

Título: ECOCAMINHO - Estudo para a implementação de uma Ecovia entre Caminha e Vila Praia de Âncora.

Nomes dos autores: Clara Afonso - licenciatura em Geografia e Planeamento

Diana Brito - licenciatura em Arquitectura

Elsa Curado - licenciatura em Geografia

Raquel Costa - licenciatura em Arquitectura

Sofia Moura - licenciatura em Ecologia Paisagismo.

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho surge na sequência do curso de especialização/pós-graduação em Ordenamento do Território e Sustentabilidade, promovido pela URBE – Núcleos Urbanos de Pesquisa e Intervenção, com o apoio da Ex-Comissão de Coordenação da Região Norte (actual C.C.D.R.-N.), e financiado pelo Fundo Social Europeu, sendo que a componente prática correspondeu à elaboração desta proposta para posterior apresentação na Câmara Municipal de Caminha.

Neste contexto, e integrado no actual quadro de competências das autarquias locais, foi proposto este projecto prático elaborado para apresentar à Câmara Municipal de Caminha, o qual pretende ser um documento estratégico em matéria de ordenamento do território e sustentabilidade.

Conscientes da importância que actualmente as questões direccionadas para o ordenamento do território e a procura de decisões sustentadas assumem na Sociedade, procuramos unir saberes, sejam eles relacionados com a Arquitectura, com a Ecologia ou com a Geografia, por forma a contribuir para a construção de uma cidadania activa, eticamente sustentada e capaz de agir sobre o território.

Assim, o nosso estudo de implementação da Ecovia, pretende ir de encontro ao equilíbrio e harmonia entre o Homem e o Meio que o envolve. Desta forma as medidas de carácter técnico que posteriormente se virão a implementar devem ter em conta a estrutura e diversidade biofísica.

Assumindo-se esta área litoral, como um mosaico de paisagens, não só a nível natural e paisagístico, mas também a nível histórico e cultural, reúne as condições favoráveis para uma política de ordenamento do território e sustentabilidade.

2. ENQUADRAMENTO ESTRATÉGICO

Com este trabalho pretendemos realizar, em termos gerais, a fundamentação e a preparação de alguns elementos necessários à implementação de uma via para uso

velocipédico, pedonal, e se possível equestre nalguns troços, no concelho de Caminha, mais propriamente entre os dois grandes aglomerados urbanos, as vilas de Caminha e Vila Praia de Âncora, com passagem pelo aglomerado urbano de Moledo. Em termos espaciais consideramos ainda que um projecto desta natureza não deve esgotar-se a uma área tão restrita, mas que em contrapartida possui uma inegável diversidade e qualidade natural e cultural.

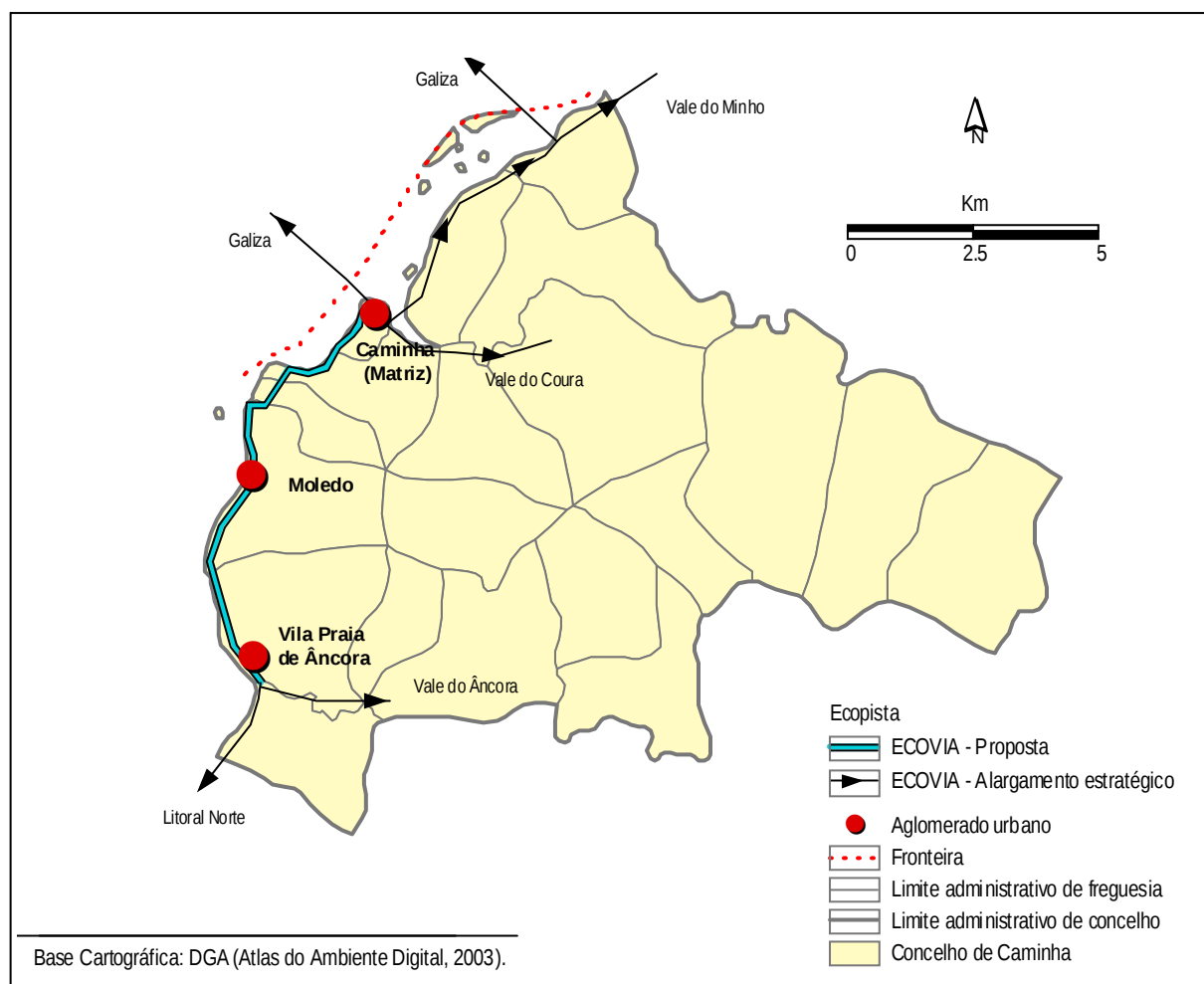
Foi necessário, em função da realidade local e do contexto actual no que respeita à implementação de vias cicláveis, definir objectivos estratégicos com um horizonte temporal alargado, cujo intuito é permitir a continuidade ao projecto, podendo ser alargado para outras vias dentro e fora do concelho de Caminha, mas tendo como ponto de partida a faixa ribeirinha/costeira deste concelho. Assim, definimos para a “nossa” via objectivos de curto, médio e longo prazo (Quadro 1).

