



Assunto: Pedido de parecer sobre o Projeto de Resolução do PAN sobre o Reforço da segurança nos trilhos pedestres

A APPAA, Associação para a Promoção e Proteção Ambiental dos Açores, considera útil a Proposta de Resolução, que visa recomendar ao Governo Regional o reforço da segurança nos trilhos pedestres.

Os numerosos acidentes, alguns deles com vítimas mortais e os numerosos resgates que têm mobilizado meios aéreos e terrestres, sobretudo das várias corporações dos Bombeiros Voluntários, justificam as propostas de aplicação de taxas aos infratores e a cobrança das despesas dos salvamentos e resgates.

Considera-se como infratores os acidentados que não tenham seguido as indicações de encerramento do respetivo percurso homologado, ou a circulação em caminhos ou trilhos que não estejam sinalizados, por não serem homologados.

A proposta inclui a “criação de um regime sancionatório para caminhanças infratores”, com a qual a APPAA está de acordo.

No entanto, é do conhecimento geral a existência de páginas na internet que divulgam percursos, ou trilhos pedestres, alternativos aos que estão homologados e há quem esteja disponível para acompanhar ou recomendar esses percursos. A sua existência deve ser alvo de sancionamento, como medida preventiva.

Tal como a proposta refere, a APPAA defende a informação e sensibilização nos locais sugeridos, alargando a difusão da informação nos locais de alojamento, nos postos de informação turística e centros de interpretação ambiental.

Os utilizadores desses percursos não se limitam aos visitantes de cada ilha.

Considerando a falta de meios humanos, nomeadamente da possibilidade da presença fixa de Vigilantes da Natureza nos trilhos pedestres e principais pontos de atração turística, a APPAA propõe outras formas de informação nos locais que são reconhecidos como sendo mais frequentados e todos aqueles que se se conhecem como sendo apresentados como alternativas mais “radicais” para serem utilizados por residentes e não residentes.

Como reforço da ação dos Vigilantes da Natureza, propõe-se a colaboração dos funcionários das autarquias, dos guardas florestais e funcionários das secretarias regionais em ação no terreno, devidamente esclarecidos de forma a prestarem informações adequadas.

Ribeira Grande, 23 de novembro de 2025

A Direção



Propostas sobre a pressão humana em áreas naturais

A APPAA, Associação para a Promoção e Proteção Ambiental dos Açores considera que o impacto no ambiente natural causado pela pressão humana, incluindo a que a atividade turística provoca, pode e deve ser minimizado.

A pressão turística exerce-se sobretudo nos meses de verão, em que se concentra cerca de 40% do total de turistas de todo o ano. Embora o número total de visitantes não seja excessivo, comparado com regiões semelhantes, como a Madeira ou as Canárias, considera-se importante impedir que a concentração excessiva de turistas em lugares específicos, divulgados como “obrigatórios”, seja coordenada de forma a possibilitar a quem nos visita e aos residentes a fruição da paisagem sem atropelos nem constrangimentos.

A ilha de S. Miguel é a que tem maior procura turística, verificando-se uma desproporção relativamente às outras ilhas, onde também existem problemas, sobretudo em relação aos transportes terrestres, ou à oferta de alternativas, que são comuns a todas as ilhas.

O aumento da procura pela subida à **Montanha do Pico** justifica por si só o maior controle das regras que são adotadas bem como o acompanhamento pelos guias competentes. Merece ainda especial atenção a subida ao “piquinho”, de modo a preservar as suas características.

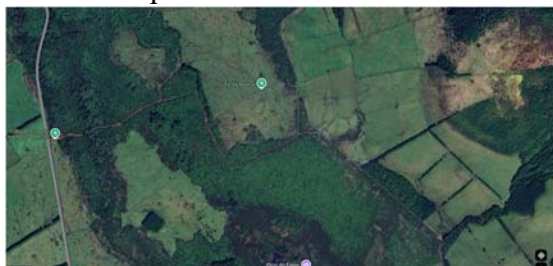
O sistema de **transportes terrestres** em todas as ilhas deve ser diversificado, quer na oferta, quer na sua frequência, quer nas suas características, evitando o recurso inevitável ao aluguer do veículo ligeiro.

