversidade de pontos fortes. As infra-estruturas, os equipamentos e as

acessibilidades e transportes, também evidenciam pontos fortes, contudo também apresentam pontos fracos que devem ser transformados em pontos fortes com o objectivo de criar melhores condições de atractividade na Ecopista, no sentido de captar mais visitantes.

A Ecopista apresenta potencial de desenvolvimento turístico, é necessário desenvolver acções que possam contribuir para o seu desenvolvimento turístico, as quais são propostas no Capítulo 9.

8.8 Conclusão

Este capítulo permitiu demonstrar que existem aspectos que facilmente poderão ser melhorados e outros que apresentam um grau de exigência maior. Utilizando a estrutura de análise que vem sendo seguida, é feita uma síntese em jeito de conclusão para cada componente da oferta, abordando os dois factores referidos (ponto forte/ponto fraco), conforme for mais relevante.

Os recursos naturais permitem que se possa observar uma diversidade de flora, por outro lado os recursos são valorizados pela sua protecção na Rede Natura 2000, onde o Rio Minho é a grande referência. Os recursos naturais constituem factores diferenciadores, pela sua diversidade e magnificência.

Os recursos culturais, são apresentados em 36 pontos de interesse do roteiro. O roteiro é diversificado em património da REFER, privado, religioso numa envolvente paisagística e natural. Dado que o roteiro abrange pontos de interesse, dentro e fora da Ecopista, permite o conhecimento da cultura local. Os recursos culturais, representam uma diversidade de riqueza e abundância e constituem factor diferenciador.

Conforme foi avaliado, algumas das infra-estruturas são insuficiente ou inexistentes, outras encontram-se danificadas. Um dos seus pontos fracos é a sinalização. Os sistemas de sinalização específicos para Ecopistas, ciclovias não se encontram ainda desenvolvidos, apesar da sua urgente necessidade, existindo apenas um reduzido número de sinais

(símbolo azul com bicicleta; símbolo azul com bicicleta e pessoa com criança pela mão). Outro ponto fraco, são os obstáculos colocados nos cruzamentos com estradas/caminhos agrícolas. Os obstáculos de Ecopistas, ciclovias com estradas constituem um ponto crítico no desenho deste tipo de infra-estrutura. Nestes locais existe o risco eminente de conflitos entre os utilizadores das diferentes vias, podendo assistir-se aqui a eventuais acidentes entre bicicletas e veículos motorizados, inclusivé quedas com ferimentos. Os obstáculos devem ser desenhados de forma a minimizar os “conflitos” entre motoristas e ciclistas, permitindo e garantindo boas condições de visibilidade para quem nela circula, atravessa e cruza. O impacto negativo dos obstáculos pode ser minimizado com:

- sinalização de alerta
- a redução da velocidade dos veículos motorizados (ou outra solução),
- com o desenho de uma nova configuração dos obstáculos.

De salientar ainda outro ponto fraco, o facto das Ecopistas, ciclovias, não terem, muitas das vezes iluminação. Os utilizadores duma infra-estrutura necessitam de se sentirem seguros e em conforto, o que implica a iluminação da via. A iluminação permite reduzir o possível risco físico e, social, a que possam estar sujeitos ao longo do trajecto. A iluminação permite que o ciclista, o caminhante, e outros usuários tenham uma melhor visibilidade do trajecto, das condições em que o mesmo se encontra, e dos obstáculos que se possam apresentar. A iluminação permite ainda que os usuários possam praticar actividades de noite, uma vez que a maior parte do ano é noite muito cedo. A melhoria de todos estes aspectos contribuirá para a diferenciação da Ecopista do Rio Minho.

Os equipamentos, permitem aos usuários efectuar paragens de descanso e diversão em família/amigos, apreciar a paisagem, o ambiente, a fauna e a flora. Estes aspectos contribuem para a diferenciação da Ecopista. Alguns dos Equipamentos, como bancos de descanso ao longo da Ecopista, pontos de água, Wc's, são dispersos e portanto insuficientes, outros não funcionam, devem ser regularizados, melhorados, contribuindo para a diferenciação da Ecopista.

Acessibilidades e transportes à Ecopista. Facilidade em aceder à Ecopista desde uma enorme diversidade de pontos de entrada, factor diferenciador. Estacionamento insuficiente

na entrada de Valença e deficiente entrada a patinadores, representam pontos fracos, que uma vez melhorados, contribuirá para a diferenciação da Ecopista.

A Ecopista do Rio Minho apresenta um enorme potencial, quer ao nível de recursos naturais, como culturais, infra-estruturas, equipamentos e acessibilidades e transportes. Contudo este potencial não está a ser totalmente aproveitado, na medida em que existem aspectos que necessitam de ser melhorados, apontando-se, ainda, também para a necessidade de criar actividades de promoção e dinamização de modo a responder às expectativas dos seus usuários e a servir de alavanca à atracção de mais visitantes.

Capítulo 9 Propostas para a dinamização turística da Ecopista do Rio Minho

9.1 Introdução

Este capítulo visa apresentar propostas de dinamização turística para a Ecopista do Rio Minho. Estas propostas resultam do conteúdo e análise da informação dos capítulos anteriores. As propostas apresentadas visam diferentes áreas, nomeadamente:

- infra-estruturas (sinalização e informação, segurança pessoal dos usuários, e manutenção/conservação/limpeza),
- equipamentos (equipamentos de apoio e sua funcionalidade),
- acessibilidades e transportes,
- actividades (recreativas, culturais e desportivas, onde também se enquadra o respeito pelas normas),
- promoção.

Face às missões e ao perfil de cada uma das entidades, duração do mestrado, o estudo e a avaliação da procura, o tempo disponível, não permitiu junto das entidades discutir as propostas a seguir apresentadas, no entanto, tal será feito posteriormente

9.2 Infra-estruturas

As propostas e os intervenientes para a componente infra-estruturas, são apresentadas respectivamente: sinalização e informação (Tabela 9.1), segurança pessoal dos usuários (Tabela 9.2), e conservação/manutenção/limpeza da Ecopista (Tabela 9.3).

a) Sinalização e informação

A seguir apresentam-se as propostas para melhorar a sinalização e informação da infra-estrutura, apresentada na Tabela 9.1.

Tabela 9.1 - Áreas de Intervenção: Sinalização e informação

Acções Propostas	Intervenientes
Aumentar a sinalização e a informação:	
1. Colocar placas de sinalização (vertical ou outra) indicativas: - de como devem os usuários circular dentro da Ecopista - do património (natural e cultural) - dos equipamentos (pontos de água, Wc's, ...) - do regulamento (animal à trela, não deitar lixo na natureza, ...) - da localização (dos diversos pontos de entrada e saída)	1. CMV/M
2. Substituir as marcas quilométricas danificadas	2. CMV/M
3. Substituir os painéis interpretativos da paisagem danificados	3. CIM Alto Minho
4. Pintar linha no chão a dividir/separar os dois sentidos de marcha	4. CMV/M
5. Colocar sinalização visual à saída das intersecções com cruzamentos	5. CMV/M

Fonte: Autora

A sinalização e informação pretende fornecer todas as informações e indicações necessárias e relevantes, para que os seus usuários, na ausência de guias, possam compreender, utilizar e orientar-se face aos recursos naturais e culturais, aos equipamentos e às acessibilidades existentes, conforme vão percorrendo a Ecopista. Dada a importância que a sinalização pressupõe, e tendo ainda em conta a avaliação feita no capítulo anterior, deve ser melhorada, no sentido de contribuir para ajudar a dinamizar a Ecopista.

b) Segurança pessoal dos usuários

As propostas e os intervenientes para a segurança pessoal dos usuários, são apresentadas na Tabela 9.2.

Tabela 9.2 - Áreas de Intervenção: Segurança pessoal dos usuários

Acções Propostas	Intervenientes
Melhorar a circulação e a segurança na Ecopista. Consciencializar os usuários para a importância da circulação com segurança na Ecopista, por exemplo:	
1. Promover actividades em que participem os usuários que possuem animais de estimação, de modo a sensibilizá-los para colocarem trela nos animais	1. CMV/M
2. Reduzir parte dos obstáculos (barreiras) (em Valença) ou criar alternativa para que as bicicletas passem sem ter de parar (eliminar as barreiras ou alargar as barreiras, por ex:)	2. CMV/M
3. Alterar a forma dos obstáculos (barreiras) em Monção (eliminar as barreiras ou alargar as barreiras, por ex:)	3. CMV/M
4. Condicionar o trânsito aos veículos nos cruzamentos com a Ecopista (colocação de stop; ou lombas, por ex:)	4. CMV/M
5. Implementar vigilância ao longo da Ecopista	5. CMV/M
6. Instalar iluminação	6. CMV/M

Fonte: Autora

A segurança pessoal dos usuários, é um pilar fundamental para os usuários de uma infra-estrutura pública em geral, e em particular para os usuários da Ecopista, como se pode verificar nos capítulos anteriores. É importante, a aposta na criação de soluções que melhorem a circulação através da passagem em segurança nos obstáculos colocados na Ecopista, a implementação de um sistema de vigilância e de iluminação de modo a criar melhores condições a quem visita a Ecopista, criando um clima de confiança e conforto e deste modo torná-la mais dinâmica.

c) Conservação/manutenção/limpeza da Ecopista

As propostas e os intervenientes para a conservação/manutenção/limpeza da Ecopista, são apresentadas na Tabela 9.3.

Tabela 9.3 - Áreas de Intervenção: Conservação/manutenção/limpeza da Ecopista

Ações Propostas	Intervenientes
Melhorar o estado de conservação, manutenção e limpeza Ecopista:	
1. Fazer uma manutenção mais regularmente	1. CMV/M
2. Realizar obras de intervenções no património histórico/cultural (ex. nas estações e apeadeiros da REFER)	2. REFER
3. Colocar ecopontos (ex. nas estações e apeadeiros da REFER)	3. CMV/M
4. Colocar mais papeleiras (ex. nas estações e apeadeiros da REFER)	4. CMV/M

Fonte: Autora.

O estado de conservação, manutenção e limpeza da Ecopista constitui uma das bases fundamentais desta estrutura pública. A avaliação feita nos capítulos anteriores mostra que os usuários se preocupam com esta questão, bem como com o estado degradado do património. É importante olhar para estes dados e encará-los como um desafio para melhorar as condições da envolvente da Ecopista, de modo a contribuir para a sua dinamização.

No âmbito da infra-estrutura da Ecopista, é importante abordar a sua gestão. Assim, importa salientar que embora a gestão seja municipal, as autarquias não têm implementado um modelo de gestão integrado. Aproveitando as conclusões que sobressaem do Capítulo 6, análise das boas práticas, a adopção de um modelo de gestão integrado serve de alavanca ao posicionamento das Ecopistas, tornando-as mais competitivas, criando uma

oferta qualificada, diversificada e diferenciada, que permite gerir a infra-estrutura e ir de encontro às expectativas dos usuários e à captação de novos visitantes.

9.3 Equipamentos

O termo equipamentos de apoio comporta nas propostas, também a sua própria funcionalidade. Por equipamentos de apoio, entende-se o equipamento em si, como por exemplo, as fontes de água, e por funcionalidade entende-se colocar a funcionar as fontes de água. Optou-se também por englobar ainda nos equipamentos, os serviços técnicos (referindo-se a equipamentos com uma vocação mais técnica, como exemplo, os postos de socorros), uma vez que assim foi abordado aquando da análise das características dos utilizadores no Capítulo 7.

Os equipamentos de apoio, assim como a sua funcionalidade, constituem condições básicas para o acondicionamento da infra-estrutura, ajudando a completar a sua oferta. As propostas e os intervenientes para a componente equipamentos, são apresentadas na Tabela 9.4.

Tabela 9.4 – Áreas de Intervenção: Equipamentos de apoio e funcionalidade

Acções Propostas	Intervenientes
Melhorar os equipamentos de apoio à Ecopista, bem como a sua funcionalidade:	
1. Colocar fontes de água a funcionar e aumentar a sua distribuição	1. C.M.V./M.
2. Alargar a hora de fecho dos wc's	2. C.M.V./M.
3. Alargar o horário de funcionamento do centro de interpretação da Ecopista ou criar um horário mais flexível que vá de encontro às horas de maior afluência	3. C.M.V./M.
4. Distribuir bancos de descanso ao longo da Ecopista	4. C.M.V./M.
5. Criar um centro de apoio (bicicletas, patinagem, caminhadas)	5. Ent. Privadas
6. Criar um espaço para responder a emergências e que sirva de posto de primeiros socorros	6. C.M.V./M.
7. Criar condições para serviço de cafetaria/bar ao longo do ano, a meio do percurso	7. Ent. Privadas
8. Instalar equipamentos de lazer (ginástica)	8. C.M.V./M.
9. Dinamizar o Apeadeiro de Lapela, para que os usuários possam aceder à máquina de bebidas	9. Ent. Privadas
10. Abrir o edifício construído de raiz, que foi criado para apoiar o centro de interpretação de Cortes, com função de promoção do artesanato local	10. Ent. Privadas
11. Abrir o centro de interpretação da linha-férrea, em Cortes, para que os usuários possam visitá-lo e ficar a conhecer a história dos caminhos-de-ferro	11. Ent. Privadas

Fonte: Autora

Os serviços técnicos podem fazer parte dos equipamentos de apoio. É fundamental, assegurar assistência na Ecopista, área de apoio a quem pratica ciclismo, patinagem ou caminhada. É necessário criar condições para serviço de cafetaria/bar, ao longo do ano, a meio do percurso. É necessário criar as demais condições propostas na Tabela 9.4 para responder às necessidades e expectativas dos usuários da Ecopista, de modo a melhorar a qualidade da sua visita, contribuindo para a dinamização da Ecopista.

9.4 Acessibilidades e transportes

As propostas e os intervenientes para as acessibilidades e transportes são apresentadas na Tabela 9.5.

Tabela 9.5 – Áreas de Intervenção: Acessibilidades e transportes

Acções Propostas	Intervenientes
Melhorar as acessibilidades e o transporte à Ecopista:	
1. criar mais área de estacionamento - entrada principal de Valença, aproveitando o terreno de algum privado.	1. C.M.V./M.
2. criar um passeio ou passadiço para que os patinadores possam aceder à Ecopista, uma vez que o piso colocado à sua entrada dificulta imenso o acesso	2. C.M.V./M.

Fonte: Autora

O estacionamento à entrada de Valença é insuficiente, os usuários utilizam o parque de estacionamento de um hipermercado próximo para deixarem a sua viatura (sensivelmente 100m). Talvez a autarquia pudesse negociar terrenos com privados nas imediações da Ecopista e criar um parque de estacionamento que responda às necessidades de estacionamento dos usuários da Ecopista. Por outro lado verifica-se que os patinadores têm dificuldade de aceder à Ecopista, uma vez que o piso de entrada é rugoso, constituído por pedra. Estes aspectos deveriam ser melhorados, contribuindo para a dinamização da Ecopista.

9.5 Actividades

Para a realização de propostas foi necessário conhecer o perfil do usuário da Ecopista (Capítulo 7). Assim as actividades propostas dirigem-se ao público-alvo apresentado. As propostas e os intervenientes para as actividades a implementar na Ecopista, são apresentadas na Tabela 9.6 e 9.7.

