

Percursos Pedestres na Ilha de São Miguel – Avaliação da Experiência de Residentes e Turistas

Dissertação de Mestrado

Ofélia Marília Borges Matos

Mestrado em

Ciências Económicas e Empresariais



Percursos Pedestres na Ilha de São Miguel – Avaliação da Experiência de Residentes e Turistas

Dissertação de Mestrado

Ofélia Marília Borges Matos

Orientadora

Prof.^a Doutora Sandra Dias Faria



RESUMO

A Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal define “Pedestrianismo” como o desporto de andar a pé no meio natural, em caminhos tradicionais e até em meios urbanos, através de percursos sinalizados ou isentos de sinalização. É uma atividade multifacetada que agrega a prática desportiva, o contacto com a natureza e o turismo.

A crescente procura pela atividade, transformou o pedestrianismo de uma prática informal para uma atração turística de elevado prestígio potencialmente geradora de benefícios económicos para o local onde se insere. Como uma componente da oferta turística de um destino, a atividade insere-se nos segmentos de Turismo de Saúde e Bem-Estar e Turismo de Natureza, cujas motivações resumem-se à procura de bem-estar físico e à descoberta e contato com o meio ambiente (Tovar e Carvalho, 2011).

O presente estudo foca-se na oferta de percursos pedestres homologados na ilha de São Miguel, na Região Autónoma dos Açores, com especial ênfase nos promovidos pela Direção Regional de Turismo dos Açores, e procura aferir a qualidade da experiência dos praticantes de pedestrianismo aquando da realização dos mesmos, visando também determinar se existem diferenças significativas nas opiniões de praticantes residentes e turistas.

Esta investigação conclui que os percursos pedestres na ilha de São Miguel possuem uma qualidade excepcional, ainda que se destaquem alguns pontos a melhorar. Para além disso, este estudo denota que existem diferenças entre as opiniões dos residentes e turistas praticantes de pedestrianismo em São Miguel.

Palavras-chave: Pedestrianismo; Percursos Pedestres; Turismo; Açores; São Miguel

ABSTRACT

The Federation of Camping and Mountaineering of Portugal defines “Pedestrianism” as the sport of walking on foot in the natural environment, on traditional paths, or in urban areas, through routes that are signposted or exempt from signage. It is a multifaceted activity that combines sports, contact with nature, and tourism.

The growing demand for the activity has transformed hiking from an informal practice into a tourist attraction of high prestige that can generate economic benefits for the place where it takes place. As a component of the tourist offer of a certain destination, the activity falls within the segments of Health and Wellness Tourism and Nature Tourism, whose motivations are the search for physical well-being and the discovery and contact with the nature (Tovar and Carvalho, 2011).

This study focuses on the offer of official walking routes on São Miguel Island, in the Autonomous Region of the Azores, with special emphasis on those promoted by the Regional Directorate of Tourism of the Azores and seeks to assess the quality of the experience of hikers, while determining if there are significant differences in the opinions of resident practitioners and tourists.

This investigation concludes that the walking routes on the island of São Miguel have exceptional quality, although there are elements that would benefit from improvements. In addition, this study concludes that there are differences between the opinions of residents and tourists who practice hiking in São Miguel.

Keywords: Pedestrianism; Walking trails; Tourism; The Azores; São Miguel

ÍNDICE

RESUMO	i
ABSTRACT	ii
LISTA DE TABELAS	v
LISTA DE FIGURAS	vi
LISTA DE ABREVIATURAS	vii
CAPÍTULO I – INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO II – CONCEITO E EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO TURISMO EM PORTUGAL E NOS AÇORES	4
2.1. Conceito e a evolução histórica do turismo	4
2.2 O segmento de turismo de natureza	7
2.3 O turismo em Portugal	9
2.4 O turismo na Região Autónoma dos Açores	11
2.5 O turismo na ilha de São Miguel	13
2.6 Impacto da pandemia COVID-19 no setor turístico	14
CAPÍTULO III – CONCEITO DE PEDESTRIANISMO E A SUA DINÂMICA MUNDIAL, NACIONAL E REGIONAL	16
3.1 Conceito e evolução histórica do pedestrianismo	16
3.2 Pedestrianismo em Portugal	18
3.3 O pedestrianismo nos Açores	20
3.3.1 A Associação Amigos dos Açores	21
3.4 Legislação Nacional	22
3.5 Legislação na R.A.A.	23
3.5.1 A Comissão de Acompanhamento	25
3.5.2 Normas de utilização dos percursos pedestres da R.A.A.	26
3.6 Classificação e Categorização dos Percursos Pedestres	27
3.6.1 Grande Rota	27
3.6.2 Grande Rota Transeuropeia	28
3.6.3 Pequena Rota	29
3.6.4 Percurso Local	30
3.6.5 Forma	30
3.6.6 Grau de dificuldade	33
3.6.7 Grau de perigosidade	34
3.6.8 Obstáculos	35
3.6.9 Avaliação global	36

3.6.10 Acessibilidade	37
3.7 Trilhos pedestres em São Miguel.....	38
3.7.1 Divulgação	40
CAPÍTULO IV – METODOLOGIA	44
4.1. Método	44
4.2 Estrutura do questionário	45
4.3 Aplicação dos questionários	46
4.4 Consistência interna e confiabilidade	47
CAPÍTULO V – RESULTADOS	48
5.1 Descrição da Amostra.....	48
5.2 Avaliação dos percursos pedestres	57
5.3 Teste de hipóteses.....	69
5.4 Sistematização dos resultados.....	74
CAPÍTULO VI – CONCLUSÃO	76
6.1 Limitações e sugestões	78
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	80
ANEXOS	85
LISTA DE ANEXOS.....	102

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Número de percursos pedestres homologados por ilha	21
Tabela 2 – Frequência de respostas relativamente ao local de residência.....	53
Tabela 3 – Frequência de respostas relativamente aos percursos realizados em São Miguel	57
Tabela 4 – Frequência de respostas dos residentes relativamente aos percursos realizados em São Miguel.....	58
Tabela 5 – Frequência de respostas dos turistas relativamente aos percursos realizados em São Miguel.....	60
Tabela 6 – Frequência de respostas relativamente à companhia	62
Tabela 7 – Frequência de respostas consoante o nível de satisfação perante os fatores indicados.....	66

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Sinalização associada a percursos classificados como Grande Rota	28
Figura 2. Sinalização associada a percursos classificados como Pequena Rota	29
Figura 3. Sinalização associada a percursos classificados como Percorso Local	30
Figura 4. PRC06 SMI – Lagoa das Furnas.....	31
Figura 5. PRC02 SMI – Lagoa do Fogo.....	32
Figura 6. PR30 SMI – Quatro Fábricas da Luz.....	33
Figura 7. Graus de dificuldade e sinalização associada	34
Figura 8. Graus de perigosidade e sinalização associada	35
Figura 9. Tipos de obstáculos e sinalização associada	36
Figura 10. Níveis de avaliação global e cores correspondentes	37
Figura 11. Sinalização de permissão de utilização de bicicletas, motorizados e equestres	37
Figura 12. Sinalização de proibição de utilização de bicicletas, motorizados e equestres	38

LISTA DE ABREVIATURAS

- ATA – Associação de Turismo dos Açores
- DTSM – Delegação de Turismo de São Miguel
- ERA – European Ramblers’ Association
- FCP – Federação de Campismo de Portugal
- FCMP – Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal
- GR – Grande Rota
- IATA – International Air Transport Association
- OMT – Organização Mundial de Turismo
- OTA – Observatório de Turismo dos Açores
- PEMTA – Plano Estratégico e de Marketing do Turismo dos Açores
- PENT – Plano Estratégico Nacional do Turismo
- PIB – Produto Interno Bruto
- PL – Percurso Local
- PR – Pequena Rota
- PRC – Pequena Rota Circular
- RAA – Região Autónoma dos Açores
- SPSS – Statistical Package for Social Sciences
- SPP – Sociedade Propaganda de Portugal
- SREA – Serviço Regional de Estatística dos Açores
- TER – Turismo em Espaço Rural

CAPÍTULO I – INTRODUÇÃO

O interesse pelo tema surgiu no âmbito de um estágio realizado no período de 1 outubro de 2018 a 11 de abril de 2021 no posto de turismo da Delegação de Turismo de São Miguel, ao abrigo do programa Estagiar L, promovido pela Direção Regional da Qualificação Profissional e do Emprego. A principal função desenvolvida foi o atendimento ao público, maioritariamente constituído por turistas, concedendo informação essencialmente turística e sugestões de itinerários turísticos. Assim, foi possível constatar que um dos pedidos mais recorrentes foi a concessão de informação relativa aos trilhos pedestres existentes na ilha, independentemente da altura do ano, o que constituiu o principal incentivo para o desenvolvimento do estudo em questão, tal como referido anteriormente. Após a análise da plataforma digital utilizada por cada funcionário do posto de turismo destinada ao registo individual de atendimentos diários, bem como a sua natureza, é possível concluir que, no período entre 1 de outubro de 2018 e 31 de agosto de 2020, efetuei 5.383 atendimentos, dos quais 907 consistiram na prestação de informação acerca de percursos pedestres, correspondendo assim a 16,85% da totalidade. Assim, é possível verificar que os percursos são frequentados não só pelos residentes, como se verifica através dos resultados do presente estudo, mas também por turistas que visitam a ilha de São Miguel, pelo que é uma atividade que concilia a prática de desporto, a contemplação da natureza e o turismo.

Outro fator que incentivou o desenvolvimento deste estudo foi a existência de poucos trabalhos semelhantes para a Região, havendo assim uma lacuna no que concerne ao estudo do verdadeiro fluxo dos trilhos pedestres, bem como a aferência dos seus pontos fortes, pontos fracos e potenciais oportunidades. Assim, esta investigação permitirá um melhor conhecimento da procura por percursos pedestres através da análise quantitativa e qualitativa do mesmo. Ainda que este estudo se foque na ilha de São Miguel, a Região beneficiará de um estudo deste fenómeno relativamente recente e crescente, uma vez que os resultados poderão ser considerados como indicativos para as restantes ilhas.

O principal objetivo desta investigação é permitir um conhecimento mais aprofundado dos percursos pedestres na ilha de São Miguel com base na experiência de pedestrianismo de residentes e turistas aquando da realização dos referidos percursos.

Para o desenvolvimento do estudo em questão, procede-se a uma revisão bibliográfica numa primeira instância de modo a contextualizar o tema, bem como obter suporte teórico para a dissertação.

A segunda fase da pesquisa incide sobre a aplicação de questionários de inquérito a residentes e turistas praticantes da atividade de pedestrianismo em São Miguel, de modo a avaliar a sua experiência.

A referida fase da investigação sofreu algumas alterações em função dos impactes gerados pela pandemia COVID-19, que provocou constrangimentos de diversa natureza aos viajantes em todo o mundo, reduzindo assim o fluxo turístico da Região de forma muito significativa. Segundo o OTA, o mês de março de 2020 registou uma taxa de crescimento de -55%. Os meses de maio e abril do mesmo ano foram os que sofreram uma maior redução, nomeadamente na ordem dos 99% e 98%, respetivamente. Nos meses de junho, julho, agosto e setembro de 2020, o número de passageiros desembarcados nos Açores registou uma taxa de crescimento de -89%, -71%, -54% e -56%, respetivamente.

