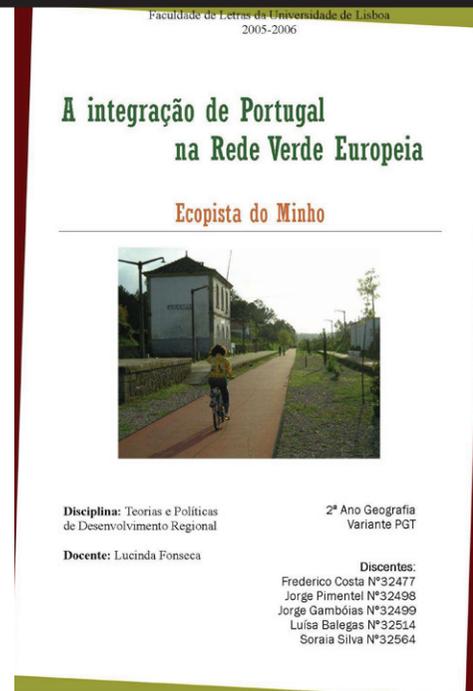


O COMBOIO EM PORTUGAL

<http://ocomboio.net>

057 "A INTEGRAÇÃO DE PORTUGAL NA REDE VERDE EUROPEIA – ECOPISTA DO MINHO"



"ECOPISTA DO RIO MINHO

INAUGURADA A 14 DE NOVEMBRO DE 2004, A ECOPISTA DO MINHO, ENTRE VALENÇA E CORTES (VER ANEXO MAPA – RAMAL DE MONÇÃO), FOI A PRIMEIRA DAS ECOPISTAS INAUGURADAS NO ÂMBITO DO PLANO ESTRATÉGICO DAS ECOPISTAS, A CARGO DA REFER, A EMPRESA RESPONSÁVEL PELA MANUTENÇÃO DAS FERROVIAS PORTUGUESAS – SÓ NÃO CHEGA A MONÇÃO, PORQUE A PRESSÃO URBANÍSTICA SE ANTECIPOU."

**AUTORES:
FREDERICO COSTA
JORGE PIMENTEL
JORGE GAMBÓIAS
LUÍSA BALEGAS
SORAIA SILVA**

DOCUMENTO PUBLICADO ONLINE EM JANEIRO DE 2009

A integração de Portugal na Rede Verde Europeia

Ecopista do Minho



Disciplina: Teorias e Políticas
de Desenvolvimento Regional

Docente: Lucinda Fonseca

2º Ano Geografia
Variante PGT

Discentes:
Frederico Costa Nº32477
Jorge Pimentel Nº32498
Jorge Gambóias Nº32499
Luísa Balegas Nº32514
Soraia Silva Nº32564

Small is not only beautiful but also feasible and profitable

(António Figueiredo)

Índice

Introdução	Pág. 4
Enquadramento teórico e político	Pág. 5
Vias Verdes	Pág. 7
A integração de Portugal na rede Europeia de Vias Verdes	Pág. 9
Ecopista do Rio Minho	Pág. 11
Avaliação da Ecopista	Pág. 19
Conclusão	Pág. 20
Bibliografia	Pág.21
Anexos	
• Análise SWOT da Ecopista do Rio Minho	
• Principais Ramais para Conversão em Ecopistas	

Nota: Fotos tiradas pelos autores do trabalho

Introdução

Este estudo tem como objecto a Ecopista do Rio Minho e enquadra-se no programa da cadeira de Teorias e Políticas do Desenvolvimento Regional da licenciatura em Geografia da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

O conceito Região adquiriu um carácter progressivamente supranacional, veiculado pelos transportes e telecomunicações; mas o conceito Região também tem adquirido um carácter cada vez mais local (mesmo quando transnacional), no Marketing, no Turismo ou na Sociologia, dada a importância dos territórios e das *praxis*, para suportar a identidade das comunidades, face a uma Globalização que fomenta a uniformidade.

Assim, a Ciência Regional tem de tornar interdependentes território e produção, (re)conciliando-os, e corrigir e prevenir desigualdades de Desenvolvimento, esse conceito tão complexo. Se o seu suporte é o crescimento económico, é a distribuição do produto que torna uma comunidade efectivamente rica. E a Economia não pode violar a Cultura de uma comunidade, sob pena de o Desenvolvimento perder o referente. Finalmente, alcançado um Desenvolvimento satisfatório, há a Sustentabilidade: a Prosperidade presente tem de garantir o Desenvolvimento futuro, salvaguardando o Ambiente físico e humano.

É neste contexto de generalização de elevados índices de Desenvolvimento Humano e de correcção (nominal, pelo menos) das assimetrias regionais, que as instituições nacionais e transnacionais europeias têm investido cada vez mais recursos em projectos de aumento da qualidade de Vida e de cooperação interregional e supranacional – se possível, integrando a valorização de infra-estruturas e de equipamentos obsoletos ou desactivados.

As Ecopistas (Greenways) são um desses projectos: “Vias de comunicação reservadas para viagens não motorizadas, desenvolvidas de um modo que integra e defende o Ambiente e a Qualidade de Vida, nas áreas que as envolvem ” (Declaração de Lille, 2000).

Objectivos e Metodologia

Os objectivos deste trabalho são, por um lado, saber o que está realizado e por realizar, do projecto da Ecopista do Rio Minho; por outro lado; na vertente do Planeamento Regional, são saber se e como a Ecopista tem contribuído e pode contribuir para o Desenvolvimento da região em que se situa e como as autarquias locais se articularam com uma empresa tutelada pelo governo nacional (a REFER) e com a supra-nacional União Europeia (UE), que co-financiou a execução da Ecopista, através dos seus fundo e programa, para o Desenvolvimento Regional e Transfronteiriço (FEDER e INTERREG, respectivamente); finalmente, tentou-se enquadrar alguns aspectos do Urbanismo, pois a Ecopista integra-se no perímetro de várias localidades.

O método utilizado foi aliar o trabalho de campo (reconhecimento visual, fotografar a Ecopista e sua envolvente ribeirinha, recolha de opiniões) à pesquisa documental, a fim de ter uma percepção completa do tema – sobretudo dos efeitos multiplicadores da estrutura e até que ponto as comunidades locais (empresários, famílias, etc.) os sentiram.

Enquadramento teórico e político

O nosso trabalho enquadra-se na perspectiva territorialista das teorias recentes do desenvolvimento regional, inserindo-se, nomeadamente, nas teorias *bottom-up* e no modelo de desenvolvimento agropolitano

As teorias *bottom-up* surgiram em meados da década de 1970 em resposta à crise económica originada pelos choques petrolíferos, bem como ao desencanto com as políticas regionais tradicionais que vinham a ser implementadas com resultados insatisfatórios. As medidas adoptadas por este tipo de políticas partem da base para o topo (de modo ascendente) de forma a atingir-se o desenvolvimento das regiões.