Relativamente aos locais de maior frequência, existem bons exemplos de ordenamento da circulação, do estacionamento de viaturas e da definição do número máximo de visitantes, como já há em alguns miradouros, centros de interpretação e grutas e algares vulcânicos, que podem ser adotados ou adaptados conforme as condições e exigências de cada local.

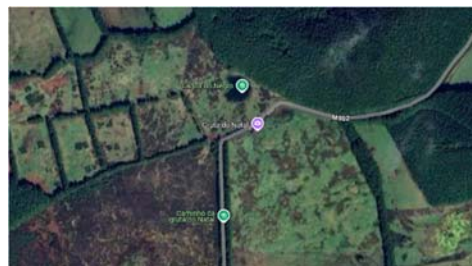
Trilhos Pedestres

O número de trilhos regionais e municipais homologados tem aumentado, oferecendo, assim, a possibilidade de se conhecer melhor o ambiente natural. As condições meteorológicas adversas causam estragos que exigem uma permanente vigilância e reparação, sobretudo por questões de segurança. As visitas em grande número também põem em causa a manutenção e as condições dos percursos que devem ser tranquilos e em condições de segurança. Não podem ser percursos difíceis com características próprias para atividades radicais, devem ser acessíveis à fruição calma do ambiente natural.

Na Terceira, nos trilhos da **Rocha do Chambre** e, sobretudo, no dos **Mistérios Negros** nota-se uma carga excessiva de visitantes. Nestes e noutros locais em que tal se verifique é proposto que haja um controlo do número de pessoas que pretendam visitar, procedendo as mesmas a uma inscrição prévia. Para as áreas naturais classificadas, será obrigatório o pedido de autorização, por parte de quem pretenda visitar. O respetivo Parque Natural de Ilha poderá recusar a autorização, devido a previsão de más condições meteorológicas, mau estado momentâneo do percurso ou por excesso do número de pedidos no mesmo dia e hora.



Rocha do Chambre



Mistérios Negros

A gestão dos trilhos compete a várias entidades, regionais e autárquicas, mas é exigível que as condições sejam uniformes e que haja uma entidade única responsável pelo seu cumprimento.

Ilhéu de Vila Franca do Campo

A “Área Protegida de Gestão de Recursos Caloura – Ilhéu de Vila Franca do Campo” circunda a Área Protegida para a Gestão de Habitats e Espécies do Ilhéu de Vila Franca do Campo. Esta classificação foi adotada em 2008, depois de ter sido classificada como Parque Natural em 1983.

O seu estatuto implica que a sua gestão deve controlar o acesso, de modo a minimizar o impacto humano, com atividades que perturbem a biodiversidade e as características sensíveis e únicas do local, que resulta da cratera de um vulcão submarino que emergiu.

Com idade geológica recente, o ilhéu está sujeito a erosão mais rápida pelos agentes naturais, mas também sujeito ao desgaste provocado pela ação humana.

O ilhéu deverá manter o seu estatuto de zona de especial interesse natural, científico e paisagístico, com reflexo na procura turística. As condições do acesso e permanência no local devem ser alteradas, propondo-se que o número máximo de visitantes em simultâneo diminua e que o tempo de permanência seja limitado. Deve ser proporcionada a visita com acompanhamento de guias, ou com áudio-guia.