Inicialmente, o plano delineado para a prossecução da investigação, consistia em inquirir os turistas pessoalmente e presencialmente em diversos percursos pedestres oficiais da ilha de São Miguel. Seriam elaborados dois questionários distintos, aplicados em dois momentos diferentes, sendo o primeiro momento anterior à prática e o segundo imediatamente após a realização da atividade. Assim, o objetivo seria aferir a diferença entre a expectativa e a experiência de cada praticante aquando da realização dos percursos pedestres em São Miguel. Para além disso, ambos os questionários seriam aplicados em alturas do ano distintas, sendo a primeira fase em meses de época baixa, nomeadamente os meses de março e abril, e a segunda fase em meses de época alta, designadamente entre junho e julho de modo a avaliar se existiam diferenças significativas entre as duas épocas e conferir se a atividade de pedestrianismo na ilha de São Miguel atuava efetivamente como um fator redutor da taxa de sazonalidade no turismo da ilha em questão.

O método alternativo que permite prosseguir com a investigação, ainda que com alguns ajustes, consiste na aplicação de inquéritos online, elaborados na plataforma *Google Forms*, visando avaliar apenas a experiência de residentes em São Miguel e turistas aquando da realização de um percurso pedestre oficial e homologado na ilha, independentemente da data em que se concretizou e quer permaneça ou não atualmente na ilha em questão.

O questionário é aplicado a residentes e turistas para permitir uma análise mais abrangente, aferindo simultaneamente o grau de satisfação dos locais sobre a promoção e qualidade dos percursos pedestres existentes, uma vez que o pedestrianismo faz parte do quotidiano e dos hábitos de lazer de uma parte significativa dos residentes.

A experiência dos referidos pedestrianistas é avaliada com recurso a um inquérito, com uma versão em português e outra em inglês, tendo sido divulgado nas redes sociais, nomeadamente em grupos e páginas que reúnem praticantes de pedestrianismo na ilha de São Miguel e através da utilização de *hashtags* alusivas ao tema. Após o fecho das respostas aos inquéritos, os dados são importados e tratados no programa IBM SPSS Statistics 26.

CAPÍTULO II – CONCEITO E EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO TURISMO EM PORTUGAL E NOS AÇORES

Este capítulo procura contextualizar o conceito de turismo e a sua dinâmica a nível mundial, nacional e regional e caracteriza o turismo de natureza, segmento turístico em que se insere a prática de pedestrianismo.

2.1. Conceito e a evolução histórica do turismo

O turismo é um fenómeno complexo e difícil de definir, pelo que ainda não existe uma definição consensual entre os autores (Tribe, 2009).

Cronologicamente, definiu-se primeiro o conceito de “turista” e só mais tarde emergiram as tentativas de definir o termo “turismo” propriamente dito, uma vez que se tornou necessário mensurar as proporções económicas deste fenómeno, bem como definir um termo universal de forma a obter estatísticas comparáveis (Cunha, 2010a).

Existem diversas perspetivas no que concerne o início da atividade turística. De La Torre (citado por Barretto, 2006) defende que o início da atividade remonta à Grécia Antiga, uma vez que as pessoas se deslocavam para assistir aos Jogos Olímpicos de quatro em quatro anos. Por outro lado, McIntosh (citado por Barretto, 2006) localiza a origem do turismo na civilização fenícia como criadora da moeda e das trocas comerciais. Barretto, por sua vez, atribui aos romanos um papel determinante na generalização das viagens através da criação de uma rede rodoviária que permitiu as viagens. Estes terão sido os primeiros viajantes em busca de prazer, como comprovam as cenas de lazer retratadas em pinturas em objetos pré-históricos (Barretto, 2006). Silva (2014) menciona que, após a queda do Império Romano, as estradas degradaram-se e as trocas comerciais decaíram, reduzindo assim a segurança das deslocações.

Contudo, segundo Cunha (2010b), somente a partir do século XVI é que surgiu um novo tipo de deslocações, motivadas pela busca de instrução ou por simples curiosidade, partindo especialmente de Inglaterra. Jovens recém-formados e aristocratas partiam para a Europa para a realização de longas viagens cujos pontos de paragem obrigatórios eram França, Itália, Suíça e Alemanha. A este percurso atribuiu-se a

designação de “*Grand-Tour*”, e aqueles que a realizavam receberam a designação de “*touristes*”. Assim, o primeiro conceito de turista designa um viajante inglês que se desloca em busca de instrução (Cunha, 2010b). Entretanto, a revolução francesa e as guerras napoleónicas dificultaram as viagens, nomeadamente a *Grand Tour*, tendo se assistido à redução significativa das mesmas (Barros, 2016).

A verdadeira massificação do turismo na Europa teve início na Revolução Industrial, a partir do século XVIII, impulsionada pelo aumento dos tempos livres, pelo desenvolvimento dos transportes e pela melhoria do nível de vida das populações (Daniel, 2010). Assim surge o turismo moderno, com viagens de curta duração e com visitas não só a grandes cidades, mas também a estâncias termais e balneares (Barros, 2016).

No século XIX, surgem as viagens organizadas, que vieram caraterizar o turismo moderno. Thomas Cook teve um papel preponderante no desenvolvimento das agências de viagens, quando alugou um comboio e revendeu os bilhetes a cerca de 570 pessoas para uma deslocação a Loughborough, criando assim a primeira viagem agenciada (Barretto, 2006). Cook continuou a organizar passeios semelhantes durante três anos, até que, dado o potencial destas viagens, converteu a atividade num grupo de negócio em 1845. Assim, as viagens tornaram-se cada vez mais complexas, abrangendo cada vez mais destinos e produtos associados, como reservas em hotéis e restaurantes. Em 1861, foi inaugurada assim a agência de viagens *Thomas Cook*, que mais tarde evolui para um operador turístico de sucesso (Barros, 2016).

Segundo Coelho (2010), a definição do conceito de turismo começou por expressões simples e soltas mencionadas no século XVIII, como “*to take a turn*” ou “*to make a tour*”. Contudo, é no século XX que se iniciam as primeiras tentativas formais de definir “turismo” (Sousa, 2019).

Em 1905, Guyer define o turismo como “um fenómeno (...) que se explica pela necessidade crescente de descanso e de mudança de ares, pelo surgimento e desenvolvimento do gosto pela beleza das paisagens, pela satisfação e bem-estar que se obtém da natureza virgem, e, muito especialmente, pelas crescentes relações entre os diferentes povos, devido ao aumento das empresas e ao aumento do comércio, da indústria e das profissões e pela melhoria dos meios de transporte”. Por outro lado, na perspetiva mais ampla e direcionada à economia de Von Schullern, em 1911, o turismo designa “o conjunto de todos os processos, sobretudo económicos, que põem em marcha as

chegadas, as estadias e as saídas dos turistas, de e, para uma determinada comunidade, região ou estado e que se relacionam diretamente com elas” (Coelho, 2010). Segundo Ibidem (2000) citado por Sousa (2019), em 1930, Bormann define turismo como “o conjunto de viagens que tem por objetivo o prazer ou motivos comerciais, profissionais, ou outros análogos, durante os quais é temporária a ausência da residência habitual. As viagens realizadas para se deslocar ao local de trabalho não se constituem como turismo”. Esta visão, ao contrário da de Guyer em 1905, já inclui na definição as deslocações motivadas por razões profissionais para além do lazer.

Seguiram-se diversas definições de autores, cujos enfoques variaram entre a procura do lazer, motivações relacionadas com questões profissionais, efeitos económicos associados ao fenómeno turístico, entre outros.

Atualmente, através do seu glossário disponibilizado no website oficial, a OMT define turismo como “um fenómeno social, cultural e económico que envolve a deslocação de pessoas para países ou lugares fora do seu ambiente habitual por razões pessoais ou profissionais”. Esta definição atual agrega as deslocações em si, bem como os fenómenos associados e oriundos das mesmas.

Segundo Lage e Milone (2001), em qualquer região onde exista turismo, a atividade gera benefícios económicos, que se podem dividir em três categorias distintas, sendo estas impactos diretos, indiretos e impactos induzidos. Os impactos diretos correspondem ao total de divisas geradas pela variação direta dos gastos com os produtos turísticos. Os impactos indiretos são representados pelo total de renda criada pelos gastos dos turistas em bens e serviços económicos relacionados com a atividade principal. Os impactos induzidos, por sua vez, traduzem-se no aumento da renda em toda a economia em geral através dos impactos diretos e indiretos gerados pela atividade turística.

A permanência de um visitante numa determinada região geralmente gera gastos de transporte, alojamento, alimentação, aquisição de *souvenirs*, contratação de serviços de animação turística, entre outros (Laimer e Weiss, 2006). Assim, é possível concluir que a estada de um determinado visitante é um fenómeno potencialmente gerador de divisas em outros setores económicos. A indústria do Turismo caracteriza-se assim pelo seu efeito multiplicador, isto é, a capacidade de impulsionar o crescimento económico e fomentar o emprego não só no próprio setor, como também noutros setores relacionados. (Rusu e György, 2011).

Segundo Ledhesma (2018), existem diversos tipos de turismo consoante o objetivo do turista aquando da sua viagem, que se desenvolvem a partir de quatro categorias essenciais, sendo estes o turismo corporal, o turismo intelectual, o turismo material e o turismo ambiental. Por exemplo, o turismo de saúde e o turismo desportivo ambos se inserem na categoria do turismo corporal. Por outro lado, o turismo religioso e o turismo gastronómico pertencem à categoria de turismo intelectual. Do turismo material, pode-se destacar o turismo de luxo e o turismo de negócios. Por sua vez, o turismo de natureza e o turismo social ambos se inserem no turismo ambiental (Ledhesma, 2018).

Segundo o painel de dados da OMT (2020), o setor turístico tem apresentado um crescimento contínuo ao longo das últimas décadas, revelando-se excepcionalmente resiliente perante as crises económicas mundiais, mostrando uma recuperação rápida comparativamente a outras indústrias. Por exemplo, em 2001, aquando dos ataques terroristas do dia 11 de setembro nos Estados Unidos, o setor turístico sofreu um decréscimo de 10%. Os efeitos negativos foram sentidos apenas durante 5 meses. Após o sexto mês, voltou a registar-se uma variação positiva de 4%. Outro exemplo é a crise económica gerada pela epidemia SARS, em março de 2003, que originou um decréscimo no fluxo turístico durante 4 meses consecutivos, em que no quinto mês após o sucedido, voltou a registar-se novamente um aumento de 2%. No caso da crise económica mundial em 2009, o setor turístico precisou apenas de 10 meses para recuperar os efeitos negativos, registando uma variação positiva de 4% no décimo mês após o início da crise.

2.2 O segmento de turismo de natureza

O turismo de natureza designa o segmento turístico que agrega modalidades de contacto com o meio ambiente. Geralmente, contribui para a preservação do meio em que se insere e para a valorização dos recursos naturais (Rodrigues, 2018).

Segundo Fridgen (1984) o turismo e o ambiente são indissociáveis, uma vez que as atrações e destinos turísticos desenvolvem-se em torno de atributos ambientais, tais como o clima, a paisagem e outros elementos naturais. Esta relação interdependente envolve benefícios mútuos, uma vez que o turismo beneficia de elementos naturais que servem a sua procura, e o meio ambiente, por sua vez, usufrui da influência que o setor

turístico tem na conservação ambiental, impulsionando fundos e medidas de proteção e preservação (Almeida & Abranja, 2012).