O modelo agropolitano de desenvolvimento territorialista “acentua, sobretudo, a inovação a nível social, político e institucional. A configuração organizacional, apelando à participação alargada e estruturada do colectivo de actores, o grau de autonomia decisional das comunidades locais/regionais e o papel dialogante das suas instituições e formas de governância apresentam-se como factores-chave”. (Santos, 2005: 221) Segundo o autor, “uma das ideias fundadoras é a de que a descentralização, a nível local e regional, da política de desenvolvimento territorial não só valoriza o papel da administração pública a essas escalas espaciais mas favorece ainda a participação das forças sociais e económicas existentes na elaboração de estratégias de acção.” (2005: 221-222)

A exploração racional e sustentável dos recursos naturais apresenta-se como outra das vertentes que caracteriza este modelo, devendo constituir matéria-prima fundamental para a satisfação dos mercados locais, de acordo com o princípio da mobilização integral e otimizada dos recursos. Assim, “um dos objectivos estratégicos desta abordagem territorialista passa pela estabelecimento de prioridades à diversificação sectorial e funcional, como forma de reforçar a capacidade de resistência aos impactos negativos provindos do exterior, expandir a qualificação da procura de trabalho e contribuir para travar os movimentos emigratórios”. (Santos, 2005: 222) Para tal recorre a diversas estratégias, tais como: criação de emprego, satisfação das necessidades básicas, educação comunitária, controlo local das actividades, fomento das actividades ligadas ao sector residencial e a gestão otimizada dos recursos naturais; tendo este modelo como grandes áreas de actuação o fomento de intervenção a nível comunitário, autocentramento e a procura de vantagens estratégicas.

Sendo as Ecopistas uma iniciativa que se integra no esforço de promover o desenvolvimento sustentável e a qualidade ambiental, estas têm sido apoiadas por diversos fundos comunitários. Estes fundos comunitários financiam parte destes projectos juntamente com as várias entidades locais onde as Ecopistas são executadas.

Das comparticipações das Ecopistas, uma das mais importantes é a proveniente do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER). “Com o objectivo de reduzir as assimetrias inter-regionais e o atraso das regiões menos favorecidas, este fundo visa o desenvolvimento harmonioso, equilibrado e sustentável das actividades económicas, para um elevado grau de

competitividade, para um nível de emprego e de protecção ambiental elevados e para a igualdade de géneros.” (EU, 2005)

O FEDER prevê intervenções no âmbito dos Objectivos do Regulamento da Comunidade Económica – o n.º 1 (promover o Desenvolvimento e o ajustamento estrutural das regiões menos desenvolvidas) e o n.º 2 (apoiar a reconversão económica e social das zonas com dificuldades estruturais) –, das iniciativas comunitárias a favor da cooperação transfronteiriça e inter-regional (INTERREG – I, II e actualmente III) e de revitalização económica e social das cidades e dos bairros em crise (URBAN – I e II), bem como das acções inovadoras e das medidas de assistência técnica, previstas pelo regulamento geral.

O INTERREG, existente desde 1990, é então uma iniciativa comunitária que pretende fomentar a cooperação transnacional entre os vários países da União de forma a proporcionar um território europeu mais equilibrado e harmonioso. O INTERREG apoia-se na ideia que as fronteiras nacionais dentro da União não devem ser um obstáculo à cooperação económica e social das diferentes regiões transfronteiriças.

Os objectivos e as prioridades deste programa dirigem-se para projectos concretos que asseguram o desenvolvimento equilibrado e durável do espaço, que respondem às diversas necessidades da população local, que fomentam as trocas de todo o tipo entre as diversas regiões transfronteiriças e conciliam o desenvolvimento económico com a protecção do ambiente. Existem vários tipos de organizações que podem beneficiar do INTERREG: estabelecimentos de educação, organizações voluntárias como grupos de acção local, grupos privados, sector privado e instituições publicas.

O INTERREG, na sua terceira fase, divide-se em várias “alíneas”. As que são recorrentes nos apoios às Ecopistas são o INTERREG IIIA e o INTERREG IIIB. O INTERREG III-A encoraja parcerias entre fronteiras de forma a estimular o desenvolvimento regional, enquanto que INTERREG III-B visa mais o desenvolvimento sustentável e ponderado, apoiado também por iniciativas transfronteiriças. Já o INTERREG III-C, a ênfase dirige-se para projectos comuns onde possa existir uma troca de conhecimentos e a criação de novas soluções para os desafios económicos, sociais e ambientais.

Ora, apesar de confinada fisicamente ao território português, a Ecopista do Rio Minho enquadra-se no âmbito do INTERREG pela sua área de influência transfronteiriça: Tui situa-se a 2 quilómetros de Valença e Salvaterra do Miño situa-se a 3 quilómetros de Cortes, estando ambas a cerca de 40 quilómetros da Ecopista espanhola mais próxima (a de Pontevedra).

O FEDER enquadra-se dentro das políticas de mobilização e valorização do potencial endógeno. Este tipo de políticas tem como objectivo remover círculos viciosos e bloqueios à mobilização e valorização de recursos, pretendendo viabilizar as externalidades de procura, dando continuidade à lógica das teorias *bottom-up*.

As Vias Verdes

Em 1997, no decorrer dos Primeiros Encontros Europeus de Tráfego Lento e Vias Verdes, em Valelieu na Bélgica, decidiu-se criar a Associação Europeia de Vias Verdes (AEVV).