Quadro 1 – Objectivos estratégicos da Ecovia

Horizonte temporal	Área abrangida	Vocação
Curto prazo (municipal)	Caminha a Vila Praia de Âncora	Ribeirinha/marítima
Médio prazo (municipal)	Litoral do concelho de Caminha	Ribeirinha/marítima
	Interior do concelho de Caminha	Ribeirinha/montanha
Longo prazo (regional)	Vale do Minho	Ribeirinha
	Vale do Lima	Ribeirinha
	Litoral Norte	Marítima
Longo prazo (internacional)	Galiza: litoral e margem espanhola do rio Minho	Internacional

O objectivo a curto prazo é a implementação de uma via ao longo de uma parte da frente ribeirinha e da frente marítima do concelho de Caminha. Para a sua concretização é necessário definir o trajecto e fundamentar a necessidade de implementação desta via ciclável, pedonal e equestre (Mapa 1).

A médio prazo o objectivo será o alargamento a outros locais do concelho, em particular a continuidade para Norte (freguesias de Seixas e Lanhelas), para Sul (Âncora), assim como para o interior, tendo como elementos estruturantes, neste caso, as principais linhas de água, os rios Coura e Âncora. Poderá também equacionar-se o prolongamento para áreas de maior declive, criando-se assim estruturas para ciclistas ou grupos de ciclistas mais experientes.



Mapa 1 – Ecovia proposta para o litoral do concelho de Caminha

A longo prazo, deverá considerar-se o prolongamento para fora dos limites administrativos do concelho de Caminha, transformando-se numa via de carácter regional, podendo interligar-se com outras estruturas existentes, já em fase de obra, ou em fase de projecto.

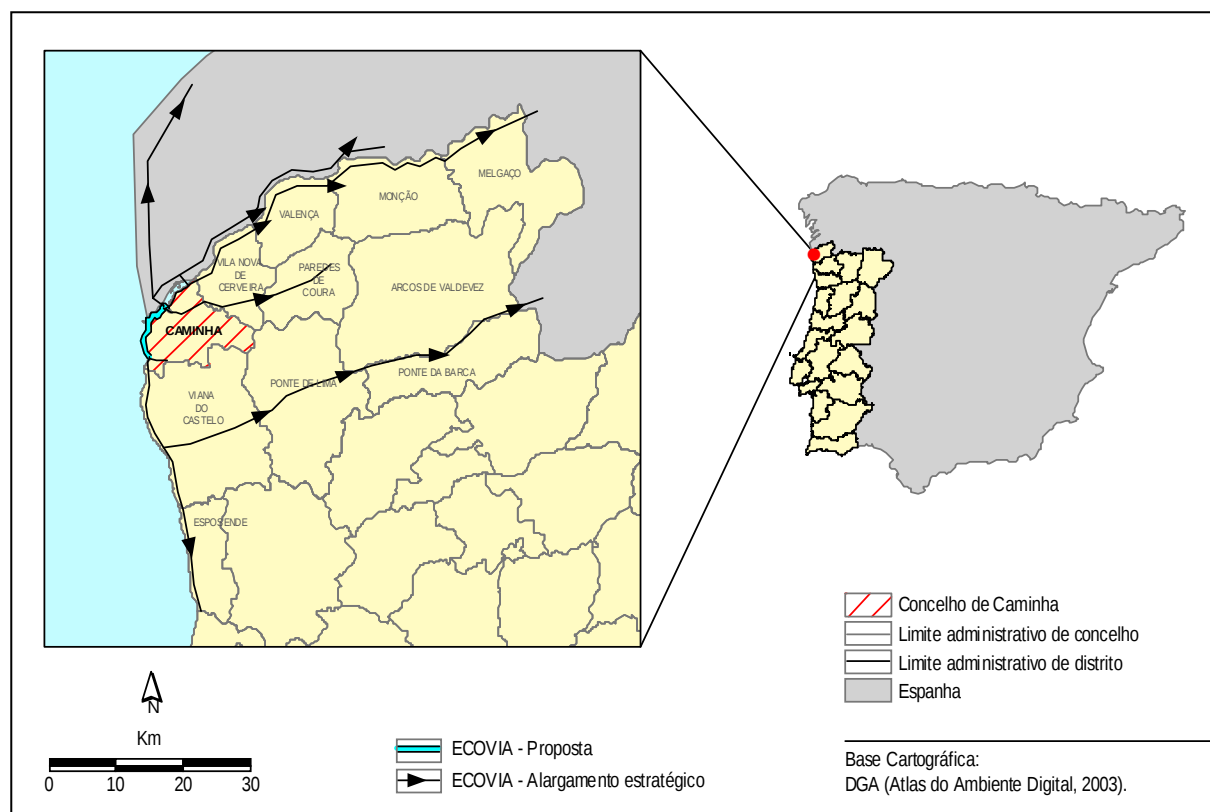
Poderá equacionar-se o alargamento da via para os restantes concelhos do vale do Minho, tendo o rio Minho como elemento estruturante e de ligação, podendo eventualmente estudar-se a ligação ao troço da Ecovia Valença-Monção.