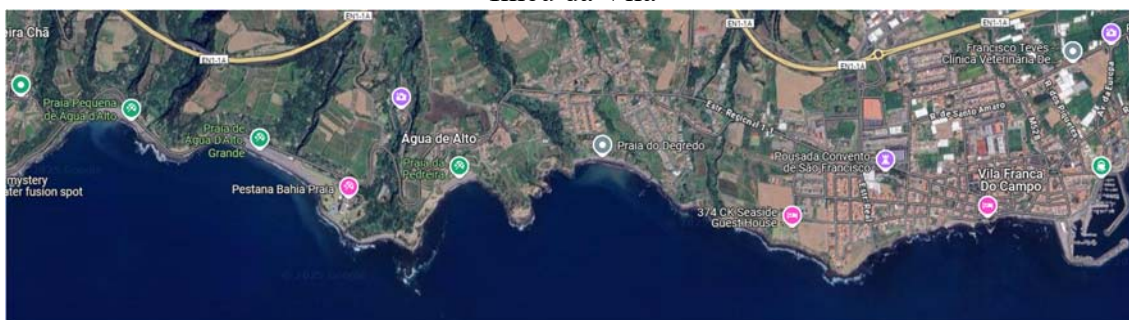
Com um tempo de permanência diminuído, mesmo com um número máximo de visitantes em simultâneo menor, o número de visitantes diários poderia ser maior do que os atuais 400. Essa modalidade não prejudicaria o concessionário do transporte que presta um serviço útil à comunidade e poderia proporcionar a abertura de outras atividades.

A classificação do ilhéu como área natural não é compatível com a classificação como zona balnear. Independentemente da qualidade da água, que também poderá ser afetada pela frequência humana, esta área não tem condições, nem deve ser alterada para ter instalações de apoio que são obrigatórias numa zona balnear (primeiros socorros, instalações sanitárias, chuveiros públicos, placas informativas sobre a zona

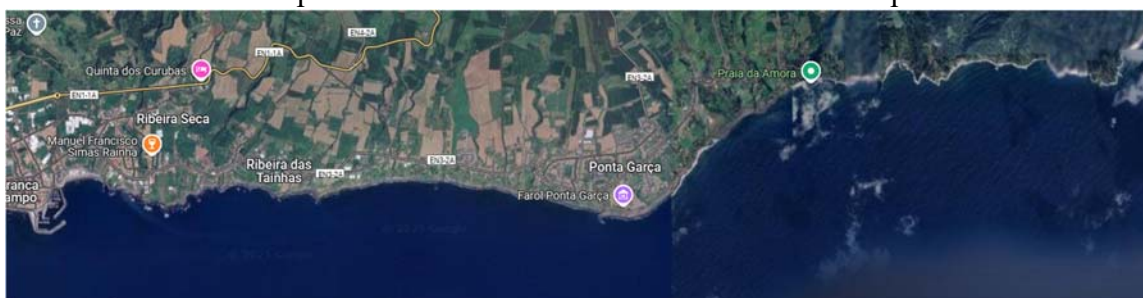
balnear, caminhos seguros com rampas ou escadas, pranchas e boias de salvamento, condições de acesso a veículos rápidos de salvamento, fornecimento de água, bar e solário).



Ilhéu da Vila



Zona poente da orla costeira de Vila Franca do Campo



Zona nascente da orla costeira de Vila Franca do Campo

O Concelho de Vila Franca do Campo dispõe de 11 zonas com condições muito boas para serem utilizadas como zonas balneares, ou seja, mais do dobro das que atualmente são classificadas. Algumas delas ficam fora de áreas urbanas e não dispõem de acessos rodoviários, ou pedestres em condições. Não possuem equipamentos de apoio, mas têm condições para os terem. O seu isolamento e o acesso por mar, como complemento a passeios de barco, podem constituir vantagens em relação às que atualmente possuem classificação e alargariam as atividades das empresas ligadas ao setor do turismo. Constituiriam alternativas, com benefício, para quem procura o ilhéu, para beneficiar dos banhos de mar e de sol.