A Assembleia Constituinte reuniu-se em Namur, na Bélgica, a 8 de Janeiro de 1998, onde foram estabelecidos, por 17 representantes de instituições e associações de diversos países europeus, os seguintes objectivos:

- Preservar vários tipos de infra-estruturas como as ferrovias desactivadas, itinerários culturais (caminhos de peregrinação, calçadas romanas, etc.), entre outros, tendo em vista o desenvolvimento de itinerários não motorizados, mantendo o domínio público;
- Promover os transportes não motorizados;
- Apoiar e coordenar o intercâmbio de informação e experiências entre as diferentes associações e organismos nacionais e locais para que promovam iniciativas semelhantes por toda a Europa;
- Colaborar com as autoridades europeias, apoiando as políticas de sustentabilidade, do meio-ambiente, de equilíbrio regional e de emprego;

Na sequência desta associação surge a Rede Verde, da qual fazem parte as Vias Verdes que têm várias denominações a nível europeu: Voies Vertes, Voies Douces, Greenways ou Ecopistas. Estas são infra-estruturas destinadas ao tráfego ligeiro não motorizado, convertidas em caminhos desenvolvidos ao longo de estradas antigas ou de vias de comunicação desactivadas, e ao longo de segmentos utilizados por tráfego ligeiro ou não motorizado. Além destas, fazem parte da Rede Verde os caminhos de serviço fluvial e de canais, as vias pecuárias, as pistas para bicicletas e todos os caminhos e estradas de escasso trânsito. Para pertencerem a esta Rede, as Vias Verdes devem seguir uma série de critérios que devem ser respeitados por todos os participantes, de forma a ser possível a utilização adequada por todos os utentes. Esses critérios passam por proibir a circulação de veículos motorizados, excepto quando é extremamente necessário (caso de acidente, apoio técnico ou em terrenos com declives muito acentuados); terem declives máximos de 3%, para que possam ser utilizadas por todos, incluindo aqueles que têm problemas de mobilidade física; serem independentes de outras formas de circulação; terem um número bastante reduzido de cruzamentos com outras estradas; e, por fim, serem vias totalmente públicas.

Como a maioria das linhas-férreas desenvolve-se ao longo de áreas rurais, naturais ou com interesse paisagístico, com piso permeável, de terra batida ou saibro, devem manter as características de caminhos rurais, mas devem estar bem sinalizados para que estes não se confundam. No caso em que atravessem áreas urbanas, o piso deve ser impermeável (de asfalto ou betão), mantendo-se as outras características.

As Vias verdes devem ter em comum uma série de características, tais como: a acessibilidade e comodidade, a segurança, tranquilidade e facilidade, a qualidade dos serviços prestados, a sinalização e a informação disponível para que o utilizador possa desfrutar ao máximo do património natural,

cultural e paisagístico na sua integridade e, por fim, o respeito pelo ambiente e por todos os outros utilizadores. Devem, ainda, fornecer um conjunto de facilidades, baseadas em infra-estruturas ao longo do caminho, que oferecem as mais diversas funções: restaurantes, alojamento, aluguer de bicicletas, eco museus, entre muitas outras, que se devem desenvolver em antigas estações ferroviárias reabilitadas para o efeito. Esta reabilitação só é possível através de políticas nacionais de criação de emprego, de desenvolvimento rural e regional e de novas formas de implantação de turismo. Assim, há o fomento de emprego, especialmente entre os jovens. Com tudo isto, as Vias Verdes servem os turistas e os residentes locais que, além de usufruírem das Vias, usufruem de igual modo das receitas provenientes da actividade turística. Juntamente com este desenvolvimento económico, dá-se o desenvolvimento do património ferroviário e envolvente, de forma sustentável.

Os objectivos das Vias Verdes passam por melhorar as comunicações e os itinerários não motorizados na Europa, promover uma vida mais saudável entre os cidadãos, reduzir o uso do transporte, o congestionamento e a poluição das cidades, promover o desenvolvimento rural, o turismo e o emprego local, encorajar as relações humanas/sociais e mais próximas entre os cidadãos e aproximar os europeus do seu ambiente cultural e humano.

A Rede Verde Portuguesa está inserida na Rede Verde Europeia (REVER), da qual fazem parte, além de Portugal, a Alemanha, a Bélgica, a Espanha, a França, a Holanda, a Irlanda, a Itália, o Luxemburgo e o Reino Unido. A REVER tem então o objectivo de ligar as várias regiões através das Vias Verdes. Sendo assim, a Rever Amno (Áreas Metropolitanas do Noroeste) liga os países europeus mais a Norte: a Irlanda, o Reino Unido, a Bretanha, a Bélgica, o Luxemburgo, o sul da Holanda e da Alemanha. No seguimento desta, surgiu a Revermed, que liga as regiões ao longo do arco Mediterrâneo Ocidental Europeu: Portugal, Espanha, França e Itália. Por enquanto ainda só é possível percorrer as Vias até à Itália mas o objectivo final é chegar até à Grécia.

Às Vias Verdes já foram atribuídos vários prémios, entre os quais o Prémio Internacional de Boas Práticas do Programa Habitat da ONU, em 2000; o Prémio World Travel Market, em 2003; o Prémio Europa Nostra a la Consérvacion del Patrimonio, em 2004; e por fim, o Prémio ConBici a la Novilidad Sostenible, em 2005.

A integração de Portugal na rede Europeia de Vias Verdes

O conceito europeu de Vias Verdes já chegou a Portugal, com a designação de Ecopistas, por incompatibilidades óbvias com a das auto-estradas. As campanhas internacionais de requalificação das linhas-férreas, consagradas com sucesso, deram um bom mote ao projecto português encetado pela REFER, organismo criador e principal gestor do Plano Estratégico de Ecopistas (de Portugal). Para tal, tem sido preciosa a colaboração com organizações internacionais especialistas nesta matéria, como as já referidas AEVV e a Revermed, das quais a REFER é membro efectivo e parceira técnica, respectivamente. Assinou também protocolos com a RENFE (Red nacional de Ferrocarriles Españoles), para transmissão de conhecimentos tácitos possibilitados pela já maior experiência da Espanha em Vias Verdes.

No entanto, o processo foi aparentemente impulsionado por uma “pequena” iniciativa autárquica. Com o ramal do Alto Minho desactivado desde 1 de Janeiro de 1990, as autarquias de Valença e Monção, nos finais dessa década, planearam utilizar essa estrutura em abandono como suporte de ecoturismo, após a REFER recusar a circulação do combóio a vapor. Então, e segundo o CORREIO DA MANHÃ, foram os autarcas que encetaram “os primeiros contactos com a Refer e com o Ministério das Obras Públicas”, para o que viria a tornar-se na primeira Ecopista de Portugal. Assim verifica-se a importância da coordenação entre instituições ao nível local, nacional e comunitário para a realização de projectos com uma base territorial bem definida, tendo apoios externos à comunidade local mas servindo acima de tudo e de forma sustentável os seus interesses.

Voltemos à REFER. Segundo contas daquela empresa (dados de 2004), temos actualmente 20% da rede ferroviária nacional em desuso (cerca de 715 km), que atravessa 41 concelhos do país. Deste total, 690 km poderiam ser utilizados no plano. Assim, em 2004, a REFER tinha já assinado acordos com 10 municípios e previa-se até final de 2005 um total de 22. Foram 14 os ramais escolhidos para conversão em ecopistas, muitos deles em zonas eleitas pela Rede Natura 2000.