A procura pelo contato com a natureza tem se intensificado, tendo crescido exponencialmente a partir da revolução industrial, bem como a consciencialização perante o meio ambiente, o que tem vindo a impulsionar o surgimento de novas atividades que envolvem a interação com a natureza.

Segundo Queiroz (2009), no final dos anos 80 assistiu-se a um aumento da procura pelo turismo de natureza, pelo que a prática de atividades de natureza generalizou-se para a população em geral e deixou de ser orientada para um público específico. O aumento da procura justifica-se essencialmente pela saturação do turismo de massas (Queiroz, 2009), pela crescente valorização da prática de exercício físico e pelo desenvolvimento de uma maior consciencialização ambiental, que incentiva ao consumo de alternativas ecológicas de menor impacte no meio ambiente (Silva, 2013).

A preferência pela contemplação da natureza contrasta com o produto sol e praia, que caracterizou a procura turística durante décadas. O novo turista apresenta novos comportamentos que se traduzem num maior grau de exigência em virtude da maior experiência de viagem, da maior disponibilidade e acesso à informação e da saturação da massificação do turismo e da vida urbana, o que o incentiva a procurar produtos turísticos alternativos que se distingam da azáfama da vida citadina (Rodrigues, 2002).

Surge assim a necessidade de definir a utilização sustentável dos recursos e produtos ambientais de forma a conservar a sua integridade, o que impulsiona a generalização de um comportamento mais consciente, diferindo assim do turismo de massas.

Em Portugal, o PENT 2027 aponta para a natureza como um dos dez principais fatores estratégicos para o desenvolvimento do turismo em Portugal, classificado como um ativo diferenciador do destino.

O turismo de natureza é regulado pelo Decreto Lei n.º 47/99 de 16 de fevereiro, que procura assegurar a competitividade desta atividade turística emergente em Portugal, preservando os valores naturais.

Segundo o artigo 2.º do Capítulo I do referido Decreto, o turismo de natureza compreende os serviços de hospedagem em alojamentos de turismo em espaço rural

(TER), casas-abrigo, centros de recolhimento e casas-retiro, bem como as “*atividades de animação ambiental nas modalidades de animação, interpretação ambiental e turismo de natureza*” que são realizadas em áreas consideradas protegidas.

São exemplos de atividades de turismo de natureza a prática de pedestrianismo, canyoning, espeleologia, *birdwatching*, observação de cetáceos e mergulho.

O Decreto Legislativo Regional N.º 30/2012/A, que define o regime jurídico dos percursos pedestres da R.A.A., integra a prática de pedestrianismo no turismo de natureza através da seguinte afirmação inicial: “O incremento da atividade turística na Região Autónoma dos Açores associada ao turismo de natureza obriga a um olhar permanente e atento em torno da legislação existente e à sua contínua atualização.”

Queiroz (2009) considera que o pedestrianismo se tornou um recurso turístico, tendo deixado de se restringir a um público específico.

Segundo o THR (2006), o pedestrianismo insere-se no turismo de natureza através da categoria de “natureza soft”, em que se integram as atividades ao ar livre de baixa intensidade, cujo mercado representa 80% do total de viagens motivadas pela procura pela interação com a natureza. Esta categoria distingue-se da categoria “natureza hard” na medida em que esta última possui um nível de dificuldade e conhecimento associados mais elevados.

2.3 O turismo em Portugal

Em Portugal, o desenvolvimento turístico veio responder às dificuldades financeiras do país entre finais do século XIX e início do século XX, altura em que o país havia entrado numa profunda crise económica (Cunha, 2010b).

É a criação da Sociedade de Propaganda de Portugal, em 1906, inspirada pelo jornalista Leonildo de Mendonça e Costa que impulsiona um fluxo turístico nunca visto até então em Lisboa. Para além de jornalista, Mendonça e Costa era um viajante experiente que teve a possibilidade de contactar de perto com o desenvolvimento turístico noutros países, o que o terá inspirado a propor a criação da sociedade (Matos et al 2009). Através de uma carta escrita para o Diretor do Diário de Notícias, Alfredo da Cunha, solicita o seu apoio no sentido de promover a iniciativa que procurava utilizar o turismo

como “veículo propagandístico para ajudar o país a sair da profunda crise social e económica” (Cunha, 2010b). A referida carta só é publicada em 1906, tendo obtido uma grande adesão, o que levou à organização de uma reunião que viria a culminar na criação da Sociedade Propaganda de Portugal (SPP), sem fins lucrativos. A SPP, no sentido de promover Portugal como um destino turístico de eleição a nível mundial, procedeu a diversas iniciativas de desenvolvimento turístico e promoção da consciencialização coletiva perante o potencial do país. Uma das iniciativas mais relevantes foi o desenvolvimento de ligações ferroviárias com as cidades europeias e de ligações marítimas com o continente americano. A propaganda através de diversos folhetos e cartazes revelou-se um meio essencial de atrair turistas, tendo fomentado as deslocações estrangeiras para Portugal (Cunha, 2010b).

É então a partir do século XX, especialmente como reflexo da atividade da SPP, que as primeiras localidades portuguesas começam a desenvolver o seu potencial turístico através do desenvolvimento das primeiras instalações e infraestruturas turísticas com vista a atrair turistas, como é o exemplo das instâncias termais.

O ano de 1964 marcou o início de um novo ciclo turístico, com um aumento significativo do número de turistas em Portugal. Este setor veio trazer algum equilíbrio para a então deficitária balança de pagamentos (Gonçalves, 2012). Desde então, Portugal posicionou-se como um destino de sol e praia (Daniel, 2010).

Uma década mais tarde, entre 1974 e 1975 o fluxo turístico em Portugal sofreu um retrocesso que se justifica pela revolução de 25 de abril. Os anos que se seguiram voltaram a registar uma evolução positiva, exceto no ano de 1993, cujo retrocesso pode ser justificado pela saturação do produto sol e praia. Após regressar à tendência positiva, excetua-se apenas o ano de 2002-2003, em que o fluxo de turistas voltou a sofrer um breve retrocesso, que se justifica pelos acontecimentos do 11 de setembro e pela entrada do euro. (Daniel, 2010).

Atualmente, o setor do turismo mantém a sua importância preponderante na economia nacional. As estatísticas do Turismo de Portugal indicam que, em 2017, o turismo representava 9% do total do emprego no país. Em 2018, o consumo turístico representou 14,6% do PIB. Em 2019, o setor turístico foi responsável 19,7% das exportações totais de Portugal, que se traduziram num contributo de 8,7% para o PIB nacional (Turismo de Portugal).

No futuro, o Plano Estratégico Nacional do Turismo de 2027 ambiciona tornar Portugal um destino sustentável através da conservação da natureza e património nacional, bem como promover o turismo como um setor potenciador de melhores condições de vida das populações.

2.4 O turismo na Região Autónoma dos Açores

Durante séculos, os espaços insulares têm sido associados a destinos exóticos e paradisíacos e vistos como refúgios do stress do quotidiano. O isolamento destas regiões, habitualmente negativo em termos económicos, é um fator altamente valorizado em termos turísticos, uma vez que representa o distanciamento do estilo de vida acelerado do meio urbano e proporciona experiências culturais e naturais autênticas. Na ótica do turista, o isolamento típico da insularidade é visto como um fator mítico e fascinante (Carlsen e Butler, 2011).

O setor primário é a base da economia dos Açores (Silva, 2019). Contudo, o turismo tem sido um setor preponderante para o desenvolvimento económico dos Açores nos últimos anos (Moniz, 2011).

A oferta turística do arquipélago dos Açores é enriquecida pela abundância de elementos de património natural, nomeadamente no que concerne a flora endémica, a avifauna, que permite a atividade de *birdwatching*, bem como atrações ligadas ao oceano, como a atividade de *whalewatching* (Ventura, 2011).

Para além disso, mais de 20% do território dos Açores é constituído por áreas protegidas com um respetivo estatuto legal de proteção, um fator preponderante para a realização do turismo de natureza ou ecoturismo (Ventura, Queiroz e Silva, 2013). Assim, na Região, predomina o turismo de natureza. A própria cultura açoriana está profundamente ligada à natureza, constituindo uma importante parte da identidade insular. (Simas, 2017).

As especificidades naturais dos Açores são o principal elemento de distinção do destino no plano internacional, pelo que se torna necessário preservá-las de modo que se mantenham uma das principais atrações turísticas da Região a longo prazo (Ponte, 2010). Sendo assim, nos últimos anos, o destino Açores tem promovido políticas de

desenvolvimento turístico em prol da sustentabilidade e não com vista a um crescimento rápido e massificado (Moniz, 2011).

O Plano Estratégico e de Marketing para o Turismo dos Açores de 2015-2020 é focado em objetivos sustentáveis, nomeadamente no que concerne a conservação do meio ambiente e o desenvolvimento económico (PEMTA 2015-2020:7).

Atualmente, a indústria do Turismo é um dos setores com maior representatividade na economia da Região Autónoma dos Açores, tendo apresentado um crescimento exponencial a partir do ano de 2015, aquando do início da atividade das companhias aéreas *low-cost* na Região, nomeadamente a Ryanair e a EasyJet. Este aumento significativo do fluxo turístico obriga a Região a reposicionar o desenvolvimento turístico em busca da sustentabilidade do destino (Melo, 2016).

Fortuna e Maciel estimam que, apenas no período de 2015 a 2017, a indústria do turismo tenha gerado 46.371 postos de trabalho nos Açores.

Devido ao seu elevado nível de complexidade e multidisciplinaridade, a indústria engloba os mais diversos setores económicos que beneficiam transversalmente do seu efeito multiplicador. Assim, os efeitos económicos gerados compreendem áreas não diretamente relacionadas com o Turismo, como as companhias aéreas, o setor hoteleiro, as agências de viagens, e as agências de rent-a-car, mas também as mais diversas atividades complementares da indústria.

Dados providenciados pelo Serviço Regional de Estatística dos Açores (SREA) registam 110 000 dormidas nos alojamentos de Hotelaria Tradicional, Alojamento Local e de Turismo em Espaço Rural, apenas durante o período de novembro de 2019 a janeiro de 2020.

Ainda segundo o SREA, a hotelaria continua a ser a tipologia de alojamento que concentra maior parte das dormidas a nível regional, seguido pelo Alojamento Local. Segundo um inquérito de satisfação desenvolvido e aplicado pelo OTA, os Hotéis de 4 estrelas são a tipologia de alojamento preferida dos turistas que visitam o Arquipélago. Apenas no Corvo, a tipologia de alojamento de eleição é o Alojamento Local.

Segundo um estudo da época da IATA de 2018-2019 do Observatório de Turismo dos Açores (OTA), o contato com a natureza é o principal fator motivador para a escolha do destino Açores. A contemplação da natureza foi avaliada pelos visitantes em 4,8 numa

escala de 1 a 5, sendo a atividade com a classificação mais alta. A atividade de percorrer trilhos pedestres, por sua vez, foi avaliada em 4,5.

A presença de espécies endémicas residentes nos Açores também possibilita a prática de variadas atividades de interesse natural, como referido anteriormente. A prática de observação de cetáceos foi avaliada em 4,5 e a observação de aves em 4,6. As manifestações culturais e religiosas cuja especificidade advém do isolamento das ilhas são também atributos altamente valorizados pelos visitantes dos Açores. Numa escala de 1 a 5, a oferta de infraestruturas e eventos culturais foi avaliada em 4,3 e as manifestações culturais e religiosas receberam a avaliação de 4,2.