Será também pertinente considerar a hipótese do alargamento aos concelhos de Viana do Castelo e Esposende, tendo como elemento estruturante a linha da costa. Neste caso tratar-se-ia de uma via de frente marítima que futuramente poderia beneficiar da ligação a outros projectos já implementados ou em elaboração, tanto no litoral (percurso dos fortes do litoral), como no vale do Lima (Ecovia do vale do Lima).

Pareceu ainda pertinente deixar em aberto a oportunidade de internacionalização desta via ciclável, dados os laços existente entre os concelhos das margens portuguesa e espanhola

do rio Minho. Esta hipótese poderia vir a concretizar-se pela criação de uma faixa ciclável numa das pontes internacionais existentes, em construção, ou numa eventual nova ligação em Caminha. De qualquer modo, existem actualmente formas de ligação entre as margens internacionais do rio Minho através de ferry-boat, como o de Caminha, que possibilita a travessia de bicicletas.

A rede ciclável poderia prolongar-se pela margem espanhola do rio Minho e/ou pela costa da Galiza, aproveitando a via existente em Baiona, podendo vir a constituir um pólo de atracção turística de nível internacional, já que, dada a sua extensão e interesse, permitirá que a rede por si só funcione como um recurso turístico de primeira ordem, complementada por outros recursos. O alargamento a nível internacional será também uma nova forma de cimentar os laços já existentes entre o Norte de Portugal e a Galiza, e particularmente entre os concelhos de Caminha e La Guardia (Mapa 2).



3. PÚBLICO-ALVO

Tornou-se necessário, no âmbito da definição de objectivos operacionais, aferir quem serão os utilizadores da Ecovia. Neste sentido, e uma vez que estamos perante um caminho de carácter fundamentalmente ecológico, a que chamamos Ecocaminho, definimos como destinatários potenciais:

- A população residente nos aglomerados urbanos de Caminha, Moledo e Vila Praia de Âncora, assim como nos aglomerados adjacentes;
- A população a frequentar os estabelecimentos de ensino do concelho de Caminha, assim como os docentes;
- A população residente na envolvente do concelho de Caminha, pela articulação da Ecovia com outros sistemas de transporte, que possibilita iniciar e terminar o percurso numa das estações de caminho-de-ferro ou centros coordenadores de transportes na envolvente da Ecovia (Caminha, Moledo ou Vila Praia de Âncora, no caso do caminho-de-ferro e Caminha e Vila Praia de Âncora, no caso dos centros coordenadores de transportes);
- Os indivíduos com residência secundária nos aglomerados urbanos de Caminha, Moledo, Cristelo, Vilarelho ou Vila Praia de Âncora, assim como noutros aglomerados do concelho de Caminha e dos concelhos envolventes;
- Os residentes na margem espanhola do rio Minho, pela possibilidade de atravessamento do rio no ferry-boat de Caminha;
- Os turistas de fim-de-semana que procurem actividades relacionadas com a fruição dos espaços naturais e actividades de ar livre;
- Os veraneantes, pela criação de uma actividade alternativa ao usufruto das praias, por vezes impossibilitada pelas condições climáticas adversas, como é o caso das fortes nortadas que aqui se fazem sentir durante a época balnear;
- As associações e grupos nacionais e estrangeiros associados à prática do cicloturismo.

4. OBJECTIVOS

Tendo-se definido como área de intervenção a faixa litoral do concelho de Caminha, não ultrapassando o carácter estratégico de desenvolvimento e alargamento do projecto para outras áreas, e definido o público-alvo, delineamos como objectivos:

- A melhoria e diversificação das condições de mobilidade no litoral do concelho de Caminha;
- A requalificação/valorização de caminhos degradados e/ou obstruídos para práticas que, em alguns casos, lhes estão já associadas, mas sem as devidas condições, de forma a implementar um corredor ambiental considerando a vertente humana e natural, não ignorando a história e a tradição;

- A valorização e requalificação ambiental da área envolvente à Ecovia, em particular a preservação de locais de grande valor para a conservação da natureza e da biodiversidade, como os estuários do Minho, Coura e Âncora, a Mata Nacional do Camarido e seu complexo dunar e a praia rochosa de Moledo;
- A criação de estruturas que permitam um usufruto saudável de alguns espaços de uso público, já de si bastante apelativos pelo contacto privilegiado com a natureza;
- O enraizamento e diversificação das práticas desportivas no concelho;
- Uma maior consciencialização da população para o valor natural e cultural da sua área de residência, pela criação de condições de vivência destes espaços;
- A criação de sinergias para a potencialização das actividades tradicionais associadas ao litoral, actualmente em decadência, como a pesca e a apanha de sargaço;
- A criação de emprego, ao nível das estruturas associadas à implementação da Ecovia e posterior utilização e manutenção, em que se inclui uma nova dinâmica nos estabelecimentos comerciais (cafés e restaurantes) na área envolvente, que poderão ser utilizados e potencializados como estruturas de apoio;
- A consolidação da imagem “Caminha, mosaico de paisagens”, também ao nível da diversidade de paisagens e actividades associadas ao litoral do concelho;
- A promoção da imagem de Caminha como concelho de excelência natural e cultural;
- A criação de condições para uma maior competitividade do sector do turismo, recreio e lazer, pela diversificação da oferta;
- A criação de condições para uma maior articulação da vertente do ecoturismo com o turismo balnear;
- A dinamização de uma política de ordenamento do território ao nível do litoral Norte;
- O reforço das dinâmicas de cooperação intermunicipal em matéria de ordenamento do território e sustentabilidade.