No final de 2004, foi inaugurada a primeira ecopista, de Valença até (quase) Monção, que faz parte do Ramal de Monção identificado no quadro abaixo, e que será descrita com precisão mais adiante. Tem cerca de 13 km e teve um custo total de 815 000 euros (Público, 2004), cabendo 448 mil euros à autarquia valenciana e os restantes 367 mil euros à monçanense, co-financiados pelo INTERREG. Actualmente, é no Ramal de Mora que se identificam os maiores progressos, com um troço em Évora já inaugurado, com cerca de 20 km. Por sua vez, também o Revermed, como já foi dito, terá caminhos em Portugal, no Alentejo e no Algarve (com a colaboração das CCDR – Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional – dessas regiões). Estes, no entanto, não incluem só Vias Verdes. No Alentejo, o Revermed deverá fazer ligação através dos Ramais de Moura e Mora, mas no Algarve deverão ser aproveitadas as ciclovias já existentes, podendo chegar até ao concelho de Loulé.

Quadro dos ramais em reconversão

Zona	Canal Ferroviário	Km	Ligação com a RN 2000
Norte	Ramal de Monção	16,3	Sim
	Ramal de Famalicão	29,2	Sim
	Linha de Tâmega	49	-
	Linha do Corgo	71,4	Sim
	Linha do Tua	75,3	Sim
	Linha do Sabor	105,5	Sim
	Linha do Douro	28	Sim
Centro	Ramal de Viseu	128,3	Sim
Sul	Ramal do Montijo	10,8	-
	Ramal de Montemor	12,9	Sim
	Ramal de Mora	60,2	-
	Ramal de Reguengos	40,8	-
	Ramal de Moura	59	Sim
	Ramal de Vila Viçosa	16,5	-

Fonte: REFER, 2004

Segundo a REFER (2004), o maior desafio que se põe às ecopistas é o de conseguirem criar “um novo produto turístico em Portugal”, tendo como vantagem o fomento de “actividades económicas a montante e a jusante do plano quer de empreendedorismo empresarial, atraindo novas gentes que contrariem a crescente desumanização/desertificação de áreas rurais”, ao mesmo tempo que põe “termo à actual degradação/vandalização do património desactivado”. No entanto, apresentam-se dificuldades como “a sustentabilidade das infra-estruturas”, a que se juntam as preocupações honestas na “falta de visão integrada” e “falta de coordenação global na obtenção de financiamentos”. O principal objectivo da REFER é o de “conseguir articular o plano em curso com a comemoração dos 150 anos do caminho-de-ferro em Portugal (28 de Outubro de 2006)”. No entanto, percebe-se que ainda há muito por fazer.

Uma última nota: para além dos custos das remodelações, as Câmaras Municipais de Valença e Monção têm ainda de pagar uma renda à REFER pelos terrenos cedidos (mas não dados), no valor anual de 2800 euros as duas, estando este acordo confirmado por um período de 25 anos, sendo depois renovável a cada 5. No entanto, é de esperar que as duas autarquias recuperem bem esse dinheiro com o aluguer dos antigos apeadeiros da linha de comboio. Assim, além dos benefícios ambientais, poderá haver ainda benefícios económicos para todas as partes envolvidas.

Ecopista do Rio Minho

Inaugurada a 14 de Novembro de 2004, a Ecopista do Minho, entre Valença e Cortes (**ver anexo mapa – Ramal de Monção**), foi a primeira das ecopistas inauguradas no âmbito do Plano Estratégico das Ecopistas, a cargo da REFER, a empresa responsável pela manutenção das ferrovias portuguesas – só não chega a Monção, porque a pressão urbanística se *antecipou*.

Na inauguração da estrutura, o presidente do Município de Monção declarou que a Ecopista é “um belíssimo aproveitamento (...) e vai ter reflexos grandes na região, nomeadamente no turismo activo, do vinícola aos trilhos de montanha, e principalmente no turismo sénior” (O COMBÓIO, 2004), atento ao seu potencial ambiental e socio-económico, em espaço protegido da Rede NATURA 2000, naquela que é a NUT 3 mais pobre de Portugal.

Como a REFER apropriadamente anuncia no seu sítio virtual, são “13 km de ex-linha férrea verdadeiramente reabilitados” (REFER, 2005): toda a estrutura dos carris e das travessas de madeira foi removida e substituída por uma película sintética sobre 5 centímetros de alcatrão – um piso de textura lisa, sobre o qual se *desliza*, excelente para deslocações não motorizadas (a pé, de bicicleta ou triciclo, de trotinete, de patins ou skate) –, com excepção dos 4 quilómetros do concelho de Monção (Lapela e Cortes/Senhora da Cabeça), onde o piso é cimento, rugoso, mais fatigante.



Porém, a renovação não se limitou às ferrovias, como anteriormente se afirmou. Outras estruturas, como estações, apeadeiros e abrigos foram ou serão igualmente renovados, construindo-se inclusive um abrigo de raiz e, em Cortes, um novo edifício de apoio à Ecopista.

Convém, pois, reportar o roteiro pelo transecto da Ecopista do Minho (**ver anexo SWOT**), realizado a 15 de Abril (Sábado de Páscoa), com o apoio de fotografias da estrutura e envolventes, para mostrar a obra feita (e a que está por fazer). Não se visitou os núcleos urbanos das aldeias, onde também há locais de interesse, porque teria de atravessar-se a EN 101 (salvo em Lapela), mas a REFER refere-os no seu sítio virtual, em: <http://www.refer.pt/pt/patrimonio.php?id=977&idold=964>.

Em Valença:

Valença, sede de concelho, é o extremo Sudoeste da Ecopista do Minho.

300 metros a Sul da Ecopista, a gare ferroviária situa-se no Nordeste da vila. É um imponente edifício, inaugurado em 1884, que remete quem o visita para os primórdios do comboio em Portugal, por elementos como os sanitários e “o que resta dos magníficos jardins” (REFER, 2005), e que acolhe o Museu Ferroviário, instalado nas antigas cocheiras, onde estão expostos “uma locomotiva a carvão, os vagões e todo um conjunto de artefactos ligados à vida ferroviária” (REFER, 2005).

A Ecopista começa no início do antigo ramal ferroviário do Alto Minho. Está apoiada por um Centro de Interpretação, que resulta da requalificação da antiga Casa da Linha (antigo abrigo do guarda da passagem de nível), onde, além de materiais informativos sobre as valências da Ecopista e a paisagem minhota, existem outros que aludem à memória do funcionamento do ramal.