Tabela 9.6 - Áreas de Intervenção: Actividades recreativas, culturais e desportivas

Acções Propostas	Intervenientes
<p>Criar actividades diversas que envolvam a descoberta / fomentem o conhecimento do património cultural e natural:</p> <p>1. Criar actividades organizadas para quem visita a Ecopista:</p> <p>a) Cicloturistas:</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Em família</u>: provas temáticas associadas à Ecopista, como a realização do Trilho da Foz do Rio Manco• <u>Sozinhos</u>: provas de BTT com grau que possa implicar alguma competitividade ou desafio que impliquem descobrir troços paralelos à Ecopista, com passagem também na Ecopista• <u>Com companheiro</u>: que envolvam descoberta, mistério, surpresa, experienciar (ex. observação de aves) <p>b) Caminhantes:</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Em Família</u>: como <i>pedy paper</i>, caça ao tesouro, provas de orientação, que possam envolver inclusive responsabilidade social (apelando aos valores da solidariedade, por ex: e responsabilidade ambiental (preservação e manutenção da biodiversidade)• <u>Sozinhos</u>: como montar a cavalo, por trilhos paralelos à Ecopista; actividades que associem a Ecopista ao recurso natural do rio, como: canoagem e moto-aquática• <u>Com companheiro</u>: Criar um itinerário/percurso pelos vinhedos, campos agrícolas, quintas, pastos, com provas de vinho e gastronómicas / festas temáticas; patinagem	<p>1. Entidades Privadas;</p> <p>Associações culturais, recreativas e desportivas</p>

Fonte: Autora

As actividades propostas na Tabela 9.6, visam contribuir para a dinamização da Ecopista, contribuindo para atrair mais visitantes, através de uma oferta diversificada que responda às diferentes necessidades dos diferentes usuários.

A seguir apresentam-se um conjunto de propostas, e os seus intervenientes, de actividades que pretendem apelar para a implementação do cumprimento de regras, para quem utiliza a Ecopista. São apresentadas na Tabela 9.7.

Tabela 9.7 - Áreas de Intervenção: actividades ligadas ao Respeito pelas normas

Acções Propostas	Intervenientes
Actividades que apelem à conservação e preservação do meio ambiente	
1. Promover um dia para que as pessoas aprendam a circular na Ecopista, nomeadamente: o lado da via em que devem circular, consoante o sentido da marcha que levam; respeitar o direito de passagem dos outros quando vão em grupo	1. Cooperação das Autarquias com:
2. Constituir equipas (ex. voluntários) para recolha de lixo da Ecopista e da envolvente (incluindo os dejectos dos animais)	2. Juntas de Freguesia
3. Promover campanhas de sensibilização para que as pessoas não deitem lixo na natureza nem na Ecopista, ex: o dia “lixo na Ecopista não”	3. Escolas; Escuteiros
4. Promover campanha de divulgação do regulamento, ex: o dia “juntos para conhecer o regulamento de utilização da Ecopista”	4. Associações culturais, recreativas, desportivas

Fonte: Autora.

A Ecopista é uma infra-estrutura pública ao ar livre. As entidades responsáveis pela Ecopista (Autarquia de Valença e Monção) apenas redigiram um regulamento de funcionamento extremamente simples, que a maioria das pessoas desconhece, não sendo por isso cumprido e respeitado como deveria ser. A existência de um conjunto de regras “que legisle” sobre a utilização de uma infra-estrutura pública, é fundamental para que o convívio entre os seus usuários seja saudável e pacífico. Assim, para que a infra-estrutura possa funcionar na sua plenitude é também importante desenvolver esforços de consciencialização dos usuários para o cumprimento do regulamento, para a preservação do ambiente e no sentido de tornar o espaço mais harmonioso aos usuários e atractivo para novos visitantes, contribuindo desta forma para a dinamização da Ecopista.

9.6 Promoção

As propostas e os intervenientes para a promoção a desenvolver para a Ecopista, são apresentadas na Tabela 9.8.

É importante recordar que a nacionalidade com maior percentagem (49,5%) é Portuguesa e que logo a seguir surge a Espanhola (47%). Por outro lado, grande parte dos usuários da Ecopista são turistas/visitantes (61%), sendo a fatia menor residentes (39%).

Tabela 9.8 - Áreas de Intervenção: Promoção

Acções propostas	Intervenientes
1. Criar um espaço próprio nos websites das autarquias que congregue toda a informação relativa à Ecopista	1. C.M.V./M.
2. Criar redes sociais (ex: facebook), para ser possível partilhar as experiências dos usuários e trocar informações	2. C.M.V./M; CIM Alto Minho
3. Publicar notícias sobre a Ecopista, na imprensa local, uma vez por mês – novidades que acontecem	3. C.M.V./M.
4. Publicar notícias sobre a Ecopista, na revista das autarquias – novidades	4. C.M.V./M.
5. Promover actividades organizadas (previamente divulgadas na revista da autarquia, no jornal local, rádio, site da autarquia): promoção desporto e da saúde	5. C.M.V./M.
6. Criar uma actividade que fomente a relação entre as duas autarquias responsáveis pela Ecopista, ex. caminhada	6. C.M.V./M.
7. Colocar painéis evidenciando a existência Centro de Interpretação da Ecopista (Valença)	7. C.M.V./M.

Fonte: Autora.

A Ecopista, constituindo um valor social, económico e ambiental, não possui um “sítio”, com toda a informação agregada, pois a informação surge dispersa. A autora deste trabalho sentiu muitas dificuldades para encontrar informação sobre a Ecopista. Considera-se também necessário desenvolver mais acções de promoção sobre a Ecopista no sentido de fortalecer os meios de informação de excelência já ao dispôr das autarquias e, apostar mais na comunicação social. Estes meios são fundamentais na promoção e divulgação da Ecopista no sentido de atrair e cativar mais visitantes.

9.7 Conclusões

As propostas avançadas pretendem contribuir para a dinamização da Ecopista, com o objectivo de adaptar a oferta existente, criando condições para servir de alavanca à atractividade de mais visitantes.

As propostas apresentadas no âmbito das infra-estruturas visam dotar a Ecopista de condições base para o seu pleno funcionamento, nomeadamente procedendo a intervenções no âmbito da sinalização e informação, segurança pessoal dos usuários, e conservação/manutenção e limpeza.

As propostas realizadas na área dos equipamentos pretendem contribuir para melhorar os equipamentos da Ecopista e criar alguns equipamentos novos, bem como melhorar a funcionalidade de outros, no sentido de completar este tipo de oferta.

As propostas feitas para as acessibilidades e transportes, apontam para melhorar este aspecto, contribuindo para facilitar o acesso à Ecopista, nomeadamente mais estacionamento à entrada da Ecopista em Valença e a criação de um passeio adequado à entrada dos patinadores para a Ecopista.

As propostas efectuadas para as actividades a implementar na Ecopista, estão associadas ao Turismo de Natureza (paisagístico, touring cultural e turismo activo). O Turismo de Natureza representa um modelo de desenvolvimento alternativo, contribuindo para alargar à sociedade actual em geral uma nova cultura de consciência ambiental, de ócio, de desporto ao ar livre e de hábitos de exercício saudáveis através da mobilidade não motorizada. As propostas produzidas para o domínio da promoção, pretendem difundir e alargar o conhecimento da existência da Ecopista aos seus públicos-alvo.

Apesar de não ter sido um objectivo deste trabalho no que respeita à apresentação de propostas, pode ainda concluir-se que para que a Ecopista do Rio Minho possa explorar todo o seu potencial turístico e contribua para a dinamização do seu território, precisa de ver implementado um modelo de gestão integrado. Um modelo de gestão integrado implica: possuir um regulamento de utilização (completo); um manual do concessionário, (regular a exploração que vier a ser feita no património da Refer); um plano de manutenção (conservação/manutenção/limpeza da Ecopista e dos equipamentos de apoio obedecem a procedimentos; um plano de emergência (para as possíveis situações de socorro que venham a suceder); e um plano de animação (que contemple eventos culturais, desportivos, ambientais e que promova e divulgue a Ecopista como um todo).

Capítulo 10 Conclusões

Neste capítulo apresentam-se as principais conclusões deste trabalho, cujo objectivo principal visa a, apresentação de propostas de dinamização turística para a Ecopista do Rio Minho.

As questões de pesquisa iniciais que nortearam este trabalho no sentido de responder ao objectivo principal, são:

- Que oportunidades/constrangimentos estão associados às Ecopistas em geral e à Ecopista do Rio Minho em particular, nomeadamente no que respeita à sua dinamização turística?
- Como pode a Ecopista do Rio Minho, em particular, ser dinamizada no sentido de contribuir para o desenvolvimento da actividade turística no Minho (Valença/Monção)?

A Ecopista do Rio Minho caracteriza-se por uma enorme diversidade de recursos naturais, culturais, pela disponibilidade de algumas infra-estruturas, por um conjunto de equipamentos considerável e por boas acessibilidades, representando um enorme potencial (pontos fortes). Contudo foram identificados alguns constrangimentos (pontos fracos) que precisam de ser melhor explorados, através da implementação de propostas.

Os recursos naturais permitem que se possa observar uma diversidade de flora e fauna. constituem factores diferenciadores. Os recursos culturais, são apresentados em 36 pontos de interesse em património da REFER, privado, religioso numa envolvente paisagística e natural, abrangendo dentro e fora da Ecopista, permitindo o conhecimento da cultura local. Representando uma diversidade de riqueza e abundância, constituindo factor diferenciador.

Algumas das infra-estruturas apresentam pontos fracos como a sinalização (reduzido número de sinais), os obstáculos colocados nos cruzamentos com estradas/caminhos agrícolas, constituem um ponto crítico, podendo existir o risco eminente de conflitos entre os utilizadores das diferentes vias, e o facto da Ecopista não ter iluminação. As propostas

apresentadas no âmbito das infra-estruturas visam dotar a Ecopista de condições base para o seu pleno funcionamento.

Alguns dos equipamentos como bancos de descanso ao longo da Ecopista, pontos de água, Wc's, são dispersos e portanto insuficientes, outros não funcionam. As propostas feitas pretendem contribuir para melhorar os equipamentos existentes, criar alguns equipamentos novos, no sentido de completar este tipo de oferta.

Acessibilidades e transportes à Ecopista. Estacionamento insuficiente na entrada de Valença e deficiente entrada a patinadores, representam pontos fracos. As propostas feitas pretendem melhorar o acesso à Ecopista.

No sentido de completar a componente da oferta, também foram realizadas propostas para a implementação de actividades, associadas ao Turismo de Natureza. O Turismo de Natureza na Ecopista representa um modelo de desenvolvimento alternativo através da mobilidade não motorizada, contribuindo para alargar à sociedade actual em geral uma nova cultura de consciência ambiental, de ócio e de hábitos de exercício saudáveis ao ar livre.

10.1 Dificuldades e limitações

Na elaboração deste trabalho de projecto é também importante ter em conta quais foram as principais dificuldades e limitações sentidas na elaboração deste trabalho.

Assim, aponta-se como principal dificuldade a recolha de dados secundários sobre as Ecopistas e o seu mercado em Portugal, uma vez que a informação relativamente a estas infra-estruturas em Portugal é escassa, por ser uma temática com poucos anos.

Uma limitação encontrada neste estudo poderá ser eventualmente, o facto dos dados referentes aos usuários terem sido recolhidos entre o fim do mês de Julho e meados de Setembro. Contudo, considera-se que este facto não afectou a resposta aos objectivos do trabalho, na medida em que foi possível obter dados de uma número de respondentes

considerado suficiente e importante para o cumprimento dos objectivos (de acordo com o que foi explicado no subcapítulo 2.6.2).

10.2 Comparação de dados deste estudo com outros

É, ainda, importante salientar, que não é possível comparar dados deste estudo com outros, por não serem conhecidos. Apenas foram encontrados resultados de um curto inquérito online, realizado pelas autarquias de Valença e Monção. O inquérito revela a utilização da Ecopista, como rota turística, ecológica e desportiva, destinam-se à prática de passeios pedonais, passeios cicloturisticos, passeios em patins e similares. Das contagens feitas, o inquérito revela que o uso da Ecopista faz-se por motivos de lazer (60%), desporto (10%), e actividades culturais e recreativas (5%). Refere ainda que não se conseguiu precisar o número de utentes, apenas sublinhando que a Ecopista conta com muitos Espanhóis (Tuy e Salvaterra). Revela também que dependendo do mês, a Ecopista conta 150 a 200 utentes/mês e que mais de 90% dos utentes estão satisfeitos (Moreira 2009).

10.3 Sugestões/recomendações futuras

As propostas de dinamização para a Ecopista do Rio Minho irão ser, posteriormente, disseminadas junto das entidades que têm um papel relevante no contexto da Ecopista.

As Ecopistas são espaços verdes muito procurados e apreciados pelas visitantes e turistas, por nele poderem desenvolver actividades (saudáveis ao ar livre) recreativas, culturais e desportivas. Os territórios têm de criar condições para dar resposta ao aumento desta procura.

Bibliografia

- Associação Europeia de Vias Verdes (2000). *Guía de Buenas Prácticas de Vías Verdes en Europa: Ejemplos de Realizaciones Urbanas y Periurbanas* (em linha). Namur: Asociación Europea de Vías Verdes. [Acedido em 10-11-2012]. Disponível em <http://www.aevv-egwa.org/>.
- AIP (2011). *Carta Regionais de Competitividade. Carta Regional de Competitividade Minho-lima, Vol. II*, pp. 1-25. [Acedido em 10-12-2013]. Disponível em http://www.aip.pt/?lang=pt&page=informacao_economica/carta_magna_regionais.jsp.
- Associação de Turismo de Lisboa, (2010). *Plano estratégico 2011-2014: Getting Ready for the future? Present decisions future impacts* (em linha). Lisboa: Deloitte. [Acedido em 10-01-2013]. Disponível em http://www.visitlisboa.com/getdoc/2d96a472-47a7-408c-a606-977c0f7ab032/ATL-Plano_Estrategico-2011-2014.aspx.
- Associação Terras do Baixo Guadiana (2011). *Estratégia de comunicação - Turismo de natureza: Um modelo de integração nos Territórios de baixa Densidade*. (em linha). Vila do Bispo. [Acedido em 10-01-2013]. Disponível em <http://www.atbaixoguadiana.pt/site/parameters/atbg/files/File/Estrategia%20de%20Comunicacao%281%29.pdf>.
- AYALA, H., (1995). *Ecoresort: a 'Green' masterplan for the international resort industry*. *International Journal of Hospitality Management* nº 14, pp.351–374. [Acedido em 20-01-2013]. Disponível em <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042813043784>.
- BENTO, A. (2012). *Como fazer uma revisão da literatura: Considerações teóricas e práticas*. *Revista JA (Associação Académica da Universidade da Madeira)*, nº 65, ano VII, pp. 42-44.
- CARMO, Hermano; Ferreira, Manuela Malheiro (1998). *Metodologia da Investigação – Guia para auto-aprendizagem*. ISBN: 972-674-231-5. Lisboa: Universidade Aberta.