Consoante os dados apurados pelo OTA, o nível de satisfação global dos turistas que visitam os Açores em relação ao Destino é muito alto, alcançando uma média de 4,7 numa escala de 1 a 5.

2.5 O turismo na ilha de São Miguel

São Miguel é a maior ilha do arquipélago dos Açores, com cerca de 62 quilómetros de comprimento e 15,8 de largura máxima, e cerca de 745 quilómetros quadrados de área. A ilha é designada de “ilha verde” pelas extensas matas e prados existentes, nutridos pela grande quantidade de ribeiras e lagoas.

Os ex-líbris da ilha de São Miguel consistem nas emblemáticas lagoas sitas no interior de caldeiras vulcânicas, nas piscinas de água termal, nos miradouros litorais e nas diversas manifestações culturais e religiosas. Em 2010, a lagoa das Sete Cidades foi considerada uma das 7 maravilhas de Portugal em 2010 (Quadros, 2016).

A “ilha verde” tende a concentrar a maior parte das dormidas nos Açores, tendo representado cerca de 69% do número de dormidas total da região em 2019. Assim, a ilha registou 2.073.511 dormidas, pelo que é possível verificar um aumento de 375.460 em relação a 2018 (SREA). No ano de 2019, a ilha contou com 623.909 hóspedes, o que somou 106.188 ao resultado do ano anterior.

Em 2019, a estada média na ilha de São Miguel foi de 3,23 dias e os meses de julho, agosto e setembro são os meses de eleição dos visitantes, uma vez que o número de hóspedes se concentrou essencialmente neste período. Verifica-se assim que estes

meses concentraram cerca de 41% das dormidas de 2019, o que comprova a habitual sazonalidade do turismo na região.

Os alojamentos de eleição são a hotelaria tradicional e o alojamento local, que em 2019 agregaram 65,2% e 31% das dormidas, respetivamente.

Assim, no ano de 2019, a região arrecadou cerca de 85 milhões de euros de proveitos totais, dos quais cerca de 82 milhões correspondem a proveitos de aposento. Estes resultados evoluíram em cerca de 10 milhões em relação ao ano de 2018, o que comprova a tendência crescente do setor turístico na região, nomeadamente na ilha de São Miguel (OTA).

2.6 Impacto da pandemia COVID-19 no setor turístico

Dadas as implicações originadas pela pandemia COVID-19 na prossecução da investigação, torna-se necessário contextualizar os impactos da mesma no turismo, setor no qual se insere a temática em abordagem.

A pandemia COVID-19 é o surto epidemiológico mais mortífero comparativamente ao SARS, à Ébola e a H1N1, tendo gerado um impacto económico e financeiro sem precedentes. As medidas de combate e contenção desta pandemia adotadas pelos governos mundiais têm afetado o setor turístico de forma drástica. No entanto, o verdadeiro impacto da pandemia covid-19 no setor ainda é desconhecido (Škarea et al, 2021).

Em 2020, ano em que se começaram a sentir os impactos globais da pandemia, a contribuição do setor turístico no PIB mundial decresceu em 49,1% (WTTC, 2021).

Segundo a *Global Tourism Dashboard* da OMT, a Europa sofreu um decréscimo de 69% no número de chegadas internacionais em 2020 relativamente ao ano de 2019. Este decréscimo começou a ser sentido em março de 2020 com uma variação negativa de 61%, paralelamente à implementação das medidas de combate à propagação do vírus, que originaram constrangimentos na movimentação de pessoas e receios relativos ao contágio. Nos meses de junho, julho e agosto, habitualmente meses de época alta para o setor turístico, o continente europeu registou variações negativas de 88%, 70% e 65%, respetivamente.

Em Portugal, a tendência foi igualmente decrescente, tendo-se registado uma variação negativa global de 76%. Foi também no mês de março de 2020 que se fizeram sentir os primeiros efeitos da pandemia na economia, aquando da implementação das medidas de combate ao contágio, tendo-se registado um decréscimo na ordem dos 63%. Nos meses de junho, julho e agosto, os resultados pioraram, tendo alcançado decréscimos de 96%, 84% e 71% no número de chegadas internacionais.

Em 2021, a tendência mantém-se. A Europa, até abril de 2021, registou um decréscimo de 85% no número de chegadas internacionais comparativamente ao ano de 2019 e Portugal registou o drástico decréscimo de 94% em relação ao mesmo ano.

Nos Açores, os efeitos económicos da pandemia covid-19 revelaram-se igualmente nefastos para o setor do turismo. No ano de 2020 a Região registou cerca de 26 milhões de euros de proveitos, contrastando com os cerca de 105 milhões do ano de 2019, o que representa um decréscimo de cerca de 75% (SREA).

2.7 Conclusão

É possível concluir o turismo é um setor de elevada importância para a economia mundial, nacional e regional pois envolve uma grande diversidade de setores económicos para além dos serviços base, como o transporte e da acomodação dos turistas. Para além desta especificidade, é também um dos setores que revela maior resiliência perante períodos críticos, necessitando de relativamente pouco tempo de recuperação.

Apesar de a existência do turismo remeter para os primórdios da história da humanidade, o certo é que hoje possui uma maior representatividade no desenvolvimento de uma região.

A revolução industrial impulsionou as deslocações internacionais e uma consciencialização ambiental por parte das populações, incentivando assim a busca pelo turismo de natureza. A prática de pedestrianismo insere-se neste segmento turístico pois geralmente é realizada em zonas naturais que merecem ser conservadas.

CAPÍTULO III – CONCEITO DE PEDESTRIANISMO E A SUA DINÂMICA MUNDIAL, NACIONAL E REGIONAL

O presente capítulo começa por definir o conceito de pedestrianismo, descrevendo a evolução histórica da referida atividade. De seguida, contextualiza a dinâmica da atividade em Portugal e mais especificamente na Região Autónoma dos Açores, onde se localiza a ilha em que a investigação decorre. Aborda-se também a dinâmica legislativa da atividade, tanto a nível nacional como a nível regional, concluindo com a classificação dos diferentes tipos de percursos consoante diversos fatores associados.

3.1 Conceito e evolução histórica do pedestrianismo

Desde os primórdios da sua existência, o Homem, tal como a generalidade das outras espécies, desloca-se em busca de alimento e abrigo. Paralelamente à evolução da história, o Homem tornou-se mais exigente e a intensificação das movimentações impulsionou o desenvolvimento de novas formas de deslocação, tendencialmente mais rápidas e curtas. Assim, assistiu-se a uma redução significativa na prática da atividade de caminhada, substituída por meios mais rápidos e cómodos que buscavam atender ao novo estilo de vida do ser humano (Quaresma e Serônio-Fernandes, 2010). Após décadas de utilização destes novos meios de transporte, assistiu-se a uma crescente consciencialização dos seus malefícios ambientais, passando-se novamente a valorizar a prática de caminhada.

A Revolução Industrial, através da definição de novas formas de distribuição das horas trabalho, permitiu a obtenção de mais tempo livre, o que por sua vez concedeu mais oportunidades para a prática de atividades de lazer, que até então eram reservadas às elites (Tovar, 2010).

A palavra “Pedestrianismo”, originada a partir do latim “*pedestris*” e do inglês “*Pedestrianism*” designa “o que vai a pé”. Este termo começou a ser utilizado em Portugal no século XIX, associado somente à vertente da prática de desportos competitivos, sendo apenas no século XX que se assistiu à popularização da definição semelhante à designação utilizada atualmente. (Cuiça, 2010). Em 1990 são divulgadas as primeiras normas de marcação e sinalização dos primeiros percursos pedestres, o que impulsionou o surgimento das primeiras publicações de divulgação dos mesmos, que por sua vez

incentivaram a prática do pedestrianismo no país. Os clubes foram os principais promotores da prática, seguidos posteriormente pelas câmaras e juntas de freguesia, que desenvolveram um importante papel na divulgação dos percursos pedestres locais, fenómeno que se assiste até aos dias de hoje.

A Portaria nº 1465 de 2004, a primeira reguladora da atividade de Pedestrianismo na Região Autónoma dos Açores, define Pedestrianismo como «*a atividade de percorrer distâncias a pé, na natureza, em que intervêm aspetos turísticos, culturais e ambientais, desenvolvendo-se normalmente por caminhos bem definidos, sinalizados com marcas e códigos internacionalmente aceites*».

A Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal, instituição responsável pela promoção e homologação dos percursos pedestres em Portugal Continental, defende que a atividade pode ser praticada em percursos sinalizados ou isentos de sinalização, através de caminhadas livres em caminhos tradicionais ou urbanos. Geralmente, é uma atividade praticada em locais de interesse natural e/ou cultural através de «*caminhos tradicionais e antigos que merecem ser preservados*», pelo que visa essencialmente contribuir para a valorização e conservação dos mesmos.

Sendo assim, é possível concluir que um trilho pedestre oficial homologado é um percurso devidamente homologado e sinalizado destinado à prática de pedestrianismo, que compreende determinadas atrações de interesse cultural e/ou natural que merecem ser preservadas. Os trilhos são a principal infraestrutura para a prática do pedestrianismo (Tovar e Carvalho).

Os percursos pedestres oficiais homologados visam incentivar à realização de caminhadas em zonas especialmente concebidas para esta prática, diminuindo assim a chance de a população em geral e turistas recorrerem e generalizarem o pedestrianismo em zonas de maior sensibilidade ambiental, sendo deste modo inadequadas à realização da atividade, que poderá pôr em risco a sua conservação (Duarte, 2007).

A atividade de pedestrianismo geralmente não possui grandes dificuldades técnicas associadas, diferindo de outras atividades e desportos ao ar livre, sendo assim uma atividade física adequada e ao alcance de qualquer faixa etária (FCMP). Para além disso, é uma atividade de baixo custo, tornando-a assim acessível a qualquer pessoa.

Segundo Queiroz (2009), o pedestrianismo é um importante recurso turístico que se tornou acessível ao público em geral e não somente a um grupo restrito de praticantes, tendo evoluído para mais do que uma prática desportiva. Atualmente, é uma atividade que incentiva ao conhecimento próprio e do meio envolvente, servindo propósitos culturais, espirituais, de saúde e turísticos, uma vez que se tornou um produto cada vez mais procurado também pelos viajantes, tendo se tornado uma prática cada vez mais presente nos hábitos de lazer da população europeia. Assim, integra três pilares essenciais: o desporto, a cultura e o turismo (Bell et al., 2007; Farías Torbidoni, 2011).

Segundo a Associação Amigos dos Açores, uma associação ecológica com um papel importante na dinamização dos percursos pedestres no arquipélago, os percursos pedestres são, para além de promotores de atividades económicas, “instrumentos de valorização e manutenção do meio natural”, incentivando a conservação do piso, dos habitats e das paisagens, uma vez que estes são os principais motivos que inspiram a prática da atividade.

A crescente consciencialização e preocupação com a saúde e bem-estar são fatores que contribuíram fortemente para a generalização da prática de pedestrianismo.

3.2 Pedestrianismo em Portugal

Em Portugal, a prática do pedestrianismo é impulsionada pelo movimento campista dos anos 30, ainda que de forma informal e em percursos isentos de sinalização. Nos anos 80, surgem as primeiras sinalizações, mas destinadas apenas à utilização por parte dos clubes e de empresas que promovem atividades de caminhada, sem regras ou normas oficiais associadas (Rodrigues, 2004).