O Centro representa um posto de trabalho, do funcionário do Município que ali trabalha de Segunda a Sexta-feira, em horário diurno – como em tantos serviços públicos, cuja maior afluência é aos fins-de-semana, será útil ponderar a abertura do Centro aos Sábados (de manhã, pelo menos).

Quanto aos efeitos multiplicadores da Ecopista na economia da vila, que a dimensão de Valença poderia sugerir que fossem imperceptíveis, funcionários dos três estabelecimentos de restauração mais próximos falaram de impactos positivos, com maior afluência de clientes, sobretudo galegos e aos fins-de-semana, que antigamente apenas se dirigiam à zona amuralhada e agora são atraídos pelo mais recente elemento polarizador. Também a venda de vestuário e acessórios desportivos aumentou, segundo a *LIDL* de Valença. E o impacto económico insinua o óbvio impacto social, manifesto na entusiástica adesão popular, vinda também da outra margem do Minho - a pé, de bicicleta ou de patins em linha -, o que dispensou a publicidade institucional na Galiza, face ao sucesso dos artigos de imprensa e dos testemunhos verbais:

«Aficionado das compras no interior da muralha valenciana, o casal Areses encontrou "mais uma razão para passar os Domingos em Portugal. É um orgulho para todos que isto se tenha reabilitado desta forma, há muitos conterrâneos nossos que virão cá (...) e assim não precisam de ir para as vias verdes de Baiona ou do litoral de Pontevedra", admitiu Ramón Areses, nascido em Tuy, há 61 anos».

(in www.ocomboio.net)

No entanto, em Valença, um elemento essencial da Ecopista revelou-se ineficaz: a placa de sinalização. Apesar do significado semiótico do uso da madeira, para assinalar uma ecovia em espaço rural, só há uma placa (virada para Monção) e só é legível a curta distância, num automóvel em circulação. Ou se opta por uma madeira mais clara ou, com madeira escura de espécie autóctone, as letras terão de passar a ser de cor mais clara.



Ainda assim, quem segue na estrada nacional (EN 101) avista bem a estação ferroviária e a ferrovia desactivada, abaixo do viaduto. Só falta mesmo um parque de estacionamento maior, no recinto do Centro de Interpretação.

Em Ganfei:

De Valença a Ganfei, o piso da Ecopista não só ajuda imenso todos os tipos de marcha, como o percurso se revela orograficamente plano, de acordo com os critérios das Vias Verdes. É um convite à adopção de uma cultura civilizadamente mais ambiental(ista), que a vista à entrada de Ganfei - sobre os vinhedos, a fortaleza de Valença, a ponte metálica sobre o Minho e a catedral de Tuy – torna quase irrecusável.

Em Ganfei, percorridos 2 quilómetros, a sinalização da Ecopista pareceu insuficiente: é vulgar um condutor só se dar conta do apeadeiro ao avistá-lo da EN 101, tendo de inverter a marcha, para lá chegar. O apeadeiro situa-se na periferia Oeste da aldeia. Está fechado e por renovar, sendo servido por um pequeno parque de estacionamento e por uns sanitários que se encontravam abertos, apesar de desprovidos de papel ou toalha.



Apesar da ausência de sinalização, é possível chegar ao Rio Minho, que está a apenas 400 metros da Ecopista, tomando um caminho asfaltado entre os vinhedos e pastos habitados por bandos de corvos, embora caminhantes e ciclistas tenham de partilhá-lo perigosamente com os automobilistas – a edilidade poderia considerar a aquisição de um corredor de 3 metros, de cada lado desses caminhos, para prolongar a Ecopista até ao rio, dado o valor paisagístico do troço, para a estrutura oferecer mais Minho às pessoas. À beira do rio, está instalado um parque de merendas, o que torna a área mais qualificada, atraindo pescadores e demais ociosos, mesmo em dias chuvosos.



Em Verdoejo:

Um quilómetro depois de Ganfei, ainda com o excelente piso inicial, e suficientemente sinalizada, a Ecopista chega à Estação de Verdoejo, um edifício de dois pisos que fica no limite Oeste da aldeia, mas mais central. Esta foi a aldeia onde o (eco)tráfego se apresentou mais intenso.

Tal como em Ganfei, a Estação tem um pequeno parque de estacionamento e sanitários abertos, mas com as mesmas faltas da anteriormente vista. Diante do edifício, o abrigo foi reabilitado segundo a traça original, convidando ao repouso.

Porém, algo torna a Estação de Verdoejo única: é habitada! Resultado de uma curiosa alteração funcional, ali mora um casal de cinquentões minifundiários que cultivam os terrenos em redor da estação – hortícolas e alguma vinha, pendurada na *forca*, com o solo livre para outras culturas, o que rentabiliza o escasso espaço.



A Ecopista passa junto de um conjunto de pequenas propriedades próximas da estação, com boas moradias construídas e vinhedos cultivados. As muitas pessoas que ali andavam vivem desafogadamente e poucas moram lá, sendo a maioria daquelas casas segundas residências – muitas pessoas pedalavam ali, bastantes adolescentes em curtos trajectos de vai-vem, que muito plausivelmente acompanharam os pais na tradicional visita pascal à aldeia. Nem os galegos não estavam em maioria, como em Valença e Ganfei, fruto de uma localização menos favorável.

Não obstante, à semelhança do que sucede em Ganfei, a localização intercalar da aldeia e a da Estação, periférica (uma vez que a Ecopista passa na franja Oeste de Verdoejo), praticamente anulam eventuais impactos económicos da Ecopista na aldeia, conforme o grupo apurou no estabelecimento de restauração mais próximo: “Abastecem-se em Valença, antes de partirem”.

Algo que poderia tornar Verdoejo mais concorrida seria a melhoria dos acessos aos pontos de interesse paisagístico. É que, apesar de o rio Minho estar ligeiramente mais afastado do que em Ganfei, a verdade é que a aldeia está servida por um parque de merendas bem equipado, com assadores e equipamento de diversão para as crianças. Sucedem que o acesso ao parque é uma estrada de terra em péssimo estado, que repele mais os ciclistas do que os automobilistas, em oposição ao objectivo da Ecopista. E o Minho encanta em Verdoejo, com a Ínsua do Conguedo, onde se aloja muita fauna avícola e piscícola.



Em Friestas:

Friestas é uma aldeia maior: é sede de freguesia e, além da Junta, tem outro elemento polarizador (um posto de Correios). Quando a Ecopista a atinge, está sensivelmente a meio do percurso, ainda em piso liso. E se é verdade que as ruas estreitas e curvas não facilitam a função, a sinalização da Ecopista podia ser melhor localizada e as placas maiores.