Estrada da Serra de Água de Pau – EN5 – 2A

A designação utilizada pretende evitar a que é usada erradamente como “estrada para a Lagoa do Fogo”, porque esta via não dá acesso à lagoa. Este erro tem originado perceções incorretas, com preocupações sobre a pressão exercida sobre a reserva

natural. A referida estrada não tem nenhum troço dentro da reserva natural, nem as suas escorrências têm de escoar para o seu interior.

A APPAA apresentou a sua oposição à proposta aprovada na Assembleia Legislativa Regional dos Açores, que visava impedir o trânsito de veículos ligeiros na estrada EN5 – 2A, numa extensão de 25 quilómetros.

A implementação da proposta encurtou em 2 Km o percurso, mas não deveria ter sido posta em prática por várias razões, a principal das quais é a de ter criado uma discriminação entre residentes e não residentes na permissão de circular livremente numa estrada pública, sem que tenha cobertura legal.

Em Portugal, não é possível interditar uma estrada apenas a veículos ligeiros que transportem passageiros não residentes numa região. A legislação permite restrições com base em características objetivas dos veículos ou da via (como tipo, peso, dimensões, mercadorias transportadas), mas não com base no perfil dos passageiros (residência ou nacionalidade).

Como refere o Código da Estrada – Artigos 9.º e 10.º: “O trânsito só pode ser condicionado ou suspenso por motivos como segurança, emergência, obras ou conservação da via pública. Este condicionamento pode recair sobre: parte da via, certa espécie de veículos, veículos com determinadas características (peso, dimensões, tipo). A proibição pode incidir também sobre circulação de veículos ou mercadorias específicas.”

Existem sinais que limitam a entrada a certos veículos que transportem, por exemplo, mercadorias perigosas ou poluentes, mas nunca consta o critério de residência dos passageiros. Pode haver proibição ou condicionamento da circulação de **todos** os veículos ligeiros (ou outros tipos) se existir sinalização adequada (art. 10.º), mas não é permitido discriminar com base na residência dos passageiros. Ou seja, uma restrição só a veículos ligeiros que transportem não residentes é ilegal, pois distingue usuários com base em critério pessoal (residência), não objetivamente aplicável. Para ser legal, a restrição deve incidir sobre veículos (não passageiros) e de forma universal, ou com base em características do veículo ou da própria via.

O desrespeito pela lei deveria obrigar a suspender a forma como está sendo feita a distinção entre quem pretende circular na estrada. Mas, além desta questão, ainda há as seguintes objeções:

- Os autocarros utilizados têm uma idade limite para o transporte de crianças, não possuem condições de segurança, nomeadamente cintos de segurança, são do mesmo tipo dos que são utilizados nos aeroportos para transportar os passageiros entre o avião e a aerogare. Ao contrário do anunciado, não existe a bordo qualquer informação sobre os locais de passagem, não há um guia que possa dar indicações ou informações.

- O tempo de viagem é de uma hora e o intervalo anunciado entre a passagem de duas viaturas é de 30 minutos. Se a intenção era a de diminuir a pressão humana, sobretudo sobre o miradouro que dá acesso ao caminho que faz ligação com as margens da lagoa, pelo contrário, o tempo de espera provoca uma permanência mais prolongada e incentiva a que as pessoas se desloquem e desçam o referido caminho em maior número.