5. CARACTERIZAÇÃO

Fizemos uma pequena caracterização a nível dos elementos antrópicos, bióticos e abióticos, existentes no concelho e sobretudo no percurso da possível implementação da Ecovia.

Em Caminha, embora não exista neste momento, qualquer área protegida, existem diversas áreas classificadas ao abrigo da directiva das “Aves” e da directiva “Habitats”.

Deu-se algum destaque à vegetação, já que é um dos elementos mais significativos da estrutura natural, pela sua inter-relação com os outros elementos, tanto bióticos como abióticos. É um dos indicadores mais importantes das condições naturais do território, clima, solo e água, como também das influências antrópicas recebidas.

A influência humana sobre a paisagem actual é muito intensa. São as actividades como o cultivo, corte de árvores, florestação, incêndios, pastorícia, lazer, habitacional, turístico, industrial as que interferem com maior peso sobre o tipo e ordenamento da vegetação que hoje podemos observar.

Esta ocupação e dominância de elementos bióticos, abióticos e antrópicos, proporciona uma grande diversidade e heterogeneidade de situações.

Como áreas semi-naturais podemos destacar o extenso complexo sapal-juncal junto à foz do rio Coura e a Mata Nacional do Camarido. A zona do interior da Mata Nacional do Camarido que alcança a EN13 é constituída fundamentalmente por pinheiro bravo (*Pinus pinaster*), mas é no entanto satisfatório encontrar-se a regeneração de carvalho (*Quercus robur*) e de sobreiro (*Quercus suber*) sob o pinhal bravo, pois contribuirão decisivamente para uma maior diversidade de fauna e flora.

A Mata Nacional do Camarido constitui, de facto, um maciço florestal de fundamental importância para a faixa litoral de Caminha pela função estabilizadora dos areais onde se encontra implantado, pela protecção sobre os espaços mais a interior e pela função social que desempenha como espaço de recreio e lazer.

A costa rochosa, que intercala a extensão dunar da praia de Moledo à praia de Vila Praia de Âncora, oferece-nos uma variedade de vegetação. São alguns factores ambientais que têm aqui uma grande influência para o desenvolvimento desta vegetação, como é o caso da salinidade, do vento, das partículas existentes no solo, mobilidade, textura, permeabilidade e sobretudo a presença da água marinha.

Como áreas artificiais temos as vilas e os seus jardins. A configuração da vegetação existente é a típica de um jardim desta natureza, portanto o relvado, os canteiros com flores, arbustos e árvores como se de um mostruário se tratasse, sem uma relação harmoniosa entre todos os elementos do desenho.

Foram estudadas as diversas tipologias do espaço, as quais nos conferem uma panóplia de sensações e que serão importantes para a execução do projecto.

Em relação à fauna o seu conhecimento concentra-se no estudo das espécies selvagens. Devido à sua mobilidade e à dependência de outros elementos, a fauna não constitui um papel importante nos estudos da paisagem. Interessa sim, o seu estudo para efeitos de inter-relações com os outros elementos da paisagem e por outras razões relativas à sua conservação, investigação e actividades cinergéticas.

Fez-se um levantamento junto de pessoas e instituições com conhecimento sobre a temática, nomeadamente recorremos à bibliografia oficial da DRAEDM, ICN, Capitania do Porto de Caminha, Sociedade Portuguesa de Ornitologia, entre outros.

Dentro da variedade de espécies animais existentes – peixes, anfíbios, répteis, crustáceos, moluscos, mamíferos e aves, a comunidade ornitológica destaca-se pela diversidade e número dos seus efectivos. Durante o trabalho de campo, não foi rara e fácil a distinção e a observação de Corvo-marinho-de-face-branca (*Phalacrocorax carbo*), Garça-branca-pequena (*Egretta garzetta*), Garça-real (*Ardea cinerea*), Rola-do-mar (*Arenaria interpres*), Borelho-grande-de-coleira (*Charadrius hiaticula*), Pisco-de-peito-ruivo (*Erithacus rubecula*) e Alvéola-branca-comum (*Motacilla alba*), também se viu diversas vezes, aves rapinas.

6. OPORTUNIDADES/AMEAÇAS

O conhecimento/balanço das dinâmicas internas e externas do concelho de Caminha, e que de certa forma conferem características ao trajecto proposto, pareceu-nos fundamental de forma a sustentar ou a apontar riscos de estrangulamento à possível implementação do Ecocaminho.

Desta forma foram enumeradas as dinâmicas externas ao concelho que nos pareciam capazes de oferecer oportunidades capazes de sustentar o Ecocaminho, assim como os possíveis indicadores de ameaça.

O mesmo procedimento foi tido em conta relativamente às dinâmicas internas ao concelho, enumeramos aqueles que consideramos os pontos fortes/positivos à implementação, assim como os pontos fracos capazes de colocarem em risco o nosso projecto.

- Como Oportunidades externas referimos:
 - A possibilidade de ligação transfronteiriça entre Caminha e a Galiza, é importante, uma vez que permite potencializar, não só a margem espanhola do Rio Minho, como também servir de rampa de lançamento do percurso para Baiona.