- CCDR-N, (2008). Agenda regional de turismo, Plano de acção para o desenvolvimento turístico do norte de Portugal - pacto regional para a competitividade da região do norte de Portugal - (em linha). Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte [Acedido em 20-11-2012]. Disponível em <http://norteemrede.inescporto.pt/planeamento-regional/informacao-transversal/doc.-definitivos-plano-de-accao/PlanoAccaoTurismo.pdf/view>.
- CIM Minho-Lima (2013). Desafio Alto Minho 2020, Plano de desenvolvimento - Relatório Final, Abril 2013 (em linha). Sociedade de Consultores Augusto Mateus & Associados [Acedido em 12-12-2013]. Disponível em http://www.altominho2020.com/fotos/editor2/plano_desenvolvimento_altominho_v_preliminar_conspublica_mai2013.pdf.
- CIM Minho-Lima, (2012). Valorização dos Recursos Ambientais do Alto Minho, L Curso de Saúde Ambiental (em linha). Santiago de Compostela: CIM Alto Minho. [Acedido em 02-03-2012]. Disponível em <http://www.gnpaect.eu/multimedia/adjuntos/1337673852.pdf>.
- Comunidade Intermunicipal da Região Dão-Lafões (2012). Seminário Equipamentos Desportivos, que futuro, que tendências. Almada. [Acedido em 02-12-2012]. Disponível em http://www.m-almada.pt/xportal/xmain?xpid=cmav2&xpgid=agenda_detalhe&agenda_detalhe_qry=BOUI=112481862&agenda_titulo_qry=BOUI=112481862.
- CUNHA, Licinio, 2001. Introdução ao turismo. ISBN 972-22-2085-3. Lisboa: Editorial Verbo.
- Declaração de Lille para uma Rede Verde Europeia (2000), (em linha). [Acedido em 26-01-2013-]. Disponível em <http://www.aevv-egwa.org/site/1Template1.asp?DocID=145&v1ID=&RevID=&namePage=&pageParent=>.
- Decreto-Lei n.º 47/99. D.R. I série-A, n.º 39, de 16 de Fevereiro de 1999.
- Decreto-Lei n.º 108/2009. Diário da República, 1.ª série, n.º 94, de 15 de Maio de 2009.
- Decreto Regulamentar n.º 22-A/98. D.R., I série-B, n.º 227, de 1 de Outubro de 1998.
- Despacho n.º 16549/2012. D.R., 2.ª série, n.º 251, de 28 de dezembro de 2012.

- Decreto-Lei nº 44/2005. D.R., I série-A, nº 38, de 23 de Fevereiro de 2005.
- Diagnóstico e Plano de Acção da Agenda 21 de Monção (em linha). Monção: Câmara Municipal de Monção. [Acedido em 10-12-2013]. Disponível em http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/AGENDA_21_LOCAL/Diagn%F3stico%20e%20plano%20de%20ac%20E7%E3o.pdf.
- Diagnóstico e Plano de Acção da Agenda 21 de Valença (em linha). Valença: Câmara Municipal de Valença. [Acedido em 10-12-2013]. Disponível em http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/AGENDA_21_LOCAL/Plano_Valenca.pdf.
- FACULDADE DE LETRAS da Universidade do Porto, (2002). Estudo sobre a organização macroeconómica e territorial do Alto Minho: cenários e perspectivas (em linha). [Acedido em 10 de Dezembro de 2013]. Disponível em <http://web.lettras.up.pt/>.
- FAZENDA, Nuno, (2007). Workshop Regional: Novas tendências da qualidade de vida, Turismo e Mobilidade: Que redes de Ecopistas/Corredores verdes na região do norte (em linha). Porto: CCDR-N. [Acedido em 15-03-2013]. Disponível em <http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/AreasAtividade/desenvolvimentoeinovacao/Documents/SeminarioEcopistas.pdf>.
- FERREIRA, J. C. e ROCHA, J. (2010). Rede de Corredores verdes para a Área Metropolitana de Lisboa: estratégias e oportunidades para a Requalificação Ambiental, in Corredores Verdes. Contributo para um Ordenamento Sustentável Regional e Local, Instituto Geográfico Português, Lisboa.
- FERREIRA, J. C. *et al.* (2004). Coastal Greenways: Interdisciplinarity and Integration Challenges for the Management of Developed Coastal Areas. *Journal of Coastal Research*, SI 39, Itajaí, SC – Brazil, ISSN 0749-0208. (5 pp.).
- Fundacion da Via verde da la Sierra, Gerência, (2012). Percursos verdes e ecoturismo: sustentabilidade e potencialidades – Via verde de lã Sierra, modelo de gestão e promoção (em linha). Monção: CIM Alto Minho. [Acedido em 05-05-2013]. Disponível em <http://www.cim-altominho.pt/gca/?id=515>.

- GEOTA, (2007). Corredores verdes – conceitos base e algumas propostas para a área metropolitana de Lisboa. Lisboa: Grupo de Estudo de Ordenamento do Território e Ambiente (em linha). [Acedido em 01-02-2013]. Disponível em <http://nospedalamos.files.wordpress.com/2009/04/corredores-verdes-para-a-aml.pdf>.
- Getz, Donald e Brown, Graham (2006). Critical success factors for wine tourism regions: a demand analysis. *Tourism Management*, 27(1):146-158, Feb. [Acedido em 01-10-2013]. Disponível em <http://espace.library.uq.edu.au/view/UQ:161641>.
- GUEDES, António (2007). Ecopistas – Mobilidade e turismo. Novas perspectivas para a reutilização dos corredores e do património ferroviário desactivado da Região Centro. O caso da Ecopista de Sever do Vouga (em linha). Coimbra: CCDR-C. [Acedido em 02-02-2013]. Disponível em http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/AreasAtividade/desenvolvim entoinovacao/Documents/Ecopista_SeverVouga.pdf.
- HILL, Andrew ; Hill, Manuela Magalhães (2000). Investigação por questionário. 1ª edição (Junho 2000), Edições Sílabo, Lda., depósito legal 151421/00, ISBN: 972-618-233-9.
- INE (2012). Estatísticas do Turismo 2012 (em linha). Lisboa: : Instituto nacional de Estatística, IP. [Acedido em 02-12-2013]. Disponível em http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=143016657&PUBLICACOESmodo=2.
- INE (2011). Anuário Estatístico da Região Norte 2010. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística, I.P. [Acedido em 02-12-2013]. Disponível em http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=130330978&PUBLICACOESmodo=2.
- INE (2011). Estatísticas do Turismo 2011 (em linha). Lisboa: : Instituto nacional de Estatística, IP. [Acedido em 02-12-2013]. Disponível em http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOEStipo=ea&PUBLICACOEScoleccion=107668&selTab=tab0.
- INE (2008). Anuário estatístico da região norte (em linha). Lisboa: Instituto nacional de Estatística, IP. [Acedido em 02-12-2013]. Disponível em http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_pesquisa&frm_accas=PES

QUISAR&frm_show_page_num=1&frm_modos_pesquisa=PESQUISA_SIMPLES
&frm_modos_texto=MODO_TEXTO_ALL&frm_texto=Anu%C3%A1rios+estat%C3%ADsticos+regionais&xlang=pt.

- INE, (2007) Estatística do turismo 2007 (em linha). Lisboa: Instituto nacional de Estatística, IP. [Acedido em 02-12-2013]. Disponível em http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=26455798&PUBLICACOESmodo=2&xlang=pt.
- Instituto Politécnico de Viana do Castelo (2012). Livro do Seminário europeu *Projecto urbano e Corredores verdes*. IPVC, Escola Superior de Tecnologia e Gestão. Viana do Castelo, 16 e 17 de Novembro de 2012.
- Instituto Politécnico de Viana do Castelo (IPVC) (2010). Guia para a apresentação de trabalhos escritos, 2010-2011. Viana do Castelo: Instituto Politécnico de Viana do Castelo.
- JENNINGS, Gayle (2001). *Tourism Research*. Austrália: John Wiley & Sons Australia, Limited.
- LOPES, António Vieira Leonel (2011) Pontes e linha do Tua: História, construção e valorização. Braga: Universidade do Minho. Dissertação de Mestrado, Mestrado integrados em Engenharia Civil [Acedido em 04-01-2013]. Disponível em http://ocomboio.net/PDF/061_2012.pdf.
- MACHADO, J. *et al.* (2004) A Estrutura Ecológica do Município de Alcobça. Relatório Técnico Preliminar, Departamento de Ciências e Engenharia do Ambiente da FCT/UNL, Monte de Caparica.
- MARÔCO, João (2010) *Análise Estatística com o PASW Statistics (ex-SPSS)*. Pêro Pinheiro: ReportNumber, Lda.. ISBN 978-989-96763-0-5.
- MARTINHO, Luís Nuno Tenreiro da Cruz Matoso (2012). Seminário Europeu: *projecto urbano e Corredores verdes*. Instituto Politécnico de Viana do Castelo, Escola Superior de Tecnologia e Gestão. Viana do Castelo, 16 e 17 de Novembro de 2012.
- Ministério da Economia e do Emprego (2012). Plano Estratégico Nacional do Turismo, PENT, Horizonte 2013-2015 (em linha). [Acedido em 12-12-2013]. <http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/turismodeportugal/publicacoes/Documents/PENT%202012.pdf>.

- Ministério da Economia e da Inovação (2007). Plano Estratégico Nacional do Turismo (PENT), para o desenvolvimento do Turismo em Portugal (em linha). [Acedido em 12-12-2012]. <http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/turismodeportugal/publicacoes/Documents/PENT%202007.pdf>.
- Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território, (2001). Estratégia nacional de conservação da natureza e da biodiversidade (em linha). [Acedido em 12-01-2013]. Disponível em <http://www.progeo.pt/pdfs/encnbcn.pdf>.
- MOREIRA, José Emílio (2009). Conferência: O Lazer e o Turismo Ciclável em Portugal – Ecopista do Rio Minho (em linha). Universidade de Aveiro, 6 de Novembro de 2009. [Acedido em 06-04-2013]. Disponível em <http://pt.slideshare.net/Cicloria/9-Ecopista-minho-pres-cm-mono-v2>.
- MOTA, Carlos Jorge Fernandes, (2006). Actividades Físicas de aventura na natureza na comunidade urbana Valimar – Passos para a sua compreensão. Porto: Universidade do Porto, Faculdade de Desporto. Dissertação de Mestre em Ciências do Desporto. [Acedido em 27-02-2013]. Disponível em sigarra.up.pt/fadeup/pt/publs_pesquisa.show_publ_file?pct_gdoc_id.
- Oliveira, Cristina Pires (2013). Caracterização do mercado de actividades de turismo de natureza em Portugal. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa. Dissertação de Mestrado, Engenharia do Ambiente perfil em Gestão e Sistemas Ambientais [Acedido em 22-12-2013]. Disponível em http://run.unl.pt/bitstream/10362/10063/1/Oliveira_2013.pdf.
- Observatório do Turismo dos Açores (2010-2011). Turismo em Observação. Vol. nº 7. [Acedido em 27-12-2013]. <http://www.observatorioturismoacores.com/data/1361213290.pdf>.
- OMT. El Mercado italiano del ecoturismo. [Acedido em 08-01-2013]. Disponível em <http://pub.unwto.org/WebRoot/Store/Shops/Infoshop/Products/1251/1251-3.pdf>.
- Pallant, Pallant (2005). *SPSS Survival Manual – A step by step guide to data analysis using. SPSS for windows (version 12)*. 2ª Edição, Austrália, Allen & Unwin.

- Plano Director Municipal de Valença do Minho, História e Morfologia Urbana (em linha). [Acedido em 28-12-2013]. Valença: Ventura da Cruz Planeamento. Disponível em http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/servicos_municipais/planeamento_ordenamento/Plano%20Director%20Municipal/12.Estudo%20e%20Morfologia%20Urbana.pdf.
- POON, Auliana (1993). *Tourism, technology, and competitive strategies*. Published: Wallingford : CAB International.
- Quivy e Campenhoudt, Raymond *et al.* (1992). *Manual de investigação em ciências sociais*. 1ª Edição, Paris, Gradiva.
- SILVESTRE, Luís Manuel (2012). Seminário Europeu: projecto urbano e Corredores verdes. Instituto Politécnico de Viana do Castelo, Escola Superior de Tecnologia e Gestão. Viana do Castelo, 16 e 17 de Novembro de 2012.
- SILVESTRE, Luís Manuel, (2009). Conferência: O Lazer e o Turismo Ciclável em Portugal – Ecopista do Rio Minho - Plano Nacional de Ecopistas (em linha). Universidade de Aveiro, 6 de Novembro de 2009. [Acedido em 06-04-2013]. <http://pt.slideshare.net/Ciclória/13-refer-lus-silvestre>.
- THR - Asesores en Turismo Hotelería y Recreación, S.A., (2006). Turismo de Natureza (em linha) Lisboa: Turismo de Portugal, IP. [Acedido em 28-11-2012]. Disponível em <http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/turismodeportugal/publicacoes/Documents/Turismo%20de%20Natureza%202006.pdf>.
- Turismo do Porto e Norte de Portugal, ER, (2010). Guia de Turismo de Natureza. Viana do Castelo/Bragança: Exo Terra.
- WTO, UNEP, (2005). *Making tourism more sustainable, A Guide for Policy Makers*. França: World Tourism Organization/United nations Environment programme [Acedido em 15-01-2013]. Disponível em <http://www.unep.fr/shared/publications/pdf/DTIx0592xPA-TourismPolicyEN.pdf>.
- WCED, (1987). *Report of the world commission on Environment and Development. Our Common Future*. [Acedido em 09-01-2013]. Disponível em http://conspect.nl/pdf/Our_Common_Future-Brundtland_Report_1987.pdf.