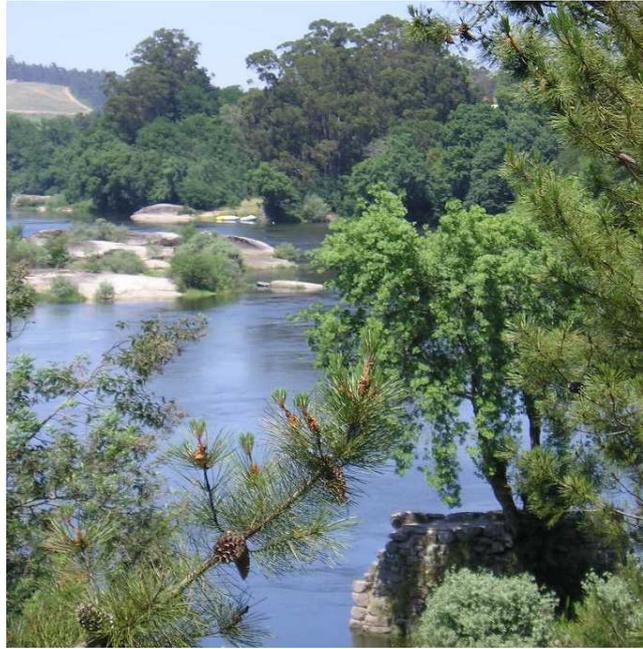
A Estação fica no extremo Oeste da aldeia e é periférica. Tem sanitários abertos, parque de estacionamento e área de lazer adjacentes e o abrigo restaurado segundo a traça original (igual ao de Verdoejo). É um edifício de dois pisos que, dada a sua localização intermédia, poderá ser rentabilizado, até como restaurante, criando empregos – mas isso implica que não se mantenha desocupado, com as portas cimentadas - e 50 metros adiante, uma outra casa está desocupada, em ruína, que também poderá ser requalificada, como venda de artesanato ou quiosque.



Um razoável, ainda que perigosamente partilhado com automóveis, acesso em terra, para Norte, conduz à foz do Rio Manco (no Minho), um local que peca pela falta de equipamentos colectivos, mas extremamente aprazível, que é reserva de pesca desportiva e que oferece uma vista esplêndida para Caldelas de Tui, permitindo observar a dinâmica económica superior na margem galega, insinuando uma divisão funcional territorial na emergente euro-região Minho/Galiza - não só está equipada com parque infantil, como tem a ferrovia activa e na expectativa do polarizador interface multimodal de Salvaterra do Miño, atraindo a estação outros serviços:



Voltando à Ecopista, é possível atravessar a ponte metálica da ferrovia, sobre o rio Manco, a primeira do género construída em Portugal - debaixo da qual estão as ruínas das antigas azenhas -, e o barroco Portão dos Crastos, junto à EN 101. Dos troços do Minho à beira da Ecopista, o de Friestas – Lapela é o mais interessante, ornamentado pela Ínsua do Crasto e pelas milenares pesqueiras – os *pedestais* de granitos, ainda economicamente relevantes, onde ainda se pesca a lampreia -, candidatas a Património da Humanidade, mas está claramente subproveitado.



Em Lapela:

A transição de Friestas para Lapela é também a transição concelhia, de Valença para Monção. E marca duas importantes mudanças na Ecopista: passa a ter o fatigante piso rugoso de cimento e vai atravessar uma aldeia (convidando a encostar a bicicleta e a caminhar pelo casario, antes do rio).

Lapela, aos 10 km de Ecopista, é sede de freguesia, tendo como principais atracções edificadas a igreja paroquial, o cruzeiro, e a Torre de Menagem (monumento nacional desde 1910, mas cujas escadas de ferro são ingrememente perigosas), que oferece uma panorâmica privilegiada sobre o Minho - à beira do qual se construiu um parque de merendas, no âmbito da Ecopista.

A Estação é um edifício de dois pisos, que beneficia de um parque de estacionamento e de um rústico abrigo granítico (construído para a Ecopista), e tem uns sanitários com lavatório, mas com a mesma falta dos anteriores. Está em obras de renovação - sem requalificação ainda decidida - que abrangem a área envolvente e que desactivaram o parque infantil, mas o polidesportivo está operacional, junto da Ecopista, que pode ser observada nos bancos da zona verde que a envolve.



Sendo uma aldeia maior, que inclusive possui uma unidade hoteleira, Lapela sentiu o impacto económico positivo da Ecopista, *atrelado* ao impacto social, testemunhado no Café Gonçalves, que viu a sua clientela aumentar ligeiramente em 2005, “com mais galegos e ciclistas, aos fins-de-semana”.

A Caminho de Cortes, seu extremo Nordeste, a Ecopista volta a aproximar-se do Minho. O troço final atravessa o lugarejo de Troporiz, a foz do Gadanha (praia fluvial e destino de pescadores), que a travessia pela ponte e o miradouro tornam uma atracção, e várias pesqueiras.



Em Cortes (Senhora da Cabeça):

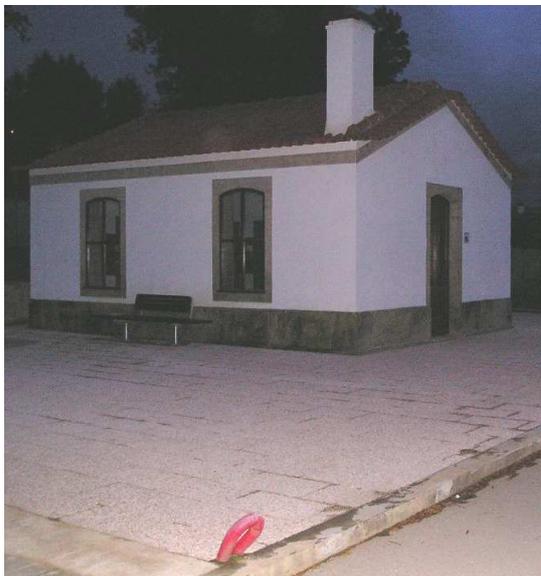
Em pleno concelho de Monção, o território do Alvarinho, a Ecopista *rompe* imensos vinhedos que ainda são o emblema de um concelho - apesar de Cortes já acolher o parque industrial de Monção, num percurso cheio de potencial turístico.