- A presença do ferry-boat proporciona a afluência de turistas espanhóis em todas as épocas do ano.
- O prolongamento do IC1 e a melhoria das acessibilidades no concelho, que este pressupõe.
- A hipotética nova ligação de Caminha à Galiza, por uma nova ponte internacional.
- As Ameaças externas que consideramos importantes foram:
 - A inexistência de uma política eficaz de promoção do turismo e do desporto, a nível concelhio e regional.
 - O prolongamento do IC1 e o impacte ambiental que lhe está subjacente.
 - O dinamismo cultural e ambiental de Vila Nova de Cerveira.
- Quanto aos Pontos fracos internos salientamos:
 - A degradação dos recursos naturais.
 - O constante congestionamento da EN13 nos meses de Verão, assim como o frequente desordenamento do trânsito.
 - O progressivo envelhecimento da população e a redução da população jovem, que se estima para este concelho, poderá tornar-se um “obstáculo” à prática velocipédica.
 - A reduzida diversidade de propostas dedicadas à população, nomeadamente jovens e idosos (Postos de Informação Juvenil, exposições e ateliers).
 - A concentração sazonal na realização de momentos festivos da Autarquia e com forte animação do espaço público.
 - A extracção de inertes no estuário do rio Minho.
 - Algumas passagens pedonais apresentam falta de condições de segurança.
 - Algumas vias rodoviárias e passeios apresentam ausência de manutenção tornando-se perigosas em alguns pontos.
 - A existência de algumas infra-estruturas degradadas e por isso sem funcionalidade.
 - Em alguns locais e épocas do ano o estacionamento torna-se insuficiente e desordenado.
 - O jardim municipal acusa uma insuficiente funcionalidade que só se verifica sazonalmente e uma desvitalização dos equipamentos que o compõe.
 - O perigo de atravessamento da EN13, em determinados pontos.

- Ao longo da área comercial é visível um desordenamento significativo do trânsito que se agrava nos meses de Verão.
- A degradação da Mata Nacional do Camarido e desinteresse do ponto de vista ecológico, favorecendo incêndios e desvalorizando o património florestal.
- A falta de diversidade de actividades comerciais.
- A falta de equipamento urbano nomeadamente papeleiras, candeeiros, bancos, painéis de informação, entre outros.
- A inexistência de uma política de educação ambiental.
- A necessidade de revisão do Plano Director Municipal.
- O caos urbano que se faz sentir em Vila Praia de Âncora.
- Consideramos os Pontos fortes internos:
 - Os projectos em elaboração no Gabinete Técnico Local, que contemplam intervenções em algumas áreas, indo por vezes de encontro às propostas incluídas neste trabalho.
 - A riqueza do património paisagístico e cultural.
 - A biodiversidade de biótopos.
 - A presença de algumas infra-estruturas ligadas à pratica desportiva que conferem uma dinâmica positiva.
 - A divulgação turística gastronómica, nomeadamente os Domingos Gastronómicos.
 - A edificação do Portinho e da Marina em Vila Praia de Âncora.
 - A presença de Associações de Defesa do Ambiente como a Corema e a Nuceartes.
 - A existência de duas estações arqueológicas, uma em Vilarelho e outra em Âncora.
 - A riqueza do Centro Histórico de Caminha.
 - O dinamismo da empresa Afluenta – Desporto e Natureza.

7. PROPOSTA

7.1. Definição do percurso

Um aspecto de grande importância que não podemos deixar de abordar é a questão da própria definição do trajecto da Ecovia. Uma vez que se desenvolve numa área essencialmente plana, onde os poucos desníveis existentes são mínimos e facilmente

contornáveis, fundamentamos a nossa proposta em quatro critérios, não esquecendo de todo o conhecimento prévio do local, que foi determinante no primeiro esboço da Ecovia:

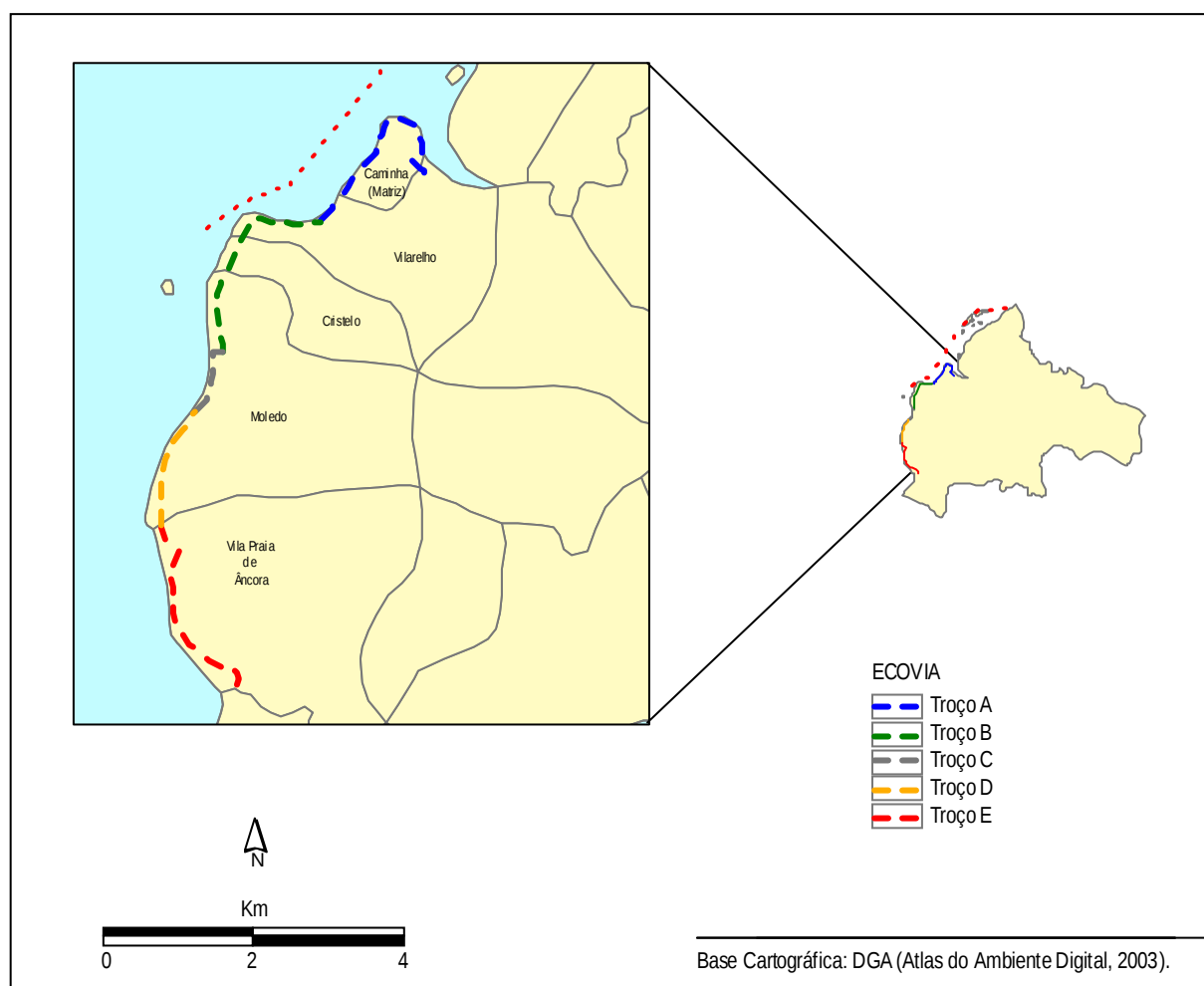
1. Principais pontos a ligar – O objectivo principal da Ecovia é fazer a ligação entre os principais aglomerados urbanos do litoral do concelho de Caminha, em particular os aglomerados urbanos de Caminha (Matriz) e Vila Praia de Âncora, e por conseguinte, com passagem pelo aglomerado urbano de Moledo. Perante este primeiro critério as opções do trajecto são diversificadas.
2. Ligação à rede de transportes públicos e parques de estacionamento de veículos motorizados – Outro aspecto considerado foi a possibilidade de ligação aos transportes públicos existentes, em que se incluem os transportes rodoviários, os transportes ferroviários e os transportes fluviais, assim como aos parques de estacionamento existentes.
3. Ligação à estrutura verde e espaços públicos – Foi também considerada a possibilidade de passagem e ligação de locais importantes do ponto de vista ecológico e ambiental, em que se incluem espaços verdes urbanos e espaços naturais/semi-naturais.
4. Dinâmicas existentes – O conhecimento das dinâmicas existentes ao longo do trajecto que propomos foi determinante, tendo-se optado, em muitos casos, por caminhos que possuem já a funcionalidade que lhes pretendemos atribuir, embora sem as devidas condições.