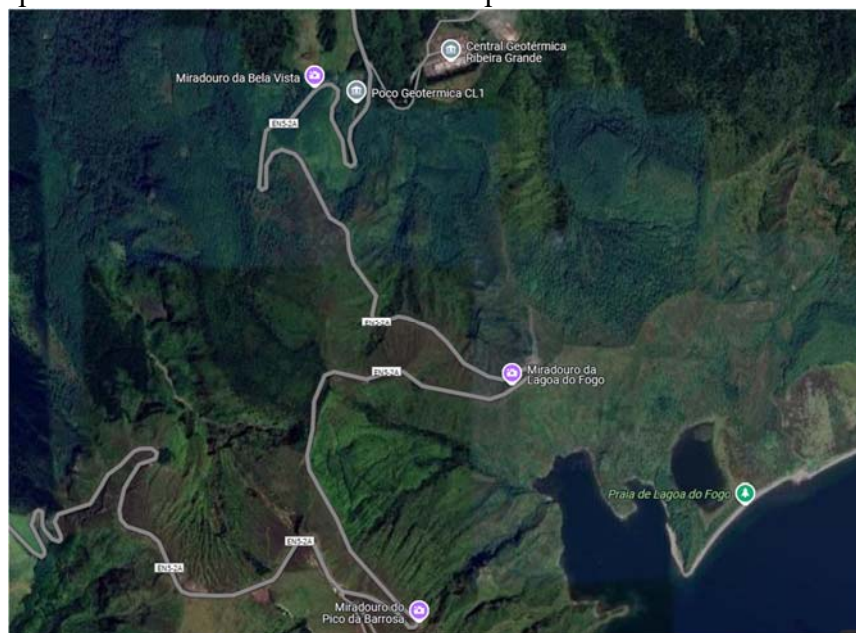
A APPAA propõe um sistema diferente de transporte coletivo para **todos**, nesta estrada EN5 - 2A, bem como em outros locais mais procurados, em São Miguel e nas outras ilhas. Um sistema de vaivém (*shuttle*) num percurso mais curto, entre pontos

extremos onde se situam os parques de estacionamento ou os terminais de autocarros que façam ligação com os centros urbanos mais próximos.



A – Parque anterior ao Pico da Barrosa B – Parque do Poço Geotérmico desativado

Neste caso, existiria uma ligação entre a cidade da Lagoa e um parque de estacionamento junto do miradouro situado na subida da serra, a cerca de 400 metros do parque de estacionamento do Pico da Barrosa (A) e outra ligação entre a cidade da Ribeira Grande e um parque de estacionamento no local do primeiro furo da Central Geotérmica dos Cachaços/Lombadas (B). Este parque de estacionamento permitiria o percurso a pé até ao trilho circular da Central Geotérmica que contém painéis informativos e para os dois miradouros situados na proximidade.



Percurso dos vaivéns

Os vaivéns, veículos elétricos e de dimensão adequada, sairiam destes dois parques de estacionamento, fariam o percurso entre ambos, com uma extensão aproximadamente de 4,5 quilómetros. Teriam paragens no miradouro da Bela Vista, no parque de estacionamento do primeiro miradouro da Lagoa do Fogo (onde começa o caminho que dá acesso às margens da lagoa), nos três miradouros seguintes, antes do miradouro e parque de estacionamento do Pico da Barrosa, e em cada um dos parques sugeridos como termo dos percursos.

Os passageiros poderiam sair numa paragem e voltar a entrar numa das viaturas seguintes, em qualquer dos pontos de paragem, podendo fazer parte do percurso, ou todo ele, num dos sentidos, a pé. O custo dos bilhetes seria simbólico e igual para **todos** os utilizadores.

Não poderá haver interdição de circulação a qualquer veículo, no entanto, só seria permitido o estacionamento nos parques que seriam termo do vaivém e a paragem ou estacionamento com tempo limitado nos parques existentes, no Pico da Barrosa e no miradouro com a cota mais baixa.