Cortes é sede de freguesia e o parque industrial é um elemento polarizador que lhe confere bastante dinamismo económico. Tem igreja e, no dia da visita, acolhia festas (carrosséis, música). Os poucos restaurantes de Cortes ficam no centro da aldeia, algo afastados da Ecopista, e não foi possível sondar as suas gerências, mas é plausível admitir ligeiro aumento de receitas, proporcionado por quem inicia ou termina na aldeia a sua circulação na Ecopista. Muito próximo da Estação da Senhora da Cabeça, no recinto da festa, existe um parque de merendas com assadores. Impressionante é a sinalização da Ecopista: abundante, bem localizada e legível:



A integração de Portugal na Rede Verde Europeia – Ecopista do Minho

O cimento continua a ser o piso da Ecopista que, no seu término, a poucos metros do miradouro da Senhora da Cabeça, está servida por um edifício novo, onde se localizam os sanitários, construído para apoiar a estrutura, e pelo apeadeiro requalificado como Centro de Interpretação:



Avaliação da Ecopista do Rio Minho

A Ecopista do Minho é um projecto excelente, que honra o conceito e os princípios das Vias Verdes e que se enquadra no que a Declaração de Lille consagrou. Por mais que as populações (minhotas e galegas) desejassem tal estrutura, só a sua qualidade justifica a crescente adesão popular, de ambos os lados do rio Minho, que superou claramente o efeito Novidade.

Assim se prova que as pessoas, mais do que o simples crescimento económico, aspiram ao Desenvolvimento, com prática de exercício físico em segurança e integração e defesa do Meio Ambiente, para gozarem de Qualidade de Vida. O grupo avistou pessoas na Ecopista, em todos os lugares visitados, independentemente do envelhecimento da população de cada lugar. Na verdade, vários foram os idosos observados a caminhar no corredor, além daqueles para os quais a estrutura serve de pretexto para simplesmente saírem de casa, sentando-se nos abrigos, onde respiram ar puro. Quanto aos mais jovens e às famílias, a Ecopista é um excelente estimulante da actividade física e da interacção social, com todos os bons efeitos físicos, psicológicos e sociais que isso implica.

Naturalmente, geraram-se efeitos multiplicadores: em Valença e Monção, o consumo de equipamentos desportivos (roupa, calçado, bicicletas, patins e acessórios) foi potenciado e a atracção de visitantes forasteiros dinamiza as economias locais, mormente onde os estabelecimentos estão mais próximos da Ecopista e onde a localização relativa do lugar na Ecopista é mais privilegiada. Mas falta que as Estações estejam todas renovadas, para que sejam locais de consumo, tanto de alimentação como de artesanato (muitas pequenas peças podem ser transportadas nas mochilas que muitos dos frequentadores da Ecopista usam).

Mas ainda há aspectos a aperfeiçoar. A sinalização deve ser alterada, onde é ilegível – caso de Valença -, e mais difundida e melhor localizada, onde falta ou é ineficaz – como em Friestas. Alguns jovens lamentaram que a vegetação cubra certos pontos da Ecopista, por falta de tratamento, arranhando-os ou provocando tropeções perigosos. Um reparo unânime é a demora na conclusão de alguns equipamentos de apoio e, de facto, considerando que a Ecopista foi decidida em 2001, custa um pouco a aceitar, em 2006, um caso como o de Friestas, onde a Estação ainda tem as portas cimentadas – as estações devem estar requalificadas o mais brevemente possível! O piso da Ecopista também deve ser uniformizado, prolongando a película sintética até Lapela e Cortes.

A relação com o rio Minho também pode ser melhorada, pois o rio deve ser o elemento que mais atrai as pessoas à Ecopista, principalmente as forasteiras. A via deve ser expandida paralelamente aos acessos já existentes e as áreas ribeirinhas desqualificadas devem ser dotadas de equipamentos colectivos – em Friestas, por exemplo, não há parque infantil ou parque de merendas e, como estava um canoísta a remar, um atracadouro também parece uma opção pertinente.

A integração da Ecopista em eventos de Desporto e Aventura também deve ser equacionada, embora deva evitar-se que o início e final dos mesmos tenha lugar nos seus extremos, para assim dinamizar nós desfavorecidos (Ganfei, Verdoejo).

Avaliando numa só frase: a Ecopista é uma aposta que Valença e Monção estão a ganhar.

Conclusão

A Ecopista do Minho é, então, a primeira de muitas (espectáveis) “Vias Verdes” em Portugal. A sua concretização revelou-se um caso de sucesso, comprovado pela forte adesão popular, não só de Portugal como do outro lado do rio Minho.

A ideia de Rede Verde Europeia constitui uma boa iniciativa comunitária, demonstrando ser possível aliar acções de atracção turística a um desenvolvimento sustentável, não comprometendo assim o futuro não só das gerações vindouras como da própria Natureza, pelo contrário, neste caso específico, o valor paisagístico da região salvou-a do abandono em que se encontrava o antigo troço de caminho-de-ferro.

Este é apenas um exemplo de um belo projecto desenvolvido a nível internacional (não só na U.E., também nos Estados Unidos já há inúmeros troços convertidos), e que justifica perfeitamente o financiamento através do FEDER, o instrumento financeiro da U.E. mais indicado para este tipo de intervenções, nomeadamente através do INTERREG, vocacionado especificamente para casos de cooperação transnacional, transfronteiriça e inter-regional.

A cereja em cima do bolo para quem ainda acredita que há valores que falam mais alto que o simples lucro económico.

Fontes bibliográficas

Costa, J.S. (2002) - *Compêndio de Economia Regional*, APDR, Coimbra

Leite, Antero (1999) - *As Pesqueiras do Rio Minho - Economia, Sociedade e Património*, Corema, Caminha

<http://www.europa.eu/scadplus/leg/pt/s24000.htm#INSTRUMENTS>

<http://www.greenwaysforeurope.org/>

<http://www.viasverdes.com>

http://www.revermed.com/default_potuguese.htm

<http://www.naturlink.pt>

<http://www.correiodamanha.pt/noticia.asp?id=135938&idselect=19&idCanal=19&p=22>

<http://www.ffe.es/viasverdes/mapa.htm>

<http://www.quercusambiente.org/pages/defaultArticleViewOne.asp?storyID=1030>

http://www.regiondigital.com/modulos/mod_periodico/pub/mostrar_noticia.php?id=33254%20