7.2. Delimitação por troços

Com o objectivo de melhor perceber, interpretar, organizar e apresentar toda a informação da Ecovia, pareceu-nos pertinente proceder à sua divisão por troços. Efectuamos assim, uma divisão por tipologias, de acordo com a vocação e as especificidades de cada troço, uma vez que a Ecovia é bastante diversificada (Mapa 3).

Esta classificação é manifestamente eficaz na hora de organizar o próprio trabalho, permitindo desenhar os respectivos perfis associados a cada troço, e no caso de um troço mais heterogéneo, mais do que um perfil.

Dividimos a Ecovia em cinco troços, cada um com as suas características, especificidades, fragilidades e potencialidades, tendo atribuído a cada um uma cor e uma letra identificadora.



Mapa 3 – Divisão da Ecovia em troços

Três dos troços apresentam características urbanas, os troços A, C e E, correspondendo aos aglomerados de Caminha, Moledo e Vila Praia de Âncora, respectivamente. Os dois restantes possuem características semi-naturais, os troços B e D, que correspondem à Mata Nacional do Camarido, no primeiro caso, e à praia rochosa de Moledo, no segundo (Figura 1, Figura 2, Figura 3 e Figura 4).

Achamos particularmente interessante o facto dos troços mais naturais estarem intercalados com os troços urbanos, o que permite uma grande diversificação de cenários, que aumenta o interesse dos utilizadores da Ecovia. Por outro lado, cria uma grande diversidade de pontos de início e de fim do trajecto, constituindo-se assim, como ponto forte da Ecovia.