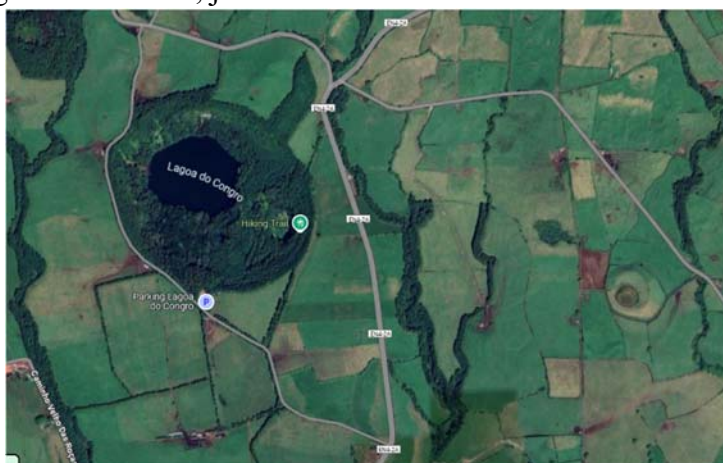
Lagoa do Congro

Esta lagoa é um exemplo pouco frequente de “maar”, ou seja, uma lagoa situada numa cratera vulcânica de origem explosiva, que tem uma cota inferior ao da área circundante. Este facto resulta de uma erupção freatomagmática, ou seja, do contacto do magma em ascensão com um lençol de água subterrâneo, provocando fortes explosões subterrâneas que projetam a parte do solo superior, criando uma depressão de forma quase circular.

Este local tem interesse científico, paisagístico e natural, apresentando uma variedade significativa de flora, pelo povoamento que ocorreu no século XIX, e também de espécies nativas. Devido ao seu microclima húmido, apresenta uma grande variedade de briófitas e fungos.

A beleza e a calma do local têm atraído um número crescente de visitantes. A recuperação que tem ocorrido nos últimos anos merece uma limitação do número de visitantes em simultâneo, que poderá ter o controle na entrada junto ao caminho.

Propõe-se a existência de dois parques de estacionamento, o primeiro, já existente, acessível pela estrada EN4 – 2ª, proveniente do lado sul, o outro contíguo à antiga casa do guarda-florestal, junto à estrada do Monte Escuro.



Acessos à Lagoa do Congro

O percurso no caminho seria autorizado para **todos** os veículos, mas a paragem só seria permitida junto da entrada para o caminho da lagoa para o acesso e saída de pessoas com mobilidade difícil e seus acompanhantes.

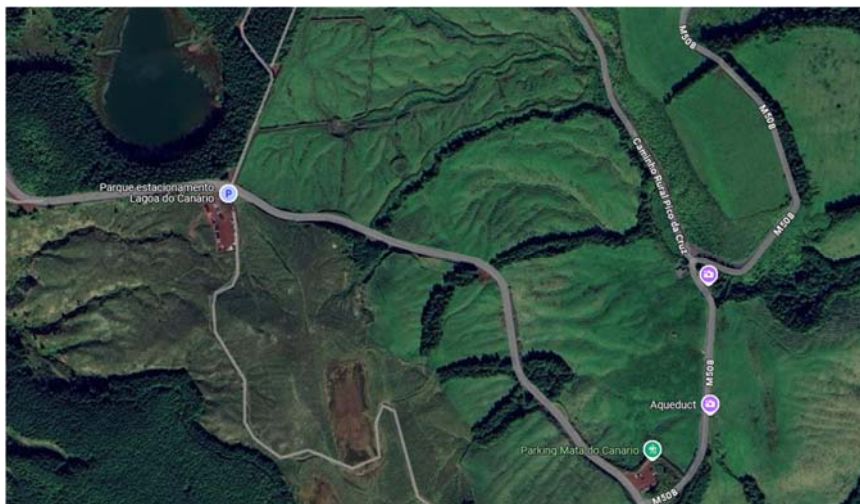
No percurso até à lagoa seriam instalados sinais informativos sobre as espécies da flora e fauna, sobre o “maar” e outras informações sobre o local. Na ausência de um guia seria facultado um áudio-guia e feito o apelo ao completo silêncio.