<http://www.ccdr-alg.pt/informal/n6/07.html>

<http://abrasar.blogspot.com/2005/01/btt-e-ecopista-do-rio-minho.html#comments>

<http://www.caminha2000.com/jornal/n281/distrito.html>

<http://www.mundo.iol.pt/santosvitor/desporto/>

<http://www.cm-valenca.pt>

<http://www.refer.pt>

http://www.refer.pt/documentos/PE_ECOPISTAS.pdf

<http://www.ocomboio.net/pages/minho-ecopista-valenca-moncao.html>

http://www.vigometropolitano.com/article.php3?id_article=1846

<http://ecosfera.publico.pt/noticias2003/noticia3681.asp>

<http://portugal-hotels.com/com/noticias.php?id=1991&lg=pt>

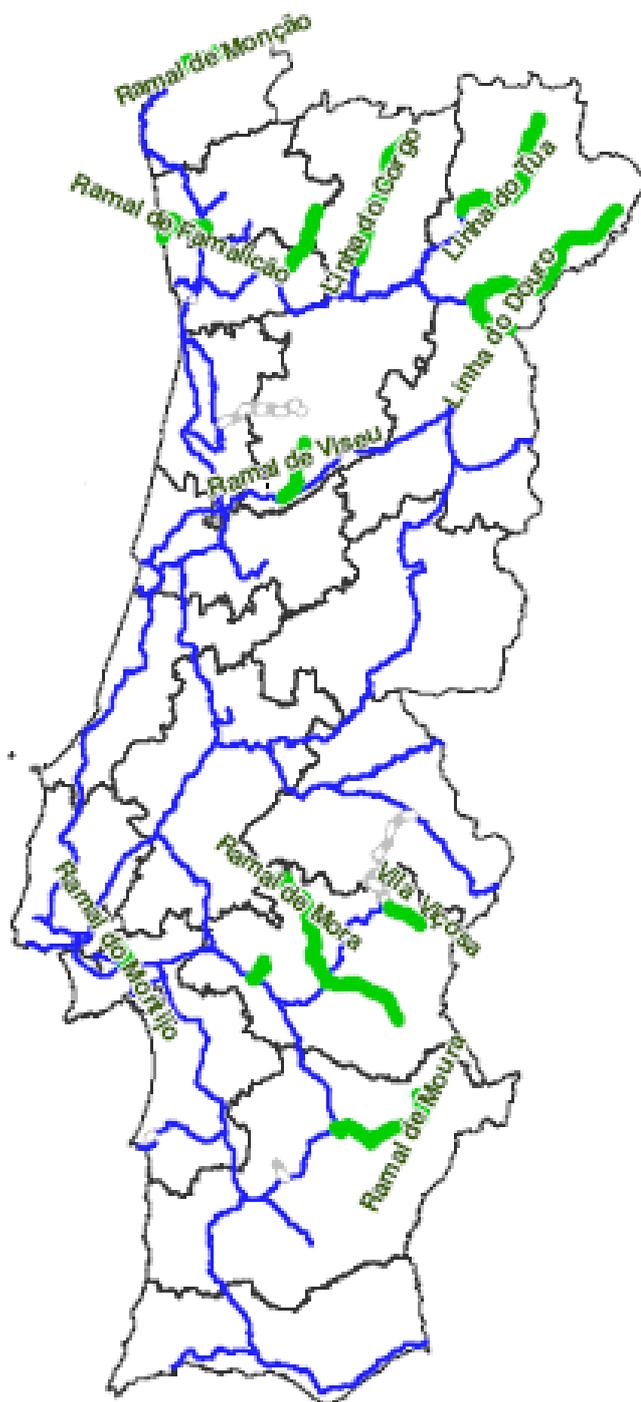
http://www.cerveiranova.pt/notdist_02.htm

ANEXOS

Análise SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats)

Lugar	Forças	Fraquezas	Oportunidades	Ameaças
Valença	<ul style="list-style-type: none"> Localização; Gare e Museu; Piso; Centro de Interpretação; Um edifício renovado; 1 Emprego criado; Economicamente positiva; Adesão popular. 	<ul style="list-style-type: none"> Sinalização; Falta parque de estacionamento; Centro de Interpretação fechado ao fim de semana; 	<ul style="list-style-type: none"> Melhorar a sinalização; Estacionamento para automóveis; Início e fim de visitas de estudo. 	
Ganfei	<ul style="list-style-type: none"> Piso; Paisagem; Tem sanitários; Minho próximo; Parque de merendas ribeirinho. 	<ul style="list-style-type: none"> Sinalização; Estação sem função, vazia; Falta acessórios nos sanitários; Acesso perigoso ao Minho; Economicamente inerte. 	<ul style="list-style-type: none"> Melhorar a sinalização; Extensão da Ecopista ao rio; Renovação da Estação; Integração em eventos desportivos. 	<ul style="list-style-type: none"> Valença tende a concentrar o consumo.
Verdoejo	<ul style="list-style-type: none"> Piso; Sinalização; Paisagem; Tem sanitários; Abrigo reabilitado; Adesão popular; Minho próximo; Parque de merendas ribeirinho. Não desalojou pessoas. 	<ul style="list-style-type: none"> Estação ocupada, como residência; Falta acessórios nos sanitários; Acesso perigoso e mau, ao Minho; Economicamente inerte. 	<ul style="list-style-type: none"> Realojar os moradores na estação (sem que percam o minifúndio); Renovação da Estação; Extensão da Ecopista ao rio; Integração em eventos desportivos. 	<ul style="list-style-type: none"> Valença tende a concentrar o consumo. Localização de Friestas.
Friestas	<ul style="list-style-type: none"> Piso; Paisagem; Tem sanitários; Abrigo reabilitado; Adesão popular; Minho próximo; Ponte, azenhas e portão barroco 	<ul style="list-style-type: none"> Sinalização; Estação sem função, vazia; Falta acessórios nos sanitários; Acesso perigoso, ao Minho; Marginal desqualificada; Economicamente inerte. 	<ul style="list-style-type: none"> Melhorar a sinalização; Renovação da Estação e da casa próxima; Extensão da Ecopista ao rio; Qualificar a zona marginal; Integração em eventos desportivos. 	
Lapela	<ul style="list-style-type: none"> Paisagem; Tem sanitários; Abrigo novo; Jardim e ringue; Monumentos; Casario; Minho próximo; Parque de merendas; Impacto económico 	<ul style="list-style-type: none"> Piso; Estação com obras a decorrer; Falta acessórios nos sanitários; 	<ul style="list-style-type: none"> Alterar o piso; Renovação da estação; Construção de atracadouro; Integração em eventos desportivos. 	<ul style="list-style-type: none"> Localização de Friestas e Cortes.
Cortes	<ul style="list-style-type: none"> Localização; Paisagem; Sinalização; Estação renovada; Edifício novo (tem sanitários); Parque de merendas; 	<ul style="list-style-type: none"> Piso; Estação mais afastada da aldeia; 	<ul style="list-style-type: none"> Alterar o piso; Integração em eventos desportivos; Início e fim de visitas de estudo. 	

Principais ramais para reconversão



Fonte:REFER, 2004