Figura 1 – Troço semi-natural



Figura 2 – Troço urbano

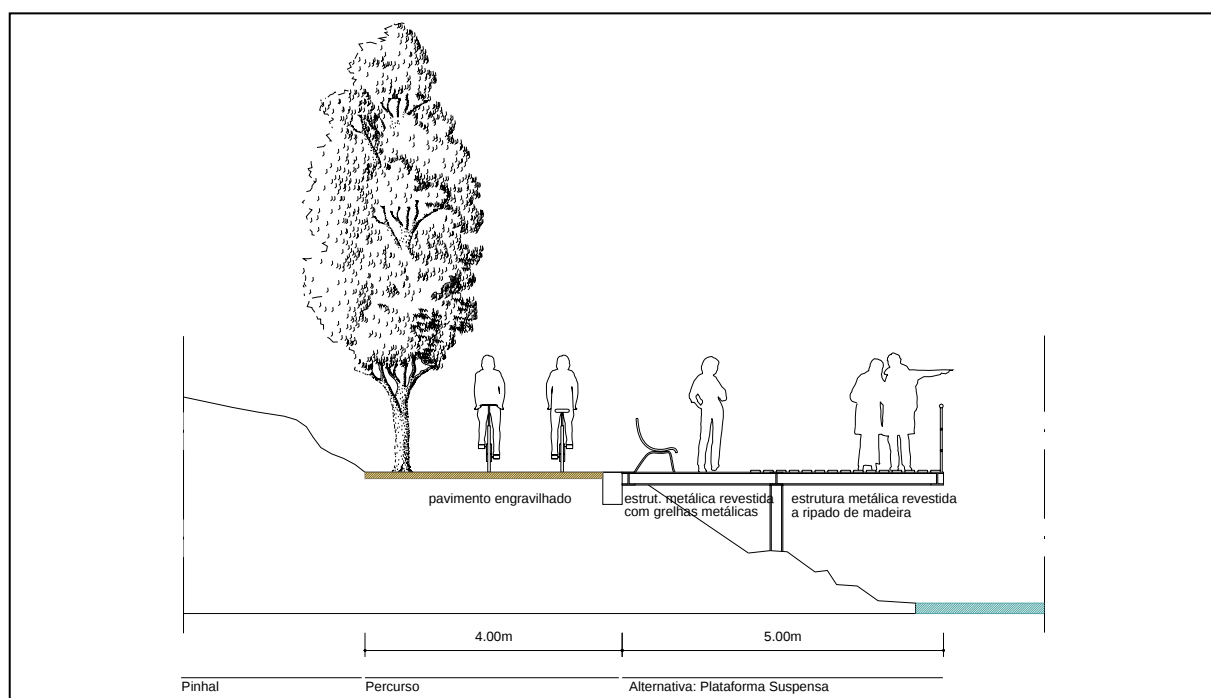


Figura 3 – Perfil transversal de troço semi-natural

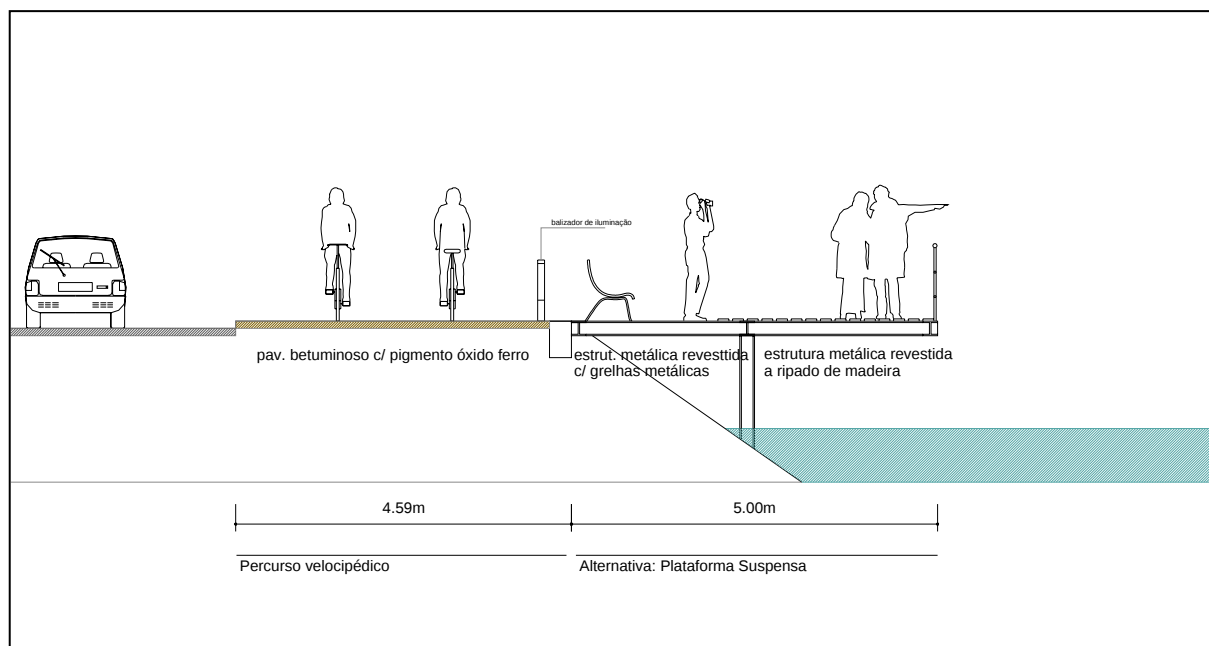


Figura 4 – Perfil transversal de troço urbano

8. SUSTENTABILIDADE

8.1. Programas/Ações complementares

8.1.1. Divulgação e sensibilização

O sucesso deste tipo de trabalho, em larga medida, depende do envolvimento e apoio da população do concelho de Caminha, principalmente da que habita as freguesias envolventes, logo com maior disponibilidade para usufruir do Ecocaminho.

No entanto, sabemos, que para que um projecto possa divulgar-se de uma forma sustentável e correcta, será sempre necessária a procura de um diálogo e sensibilização com o público potencial beneficiário deste projecto. Neste contexto é necessário dinamizar diversas acções, nomeadamente as subsequentes:

- A divulgação da intenção da implementação do Ecocaminho, assim como das suas diversas fases de desenvolvimento, através de rádios locais e imprensa local e regional;
- Realização de sessões informativas e de esclarecimento para diversos grupos, nomeadamente outros organismos, proprietários e agricultores confinantes para detecção de problemas e discussão de soluções.
- Colocação de painéis informativos e didácticos ao longo do possível percurso, alertando para o problema de lançamento de lixos, para a existência de fauna e flora, para o valor dos recursos geomorfológicos, entre outros.

- Criação de sinalização e informação será de grande interesse, aumentando deste modo a apetência turística para o local, mas com uma formação mais respeitosa e sustentável.

8.1.2. Educação e formação

Da divulgação e sensibilização do público à sua participação plena vai um largo passo, que pode ser reduzido por uma educação/formação ambiental activa e dinâmica.

A educação/formação ambiental é uma forma educativa, na qual os temas abordados são relativos aos problemas do ambiente e da utilização e gestão dos recursos. Visa essencialmente a modificação de atitudes e comportamentos, constituindo assim uma verdadeira educação cívica.

Convém reter que a educação/formação ambiental, independentemente do grupo a que se dirige, tem como objectivo fundamental, envolver o cidadão na problemática da sua qualidade de vida actual e futura (e mesmo da sua sobrevivência), e dos seus descendentes. A sua principal característica consiste no facto de ser orientada para a solução de problemas concretos do ambiente em que o Homem vive.