Consultas on-line

- http://wiki.ua.sapo.pt/wiki/An%C3%A1lise_Documental
- <http://www.aevv-egwa.org/site/1Template1.asp?DocID=260&vIID=&RevID=&namePage=&pageParent=>
- <http://www.aevv-egwa.org/site/1Template1.asp?DocID=129&vIID=&RevID=&namePage=&pageParent=>
- <http://www.aevv-egwa.org/site/1Template1.asp?DocID=714&vIID=&RevID=&namePage=&pageParent>
- <http://www.agendacultural.pt.vu/>
- <http://www.apcverdes.org/apresentacao-da-associacao/>
- <http://www.apcverdes.org/conceito/>
- <http://www.apcverdes.org/corredores-verdes/>
- <http://www.ccdr-n.pt/pt/regiao-do-norte/indicadores-regionais/>
- <http://www.ciclovias.pt/>
- <http://www.ciclovias.pt/ciclovias/1norte/1viana/rminho/rmmoncao.php>
- <http://www.ciclovias.pt/ciclovias/1norte/1viana/rminho/riominho.php>
- <http://www.ciclovias.pt/ciclovias/1norte/1viana/rminho/rmvalenca.php>
- <http://www.ciclovias.pt/ciclovias/2centro/2viseu/dao/dviseu.php>
- <http://www.ciclovias.pt/index.html>
- <http://www.cim-altominho.pt/>
- <http://www.cim-altominho.pt/gca/?id=347>
- <http://www.cim-altominho.pt/gca/?id=806>
- http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista
- http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal
- http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/AGENDA_21_LOCAL/Diagn%F3stico%20e%20plano%20de%20ac%20E7%E3o.pdf
- http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf
- http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista/Regulamento%20da%20Ecopista.pdf
- http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/o_que_ver
- http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/gastronomia

- http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/patrimonio/patrimonio_natural
- http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/patrimonio/patrimonio_religioso
- http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/festas_romarias
- http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/trilhos
- http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/restaurantes
- http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/AGENDA_21_LOCAL/Plano_Valenca.pdf
- http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/municipio/Caracterizacao_Geral
- http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/noticia?id_noticia=17862#.UtJ51_sIT1U
- http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/noticia?id_noticia=18902#.UtWfhPsIT1U
- http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/orgaos_autarquicos/EUROCIDADE,
- http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/servicos_online/Regulamentos%20Municipais/ECOPISTA.pdf
- http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/servicos_municipais/planeamento_ordenamento/Plano%20Director%20Municipal
- http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf
- http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres
- http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/espacos_naturais
- http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/Rota%20Patrim%F3nio%20Religioso
- http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/Caminhos_de_Santiago
- http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/Gastronomia
- <http://www.ecopista-portugal.com/>
- <http://www.fundacionviaverdedelasierra.com/viaverde/opencms/via/>
- <http://www.fundacionviaverdedelasierra.com/viaverde/opencms/via/fundacion.html>
- <http://www.icnf.pt>
- <http://www.icnf.pt/portal/icnf>
- <http://www.icnf.pt/portal/turnatur>
- <http://www.icnf.pt/portal/turnatur/ts/pntn>

- <http://www.icnf.pt/portal/turnatur/turismo-de-natureza>
- <http://www.ocomboio.net/pages/minho-Ecopista-valenca-moncao.html>
- <http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc17.aspx>
- <http://www.publico.pt/local/noticia/camara-de-moncao-vai-prolongar-Ecopista-do-rio-minho-em-mais-de-tres-quilometros-1299742>
- http://www.railstotrails.org/resources/documents/resource_docs/tgc_economic.pdf
- <http://www.refer.pt/MenuPrincipal/REFER/>
- <http://www.refer.pt/MenuPrincipal/REFER/AEmpresa/Cronologia.aspx>
- <http://www.refer.pt/MenuPrincipal/REFER/Patrimonio/Ecopistas.aspx>
- <http://www.refer.pt/MenuPrincipal/REFER/Patrimonio/PatrimonioDesativado.aspx>
- <http://www.refer.pt/MenuPrincipal/TransporteFerroviario/CaminhodeferroemPortugal.aspx>
- <http://www.tram-research.com/atlas/faq.htm>
- <http://www.valencaviva.com/pt/guia/lazer/Ecopista-de-valenca-cresce-nova-ciclovia-liga-Ecopista-a-senhora-da-cabeca/310>
- <http://www.viasverdes.com/ViasVerdes>
- <http://www.viasverdes.com/ViasVerdes/Qui%E9nes%20Somos/Programa%20V%EDas%20Verde>
- <http://www.viasverdesaccesibles.es/paginas/premio-a-la-fundacion-via-verde-de-la-sierra>
- <https://www.facebook.com/pages/Greenways-Product/334608746670044?fref=ts>
- [http://www.infopedia.pt/\\$nut>](http://www.infopedia.pt/$nut>)
- [www. Naviki.org](http://www.Naviki.org)
- www.greenways4tour.org

Apêndices

Apêndice 1 - Entrevista

Escola Superior de Tecnologia e Gestão

Mestrado em Turismo, Inovação e Desenvolvimento

Entidade: CIM Minho-Lima

Entrevistado: Engº Bruno Caldas

Entrevistador: Anabela Costa

Data da realização da entrevista: 12-12-2012

Local: Valença

No âmbito da realização do projecto final de Mestrado, cujo objectivo principal é descobrir o potencial de desenvolvimento da Ecopista do Rio Minho para promover a sua dinamização, esta entrevista pretende explorar os seguintes temas:

- origem do projecto;
- caracterização do traçado e relação com o território;
- gestão;
- futuro.

Esta entrevista possui também como objectivo a recolha de documentação que possa ser disponibilizada.

As questões apresentam-se por grupos homogéneos de informação, no sentido de facilitar a identificação dos temas/assuntos que se pretende abordar.

Grupo I

Origem do projecto: criação

- 1.1- Quais os objectivos preconizados com a criação deste projecto?
- 1.2- Quem são os intervenientes neste projecto?

Grupo II

Caracterização do traçado e relação com o território

- 2.1- Qual o traçado da Ecopista e quais os equipamentos disponíveis associados ao troço?
- 2.2- Qual o território abrangido pelo traçado?
- 2.3- Como se caracteriza a envolvente, nomeadamente em termos de recursos, equipamentos, assim como outros trilhos/percursos complementares?

Grupo III

Gestão

- 3.1- Existe um modelo de gestão para a Ecopista?
- 3.2- Quem intervém na gestão da Ecopista?
- 3.3- O que está a ser feito em termos de gestão e quem realiza em termos de:
 - Limpeza e manutenção do troço;
 - Gestão de equipamentos associados ao troço, como centros de interpretação, museus, antigos espaços da CP e outros;
 - Sinalização, informação e interpretação;
 - Dinamização (actividades e eventos);
 - Promoção (actividades e iniciativas).

IV

Futuro: projectos e desafios

- 4.1- Existem projectos para a expansão da Ecopista?
- 4.2- Encontra-se em estudo a ligação da Ecopista a outros traçados?
- 4.3- A internacionalização constitui um desafio?
- 4.4- Que novos projectos de dinamização se impõem?

Escola Superior de Tecnologia e Gestão

Mestrado em Turismo, Inovação e Desenvolvimento

Entidade: CIM Minho-Lima

Entrevistado: Engº Bruno Caldas

Entrevistador: Anabela Costa

Data da realização da entrevista: 12-12-2012

Local: Valença

Grupo I

Origem do projecto: criação

1.1- Quais os objectivos preconizados com a criação deste projecto?

CIM promotora de estratégia, advém da criação de estruturas dos Municípios, numa lógica de rede.

A CIM não é responsável pela Ecopista. A Ecopista nasceu da vontade da CM de Valença e Monção e da Associação de Municípios do Vale do Minho.

O primeiro objectivo da Associação de Municípios do Vale do Minho, era o adensamento da rede, procurando formas de financiamento (o novo norte – ON2) para o equipamento.

A rede natura teve os seus limites revistos:

- O plano director municipal:
 - proposta de gestão...
- O ICNB obrigou a corrigir os limites...

O adensamento da Ecopista existe, porque é potenciado pela sua classificação na rede natura 2000, espaço classificado. Obteve financiamento através do ON2 (o novo norte 2) que de outra forma não existiria.

RESUMO:

- adensamento da rede
- valorização

1.2- Quem são os intervenientes neste projecto?

Os municípios e parceiros realizam obras e sensibilização para o activo.

A CIM, não está tão presente, mas apoia sempre que possível.

Adriminho

Refer, foi parceiro fundamental, que permitiu que acontecesse esta realidade, tiveram também um papel pioneiro.

Grupo II

Caracterização do traçado e relação com o território

2.1- Qual o traçado da Ecopista e quais os equipamentos disponíveis associados ao troço?

Inicialmente o traçado da Ecopista tinha uma distância de 6,7 km (até Friestas?) denominado primeiro traçado e teve o apoio forte da Refer, a qual tem como objectivo a preservação do património e a sua recuperação.

As obras diferem de município para município.

Através da gestão de projectos e com o objectivo de adensar a rede, a Associação de Municípios do Vale do Minho e a CM Monção lançaram mais 5 km ao traçado anterior em 2007-2008 (de Friestas a Cortes)

Posteriormente criou-se um traçado alternativo – LODEIRA, com um desnível de 16 a 17 %.

Áreas de repouso

Wc

Painéis

Centro de interpretação

Lapela, o antigo apeadeiro serve de:

- Espaço de convívio de idosos
- Sede da associação cicloturismo de Monção
- Núcleo de visitação

Cortes, no antigo apeadeiro:

- Centro de interpretação do comboio

Ponte Seca, no antigo apeadeiro:

- Posto de atendimento que faz a interpretação do percurso e distribuía flyers (agora encontra-se encerrado..)

2.2- Qual o território abrangido pelo traçado?

Valença-Monção

2.3- Como se caracteriza a envolvente, nomeadamente em termos de recursos, equipamentos, assim como outros trilhos/percursos complementares?

A Associação de Municípios do Vale do Minho através do PROJECTO PAISAGENS SUSTENTÁVEIS pretendeu associar a Ecopista a outras valências, como os percursos pedestres.

Ex: Grande Rota Ribeira Minho

- Primeira grande rota com 53 km, inicia-se em Porta, Lamas de Mouro;
- Sevide, fronteira de Melgaço;
- Representa o marco de fronteira mais a norte de Portugal;
- E é o que passa perto do Rio Minho, seguindo depois até ao Acua Museu (Vila Nova de Cerveira).

Tem por base, juntar a Ecopista aos percursos pedestres e criar valências.

Neste âmbito, foram recuperadas em Monção:

- Antigo posto da pida;
- Casa da guarda fiscal.

Estas valências têm por objectivo servirem de bar de apoio e espaço interpretativo.

Os factos:

- Linha ferra abandonada
- Obras na Ecopista
- Regeneração natural
- O abandono da actividade agrícola

permitiram o crescimento de muita vegetação autóctone:

- carvalhos
- freixos
- amieiros
- loureiro
- arbustos
- crataegus

Estratégia da CIM

- Trilhos complementares
- Grande rota grande Coura, ligada pela grande travessia (estação Verdoejo)
- Espinha dorsal

Valorizar o activo, criando pequenas infra-estruturas – observação de avifauna:

- Colocados em sítios estratégicos;
- Condições de exigência para a sua colocação:
 - áreas de refugio (carvalhais);
 - bebedouro (água);
 - agricultura (alimento para os pássaros);
 - paisagem.
 - Locais onde se pode observar:
 - 1º Friestas, existem 2 painéis;
 - 2º Vila Nova de Cerveira, na Praia da Lenta;

- 3º Melgaço, no início da grande rota;
- 4º Paredes de Coura, na área protegida de Corno de Bico.

Existem 2 grandes rotas:

- Rota do Alto Coura
- Rota Ribeira Minho

Os painéis interpretativos da paisagem baseiam-se nos municípios.

Grupo III

Gestão

3.1- Existe um modelo de gestão para a Ecopista?

CIM lança debate sobre qual o melhor MODELO DE GESTÃO:

- Financeira
- Comunicação
- Operacional

Desafio este lançado aos municípios e à Adriminho.

O modelo de gestão é municipal

3.2- Quem intervém na gestão da Ecopista?

Municípios

3.3- O que está a ser feito em termos de gestão e quem realiza em termos de:

- Limpeza e manutenção do troço;
- Gestão de equipamentos associados ao troço, como centros de interpretação, museus, antigos espaços da CP e outros;
- Sinalização, informação e interpretação;
- Dinamização (actividades e eventos);

- Promoção (actividades e iniciativas).

- Limpeza – municipal;
- Equipamentos – municipal;
- Estruturas de interpretação (a Associação de Municípios do Vale do Minho está em extinção e a responsabilidade passará para os municípios);
- Existem 8 percursos e tem de estar em condições (a CIM faz um reconhecimento para depois poder promover).
A CIM não tem legitimidade, apenas propõe melhorias;
- Sinalização – pertence aos municípios.
A sinalização complementar é da responsabilidade da CIM;
- Dinamização
CIM produziu elementos de produção:
 - guia de actividades náuticas
 - guia de actividades ecoturísticas (ainda está a ser desenvolvido)
 - pretendem juntar os conteúdos digitais do Minho e Lima e juntá-los numa plataforma
 - Realizaram um concurso para adjudicar o reconhecimento de trilhos pedestres e a empresa Elos da Montanha ganharam e foram contratados como guia.
 - a prova gastronómica a meio do percurso permite divulgar produtos gastronómicos da região:
 - A venda das compotas
 - A venda de roscas
 - A venda de biscoitos
 - a CIM está presente em seminários
- Promoção
 - Através de aplicações digitais
 - Pretendem mandar elaborar um mapa

Promoção através de um roteiro, com produção de conteúdos virtuais.

Roteiro ecoturístico (património histórico e natural) para cada município, associado também à Ecopista.

No posto de turismo de Valença, existe um áudio-guia para descarregar no MP4.

Também é possível, através de GPS, aceder ao conteúdo, contendo todos os pontos de interesse.

IV

Futuro: projectos e desafios

4.1- Existem projectos para a expansão da Ecopista?

Em 2009, foi realizada uma candidatura à GESTÃO ACTIVA DE ESPAÇOS PROTEGIDOS – Eco Minho, com duas intervenções municipais:

- Monção:
 - LODEIRA – entrada na muralha de Monção;
 - Lançamento de procedimento;
 - Previsão da conclusão no primeiro trimestre de 2013.
- Vila Nova de Cerveira a Caminha

Valença – 2ª fase – ligação da Ponte internacional Eiffel à marginal da Senhora da Cabeça

- Este trajecto apresenta um declive acentuado;
- Irá ser criado um traçado alternativo para obviar o declive;
- A resolução do problema passará por criar um traçado que passe por debaixo da antiga ponte Eiffel (minimizando e eliminando o impacto provocado por aquele declive;
- Esta obra será financiada;
- A obra só terá início após a conclusão das obras de intervenção na velha ponte (estabilização dos taludes),
- Prevê-se ainda a continuidade do traçado da Senhora da cabeça com ligação a S. Pedro da Torre e a sua conclusão no 1º semestre de 2013.

4.2- Encontra-se em estudo a ligação da Ecopista a outros traçados?

2 grandes eixos em termos de Rios:

- Eixo do Rio Minho
- Eixo do Rio Lima-Vez
 - ecovia de Ponte de Lima tem um adensamento interessante (já existe uma boa organização e constitui um bom exemplo);
 - existe um problema de continuidade de Ponte de Lima aos Arcos de Valdevez;
 - existe um problema de continuidade de Ponte de Lima a Viana do Castelo;
 - financiaram o limite entre Ponte de Lima e Viana do Castelo.

OBS: onde não é possível ligar traçados, colocam indicação, para permitir o estabelecimento de uma rede. Este procedimento enquadra-se no conceito PRÉ-ECO.

As Ecopistas e ecovias do Alto Minho, possuem cerca de 80 km (Minho, Lima e Litoral Norte), podendo facilmente chegar aos 100 km.

Existe verba para realizar o estudo da expansão da Ecopista.

4.3- A internacionalização constitui um desafio?

Um objectivo e uma oportunidade.

Uniminho é composta pelo Baixo Minho (Espanha, Deputação de Pontevedra) e pelo Vale do Minho (Alto Minho, Dr. José Adriano Lima).