Parque Florestal da Lagoa do Canário – Miradouro da Grota do Inferno

O trânsito e o estacionamento na estrada nas imediações da entrada para o Parque Florestal da Lagoa do Canário são caóticos na época alta do turismo e durante algumas horas de cada dia. Este parque, gerido pela Câmara Municipal de Ponta

Delgada, tem tido um grande aumento de procura devido às imagens muito difundidas da vista do miradouro da Grota do Inferno.

O estacionamento deveria ser permitido no parque de estacionamento no início do trilho das cumeeiras das Sete Cidades (troço de estrada de acesso ao Aqueduto dos Arcos) a poucas centenas de metros da entrada, para os veículos provenientes da Lagoa do Carvão e no outro parque de estacionamento, no lado sul da estrada a algumas centenas de metros antes da mesma entrada, para os veículos provenientes das Sete Cidades, ou da Vista do Rei.



Parque nascente



Parque poente

O atual parque de estacionamento em frente ao portão de entrada do parque da Lagoa do Canário e no início do trilho da Serra Devassa seria exclusivo para veículos de emergência e dos serviços oficiais, bem como para paragem de veículos coletivos e outros particulares para saída de pessoas com mobilidade difícil e seus acompanhantes.

O trânsito seria permitido nos dois sentidos para **todos** os veículos, mas privilegiando o percurso pedestre entre os parques de estacionamento e a entrada do parque da Lagoa do Canário. Seria uma solução como a que foi bem adotada nas imediações do Miradouro da Vista do Rei.

Propõe-se a implementação de transportes coletivos – vaivéns – das Sete Cidades para os parques de estacionamento da Vista do Rei e do Parque Florestal da

Lagoa do Canário, permitindo a realização de passeios pedestres de forma linear entre estas zonas e em diversos percursos.

Ferraria

Propõe-se um sistema semelhante de vaivém entre os dois parques de estacionamento, respetivamente junto ao Miradouro Ilha Sabrina e junto ao edifício termal, evitando o percurso difícil entre estes dois pontos. Futuramente, permitiria fazer o controle do número de visitantes que tende a ficar saturado em determinados dias da época alta do turismo e durante algumas horas do dia.



Estrada do Miradouro – Termas da Ferraria

Praias da Ribeira Quente, Moinhos, Água d’Alto, Milícias e Pópulo

O sistema de vaivém deveria ser implementado, respetivamente com origem nas Furnas, Porto Formoso, Vila Franca do Campo e Ponta Delgada. Este sistema já funcionou para cada um destes locais em diversas ocasiões, com sucesso e seria um contributo para diminuir o trânsito e a dificuldade de estacionamento.

Pico da Vara, Lagoa do Fogo e Lombadas

São zonas de especial proteção e, como tal, exigem cuidados especiais. Em cada uma das zonas deveriam ser adotadas soluções proporcionadas à procura, sem descurar a presença permanente de quem garanta a informação, a manutenção, o acompanhamento, a vigilância e o controlo do acesso.



Miradouro da Lagoa do Fogo

Definindo uma prioridade, propõe-se que não seja adiada por mais tempo a construção de uma casa de apoio no parque de estacionamento do miradouro que dá

acesso ao caminho para a margem norte da Lagoa do Fogo, bem como a vigilância no trilho que dá acesso à margem sul da mesma lagoa.

Em suma, a APPAA defende que os locais mais procurados no nosso ambiente natural tenham um controlo mais efetivo, propondo a existência de transportes coletivos de média dimensão, em sistema de vaivém, em todos os locais em que se verifique, ou venha a verificar, uma procura que só é acessível por veículos ligeiros. No entanto, não aceita que haja sistemas de proibição ou de obrigatoriedade que discriminem pessoas, ou grupos de pessoas, pela sua origem ou local de residência. Para os residentes, constitui já um privilégio usufruir de todos os locais à sua escolha em cada uma das nossas ilhas, durante todos os dias do ano e em todas as horas do dia.

Ribeira Grande, 7 de julho de 2025

A Direção

(imagens recolhidas do Google Maps)