Esta sensibilização para além de promover o estudo e conhecimento da área em questão, servirá futuramente para promover estudos e programas piloto de acções de protecção, de conservação, de recuperação e reabilitação das áreas a definir.

A criação de um centro de interpretação pode ser um exemplo a criar e considerar-se, em termos gerais, como um equipamento com a finalidade de fornecer informações que permitam melhor interpretar o local em que se inserem através de recursos didácticos diversificados como posters, exposições temáticas, vídeos, mostras fotográficas, panfletos, entre outros. Está associado aos centros de interpretação, desta forma, a comunicação e a interpretação, não esquecendo o enriquecimento pessoal e social do visitante.

8.1.3. Participação

É evidente que existe uma grande variedade de pessoas individuais e colectivas numa sociedade, por isso é difícil descrever para cada tipo uma maneira de contribuir para uma sociedade mais “saudável”.

No entanto pode-se salientar alguns exemplos válidos:

1. Regime de voluntariado;
2. Cedências;
3. Ofertas/doações;

4. Incentivos por parte do estado;
5. Regime de parcerias.

8.2. Estratégias de Marketing

Considerando que existe uma separação entre aquilo que se define como Estratégia e Tática, a primeira assume-se como global e define a médio/longo prazo as acções, enquanto que a segunda, define as acções a curto prazo e assume-se como uma vertente mais dedicada, específica.

- Estratégias de promoção:
 - Estratégia de Comunicação: inserção dos meios de campanha publicitária gráfica;
 - Campanha de Audiovisuais;
 - Divulgação através de Campanha de “direct mail” ou “one to one” para bases de dados existentes ou adquiridas por identidades estatais. Ex. Flyers, etc.;
 - Criação de um Slogan emblemático;
 - Implementação de uma Campanha em mobiliário urbano, como outdoors e muppies com indicações dedicadas sobre a via;
 - Adopção como factor surpresa de uma acção “below the line”, como por exemplo, ter grupos de referência associados à divulgação do projecto.
- Tácticas:
 - Criação da designação da Via, para a qual propomos Ecocaminho (Eco, derivando de Ecologia e Caminho, fazendo uma analogia com a palavra Caminha);
 - Definir um Logotipo e uma identidade corporativa;
 - Adoptar Sinalética própria, identificativa dos elementos mais importantes na Ecovia;
 - Divulgação através da aposta no Turismo, utilizando os Hotéis e os Postos de Turismo como meios de promoção.

8.3. Alguns programas de financiamento

No âmbito deste trabalho, assume alguma relevância, não só a identificação, mas também a candidatura a programas de âmbito Estatal de apoio, disponíveis para a possível concretização da Ecovia.

Os apoios previstos no âmbito do III Quadro Comunitário de Apoio (2003-2006), nomeadamente os que estão integrados no Programa Finisterra e no Programa Interreg III, entre outros, transformam este Projecto numa proposta sustentável.

Ex-C.C.R.N. actual C.C.D.R.-N., através do ON - Programa Operacional da Região do Norte, tem como objectivo, entre outros, apoiar investimentos que visem melhorar e organizar a mobilidade quotidiana, promovendo o desenvolvimento de meios de transporte menos poluentes. Estimular as dinâmicas de cooperação inter-institucional e inter-regional e de promoção da Região do Norte, vai potenciar a aplicação de programas sectoriais e de iniciativa comunitária, na perspectiva da internacionalização da Região. Contribui também para uma melhor articulação entre diferentes redes de transportes.

O POA - Programa Operacional do Ambiente, financia as acções que se integram fundamentalmente na requalificação, valorização e promoção dos recursos ambientais.

Instituto de Financiamento e Apoio ao Turismo (IFT), permite a concessão de financiamentos, comparticipações, subsídios, directos ou indirectos, bem como a participação em operações de co-financiamento de projectos de natureza infra-estrutural e pública de relevância para o turismo.

9. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Afonso, Clara; Brito, Diana; Curado, Elsa; Costa, Raquel e Moura, Sofia (2003) – EcoCaminho – Estudo para a implementação de uma Ecovia entre Caminha e Vila Praia de Âncora, Trabalho de especialização/pós-graduação em Ordenamento do Território e Sustentabilidade, Caminha;
- Alves, F.; Martins, F.; Coelho, C. & Fonseca, H. (2001) – “Percursos a Integrar numa Rede de Corredores Verdes para a Ria de Aveiro – Um Exercício de Planeamento”, Seminário Internacional sobre Corredores Verdes, Comissão de Coordenação da Região Centro – 18 e 19 de Junho de 2001, Coimbra, www.dao.ua.pt/esgiramaria;
- C.C.R.N. (1998) – Litoral de Caminha: uma Paisagem a Salvaguardar, Porto;
- DGA – Atlas do Ambiente, Edição Digital da Direcção Geral do Ambiente, Escala 1/1000000, www.ambiente.pt/atlas/index.html;
- Flores, Joaquim (2003) – “Mobilidade Pedonal e Mobilidade Velocipédica”, Manual de Gestão Ambiental Urbana, Manual de Formação Profissional, Urbe – Núcleos Urbanos de Pesquisa e Intervenção, Lisboa;
- Magalhães, Manuela Raposo (2001) – A Arquitectura Paisagista: morfologia e complexidade, Editorial Estampa, Lisboa;

Nicoli, Jorgen (1997) – Aves Canoras, Evergráfica (ed.), Círculo de Leitores, Lisboa;

Saraiva, Maria da Graça Amaral Neto (1999) – O Rio como Paisagem, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa;

Sarmiento, João e Mourão, Sara (2003) – “A Pista de Cicloturismo Guimarães-Fafe: Oportunidade Perdida para a criação de um Corredor Verde?”, www.comboio.em.pt.