Esta entidade submeteu uma candidatura ao POCTEC, para ligar a Ecopista de Valença à Galiza.

A CIM encontrará mecanismos de apoio financeiro.

A Ecopista de Salvaterra irá ligar a Monção e também será constituída uma ligação que unirá Caldelas a Tuy.

Este mercado, norte de Portugal e Galiza representa 7 milhões de pessoas.

Existe também o objectivo de realizar uma promoção conjunta entre o Alto Minho e a junta da Galiza (ex: presença em feiras).

ERA, European .. Association

- Federação Europeia de percursos pedestres;
- esta federação é reconhecida para homologar o traçado de percursos pedestres;

- a(s) associações nacionais de um determinado país que pretendam obter certificação de percursos pedestres e de ecovias, deverá submeter candidatura àquela instituição;
- em Portugal, a entidade que possui competência para reconhecer percursos pedestres e homologá-los é a Federação de Montanhismo e Escalada. A sua actuação é um pouco colocada em causa.

Solução:

- criar regulamentos municipais ou intermunicipais pedestres e colocar fiscais no terreno (ex: sapadores);
- estes regulamentos teriam a enorme vantagem de serem os mais adequados ao território onde seriam implementados;
- ex: tentar licenciar um percurso pedestre no território abrangido pelo município de Viana do Castelo é disso um bom exemplo. Este município possui uma boa prática a este nível.

A Ecopista é uma infra-estrutura pública de lazer e desporto e está debaixo de responsabilidade civil, criminal, etc.. Caso aconteça algum acidente aos utilizadores da mesma, constituirá um processo complicado.

4.4- Que novos projectos de dinamização se impõe?

Foi realizada uma candidatura a ÁREA PROTEGIDA para a zona da Veiga da Mira (S. Pedro da Torre), contudo não foi possível reunir todas as condições para a sua aprovação.

- Tem financiamento

Aeroparque

- responsável por certificar o território
- carta europeia de turismo sustentável
- para criar no Alto Minho, é necessário:
 - valor natural
 - paisagem protegida (rede natura)
- certifica estruturas
- regula e trabalha com empresas de animação

Apêndice 2 - Questionário

QUESTIONÁRIO

Este questionário faz parte de um projecto de investigação no âmbito do Mestrado em Turismo, Inovação e Desenvolvimento, que visa identificar propostas para a dinamização turística da Ecopista do Rio Minho.

O preenchimento é anónimo e toda a informação obtida será tratada com carácter de confidencialidade.

Secção A – Caracterização da visita e utilização da Ecopista do Rio Minho

1. Esta é a sua primeira visita/utilização à Ecopista?
 Sim. Passe p.f. para a questão 3 Não. Passe p.f. para a questão 2
2. Indique, por favor, qual a frequência com que visitou/utilizou a Ecopista no último ano. Assinale p.f. a sua resposta com uma cruz, em que:
1- Muito raramente; 2- Raramente; 3- Esporadicamente/algumas vezes; 4- Frequentemente; 5- Muito frequentemente

	1	2	3	4	5
Dias de semana					
Fins de semana					

As seguintes questões dizem respeito à presente visita/utilização da Ecopista

3. Está a visitar/utilizar a Ecopista:
 Sozinho(a) Com cônjuge/companheiro(a)
 Em família: quantas pessoas no grupo no total? ____ Crianças no grupo? Quantas? ____
 Com amigos: quantas pessoas no grupo no total? ____ Crianças no grupo? Quantas? ____
4. Indique p.f. se:
4.1 Tem mobilidade reduzida: Não Sim. Indique p.f. a sua situação _____
4.2 Está acompanhado por pessoas com mobilidade reduzida: Não Sim. Indique p.f. a sua situação _____

5. Indique p.f. o grau de importância de cada um dos seguintes motivos para a sua visita/utilização da Ecopista.

Assinale p.f. a sua resposta com uma cruz, em que:

1-Nada importante; 2- Pouco importante; 3- Relativamente importante 4- Importante; 5 Muito importante

	1	2	3	4	5
Ter uma experiência diferente					
Aprender/ter contacto com o património histórico da região					
Estar próximo do património natural					
Descansar e relaxar					
Conhecer outras pessoas					
Estar com amigos/familiares					
Realizar actividades					
Outro motivo. Qual? _____					

6. Quais as actividades que costuma praticar na Ecopista? (várias opções de resposta)

- Passear ou caminhar
 Andar de bicicleta
 Andar de patins
 Correr
 Participar em eventos. Indique o último evento em que participou _____
 Visitar pontos de interesse específicos da Ecopista (ex: património histórico-cultural e natural)
 Utilizar a Ecopista como meio de deslocação (ex: para o trabalho/escola/casa)
 Outra. Qual? _____

7. Como obteve informação sobre a Ecopista? (Escolha p.f. a(s) opção(ões) que se aplica(m) ao seu caso)

- Através do posto de turismo
 Através do site da Câmara Municipal de Valença/Monção
 Através da visita ao Centro de Interpretação da Ecopista do Rio Minho (Valença)
 Outra. Qual? _____

8. A informação obtida foi importante para ir visitar/utilizar a Ecopista?

- Não Sim. Porquê? _____

9. Indique p.f. o ponto de entrada para a Ecopista _____

10. Quanto tempo (horas) pensa que vai estar na Ecopista na sua visita/utilização de hoje? ____

Secção B– Avaliação da Ecopista do Rio Minho

Assinale, p.f., com uma cruz, em cada linha da tabela, o que mais corresponde à sua opção.

11. Como avalia a Ecopista relativamente aos seguintes aspectos sobre conservação/limpeza, em que:

1-Muito mau; 2- Mau; 3- Nem bom nem mau; 4- Bom; 5- Muito bom; Não sabe/Não responde – NS/NR

	1	2	3	4	5	NS/NR
Manutenção e limpeza da infra-estrutura (área junto à Ecopista)						
Conservação do património (ex: edifícios, monumentos)						
Higiene dos WC's						
Manutenção dos parques de merendas						
Limpeza do património natural envolvente (ex: campos agrícolas, florestas, pesqueiras)						
Outra. Qual? _____						

12. Como avalia os seguintes aspectos sobre informação/interpretação da Ecopista, em que:

1-Muito mau; 2- Mau; 3- Nem bom nem mau; 4- Bom; 5- Muito bom; Não sabe/Não responde – NS/NR

	1	2	3	4	5	NS/NR
Informação fornecida sobre a Ecopista						
Painéis interpretativos						
Roteiro (colocado à entrada da Ecopista – Valença)						
Sinalização existente						
Informação sobre o regulamento da Ecopista						
Outra. Qual? _____						

13. Como avalia os seguintes aspectos relativos à segurança na Ecopista, em que:

1-Muito mau; 2- Mau; 3- Nem bom nem mau; 4- Bom; 5- Muito bom; Não sabe/Não responde – NS/NR

	1	2	3	4	5	NS/NR
A segurança do piso						
A colocação de obstáculos de madeira nos cruzamentos com estradas/caminhos de passagem						
A passagem nos cruzamentos (sem stop para os veículos)						
A Segurança pessoal						
A Ausência de linha tracejada pintada no chão a separar os dois sentidos						
O comportamento dos caminheiros, em termos de respeito pela segurança, quando utilizam a Ecopista:						
a) com familiares/amigos						
b) com a presença de crianças						
c) acompanhados de animais soltos						
O comportamento dos ciclistas, em termos de respeito pela segurança, quando utilizam a Ecopista:						
a) com familiares/amigos						
b) com a presença de crianças						
Outra. Qual? _____						

14. Manifeste, p.f. o seu grau de concordância ou discordância relativa aos horários de funcionamento dos serviços, em que:

1-Discordo completamente; 2- Discordo; 3- Não concordo/nem discordo; 4- Concordo; 5- Concordo completamente; Não sabe/Não responde – NS/NR

	1	2	3	4	5	NS/NR
O Horário de funcionamento do Centro de Interpretação da Ecopista – Valença, permite-me visitar o espaço						
Horário de abertura/fecho dos WC's, permite-me a sua utilização quando necessário						
Horário de funcionamento do Centro de Interpretação da linha férrea, permite-me conhecer o espaço						
Outra. Qual? _____						

15. Tendo em conta a presente visita, indique p.f.:

15.1 O que gostou mais?

15.2 O que gostou menos?

16. Gostaria de deixar alguma Sugestões/comentários Sim. Qual? _____
 Não

17. Após a presente visita, indique p.f. qual a probabilidade de, em que:

1-Muito Improvável; 2- Improvável; 3-Pouco provável; 4-Provável; 5-Muito Provável

	1	2	3	4	5
Voltar a visitar/utilizar a Ecopista?					
Recomendar a visita/utilização à Ecopista a amigos ou familiares?					

18. Teve oportunidade de participar em alguma das actividades apresentadas na tabela a seguir (associadas à Ecopista)?

Não Sim. Se sim, como classifica o seu grau de satisfação, em que:

1-Muito Insatisfeito; 2-Insatisfeito; 3-Nem satisfeito nem insatisfeito; 4-Satisfeito; 5-Muito Satisfeito

	1	2	3	4	5
Grande Rota da Travessia da Ribeira Minho					
Grande Rota da Derivação Coura Minho					
Trilho da Ínsua do Crasto					
Trilho da Veiga da Mira					
Trilho Entre Mosteiros					
Trilho da Foz do Rio Manco					
“Pedalar em Família”					
Encontros anuais de cicloturistas e utilizadores da Ecopista					
“Percorrer a Ecopista em Cadeiras de Rodas”					
Outra. Qual? _____					

19. Houve actividades que gostaria de ter praticado e não teve oportunidade de o fazer?
 Não Sim. Porquê? _____

20. Que outras actividades gostaria de ter oportunidade de praticar/participar na Ecopista no futuro?
 Não Sim. Porquê? _____

21. Que serviços gostaria de ver disponíveis na Ecopista no futuro?
 Não Sim. Porquê? _____

Secção C – Caracterização do usuário

22. Qual a sua nacionalidade? _____

23. Indique, p.f. a situação que mais se adequa ao seu caso:
 Estou de férias. Indique p.f. a localidade onde está alojado? _____
 Estou de passagem/de visita Qual o distrito em que reside? _____
 Resido na região. Qual o concelho? _____

24. Indique, p.f., a sua idade _____

25. Género
 Feminino Masculino

26. Estado civil
 Solteiro Casado/união de facto
 Divorciado/Separado de facto Viúvo

27. Qual a profissão que exerce? _____

28. Qual o patamar do seu rendimento líquido mensal?
 Menos de 500€ 501€ a 1000€
 1001€ a 1500€ 1501€ a 2000€
 Acima de 2000€

29. Qual o seu grau de instrução de ensino?
 Ensino básico Ensino Secundário
 Ensino superior. Indique p.f. qual o grau que possui: _____
 Outro _____

CUESTIONARIO

Este cuestionario es parte de un proyecto de investigación en el marco del Máster en Turismo, Innovación y Desarrollo, y pretende identificar propuestas para la promoción del turismo en la Ecopista Río Miño.

El acolchado es anónimo y toda la información obtenida se tratará con naturaleza de confidencialidad.

El tiempo estimado para completar el cuestionario es de 10 minutos. Muchas gracias por su contribución!

Nota: este cuestionario es amigo del medio ambiente, el cartucho utilizado es reciclado e será doble impreso en modo borrador.

Sección A – Caracterización de la visita y uso de la Ecopista del Río Miño

1. Esta es su primera visita/uso de la Ecopista?
 Sí. Por favor pase a la pregunta 3 No. Por favor pase a la pregunta 2

2. Indique, por favor, ¿cuál es la frecuencia con la cual visitou/utilizou la Ecopista el año pasado. Por favor, marque su respuesta con una cruz, en el cual:
1-Muy raramente; 2- Raramente; 3- A veces; 4 A menudo; 5- Muy a menudo

	1	2	3	4	5
Días de semana					
Fines de semana					

Las siguientes preguntas se refieren a esta visita/uso de la Ecopista

3. Esta a visitar/usar la Ecopista:
 Solo(a) Con cónyuge/pareja
 En familia: Cuántas personas en total en el Grupo? _____ Niños en el grupo? Cuántos? ____
 Con amigos: Cuántas personas en total en el Grupo? _____ Niños en el grupo? Cuántos? ____

4. Indique p.f. se:
4.1 Tene movilidad reducida: No Sí. Indique p.f. su situación _____
4.2 Es acompañado por personas con movilidad reducida: No Sí. Indique p.f. su situación ____

5. Por favor, indique el grado de importancia de cada uno de los siguientes motivos de su visita/uso de la Ecopista.

P. f., marque su respuesta con una cruz, en el cual:

1-Nada importante; 2- Poco importante; 3- Relativamente importante 4- Importante; 5 Muy importante

	1	2	3	4	5
Tener una experiencia diferente					
Aprender/tener contacto con el patrimonio histórico de la región					
Estar cerca del patrimonio natural					
Descansar y relájar					
Conocer a otras personas					
Estar con amigos y familiares					
Llevar a cabo actividades					
Otra razón. ¿Cual?					

6. ¿Qué actividades sole practicar en la Ecopista? (múltiples opciones de respuesta)

- Caminar
 Ciclismo
 Patinaje
 Correr
 Participar en eventos. Indique el último evento en el que participó _____
 Visitar puntos específicos de interés en la Ecopista (ex: patrimonio histórico cultural y natural)
 Uso de la Ecopista como un medio de transporte (e.g. para el trabajo/escuela/casa)
 Otra. ¿Cual? _____

7. Cómo obtuvo información sobre la Ecopista? (Por favor seleccione la opción (s) que se aplican a su caso)

- A través de la oficina de Turismo
 A través del sitio de el Ayuntamiento de Valença/Monção
 A través de la visita al centro de interpretación de la Ecopista del Río Miño (Valença)
 Otra. ¿Cual? _____

8. La información obtenida fue importante para ir a visitar/utilizar la Ecopista?

- No Sí. ¿Por qué? _____

9. Indique p.f. el punto de entrada a la Ecopista _____

10. ¿ Cuánto tiempo (horas) cree que va a pasar en la Ecopista hoy en su visita/uso? _____

Sección B – Evaluación de la Ecopista del río Miño

Señale por favor, con una cruz en cada fila de la tabla lo que corresponde a su elección.