Em 1993, é atribuída a responsabilidade de regular, promover e orientar a prática de pedestrianismo à Federação Portuguesa de Campismo, que uniformizou os percursos pedestres a nível nacional, definindo um manual comum de marcação dos mesmos em 1994. A FPC foi também responsável pela definição dos critérios de uniformização do design dos panfletos desdobráveis de promoção dos percursos à escala nacional e internacional. Assim, o primeiro percurso pedestre homologado pela FPC surge em 1997, designado de “Rota da Serra” e localizado no concelho de Grândola (Rodrigues, 2004).

Desde então, a FCP, atual Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal, tem vindo a desempenhar um papel de elevada importância para o pedestrianismo nacional, através da homologação de diversos percursos pedestres, bem como a regulação dos mesmos, promovendo a sua correta utilização (Rodrigues, 2004).

A partir de então, o número de praticantes tem subido exponencialmente, bem como o número de clubes com a prática de pedestrianismo como atividade central. Atualmente, qualquer entidade individual ou coletiva pode promover ou sugerir um novo percurso, ainda que só possa ser homologado pela FCMP.

A FCMP, ainda responsável pela administração e homologação dos percursos pedestres em Portugal continental, mantém um registo dos percursos oficiais homologados (Registo Nacional de Percursos Pedestres), que atualmente conta com 246 percursos pedestres homologados distribuídos por mais de 80 concelhos.

Através de um estudo acerca da rede de percursos pedestres em Portugal, Rodrigues (2004) concluiu que as principais motivações para a realização de percursos pedestres são relacionadas com a natureza e que os pedestrianistas atribuem elevada importância à conservação da paisagem e à disponibilidade de informação existente relativa aos percursos pedestres. Por outro lado, concluiu que os fatores que poderiam ser melhorados são relacionados com a segurança dos percursos.

Num estudo semelhante, Brandão (2012) detetou fragilidades relacionadas com a manutenção dos trilhos, nomeadamente o crescimento de vegetação no trajeto que dificulta a visibilidade e marcas de erosão provocadas por cursos de água e/ou veículos motorizados, e com a sinalização, especialmente no que concerne o estado de conservação das marcas assinaladas. Relativamente à segurança, o estudo não indicou perigos significantes para além da existência de zonas lamaceiras e pedregosas ou trajetos que passam por estradas com falta de sinalização adequada para os pedestrianistas e para os automobilistas. No mesmo estudo, no âmbito do estado de conservação do meio, não foram identificadas grandes ameaças. Registam-se apenas situações em que há zonas que potenciam a degradação do solo, bem como áreas com sinais de erosão, como mencionado anteriormente.

Um estudo realizado por Carvalhinho e Rosa (2013), visando aferir a qualidade dos percursos pedestres do Parque Natural das Serras de Aire e Candeeiros, concluiu que a principal fragilidade dos consiste em problemas relacionados com o desgaste da

marcação da sinalização provocada pelos fenómenos climatéricos e possivelmente alguma forma de vandalismo.

3.3 O pedestrianismo nos Açores

Segundo a Associação Amigos dos Açores (2007), a inauguração da prática do pedestrianismo nos Açores remonta aos inícios dos anos 70 do século XX, pela intervenção do empresário George Hayes na ilha de São Miguel.

Na década de 80, o empresário Albano Cymbron foi pioneiro na organização de passeios pedestres destinados a turistas na mesma ilha. Seguiu-se a ilha Terceira, através da organização da primeira caminhada turística pela Sociedade de Exploração Espeleológica terceirense “os Montanheiros” em fevereiro de 1981 (Os Montanheiros, s.d.). A partir de então, assistiu-se à generalização da prática, que se traduziu na publicação de diversas obras e guias com sugestões de percursos pedestres nos Açores (Amigos dos Açores, 2007).

Com o crescimento da adesão à prática e com o surgimento progressivo de percursos homologados no arquipélago dos Açores, o Governo Regional lançou, em abril de 2004, o primeiro Decreto Legislativo Regional com o regime jurídico dos trilhos pedestres classificados nos Açores com o intuito de preservar os recursos naturais do arquipélago e promover a utilização responsável e segura dos trilhos (Decreto Legislativo Regional nº 16/2004/A, 2004). Um mês mais tarde, em maio de 2004, a Portaria 34/2004 veio fixar os modelos dos painéis informativos e das placas sinaléticas, bem como toda a restante sinalização auxiliar associada aos percursos pedestres homologados previstos no decreto anterior.

Atualmente, a R.A.A. possui 88 percursos homologados pelo Governo dos Açores, que podem ser percorridos por conta própria ou com o acompanhamento de guias turísticos, pelo que se registam diversas empresas de animação turística que disponibilizam este serviço (Governo dos Açores, s.d.). A tabela que se segue indica o número de percursos pedestres homologados pelo Governo Regional dos Açores em cada ilha do arquipélago.

Tabela 1 – Número de percursos pedestres homologados por ilha

Ilha	Número de percursos pedestres
Santa Maria	7
São Miguel	29
Terceira	8
Graciosa	4
São Jorge	9
Pico	14
Faial	10
Flores	5
Corvo	2
Total	88

Os percursos homologados pelo Governo Regional remetem a antigos caminhos utilizados pela população para a deslocação entre localidades e transporte de gado e de bens materiais. Dado que os caminhos terrestres eram escassos e nem todos possibilitavam a passagem de veículos de maior porte, como carruagens ou carros de bois, a via marítima tornou-se a forma de deslocação mais fácil e conveniente. É a partir desta rede de caminhos que se desenvolvem os percursos pedestres no arquipélago dos Açores, integrando simultaneamente recursos de interesse natural, paisagístico, histórico e cultural (Visit Azores, s.d.).

3.3.1 A Associação Amigos dos Açores

A Associação Amigos dos Açores é uma organização ecológica de carácter não lucrativo que possui um papel fundamental na popularização e generalização dos percursos pedestres no Arquipélago.

Criada a 19 de outubro de 1989, tem como objetivo primordial a conservação do meio ambiente, com recurso a métodos de intervenção não violentos. Neste sentido, promove atividades de carácter pedagógico, social, desportivo e científico que permitam o contato próximo com a natureza e a consciencialização das populações perante o meio que as rodeia e as suas fragilidades.

O seu logotipo é representado por um Priôlo, uma espécie protegida em vias de extinção, simbolizando assim os valores de conservação do meio ambiente e sustentabilidade promovidos pela associação.

Com sede na ilha de São Miguel, na cidade da Ribeira Grande, possui cerca de 1.250 associados individuais e coletivos em várias as ilhas dos Açores, bem como em Portugal continental e em comunidades emigrantes portuguesas.

A 11 de julho de 2000, a associação foi declarada de utilidade pública e em 2004 mereceu o reconhecimento do Presidente do Governo Regional dos Açores pelo trabalho desenvolvido em prol da conservação meio natural dos Açores.

Todos os meses, a associação organiza um passeio a um dos percursos pedestres classificados na ilha de São Miguel, contando com uma adesão média anual de 600 associados participantes. Para além disso, organiza também passeios com grupos escolares, que contam com uma participação média anual de 300 jovens. A organização destas atividades visa potenciar o conhecimento e preservação do meio ambiente e potenciar a melhoria das condições dos percursos pedestres. Assim, a sua ação é de extrema importância na medida em que fomenta a prática de pedestrianismo na região e promove a sensibilização de vários grupos etários para a conservação do meio ambiente.

A sua atividade também conta com a edição de roteiros de percursos pedestres, ações de formação para agentes que atuam no setor turístico e para escolas, submissão de propostas de percursos pedestres e a monitorização de alguns trilhos na ilha de São Miguel.

Para além disso, é a entidade responsável pela Gruta do Carvão, uma gruta de origem vulcânica na ilha de São Miguel.

3.4 Legislação Nacional

No âmbito da legislação nacional, a prática de pedestrianismo é regulada pela Portaria n.º 1465/2004 de 17 de dezembro, no artigo 13.º. O ponto n.º 1 do referido artigo define pedestrianismo como “*a atividade de percorrer distâncias a pé, na natureza, em que intervêm aspetos turísticos, culturais e ambientais, desenvolvendo-se normalmente por caminhos bem definidos, sinalizados com marcas e códigos internacionalmente aceites*”.

Assim, esta definição exclui trilhos informais isentos de sinalização, pelo que só considera pedestrianismo quando é praticado em percursos devidamente sinalizados.

Compete à Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal a classificação e homologação dos percursos pedestres nacionais, aplicando os princípios gerais de marcação dos percursos definidos na Declaração de Bachyne, aprovada na Assembleia Geral da Federação Europeia de Pedestrianismo no ano de 2004.

A homologação dos percursos pedestres tem como objetivo garantir a qualidade, segurança e adequada manutenção dos percursos e da prática do pedestrianismo, procurando reservar e conservar o meio onde se insere e permitindo um sistema de orientação uniforme e generalizada.

É no Registo Nacional de Percursos Pedestres (RNPP), sob responsabilidade da FCMP, que consta a listagem oficial dos percursos pedestres homologados de Portugal continental, distinguindo cada percurso pelo concelho de localização, categoria e entidade promotora.

Neste sentido, a FCMP define três tipos de percursos pedestres, sendo estes Grande Rota (GR), Pequena Rota (PR) e Percurso Local (PL).

Segundo o artigo 18.º do Regulamento de Homologação dos Percursos Pedestres, o processo de homologação é constituído por cinco fases, sendo estas a apresentação do projeto, o registo, a implantação, a homologação e a manutenção.

Qualquer associação ou organização que preencha os requisitos legais pode apresentar um projeto de implementação de um percurso pedestre, devendo seguir as orientações da FCMP.

3.5 Legislação na R.A.A.

Do Registo Nacional de Percursos Pedestres não consta qualquer percurso pedestre das regiões insulares dos Açores e da Madeira uma vez que estas Regiões Autónomas possuem jurisdição própria.

No caso da região insular dos Açores, a atividade do pedestrianismo nos percursos homologados é regulada na sua generalidade pelo Decreto Legislativo Regional n.º

30/2012/A, que estabelece regras e orientações que promovem a monitorização e fiscalização adequada e permanente, bem como a correta utilização dos percursos pedestres como uma atividade lúdica e como um “*instrumento pedagógico para a valorização e conservação da natureza*”.

No caso dos percursos que integrem reservas florestais e áreas da Rede Regional de Áreas Protegidas da Região Autónoma dos Açores, a sua utilização rege-se pelas normas associadas às mesmas, sendo neste caso o Decreto Legislativo Regional n.º 15/2007/A, de 25 de junho, retificado pela Declaração de Retificação n.º 79/2007, de 21 de agosto.

A homologação, monitorização, manutenção e fiscalização dos percursos pedestres da Região não é da responsabilidade de uma única entidade, mas sim da cooperação e articulação entre várias entidades oficiais de modo a reunir as condições essenciais para o funcionamento eficiente da atividade.

O seguinte quadro sintetiza as entidades que cooperam na atividade de pedestrianismo nos Açores bem como as funções que lhes são atribuídas, com base no Decreto Legislativo Regional n.º 30/2012/A.