11. ¿Cómo evalúa la Ecopista en relación con los siguientes aspectos sobre la conservación y limpieza, en la cual:

1-Muy malo; 2- Malo; 3- Ni bien ni mal; 4- Bueno; 5- Muy bueno; No sabe/no responde - NS/NR

	1	2	3	4	5	NS/NR
Limpieza y mantenimiento de la infraestructura (junto a Ecopista)						
Conservación del patrimonio (por ejemplo, edificios, monumentos)						
Higiene de baños						
Mantenimiento de parques de picnic						
Limpieza del patrimonio natural (por ejemplo, los campos agrícolas, bosques, zonas de pesca)						
Otra. ¿Cual? _____						

12. Cómo evalúa los siguientes aspectos de información e interpretación de la Ecopista, en la cual:

1-Muy malo; 2- Malo; 3- Ni bien ni mal; 4- Bueno; 5- Muy bueno; No sabe/no responde - NS/NR

	1	2	3	4	5	NS/NR
Información proporcionada acerca de la Ecopista:						
Paneles interpretativos						
Guión (colocado en la entrada de la Ecopista-Valença)						
Señalización existente						
Información sobre la regulación de la Ecopista						
Otra. ¿Cual? _____						

13. Cómo evalúa los siguientes aspectos relacionados con la seguridad en la Ecopista, en la cual:

1-Muy malo; 2- Malo; 3- Ni bien ni mal; 4- Bueno; 5- Muy bueno; No sabe/no responde - NS/NR

	1	2	3	4	5	NS/NR
La Seguridad de piso						
La colocación de obstáculos de madera en las intersecciones con cruce de caminos/carreteras						
El paso en las intersecciones (sin stop para los vehículos)						
La Seguridad personal						
La ausencia de línea discontinua pintada en el suelo para separar las dos direcciones						
El comportamiento de los caminantes, en términos de respeto a la seguridad, cuando utiliza la Ecopista:						
d) con familiares y amigos						
e) con la presencia de niños						
f) acompañados por animales sueltos						
El comportamiento de los ciclistas, en términos de respeto a la seguridad, cuando utiliza la Ecopista:						
a) con familiares y amigos						
b) con la presencia de niños						
Otra. ¿Cual? _____						

14. Expresar, por favor, su grado de acuerdo o desacuerdo sobre horarios de los servicios, en la cual:

1-Totalmente en desacuerdo; 2- En desacuerdo; 3- No estoy de acuerdo/ni desacuerdo; 4- Estoy de acuerdo; 5-Completamente de acuerdo; No sabe/no responde - NS/NR

	1	2	3	4	5	NS/NR
El horario de apertura del centro de interpretación de la Ecopista-Valença, me permite visitar el espacio						
El horario de apertura y cierre del WC, permite usar-lo cuando sea necesario						
El Horario del centro de interpretación de la línea ferroviaria, me permite conocer el espacio						
Otra. Cuál? _____						

15. Teniendo en cuenta la presente visita, indique p.f.:

15.1 ¿Qué le gusto más?

15.2 ¿Qué le gusto menos?

16. Le gustaría hacer algunas sugerencias/comentarios Sí. Cuál? _____ Não

17. Después de esta visita, indique qué probabilidades de, en la cual:

1-Muy improbable; 2-Improbable; 3- Poco probable; 4- Probable; 5- Muy probable

	1	2	3	4	5
¿Volver a visitar/utilizar la Ecopista?					
¿Recomendar una visita/utilização de la Ecopista a amigos o familiares?					

18. Se había presentado la oportunidad de participar en algunas de las actividades en la siguiente tabla (vinculada a la Ecopista)?

No Sí. En caso afirmativo, ¿cómo calificaría su nivel de satisfacción, en la cual:

1-Muy insatisfecho; 2- Insatisfecho; 3- Ni satisfecho/ni insatisfecho; 4- Satisfecho; 5- Muy satisfecho

	1	2	3	4	5
Gran Ruta de la Travesía de “Ribeira Minho”					
Gran Ruta da Desviación de “Coura Minho”					
Carril de la “Ínsua do Crasto”					
Carril de la “Veiga da Mira”					
Carril “Entre Mosteiros”					
Carril de la “Foz do Rio Manco”					
“Actividad pedalear en familia”					
Reuniones anuales de ciclistas y usuarios de Ecopista					
“Actividade ir a la Ecopista en sillas de ruedas”					
Otra. Cuál? _____					

19. Se realizaron actividades que le gustaria tener practicado y no tuve la oportunidad de hacerlo?
 No Sí. ¿Por qué? _____
20. ¿Qué otras actividades le gustaría tener la oportunidad de practicar o participar en la Ecopista en el futuro?
 No Sí. ¿Por qué? _____
21. Qué servicios desea ver disponible en Ecopista en el futuro?
 No Sí. ¿Por qué? _____

Sección C- Caracterización del usuario

22. ¿Cuál es su nacionalidad? _____
23. Indique p.f. la situación que más se adapta a su caso:
 Estoy de vacaciones. ¿Por favor, indique la ubicación donde se encuentra? _____
 Estoy de paso/visita. ¿Cual el distrito en el que reside? _____
 Vivo en la región. ¿Cual es el Condado? _____
24. Indique, por favor, su edad _____
25. El género:
 Mujer Hombre
26. Civil status
 Solo Casado/pareja de hecho
 Divorciado/separado de hecho Viudo
27. ¿Cuál es la profesión que ejerce? _____
28. ¿Cuál es el rango de su ingreso neto mensual?
 Menos de 500€ 501€ a 1000€
 1001€ a 1500€ 1501€ a 2000€
 Por encima de 2000€
29. ¿Cuál es su nivel de Educación?
 Educación básica Ensino Secundário
 Educación superior. Por favor, indique cual es el grado que tiene: _____
 Outro. Cuál? _____

QUESTIONNAIRE

This questionnaire is part of a research project in the context of the Master in Tourism, Innovation and Development, which aims to identify and present proposals to contribute to the tourism development in the Ecopista of the Minho River (“Ecopista do Rio Minho”).

This questionnaire is anonymous and any information obtained is confidential and will be treated with academic purposes only.

The estimated time for the completion of the questionnaire is 10 minutes. Thank you very much for your collaboration!

Note: this questionnaire is environmentally friendly (recycled ink cartridge used and double-sided printed in draft mode)!

Section A – Characterization of the visit of the <i>Ecopista do Rio Minho</i>
--

1. Is this your first visit to the Ecopista?

Yes. Please go to question 3

No. Please go to question 2

2. Please indicate the degree of frequency of your visits to Ecopista last year. Please indicate your answer with a cross, where:

1-Very rarely; 2-Rarely; 3- Sometimes; 4-Often; 5-Very often

	1	2	3	4	5
Week days					
Weekends					

The following questions relate to the current visit to the *Ecopista*

3. Are you visiting the *Ecopista*:

Alone

With spouse/partner

with family: with how many people? _____ Any children? How many? _____

With friends: with how many people? _____ Any children? How many? _____

4. Please indicate if:

4.a Have you reduced mobility?

No Yes. Please indicate your situation _____

4.b Are you accompanied by people with reduced mobility:

No Yes. Please indicate the situation _____

5. Please indicate the degree of importance of each of the following reasons for your visit to the *Ecopista*. Please indicate your answer with a cross, where:
 1-Not important at all; 2- Of little importance; 3- Moderately important 4-Important; 5-Very important

	1	2	3	4	5
Have a different experience					
Learn/have contact with the historical heritage of the region					
Be close to the natural heritage					
Rest and relax					
Meet other people					
Be with friends/family					
Carry out activities					
Another reason. Which? _____					

6. Which activities will you/did you practice in *Ecopista* (during this visit)? (multiple response options).

- Walking or hiking
 Cycling
 Skating
 Running
 Participating in events. Please indicate the last event in which you participated _____
 Visiting *Ecopista*-specific areas of interest (ex: historical-cultural and natural heritage)
 Using the *Ecopista* as a means of travel (e.g. for work/school/home)
 Other. Which? _____

7. How did you get information about the *Ecopista*? (Please choose the option (s) that better applies to your case).

- Tourism Office
 Site of the Town Hall of Valença/Monção
 Visit to the centre of interpretation of the *Ecopista* (Valença)
 Other. Which? _____

8. Was the information obtained important for you to visit the *Ecopista*?

- No Yes. Please indicate why? _____

9. Please indicate where did you enter in the *EEcopista* (location) _____

10. How long do you think you will be at the *Ecopista* in your visit today (hours)? _____

B – Evaluation of the *Ecopista*

Please, select your answer with a cross

11. How do you evaluate the *Ecopista* in relation to the following aspects about conservation/cleanliness, where:

1-Very bad; 2-bad; 3-neither good nor bad; 4-Good; 5-very good; Don't know/no answer – DK/NA

	1	2	3	4	5	DK/NA
Cleanliness and maintenance of the infrastructure (next to the <i>Ecopista</i>)						
Heritage conservation (e.g., buildings, monuments)						
Hygiene of toilets						
Picnic parks maintenance						
Cleanliness of the natural heritage (e.g., agricultural fields, forests, fisheries)						
Other. Which? _____						

12. How do you evaluate the following aspects about information/interpretation of *Ecopista*, where:

1-Very bad; 2-bad; 3-neither good nor bad; 4-Good; 5-very good; Don't know/no answer – DK/NA

	1	2	3	4	5	DK/NA
Information provided about the <i>Ecopista</i>						
Interpretative panels						
Screenplay (placed at the entrance of the <i>Ecopista-Valença</i>)						
Existing sign posts						
Information about the regulation of <i>Ecopista</i>						
Other. Which? _____						

13. How do you evaluate the following aspects related to the safety in the *Ecopista*, where:

1-Very bad; 2-bad; 3-neither good nor bad; 4-Good; 5-very good; Don't know/no answer – DK/NA

	1	2	3	4	5	DK/NA
Floor safety						
Wooden obstacles at intersections with crossing paths/roads						
Passage at intersections (without stop for vehicles)						
Personal safety						
The absence of dashed line painted on the ground to separate the two directions						
The behavior of walkers, in terms of respect for security, when using <i>Ecopista</i> :						
g) with family/friends						
h) with the presence of children						
i) accompanied by animals without leash						
The behavior of cyclists, in terms of respect for security, when using <i>Ecopista</i> :						
c) with family/friends						
d) with the presence of children						
Other. Which? _____						

14. To what extent do you agree or disagree with the following sentences regarding the hours of operation of the services, where:

1-Completely disagree; 2-Disagree; 3- I do not agree/neither disagree; 4-I agree; 5-Completely agree; Don't know/no answer – DK/NA

	1	2	3	4	5	DK/NA
The opening hours of the Interpretation Centre of the <i>Ecopista</i> -Valença allows me to visit the area						
The opening/closing time of WC is appropriate when I visit the <i>Ecopista</i>						
The opening hours of the Interpretation Centre of the railway line, allows me to visit the space						
Other. Which? _____						

15. Considering your current visit to the *Ecopista*, please indicate:

15.1 What did you like the most?

15.2 What did you like the least?

16. Would you like to make/leave some suggestions/comments

No Yes. Which? _____

17. After this visit, please indicate the likelihood to

1-Very unlikely; 2-Unlikely; 3- Neither unlikely or likely; 4-Likely; 5-Very likely

	1	2	3	4	5
Visit the <i>Ecopista</i> again (in the nearer future)					
Recommend to visit the <i>Ecopista</i> to friends or family?					

18. Did you have already the opportunity to participate in the past in any of the activities presented in the following table ?

No Yes. If Yes, how would you rate your level of satisfaction, where:

1-Very dissatisfied; 2-Dissatisfied; 3-Neither satisfied nor dissatisfied; 4-Satisfied; 5-Very satisfied

	1	2	3	4	5
Great Route of Crossing “Ribeira Minho”					
Great Route of “Derivação Coura Minho”					
Rail of “Ínsua do Crasto”					
Rail of “Veiga da Mira”					
Rail between “Mosteiros”					
Rail of “Foz do Rio Manco”					
“Family cycling”					
Annual meetings of touring cyclists and users of <i>Ecopista</i>					
“Go to <i>Ecopista</i> in wheelchairs”					
Other. Which? _____					

19. Were there other activities that you would like to have practiced and you did not have the opportunity to do so?
 No Yes. Why? _____

20. Were there any other activities you would like to have opportunity to practice/participate in the *Ecopista* in the future?
 No Yes. Why? _____

21. What services would you like to see available on *Ecopista* in the future?
 No Yes. Why? _____

Section C- Respondent

22. Please indicate your nationality _____

23. Please indicate the situation that most fits your case:
 I'm on holiday. Please indicate the location of your accommodation. _____
 I am passing by/visiting. Please indicate the district of your residence. _____
 I live in the region. Please indicate your municipality. _____

24. Please indicate your age _____

25. Genre
 Female Male

26. Are you:
 Single Married/facto Union
 Divorced / de facto separated Widow/widower

27. What is your job title? _____

28. What is your salary range?
 Less than 500€ 501€ a 1000€
 1001€ a 1500€ 1501€ a 2000€
 Above 2000€

29. What educational background do you have?
 Elementary education Secondary education
 High education. Please indicate your degree: _____
Other. Which ? _____

Apêndice 3 – Pontos de interesse a visitar na Ecopista

1. Museu Ferroviário dos Caminhos-de ferro - Valença

O museu fica confinado ao espaço da Estação dos caminhos-de-ferro de Valença, localizada na cidade de Valença e a escassos 300 m da Ecopista, sensivelmente. O museu fica nas antigas cocheiras e nele se encontram expostos a locomotiva a carvão, os vagões e todo o conjunto de peças ligadas à actividade ferroviária¹⁶⁷.

2. Estação dos caminhos-de-ferro – Valença

Trata-se de um edifício imponente, inaugurado em 1884, sendo constituído por um cais coberto, possuindo uma área reservada para as linhas de apoio ao transporte de mercadorias, mantendo-se ainda a construção das singulares casa de banho, havendo ainda lugar para os tradicionais jardins ainda que de área reduzida. Este conjunto de ftraços recorda os primeiros tempos dos caminhos-de-ferro¹⁶⁸.

3. Centro de Interpretação da Ecopista – Apeadeiro de Valença

A antiga Casa da Linha, assim denominada, é a “porta” principal de entrada para a Ecopista, realizada pelo concelho de Valença (Apêndice 7, Foto 1). Uma construção com características tipicamente ferroviárias, onde são dadas a conhecer aos visitantes as diferentes valências da Ecopista, assim como as oito décadas de memória das vivências na linha ferroviárias de Valença a Monção¹⁶⁹, (Moreira, 2009:9).

4. Miradouro - Ganfei

Para se chegar ao Miradouro, é necessário, primeiro, percorrer o lugar da Urgeira, que é atravessado por um majestoso carvalhal, após o qual surge o miradouro. Este miradouro (Apêndice 7, Foto 2) fantástico possui vistas para a Fortaleza de Valença, a velha ponte

¹⁶⁷http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, consultada em 2012-12-22.

¹⁶⁸http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, consultada em 2012-12-22.

¹⁶⁹http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, consultada em 2012-12-22.

rodo-ferroviária metálica Eiffel, o Rio Minho, o casario e a catedral da cidade de Tui e os vinhedos da Veiga de Ganfei^{170, 171} (Moreira, 2009:9).

5. Apeadeiro - Ganfei

A partir do qual é possível avistar a enorme recta da linha de Ganfei e onde se encontra localizada a velha estação. A partir deste ponto, pode-se ainda observar o Convento de Ganfei e igualmente apreciar mais de perto os vinhedos da Veiga de Ganfei e o território da Galiza¹⁷².

6. Convento - Ganfei

Do outro lado da estrada municipal (EN13), encontra-se o mosteiro secular de Ganfei, de origem Beneditino (propriedade do Grupo RAR, que pretende aí instalar uma unidade hoteleira de 5 estrelas¹⁷³), ladeado por uma cerca deslumbrante. Nesse espaço encontra-se a Igreja românica de três naves, que se crê que remonta ao séc. VII, o anexo e as dependências com claustro^{174, 175}.