Entidade	Funções
Comissão de Acompanhamento;	<ul style="list-style-type: none"> • Classificação dos percursos pedestres (Artigo 12.º n.º 1 a); • Elaboração de um relatório semestral (Artigo 12.º n.º 1 b); • Revisão e revogação das classificações dos percursos (Artigo 12.º n.º 1 c) • Notificar os promotores das condições (Artigo 12.º n.º 1 d); • Propor normas de utilização dos percursos pedestres (Artigo 12.º n.º 1 e).
Departamento do Governo Regional com competência em matéria de turismo;	<ul style="list-style-type: none"> • Sinalização dos percursos (Artigo 3.º); • Aprovação dos modelos de sinalização (Artigo 6.º);

	<ul style="list-style-type: none"> • Definição de normas de utilização (Artigo 7.º); • Constituição da Comissão de Acompanhamento através de despacho (Artigo 11.º).
Departamento do Governo Regional com competência em matéria de ambiente;	<ul style="list-style-type: none"> • Definição de normas de utilização (Artigo 7.º).
Direção Regional dos Recursos Florestais;	<ul style="list-style-type: none"> • Manutenção, conservação e limpeza de percursos que abrangem a Rede Nacional de Áreas Protegidas da R.A.A.
Inspeção Regional de Turismo.	<ul style="list-style-type: none"> • Instrução dos processos de contraordenação (Artigo 17.º n.º 1); • Aplicação das coimas (Artigo 17.º n.º 2)

3.5.1 A Comissão de Acompanhamento

Como descreve o artigo 11.º do Decreto Legislativo Regional n.º 30/2012/A, a Comissão de Acompanhamento é um organismo formado por representantes de diversas entidades interessadas, cuja atividade abrange de forma direta ou indireta a regulamentação da prática do pedestrianismo.

Conforme o artigo 12.º do mesmo Decreto Regional, é da sua competência a classificação dos percursos pedestres, a elaboração de um relatório semestral sobre o estado de conservação dos percursos, deliberar acerca da revisão ou revogação das classificações dos percursos, notificar os promotores das condições a cumprir de modo a manter a respetiva classificação oficial dos trilhos, propor a regulamentação dos percursos pedestres homologados, elaborar o regulamento interno da comissão e conceder o seu parecer a questões associadas que lhe sejam colocadas.

Segundo o artigo 11.º do Decreto Legislativo Regional n.º 30/2012/A, a Comissão de Acompanhamento é composta pelos seguintes elementos:

- a) Um representante do departamento do Governo Regional competente em matéria de turismo, que preside;
- b) Um representante do departamento do Governo Regional competente em matéria de recursos florestais;
- c) Um representante do departamento do Governo Regional competente em matéria do ambiente;
- d) Um representante da Associação de Turismo dos Açores (ATA);
- e) Um representante das associações com atividade na Região na área do pedestrianismo, com dimensão de ilha e reconhecimento oficial, consideradas em conjunto e em sistema rotativo com mandato de um ano;
- f) Um representante da Associação de Municípios da Região;
- g) Um representante da Delegação Regional da Associação Nacional das Freguesias.

Os elementos da Comissão de Acompanhamento não são permanentes e podem variar consoante o mandato em vigor ou outros fatores internos de cada entidade em particular.

3.5.2 Normas de utilização dos percursos pedestres da R.A.A.

Tal como referido no ponto 3.4., a definição das normas de utilização dos percursos pedestres na Região Autónoma dos Açores é da responsabilidade do Departamento do Governo Regional com competência em matéria de ambiente, nomeadamente a Direção Regional do Turismo dos Açores, tal como evidencia o ponto n.º 1 do artigo 7.º do Decreto Legislativo Regional n.º 30/2012/A. À Comissão de Acompanhamento também compete a proposta de normas relativas à utilização dos percursos pedestres (Artigo 12.º n.º 1 e).

As normas de utilização são listadas no website oficial de divulgação dos trilhos homologados anexo ao website de promoção do destino Açores. Assim, as normas apresentadas são as seguintes:

- Prestar atenção às marcas de sinalização e pontos de referência ao longo do percurso;
- Manter-se no trajeto sinalizado;
- Trazer consigo os resíduos gerados ao longo da caminhada, como restos de comida ou embalagens vazias, de forma a depositá-las nos locais apropriados;

- Não recolher qualquer tipo de amostra do meio natural em que o percurso se insere, como por exemplo rochas, plantas ou fruta;
- Não perturbar o gado (Aplica-se a percursos cujo trajeto passe junto a criações de gado);
- Fechar todas as cancelas que se abrir;
- Evitar o ruído;
- Ceder a passagem a outros usuários do trilho se estes se encontrarem a subir;
- Manter os animais de estimação sob próximo controlo.

Para além das referidas normas, também são enumeradas diversas recomendações e orientações no sentido de tornar a experiência dos utilizadores mais segura e agradável, com especial destaque para a consulta do mapa do trilho e das respetivas precauções associadas, da meteorologia, o tipo de vestuário adequado, a ingestão frequente de água ao longo do percurso.

3.6 Classificação e Categorização dos Percursos Pedestres

3.6.1 Grande Rota

A Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal, através do Regulamento de Homologação de Percursos Pedestres, define “Grande Rota” como um percurso pedestre devidamente homologado com extensão igual ou superior a 30 quilómetros. Devido à sua dimensão, este tipo de percurso exige mais do que um dia de caminhada. Pode, em algumas ocasiões, ligar regiões e países, servindo de “espinha dorsal” a redes de percursos de extensão inferior a 30 km.

A identificação deste percurso consiste num código com as iniciais GR, que correspondem à designação “Grande Rota”, acompanhadas de um número de registo (ex.: GR7 Caminhada de Santiago) e seguidas de iniciais que correspondem à identificação da localização do percurso.

A sinalização associada a este tipo de rota é representada nas cores vermelho e branco, como representa a Figura 1.

Figura 1. Sinalização associada a percursos classificados como Grande Rota



Fonte: Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal

No caso dos Açores, existem cinco percursos pedestres designados de Grande Rota que se situam cada um nas ilhas de Santa Maria (Grande Rota de Santa Maria), Graciosa (Grande Rota da Graciosa), São Jorge (Grande Rota de São Jorge), Faial (Faial de Costa a Costa) e Flores (Grande Rota das Flores).

3.6.2 Grande Rota Transeuropeia

O termo “Grande Rota Transeuropeia” designa um percurso pedestre com extensão superior a 30 quilómetros, sendo assim um tipo de Grande Rota, que compreende território português e outros territórios europeus.

O código de identificação deste tipo de percurso é constituído pelas iniciais GR, correspondentes a “Grande Rota”, seguidas pelo respetivo número nacional, pela inicial E (Europeia) e pela respetiva numeração europeia (ex.: GR 11 – E9 “Caminho do Atlântico”), que é atribuída pela *European Ramblers’ Association* (ERA).

Devido à limitação geográfica que é característica de um território insular, os Açores não possuem qualquer Rota Transeuropeia por não ter acesso terrestre a qualquer território estrangeiro.

3.6.3 Pequena Rota

“Pequena Rota” é uma denominação que designa percursos pedestres concelhios que possuem uma extensão inferior a 30 quilómetros, não exigindo mais do que um dia de caminhada.

O código de identificação de uma Pequena Rota é compreendido pelas iniciais PR, que correspondem ao desígnio “Pequena Rota”, acompanhadas pelo número do registo do percurso e das letras designativas do concelho ou região em que se localizam (ex.: PR03 SMI Vista do Rei). Em alguns casos, também é possível encontrar a inicial C junto das iniciais PR (PRC). Esta inicial remete para a forma do trilho, correspondendo à forma circular. Caso possua apenas as iniciais PR, o percurso pedestre em questão é linear.

A sinalização de uma Pequena Rota é representada a vermelho e amarelo ao longo de todo o percurso pedestre, como representa a Figura 2.

Figura 2. Sinalização associada a percursos classificados como Pequena Rota



Fonte: Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal

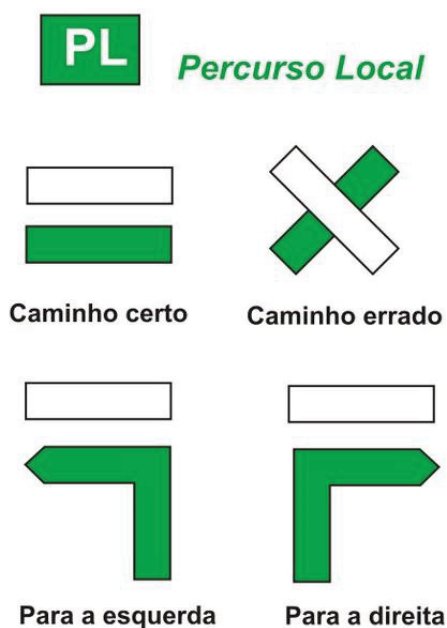
3.6.4 Percurso Local

Um Percurso Local é um tipo de percurso pedestre cuja totalidade ou mais de metade da extensão insere-se num meio urbano.

É identificado por um código com as iniciais PL, que correspondem à sua designação, seguidas do número de registo e de três letras que identificam o concelho onde se insere, consoante a nomenclatura da Direção Geral de Viação (ex.: PL 1 FAR).

As marcas de sinalização associadas a este percurso pedestre em particular são representadas a verde e branco.

Figura 3. Sinalização associada a percursos classificados como Percurso Local



Fonte: Blog Caminhadeiros (<http://caminhadeiros.blogspot.com/2008/01/marcas-dos-percursos.html>)

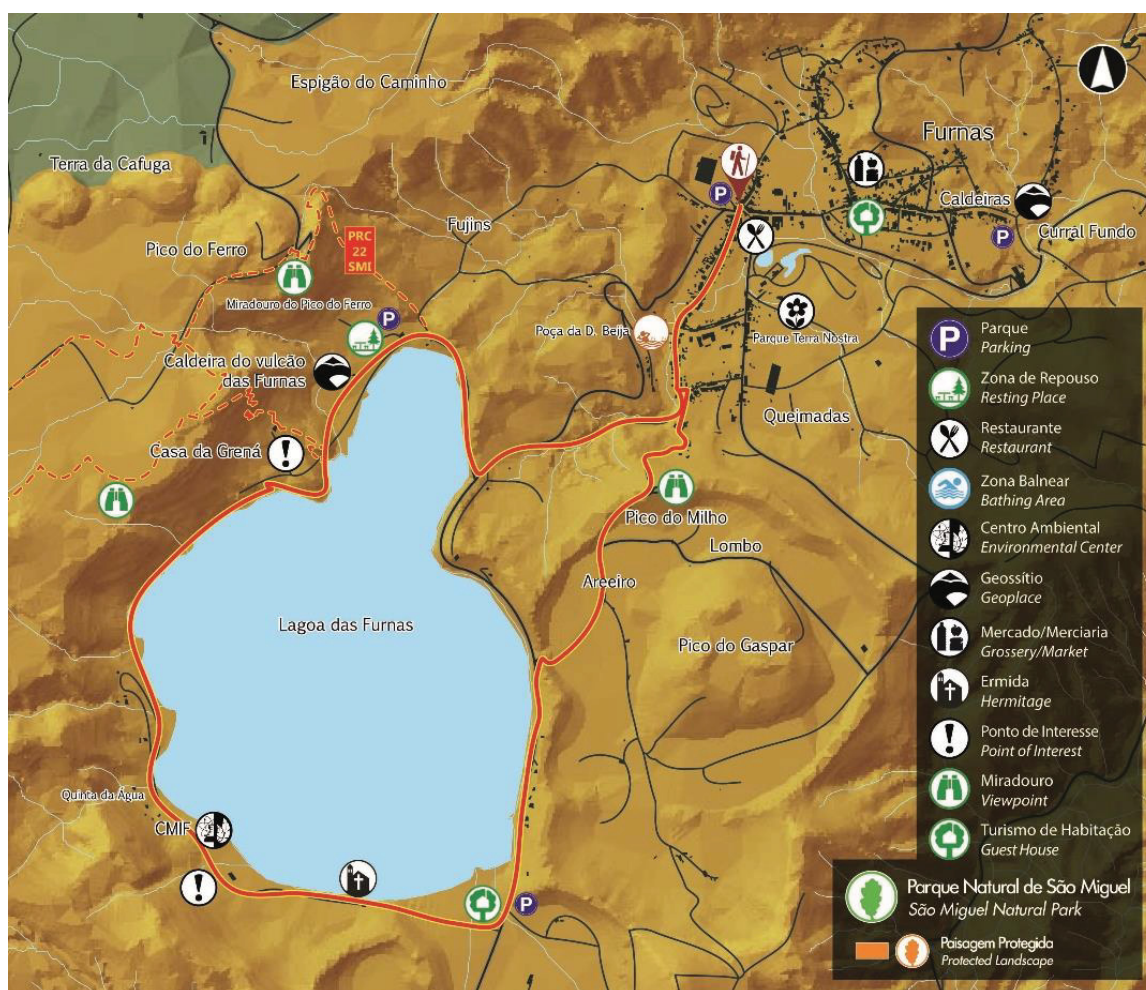
3.6.5 Forma

No que concerne a forma, os trilhos denominam-se circulares se iniciam e terminam no mesmo ponto, diminuindo assim a pressão exercida no caminho, e designam-se lineares quando o ponto de partida e o final são em pontos diferentes. Os percursos pedestres circulares são identificados como PRC ou GRC, que designam Pequena Rota Circular e