7. Capela de São Teotónio - Ganfei

Do outro lado da estrada municipal (EN13), fica a Capela barroca que contém a imagem de São Teotónio. Nesta freguesia, no lugar de Tardinha, nasceu em 1082, aquele que foi considerado o primeiro santo português, São Teotónio. A capela está rodeada de casario composto de características minhotas^{176, 177, 178}.

¹⁷⁰[http://www.cm-](http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf)

valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, consultada em 2012-12-22.

¹⁷¹ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, consultada em 2012-12-22.

¹⁷²[valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, consultada em 2012-12-22.](http://www.cm-</p></div><div data-bbox=)

¹⁷³ Jornal Notícias de Valença, Abril de 2009

¹⁷⁴[valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, consultada em 2012-12-22.](http://www.cm-</p></div><div data-bbox=)

¹⁷⁵ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, consultada em 2012-12-22.

¹⁷⁶ http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Cultura/S%E3o%20Teot%C3nio

¹⁷⁷[valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf](http://www.cm-</p></div><div data-bbox=)

8. Estação de Ganfei - Ganfei

A antiga estação constituída por um único piso, é portadora da imagem, que atravessou os séculos, das antigas estações da linha do Minho^{179, 180}. Outrora, permanece na memória os belos jardins, o tempo do cais de mercadorias e da sua linha de apoio¹⁸¹.

9. Parque de Merendas - Verdoejo

Virando à esquerda, em direcção ao rio, encontra-se o parque de merendas, em plena Veiga de Verdoejo¹⁸².

10. Estação de Verdoejo - Verdoejo

Um edifício constituído por dois pisos, onde as casas de banho e o singular apeadeiro foram recuperados. Na memória fica a linha de circulação, a linha de apoio ao cais e o armazém de mercadorias¹⁸³, (Moreira, 2009:9).

11. Ínsua do Conguedo - Verdoejo

Trata-se de uma língua de terra, em pleno rio Minho, proporciona refúgio aos habitats de fauna e flora da bacia hidrográfica do rio Minho. Representa um ponto atractivo para a pesca desportiva, essencialmente na altura do sável e da savelha^{184, 185}.

¹⁷⁸ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, consultada em 2012-12-22.

¹⁷⁹ http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, consultada em 2012-12-22.

¹⁸⁰ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, consultada em 2012-12-22.

¹⁸¹ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, consultada em 2012-12-22.

¹⁸² http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, consultada em 2012-12-22.

¹⁸³ http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, consultada em 2012-12-22.

¹⁸⁴ http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, consultada em 2012-12-22.

¹⁸⁵ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, consultada em 2012-12-22.

12. Pesqueira da Gingleta - Verdoejo

À esquerda, nas margens do rio e ao longo de todo o seu percurso, encontra-se grande número de pesqueiras, onde se podem pescar, nomeadamente, lampreias, enguias, salmões, trutas, sáveis, savelhas, taínhas, escalos, bogas, achegas, entre outros^{186, 187}. A Gingleta representa a memória das barcas medievais e da sua passagem para a Galiza¹⁸⁸.

13. Adro Velho - Verdoejo

À Esquerda encontra-se um cemitério medieval de que restam os sarcófagos e um cruzeiro medieval (Apêndice 7, Foto 3)^{189, 190}, sítio arqueológico, onde a universidade do Minho levou a cabo uma escavação, que as Junta de Freguesia e Paróquia pretendem conservar e valorizar¹⁹¹.

14. Pelourinho do Couto - Verdoejo

Saindo à direita, em direcção à EN encontra-se o pelourinho do antigo Couto de Sanfins, de 1729, contíguo à Capela do Senhor dos Passos^{192, 193}. De volta Ecopista, encontra-se a antiga Casa da Administração e Tribunal do Couto e a fonte com o escudo da Casa de Bragança¹⁹⁴.

¹⁸⁶ [http://www.cm-](http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf)

valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, consultada em 2012-12-22.

¹⁸⁷ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, consultada em 2012-12-22.

¹⁸⁸ [http://www.cm-](http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf)

valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, consultada em 2012-12-22.

¹⁸⁹ [http://www.cm-](http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf)

valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, consultada em 2012-12-22.

¹⁹⁰ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, consultada em 2012-12-22.

¹⁹¹ http://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/19006/1/Mem%C3%B3rias_26.pdf, consultada em 2012-12-23

¹⁹² [http://www.cm-](http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf)

valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, consultada em 2012-12-22.

¹⁹³ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, consultada em 2012-12-22.

¹⁹⁴ [http://www.cm-](http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf)

valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, consultada em 2012-12-22.

15. Estação de Friestas - Friestas

A “velha” estação, as duas linhas, o cais de mercadorias e as suas singulares casas de banho, representam a memória de outrora espelhado no fresesim das gentes do norte do concelho que partiam para o mundo¹⁹⁵.

16. Pesqueira - Friestas

À esquerda na Foz do Rio Furna, encontra-se uma praia fluvial (Apêndice 7, Foto 4) e um parque de lazer. A fauna das margens do rio evidencia uma riqueza e presença de diversas espécies^{196, 197}.

17. Ponte Metálica do Rio Manco - Friestas

Na travessia do rio Manco encontram-se a primeira ponte deste modelo a ser construída em Portugal, considerada uma “autêntica jóia” da arqueologia industrial ferroviária,^{198, 199}.

18. Miradouro - Friestas

Neste miradouro pode observar-se, a foz do rio Furna, o rio lá ao fundo e na outra margem o complexo termal de Caldelas de Tuy²⁰⁰.

19. Portões dos Crastos - Friestas

Trata-se de um portal “soberbo”, em estilo barroco, evidenciando influências do barroco da América Latina^{201, 202}.

¹⁹⁵http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf

¹⁹⁶http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, consultada em 2012-12-22.

¹⁹⁷ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, consultada em 2012-12-22.

¹⁹⁸http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, consultada em 2012-12-22.

¹⁹⁹ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, consultada em 2012-12-22.

²⁰⁰http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, consultada em 2012-12-22.

²⁰¹http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, consultada em 2012-12-22.

20. Monumento a Lindberg - Friestas

Este monumento foi erguido em honra do conhecido aviador que aterrou nas águas do Minho e que a população de Friestas não esqueceu²⁰³.

21. Ínsua do Crasto - Friestas / Lapela

À esquerda, no rio Minho, a ínsua do Crasto é constituída por uma língua de terra, onde muitas histórias de vivência se passaram, relacionadas com o contrabando, com as “velhas” artes da pesca e com a medieval travessia, conhecida por “vau de carexi”^{204, 205}.

22. Observatório de Avifauna

Situado entre Friestas e Lapela, cerca de 300m, sensivelmente depois da ponte de ferro.

23. Parque de Merendas - Lapela

Constituída por uma extensa área verde, na presença da margem das águas do Minho. Este espaço é um convite ao descanso e ao lazer, permitindo desfrutar e aproveitar uma panorâmica tranquila do rio, das tradicionais embarcações fluviais, dos pescadores e da margem galega^{206, 207}, (Moreira, 2009:15).

24. Torre de Menagem - Lapela

É Monumento nacional desde 1910. Esta torre é conhecida por torre de Lapela, também denominada “Torre de Belém do Minho”. Pretende simbolizar um passado glorioso e faz parte de um castelo medieval que o Rei D. João V, no início do século XVIII, mandou

²⁰² http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, consultada em 2012-12-22.

²⁰³ http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, consultada em 2012-12-22.

²⁰⁴ http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf

²⁰⁵ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, consultada em 2012-12-22.

²⁰⁶ http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, consultada em 2012-12-22.

²⁰⁷ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, consultada em 2012-12-22.

destruir para com o objectivo de aproveitar a sua cantaria para construir o polígono defensivo de Monção^{208, 209}, (Moreira, 2009:15).

25. Quinta do Tesoureiro - Lapela

A antiga tesouraria de Lapela, é hoje uma casa de habitação particular. No portão da entrada da propriedade, mais antigo que a habitação, pode apreciar-se um relógio de sol em granito e também o brasão de armas representando um escudo francês, datado de 1795, com os nomes inscritos Abreu, Coelho, Noivais e Gomes Mina,^{210, 211}.

26. Polidesportivo - Lapela

Localiza-se junto ao edifício da antiga estação. Contornado por gradeamento e com piso regular permite uma utilização segura deste espaço, dispondo ainda de uma pequena área reservada aqueles que pretendem assistir às actividades a desenvolver. Representa, assim, um convite para jovens e adultos jogarem em equipas, ou simplesmente darem uns toques na bola, etc.. Para as crianças mais pequenas existe um parque infantil mesmo ali ao lado²¹².

27. Cruzeiro - Lapela

Localiza-se na rua de acesso à torre de menagem e à área ribeirinha da freguesia. A base e a coluna do cruzeiro são em granito, contendo as imagens de Santa Ana e de Cristo Crucificado²¹³.

²⁰⁸ http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, consultada em 2012-12-22.

²⁰⁹ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, consultada em 2012-12-22.

²¹⁰ http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, consultada em 2012-12-22.

²¹¹ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, consultada em 2012-12-22.

²¹² http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista

²¹³ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, consultada em 2012-12-22.

28. Igreja Paroquial - Lapela

O tecto da igreja é ornamentado por pinturas. Impõe-se a figura do S. Lourenço, acompanhado por quatro apóstolos: S. Lucas, S. João, S. Mateus e S. Marcos. S. Lourenço é o santo padroeiro da aldeia e é solenizado pelos habitantes no dia 10 de Agosto de cada ano, Na capela-mor, encontra-se uma custódia, rodeada por dois anjos da guarda²¹⁴.

29. Antiga Estação de Lapela

Representa um edifício ferroviário típico cuja abertura ao público teve lugar dois anos antes da chegada do comboio a Monção, em 1913²¹⁵. A área envolvente foi recuperada juntamente com a implantação da Ecopista. A estação também foi alvo de obras de recuperação por parte da junta de freguesia com o apoio da Câmara Municipal de Monção. No rés do chão funciona um espaço de apoio à junta, sendo o 1º andar um espaço destinado ao convívio da população residente²¹⁶, (Moreira, 2009:11).

30. Pesqueiras do Rio Minho – Cortes, Troporiz e Lapela

Representam pequenas construções em pedra antiga. Constituem um valioso património geracional com pilar de desenvolvimento na economia local ainda nos dias de hoje. Noutros tempos foi pertença da igreja, contudo, desde há várias décadas que são propriedade de particulares^{217, 218}, (Moreira, 2009:13).

31. Curso internacional do Rio Minho - Cortes, Troporiz e Lapela

O Rio Minho é uma presença constante no percurso entre Cortes, Troporiz e Lapela, onde, através, da ponte sobre o Gadanha e do miradouro situado alguns metros à frente, pode ser

²¹⁴ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, consultada em 2012-12-22.

²¹⁵ http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, consultada em 2012-12-22.

²¹⁶ http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, consultada em 2012-12-22.

²¹⁷ http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf

²¹⁸ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista

admirada a magnífica beleza paisagística. Este percurso faz lembrar as histórias tempestuosos de dois povos unidos pela sobrevivência^{219, 220} (Moreira, 2009:13).

32. Explorações vinícolas - Cortes, Troporiz e Lapela

O concelho de Monção é considerado o berço do Alvarinho. Gentes se dedicam à exploração vinícola (Apêndice 7, Foto 5) desde há muito tempo e este percurso visa retratar essa vivência. Quem realizar este trajecto terá a oportunidade de observar a modificação na tonalidade das folhas e sentirá, durante a época das vindimas, o odor das uvas²²¹, (Moreira, 2009:14).

33. Foz do Rio Gadanha - Troporiz

Em Troporiz, freguesia onde as águas transparentes do rio Gadanha entram no troço internacional do rio Minho, criando uma praia fluvial muito frequentada por banhistas e pescadores. Local de grande beleza paisagística, aprazível para a realização de piqueniques, perpetuado pela memória da história de dois povos^{222, 223, 224} (Moreira, 2009:14).

34. Capela de Nossa Senhora da Cabeça - Cortes

Localiza-se junto ao parque de merendas. Uma construção de arquitectura religiosa caracterizada pela simplicidade. Na frente, pode observar-se um pequeno azulejo com a imagem aposta do anjo da guarda. Justo ao lado da porta travessa, encontra-se colocada a imagem de nossa senhora^{225, 226}, (Moreira, 2009:12).

²¹⁹ http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, consultada em 2012-12-22.

²²⁰ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, consultada em 2012-12-22.

²²¹ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, consultada em 2012-12-22.

²²² http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, consultada em 2012-12-22.

²²³ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, consultada em 2012-12-22.

²²⁴ <http://www.ciclovias.pt/ciclovias/1norte/1viana/rminho/rmvalenca.php>, consultada em 2012-12-22.

²²⁵ http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf, consultada em 2012-12-22.

35. Parque de Merendas de Nossa Senhora da Cabeça - Cortes

Um espaço a um passo do apeadeiro. Área embelezada por árvores frondosas e muita vegetação verdejante, completada por bancos e mesas (Apêndice 7, Foto 6) e por uma zona de estacionamento fácil. Outrora, realizaram-se, grandes, farnéis por famílias que chegavam de comboio, hoje, chegam de autocarro um pouco de cada lado^{227, 228}, (Moreira, 2009:10).

36. Centro de interpretação da linha férrea - Apeadeiro de Nossa Senhora da Cabeça - Cortes

Este espaço foi remodelado, sendo utilizado como centro de interpretação (Apêndice 7, Foto 7) que tem como objectivos recordar a antiga linha de comboio entre Monção e Valença^{229, 230}. Encontram-se expostas fotografias antigas, descrições sobre este percurso, bem como elementos relacionados com a actividade ferroviária²³¹, (Moreira, 2009:10). Ao lado, foi construído um edifício de raiz, destinado a ser apoio da estrutura, simultaneamente exercendo função de promoção do artesanato local^{232, 233}. O edifício possui sanitários e uma escadaria exterior que conduz a um amplo parque de estacionamento²³⁴.

²²⁶ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, consultada em 2012-12-22.

²²⁷ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, consultada em 2012-12-22.

[valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf](http://www.cm-moncao.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf), consultada em 2012-12-22.

²²⁸ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista

²²⁹ <http://www.cm->

[valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf](http://www.cm-moncao.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf), consultada em 2012-12-22.

²³⁰ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, consultada em 2012-12-22.

²³¹ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, consultada em 2012-12-22.

²³² <http://www.cm->

[valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf](http://www.cm-moncao.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho/ROTEIRO_Ecopista_0.pdf), consultada em 2012-12-22.

²³³ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, consultada em 2012-12-22.

²³⁴ http://www.cm-moncao.pt/portal/page/moncao/portal_municipal/Turismo/Ecopista, consultada em 2012-12-22.

Apêndice 4 – Análise Teste-piloto

Tabela 10.1 - Questão 7 e 8 do teste-piloto

7. Como obteve informação sobre a Ecopista? (Escolha p.f. a(s) opção(ões) que se aplica(m) ao seu caso)

- Através do posto de turismo
 Através do site da Câmara Municipal de Valença/Monção
 Através da visita ao Centro de Interpretação da Ecopista do Rio Minho (Valença)
 Outra. Qual? _____

8. Indique p.f. que informações específicas obteve (ex. sobre actividades/eventos) e o quão importantes foram essas informações para a visita/utilização da Ecopista. Assinale p.f. a sua resposta com uma cruz, em que:

1- Nada importante; 2- Pouco importante; 3- Relativamente importante; 4- Importante; 5- Muito importante

	1	2	3	4	5
Informação específica sobre:					
a)					
b)					
c)					

Detectou-se também outras situações relativamente às questões 11, 12, 13 e 18, conforme está identificado a título de exemplo na Tabela 2.2

Tabela 10.2 - Ex: Questão 11 – teste-piloto

11. Como avalia a Ecopista relativamente aos seguintes aspectos sobre conservação/limpeza, em que:

1- Muito mau; 2- Mau; 3- Nem bom nem mau; 4- Bom; 5- Muito bom; Não sabe/Não responde – NS/NR

	1	2	3	4	5	NS/NR	Principal razão
Manutenção e limpeza da infra-estrutura (área junto à Ecopista)							
Conservação do património (ex: edifícios, monumentos)							
Higiene dos WC's							
Manutenção dos parques de merendas							
Limpeza do património natural envolvente (ex: campos agrícolas, florestas, pesqueiras)							
Outra. Qual? _____							

As questões 11 (Como avalia a Ecopista relativamente aos seguintes aspectos sobre conservação/limpeza), 12 (Como avalia os seguintes aspectos sobre

informação/interpretação da Ecopista), 13 (Como avalia os seguintes aspectos relativos à segurança na Ecopista) e 18 (Teve oportunidade de participar em alguma das actividades apresentadas na tabela a seguir, associadas à Ecopista) solicitavam uma avaliação quantitativa. Percebeu-se que os respondentes não respondiam a esta coluna em nenhuma das questões. A detecção desta situação levou a alterações, nomeadamente a que eliminasse a coluna qualitativa.

Apêndice 5 – Momentos da recolha de dados por meio de questionário

Tabela 10.3. Momentos da recolha de dados por meio de questionário

Data	Nº quest. recolhidos
29-07-2013	20
30-07-2013	15
31-07-2013	6
01-08-2013	10
02-08-2013	13
03-08-2013	24
04-08-2013	24
05-08-2013	10
06-08-2013	6
17-08-2013	10
18-08-2013	4
25-08-2013	22
03-09-2013	5
05-09-2013	3
08-09-2013	18
14-09-2013	5
15-09-2013	5
TOTAL	200

Fonte: Autora

Apêndice 6 – Síntese dos principais diplomas legislativos

A síntese apresentada contém os principais diplomas e artigos de interesse particular para este trabalho, contudo não obsta à existência de outros instrumentos legais de análogo interesse.

(1) A Resolução do Conselho de Ministros n.º 112/98, destaca a importância dos espaços naturais enquanto destinos turísticos com atributos indissociáveis do Turismo de Natureza, o que leva à criação do Programa nacional de Turismo de Natureza;

(2) No Decreto-Lei n.º 47/99, é definido o conceito de Turismo de Natureza como produto turístico e a sua relação com as áreas protegidas e são apresentadas as actividades que pressupõem o desenvolvimento do Turismo de Natureza;

(3) No Decreto-Lei n.º 142/2008, é dada importância aos princípios que a execução da política e das acções de conservação da natureza e da biodiversidade devem observar, onde é criada a rede fundamental de conservação da natureza e são destacados os compromissos do estado português em matéria de sustentar a perda de biodiversidade;

(4) No Decreto-Lei n.º 108/2009, é redefinido o conceito de Turismo de Natureza.

(1) De acordo com a Resolução do Conselho de Ministros n.º 112/98, associa-se o conceito de Turismo de Natureza às áreas protegidas: “*os espaços naturais surgem cada vez mais, no contexto internacional e nacional, como destinos turísticos em que a existência de valores naturais e culturais constituem atributos indissociáveis do Turismo de Natureza*”. As AP são, deste modo, locais privilegiados com novos destinos, em resposta ao surgimento de outros tipos de procura, propondo a prática de actividades ligadas ao recreio, ao lazer e ao contacto com a natureza e às culturas locais, cujo equilíbrio, traduzido nas suas paisagens, conferem e transmitem um sentido e a noção de «único» e de «identidade de espaço», que vão rareando um pouco por todo o nosso território”.

Assim foi celebrado um protocolo de cooperação entre o Ministério da Economia e o Ministério do Ambiente, em 12 de Março de 1998, com o objectivo de implementar o Programa Nacional de Turismo de Natureza, visando:

“ 1- Criar o *Programa Nacional de Turismo de Natureza, adiante designado por PNTN, aplicável na Rede Nacional de Áreas Protegidas*, visando a promoção e afirmação dos

valores e potencialidades que estes espaços encerram, especializando uma actividade turística, sob a denominação «Turismo de Natureza», e propiciando a criação de produtos turísticos adequados”;

O decreto também ajuda a clarificar o conceito de Turismo de Natureza: “2 — *O Turismo de Natureza pressupõe a prática integrada de actividades diversificadas*, que vão desde o usufruto da natureza através de um passeio à prática de caminhadas, escalada, espeleologia, orientação, passeios de bicicleta ou a cavalo, actividades aquáticas e subaquáticas, entre outras, ao contacto com o ambiente rural e culturas locais, através da sua gastronomia e manifestações etnográficas, rotas temáticas, nomeadamente históricas, arqueológicas e ou gastronómicas, e a estada em casas tradicionais” (Resolução do Conselho de Ministros n.º 112/98, D.R. n.º 195, Série I-B de 25 de Agosto, estabelece a criação do Programa Nacional do Turismo de Natureza).

(2) A Resolução do Conselho de Ministros n.º 112/98, deu origem, por sua vez, ao Decreto-Lei n.º 47/99 (Alterado pelo Decreto-Lei n.º 56/2002, de 11 de Março) que no Artigo 1.º, cujo título ‘noção’, apresenta o seguinte:

“1 - *Turismo de Natureza* é o produto turístico composto por estabelecimentos, actividades e serviços de alojamento e animação turística e ambiental realizados e prestados em zonas integradas na rede nacional de áreas protegidas (...);

2 - *O Turismo de Natureza* desenvolve-se segundo diversas modalidades de hospedagem, de actividades e serviços complementares de animação ambiental, que permitam contemplar e desfrutar o património natural, arquitectónico, paisagístico e cultural, tendo em vista a oferta de um produto turístico integrado e diversificado”.

No mesmo decreto no Artigo 4.º, com o título Áreas protegidas: “para efeitos do disposto no presente diploma, consideram-se áreas protegidas as áreas classificadas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 19/93, de 23 de Janeiro, e demais diplomas legais aplicáveis (Decreto-Lei n.º 47/99, Diário da República — I série-A de 16 de Fevereiro, Estabelece o regime jurídico do Turismo de Natureza).

(3) Dada a importância cada vez maior atribuída à necessidade da conservação da natureza e da biodiversidade, é criada a Rede Fundamental de Conservação da Natureza, com a publicação do Decreto-Lei n.º 142/2008. O qual refere na sua nota introdutória, que é

indispensável instituir corredores ecológicos²³⁵ cuja função primordial é estabelecer ou salvaguardar a ligação e os fluxos génicos entre as diferentes áreas nucleares de conservação, contribuindo, de modo especialmente relevante, para ultrapassar uma visão redutora da conservação da natureza e da biodiversidade - circunscrita às áreas classificadas - e para promover a continuidade espacial e a conectividade das componentes da biodiversidade em todo o território, bem como uma adequada integração e desenvolvimento das actividades humanas. É neste sentido que é publicado o Decreto-Lei n.º 142/2008, veio legislar sobre importante matéria, a saber:

- Art.º 2 ‘Âmbito’, 1 — “O regime jurídico estabelecido no presente decreto-lei é aplicável ao conjunto dos valores e recursos naturais presentes no território nacional e nas águas sob jurisdição nacional”;

- Artigo 4.º ‘Princípios’, “Para além dos princípios gerais e específicos consignados na Lei de Bases do Ambiente, a execução da política e das acções de conservação da natureza e da biodiversidade deve observar os seguintes princípios:

a) Princípio da função social e pública do património natural, nos termos do qual se consagra o património natural como infra-estrutura básica integradora dos recursos naturais indispensáveis ao desenvolvimento social e económico e à qualidade de vida dos cidadãos;

b) Princípio da sustentabilidade, nos termos do qual deve ser promovido o aproveitamento racional dos recursos naturais, conciliando a conservação da natureza e da biodiversidade com a criação de oportunidades sociais e económicas e garantindo a sua disponibilidade para as gerações futuras”;

- Artigo 5.º ‘*Rede Fundamental de Conservação da Natureza*’:

“1 — É criada a Rede Fundamental de Conservação da Natureza, abreviadamente designada por RFCN, a qual é composta:

a) Pelo Sistema Nacional de Áreas Classificadas, que integra as seguintes áreas nucleares de conservação da natureza e da biodiversidade:

i) Áreas Protegidas;

²³⁵ Os “corredores ecológicos”, cujo estabelecimento é imposto aos Estados-membros pela Directiva 92/43/CE do Conselho, de 21 de Maio de 1992, são definidos como os elementos que, pela sua estrutura linear e contínua (tais como rios e ribeiras e respectivas margens ou os sistemas tradicionais de delimitação dos campos) ou pelo seu papel e espaço de ligação (tais como lagos, lagoas ou matas), são essenciais à migração, à distribuição geográfica e ao intercâmbio genético de espécies selvagens (cfr. artigos 1.º, 3.º n.º 3 e 10.º n.º 2).

ii) Sítios da lista nacional de sítios e zonas de protecção especial integrados na Rede Natura 2000; iii) As demais áreas classificadas ao abrigo de compromissos internacionais assumidos pelo Estado Português;

b) Pelas áreas de continuidade a seguir identificadas, nos termos do número seguinte e com salvaguarda dos respectivos regimes jurídicos:

i) A Reserva Ecológica Nacional (REN);

ii) A Reserva Agrícola Nacional (RAN);

iii) O domínio público hídrico (DPH).

2 — As áreas de continuidade referidas no número anterior estabelecem ou salvaguardam a ligação e o intercâmbio genético de populações de espécies selvagens entre as diferentes áreas nucleares de conservação, contribuindo para uma adequada protecção dos recursos naturais e para a promoção da continuidade espacial, da coerência ecológica das áreas classificadas e da conectividade das componentes da biodiversidade em todo o território, bem como para uma adequada integração e desenvolvimento das actividades humanas”.

É importante referir que este diploma surge, também, de compromissos assumidos internacionalmente pelo Estado Português, onde “são reforçados os mecanismos que permitam a Portugal cumprir as obrigações assumidas quer no âmbito da União Europeia quer no âmbito da Organização das Nações Unidas — *suster a perda de biodiversidade até 2010* e para além —, de acordo com um conceito dinâmico de conservação da biodiversidade, na relação desta última com as alterações climáticas, no combate à desertificação e erradicação da pobreza, no seu papel transversal ao desenvolvimento sustentável, na necessidade de alargar o reconhecimento público da biodiversidade, integrando -a no sistema económico e empresarial, e no reconhecimento de cada cidadão como directa e simultaneamente beneficiário e implicado na gestão da biodiversidade”.

(Decreto-Lei n.º 142/2008, Diário da República, 1.ª série — N.º 142 — 24 de Julho de 2008, Estabelece o regime jurídico da conservação da natureza e da biodiversidade).

(4) Decorrida quase uma década da publicação do Decreto-Lei n.º 47/99, o Decreto-Lei n.º 108/2009 de 15 de Maio, juntamente com o Decreto-Lei n.º 39/2008, de 7 de Março refere o seguinte: “O Decreto -Lei n.º 204/2000, de 1 de Setembro, estabeleceu, pela primeira vez, o enquadramento legal das actividades de animação turística. Com quase uma década de existência, revela-se hoje desajustado da realidade”.

“Tendo em conta o desenvolvimento do sector e o crescente interesse pelas actividades comumente designadas por *turismo activo*, *turismo de aventura* e por aquelas que corporizam o novo conceito de «oferta de experiências», reconhecendo-se a importância estratégica da actividade da animação turística, e tendo por base as preocupações de simplificação que têm caracterizado a actividade do XVII Governo Constitucional, considerou-se essencial a revisão do regime jurídico da animação turística”.

O decreto-lei nº 108/2009 dá agora corpo ao seu objectivo “estabeleceu o novo regime jurídico da instalação, exploração e funcionamento dos empreendimentos turísticos, redefine o conceito de Turismo de Natureza e contribui para a dinamização do Programa Nacional de Turismo de Natureza, prevista no Programa do Governo”.

Assim de acordo com o Artigo 4.º, do citado decreto, o conceito de *Turismo de Natureza* foi alargado também a outras áreas com valores naturais: “*As actividades de animação turística desenvolvidas em áreas classificadas ou outras com valores naturais designam-se por actividades de Turismo de Natureza*, desde que sejam reconhecidas como tal pelo Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade, I. P. (ICNB, I. P.), nos termos previstos no capítulo V (Ministério da Economia e da Inovação), (Decreto-Lei n.º 108/2009, Diário da República, 1.ª série — N.º 94 — 15 de Maio de 2009, Estabelece as condições de acesso e de exercício da actividade das empresas de animação turística e dos operadores marítimo-turísticos).

Apêndice 7 – Fotografias

Foto 1 – Centro de interpretação da Ecopista (Valença)



Fonte: Autora

Foto 2 – Miradouro Ganfei



Fonte: Autora

Foto 3 – Cruzeiro (Ganfei)



Fonte: Autora

Foto 4 – Praia fluvial (Friestas)



Fonte: Autora

Foto 5 – Vinhedos (Lapela)



Fonte: Autora

Foto 6- Parque de merendas (Cortes)



Fonte: Autora

Foto 7 – Centro de interpretação da linha férrea (Cortes)



Fonte: Autora

Anexos

Anexo 1 - Fotos

Foto 1 - Rio Minho. Ínsuas de Verdoejo e do Crasto



Fonte: Associação Cultural e de Estudos Regionais²³⁶

²³⁶ http://acer-pt.org/vmdacer/index.php?option=com_content&task=view&id=437&Itemid=76 acedida em 2013-12-12

Foto 2 – Painel interpretativo da fauna e flora



Fonte: Câmara Municipal de Valença²³⁷

²³⁷http://www.cm-valenca.pt/portal/page/valenca/portal_municipal/Turismo/trilhos_pedestres/Ecopista%20do%20Rio%20Minho acedida em 2013-12-16

Foto 3 – Ecovia do Parque da Lodeira



Fonte: Ciclovias²³⁸

Foto 4 – Marginal da Senhora da Cabeça



Fonte: A Nossa Terra²³⁹

²³⁸ <http://www.ciclovias.pt/ciclovias/Inorte/1viana/moncao/mplodeira.php> acedida em 2013-12-20