Grande Rota Circular, respetivamente. Os percursos lineares são identificados apenas como PR ou GR, sendo assim isentos de iniciais adicionais.

Um exemplo de percurso circular na ilha de São Miguel é o PRC06 SMI – Lagoa das Furnas (Figura 4), que se localiza na freguesia das Furnas, no concelho da Povoação. O ponto de partida, assinalado com um pedestrianista a vermelho, é simultaneamente o local onde o percurso termina.

Figura 4. PRC06 SMI – Lagoa das Furnas

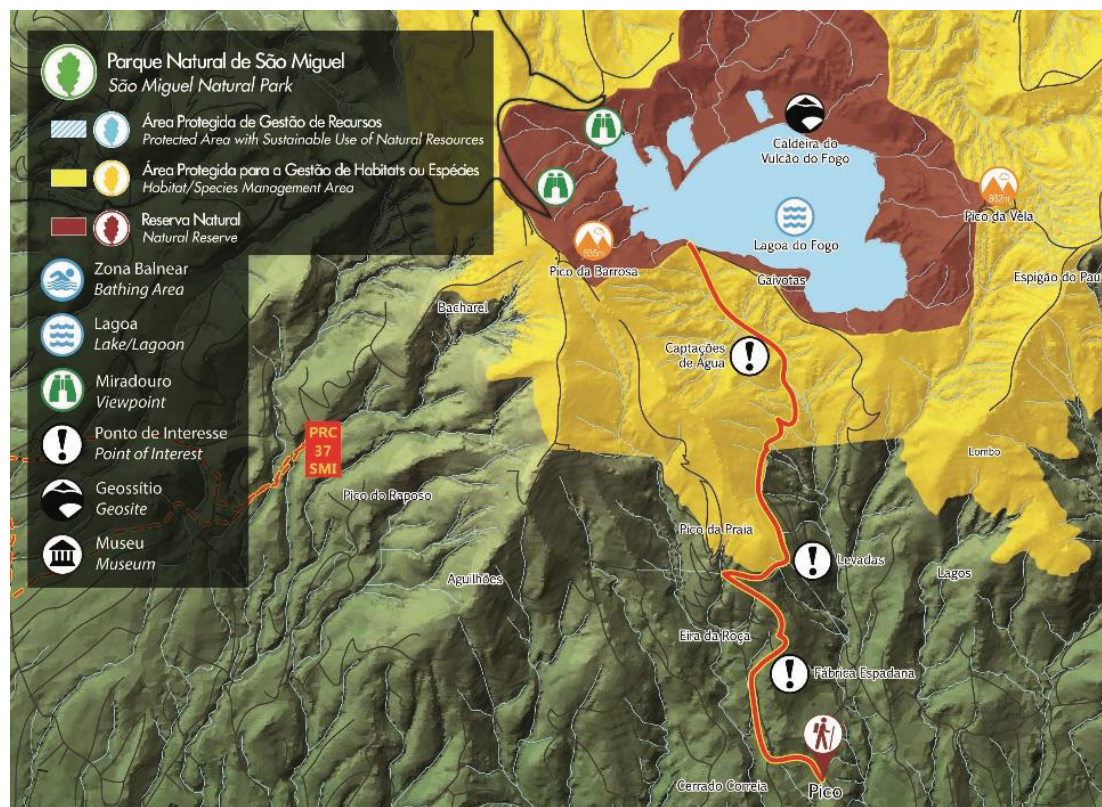


Fonte: trails.visitadores.com

No entanto, é de notar que existe um caso excepcional na rede de percursos homologados na ilha de São Miguel, em que o trilho PRC02 SMI Praia – Lagoa do Fogo, cuja estrutura aparente é linear, é classificado como um percurso circular uma vez que o

retorno só é possível através do mesmo caminho no sentido inverso, não existindo outra saída possível (Figura 5).

Figura 5. PRC02 SMI – Lagoa do Fogo



Fonte: trails.visitazores.com

Um exemplo de percurso linear na ilha de São Miguel é o PR39 SMI – Quatro Fábricas da Luz, em que o ponto de partida e o final do trajeto situam-se em lugares distintos, como é possível verificar na Figura 6. No mapa representado, o ponto de partida está sinalizado com o símbolo do pedestrianista a vermelho e o final do percurso situa-se no final da linha vermelha com contorno amarelo, onde é possível identificar a presença de um fontanário.

Figura 6. PR30 SMI – Quatro Fábricas da Luz



Fonte: trails.visitadores.com

3.6.6 Grau de dificuldade

O grau de dificuldade corresponde ao nível de esforço físico requerido para efetuar o percurso, independentemente da perigosidade e do estado do percurso e está associado ao tipo e inclinação do terreno, podendo ser classificado com os seguintes níveis:

- **Plano** – Um percurso plano possui níveis de inclinação suaves, sendo desta forma acessível a qualquer indivíduo que possua uma forma física normal.
- **Acidentado** – Um percurso acidentado possui níveis de inclinação relativamente íngremes que muitas vezes se sucedem, exigindo desta forma que o indivíduo que o percorre possua uma boa forma física.
- **Ondulado** – Num percurso ondulado, denotam-se várias subidas e descidas pouco acentuadas, exigindo um menor esforço físico em relação aos percursos

acidentados. Deste modo, um indivíduo que pratique atividade física regular encontra-se apto para percorrer o trilho.

A figura 7 representa os três níveis de dificuldade existentes e a sinalização associada aos mesmos, que é disponibilizada nos panfletos de divulgação dos percursos e também nos painéis presentes nos pontos de partida dos mesmos.

Figura 7. Graus de dificuldade e sinalização associada



Fonte: trails.visitadores.com

3.6.7 Grau de perigosidade

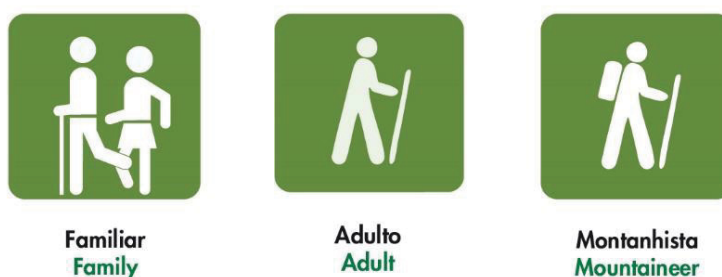
O grau de perigosidade define o risco de ocorrência de acidentes de diversas naturezas aquando da realização do percurso pedestre, fundamentalmente no que se refere a existência de precipícios, irregularidades no piso ou queda de pedras. O grau de perigosidade é completamente independente do grau de dificuldade. Assim, é categorizado em três níveis diferentes, sendo estes os seguintes:

- **Familiar** – Um percurso familiar é adequado a qualquer faixa etária, incluindo crianças, desde que realizado com os devidos cuidados, aconselhando-se a supervisão de adultos.
- **Adulto** – Este tipo de percurso possui um maior risco de ocorrência de acidentes associado, sendo somente adequado a adultos. Não é aconselhável a sua realização por crianças, ainda que acompanhadas por adultos, por idosos e indivíduos com limitações físicas.

- **Montanhista** – Este tipo de percurso possui um elevado risco de perigosidade, sendo adequado somente a indivíduos experientes e com conhecimentos de caminhada em montanha.

A Figura 8 representa as três categorias do grau de dificuldade e a sinalização associada a cada um deles.

Figura 8. Graus de perigosidade e sinalização associada



Fonte: trails.visitazores.com

3.6.8 Obstáculos

Os obstáculos referem-se a determinados constrangimentos ou barreiras que exigem a utilização de um determinado equipamento e alertam para certos obstáculos que, apesar de não implicarem a utilização de um equipamento específico, podem causar desconforto ao praticante, como é o caso das vertigens. Os obstáculos não influenciam o grau de dificuldade ou o grau de perigosidade. Assim, existem três categorias de obstáculos, nomeadamente:

- **Túnel** – A existência de túneis exige a utilização de lanternas, por questões de segurança.
- **Vertigens** – Esta característica indica a existência de determinadas zonas que são suscetíveis de causar vertigens ao praticante.

- **Equipamento** – Este sinal indica que o percurso pedestre em questão exige a utilização de equipamento adequado para a realização do mesmo em segurança, como botas, térmica de emergência, telecomunicações, entre outros.

A Figura 9 representa os tipos de obstáculos existentes, bem como a sinalização associada.

Figura 9. Tipos de obstáculos e sinalização associada



Fonte: trails.visitadores.com

3.6.9 Avaliação global

A avaliação global refere-se à análise conjunta do grau de dificuldade, do grau de perigosidade e da existência de obstáculos.

- **Fácil** – Designa um percurso facilmente exequível que não envolve um elevado grau de esforço associado nem possui riscos acrescidos aos geralmente expectáveis aquando da realização da atividade.
- **Médio** – Designa um percurso pedestre com uma dificuldade moderada, exigindo um maior grau de esforço físico e possui alguma perigosidade.
- **Difícil** – Designa um percurso que exige um alto nível de esforço físico, sendo por isso recomendado a pessoas experientes e com boa forma física, e possui um alto grau de perigosidade.

Figura 10. Níveis de avaliação global e cores correspondentes



3.6.10 Acessibilidade

Para uma correta informação e orientação dos utilizadores dos percursos pedestres, é também fornecida a informação acerca dos veículos habilitados a circular nos trilhos, bem como as respetivas velocidades admitidas.

É possível encontrar sinalização correspondente a três categorias distintas, sendo estas as bicicletas, os veículos motorizados e equestres, representados pela Figura 11.

Figura 11. Sinalização de permissão de utilização de bicicletas, motorizados e equestres



Fonte: trails.visitadores.com

Figura 12. Sinalização de proibição de utilização de bicicletas, motorizados e equestres



Fonte: trails.visitazores.com

3.7 Trilhos pedestres em São Miguel

Atualmente, a ilha de São Miguel possui 29 percursos pedestres oficiais homologados e promovidos pela Direção Regional de Turismo dos Açores, com sede na ilha do Faial.

Conforme o registo regional, existem atualmente 16 percursos circulares e 13 lineares.

Até ao momento, registam-se 9 percursos de nível fácil, 19 percursos de dificuldade média e apenas 1 percurso cujo nível de dificuldade é alto.

Nível Fácil

- PR01 SMI Vigia de São Pedro;
- PR03 SMI Vista do Rei;
- PR04 SMI Mata do Canário;
- PRC06 SMI Lagoa das Furnas;
- PR27 SMI Praia da Viola;
- PR28 SMI Chá Gorreana;
- PR29 SMI Caldeiras da Ribeira Grande – Salto do Cabrito;
- PR39 SMI Quatro Fábricas da Luz;
- PRC43 SMI Pico das Camarinhas – Ponta da Ferraria;

Nível Médio

- PRC02 SMI Praia – Lagoa do Fogo;
- PRC05 SMI Serra Devassa;
- PRC09 SMI Sanguinho;
- PR11 SMI Ribeira do Faial da Terra;
- PR12 SMI Agrião;
- PRC13 SMI Água Retorta;
- PR17 SMI Nascentes de Santo António;
- PR18 SMI Vigia da Baleia;
- PRC20 SMI Rocha da Relva;
- PR21 SMI Padrão das Alminhas – Salto da Farinha;
- PRC31 SMI Lomba da Fazenda;
- PRC33 SMI Atalhos Vermelhos;
- PRC35 SMI Moinhos da Ribeira Funda;
- PRC36 SMI Pedra Queimada – Lajinha – Degredo;
- PRC37 SMI Rota da Água – Janela do Inferno;
- PRC38 SMI Lombas D’El Rei;
- PRC40 SMI Quatro Caminhos do Faial da Terra;
- PR41 SMI Rota da Água – Pedras Brancas;
- PR42 SMI Rota da Água – Entre Túneis e Conduatas.

Nível Difícil

- PRC07 SMI Pico da Vara.

Para além destes, as Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia promovem trilhos municipais, cuja divulgação é feita tanto nas respetivas instalações físicas, bem como *online* através dos seus *websites*. Assim, consoante o concelho em que se inserem, os trilhos municipais existentes até ao momento são os seguintes:

Ribeira Grande

- TM01 – Trilho Municipal da Ponta do Cintrão;
- TM02 – Trilho Municipal do Pico Queimado;
- TM03 – Trilho Municipal da Barquinha;
- TM04 – Trilho Municipal Ladeira da Velha;
- TM05 – Trilho Municipal do Caminho de Água da Gorreana;
- TM06 – Trilho Municipal do Moinho do Félix;
- TDH01 (Trilho de Downhill) – Pista da Downhill da Banderinha.

Lagoa

- Trilho Urbano Cidade da Lagoa.

Nordeste

- Igreja de São José/Salto da Farinha;
- Caldeirões;
- Graminhais;
- Fajã do Araújo;
- Forno de Cal;
- Senhora do Pranto;
- São Pedro de Nordestinho;
- Quinhentista.

3.7.1 Divulgação

Os percursos pedestres oficiais e homologados pela DRT nos Açores possuem panfletos individuais desenvolvidos pela referida entidade promotora que podem ser encontrados em ficheiro PDF no website oficial www.trails.visitazores.com ou entregues em papel nos principais postos de informação turística da ilha.

Os folhetos informativos consistem em mapas detalhados do percurso, realçando os pontos de interesse ao longo do mesmo. Para além disso, informam o utilizador acerca

da dificuldade do percurso, da duração e da distância que percorre e indicam os contatos de emergência no caso de ocorrência de um acidente.

Os elementos essenciais dos panfletos dos percursos pedestres homologados, tal como nos painéis descritivos localizados nos pontos de partidas dos percursos, como evidencia o Artigo 4.º do Decreto Legislativo Regional n.º 30/2012/A são os seguintes:

- Classificação e código de identificação do percurso;
- Título;
- Extensão em quilómetros e duração em horas aproximadas;
- Avaliação Global;
- Localização;
- Sinalização associada, com a respetiva interpretação;
- Mapa topográfico;
- Acessibilidade;
- Obstáculos;
- Grau de dificuldade;
- Contatos de emergência;
- Código de ética e conduta.

No caso dos trilhos municipais, a divulgação geralmente é feita junto da Câmara Municipal e/ou Junta de Freguesia responsável, que desenvolvem panfletos próprios para cada percurso. Estes panfletos podem ser encontrados nos *websites* das referidas entidades e alguns são vendidos a preços simbólicos nos escritórios físicos das mesmas.

3.8 Conclusão

É possível concluir o turismo é um setor de elevada importância para a economia mundial, nacional e regional pois envolve uma grande diversidade de setores económicos para além dos serviços base, como o transporte e da acomodação dos turistas. Para além desta especificidade, é também um dos setores que revela maior resiliência perante períodos críticos, necessitando de relativamente pouco tempo de recuperação.

Apesar de a existência do turismo remeter para os primórdios da história da humanidade, o certo é que hoje possui uma maior representatividade no desenvolvimento de uma região.

A revolução industrial impulsionou as deslocções internacionais e uma consciencialização ambiental por parte das populações, incentivando assim a busca pelo turismo de natureza. A prática de pedestrianismo insere-se neste segmento turístico pois geralmente é realizada em zonas naturais que merecem ser conservadas.

A Fundação de Campismo e Montanhismo de Portugal é a entidade reguladora da atividade no país, sendo responsável pelo registo dos percursos existentes no território continental, bem como pela definição da simbologia e sinalética associada a cada tipologia de percurso. Os Açores, devido ao seu estatuto político, possuem a sua própria rede de percursos, regulada pelo Decreto Legislativo Regional n.º 30/2012/A que define medidas que incentivam a correta utilização dos percursos e a manutenção da segurança dos utilizadores. Atualmente, o arquipélago possui uma rede de percursos extensa de diversas tipologias, sendo São Miguel a ilha com maior número de percursos.

CAPÍTULO IV – METODOLOGIA

Este capítulo trata do método de recolha de dados utilizado, descrevendo a sua estrutura e o processo de aplicação do mesmo. Posteriormente, analisa-se o grau de confiabilidade do inquérito aplicado e segue-se a descrição e caracterização da amostra através da estatística descritiva, com recurso a tabelas e gráficos que representam a frequência das respostas às questões de carácter sociodemográfico (género, faixa etária, estado civil, habilitações literárias, nível de rendimento anual líquido, frequência da prática, residente/turista, ano de viagem, mês de viagem, motivações da viagem, tipologia de alojamento).

4.1. Método

Através do conhecimento empírico, isto é, conhecimento independente de estudos científicos adquirido por vivências do quotidiano (Fachin, 2001), conclui-se que a prática da atividade de pedestrianismo em São Miguel é desenvolvida por residentes e por visitantes. Assim, a recolha de dados para tratamento estatístico baseou-se na aplicação do método de inquérito por questionário a residentes e turistas praticantes de pedestrianismo em São Miguel de forma a constituir uma população diversificada e aferir potenciais diferenças entre as opiniões dos dois grupos em análise.

Segundo Fachin (2001), o método é uma estrutura base que orienta o seguimento da investigação, auxiliando a formulação de hipóteses e a interpretação dos resultados obtidos consoante o objetivo definido.

O método utilizado neste estudo em particular é a pesquisa quantitativa, que, segundo Moresi (2003), baseia-se na conversão da frequência de determinadas opiniões em números, para posterior comparação e análise com recurso a técnicas estatísticas.

O inquérito aplicado aos residentes e turistas praticantes de pedestrianismo na ilha de São Miguel é de natureza semi-fechada, incluindo algumas questões de resposta aberta. Teve como suporte os inquéritos dos estudos de Teixeira (2018) e Rodrigues (2004) e tem como objetivos principais a resposta às seguintes questões:

- a) Percursos mais visitados pelos residentes e pelos turistas;

- b) Percursos pedestres melhor classificados pelos residentes e pelos turistas;
- c) Fatores que mais influenciam a escolha de um determinado percurso pedestre;
- d) Pontos fortes da rede de percursos pedestres homologados na ilha de São Miguel e os fatores que carecem de melhorias;
- e) Diferenças na classificação atribuída aos percursos pedestres consoante o nível de experiência na prática de pedestrianismo;
- f) Diferenças entre as opiniões dos residentes e dos turistas em relação aos percursos pedestres de São Miguel.

4.2 Estrutura do questionário

O inquérito está dividido em duas partes distintas, sendo a primeira correspondente à caracterização sociodemográfica do inquirido (género, faixa etária, estado civil, habilitações literárias, nível de rendimento anual líquido, local residência), bem como a definição do perfil do inquirido como praticante de pedestrianismo, em que se questiona a frequência com que pratica a atividade.

A segunda parte do inquérito é referente à avaliação da experiência do mesmo aquando da realização da atividade de pedestrianismo, em que se solicita ao inquirido que assinale os percursos pedestres realizados até então na ilha de São Miguel, bem como o último percurso realizado, uma vez que é este percurso em particular cuja experiência é avaliada.

Após a identificação do percurso, é solicitado ao inquirido que indique a data da realização do mesmo, de forma a aferir a época do ano e assim verificar se a prática de pedestrianismo é sazonal.

Depois, através de uma pergunta de escolha múltipla, o inquirido deve indicar a forma como tomou conhecimento do percurso pedestre em particular (guias/livros, internet, operador turístico/agência de viagens, recomendação de amigos e/ou família, encontrado por acaso, etc.).

O inquirido é também questionado acerca das motivações que o levaram a escolher o percurso pedestre realizado através de uma questão de escolha múltipla, com

quem realizou o percurso pedestre, se for o caso, e através de que meio de transporte chegou ao ponto de partida do referido trilho.

Segue-se uma escala de satisfação tipo *Likert* de 5 pontos, em que 1 corresponde a “muito insatisfeito” e 5 corresponde a “muito satisfeito”. Nesta dimensão, são avaliados 17 fatores que se relacionam com o estado de conservação do percurso, a assertividade, qualidade e estado de conservação da sinalização, a manutenção, os atrativos naturais e culturais e a segurança.

Após esta dimensão, solicita-se que o inquirido avalie o percurso em questão numa escala de 0 a 20.

Posteriormente, são colocadas as questões bidimensionais “Gostaria de repetir este percurso pedestre em particular?” e “Recomendaria este percurso pedestre a amigos e/ou familiares?”, a que o inquirido poderá responder “Sim” ou “Não”.

A seguir, em duas questões distintas, é pedido que os inquiridos selecionem os elementos com as melhores e piores condições.

As duas questões finais são perguntas de resposta aberta e de livre. A primeira pede que o inquirido sugira um elemento que gostaria de adicionar ao percurso pedestre em questão, como a instalação de um *wc*, a adição de pontos de recolha de resíduos, ou outros, e a segunda solicita que sugira uma zona na ilha de São Miguel onde o inquirido gostaria de adicionar um percurso pedestre.

4.3 Aplicação dos questionários

Ao 1º de julho de 2020, iniciou-se a divulgação dos inquéritos destinados a avaliar a experiência individual de residentes e turistas aquando da realização de percursos pedestres na ilha de São Miguel.

Procedeu-se ao contacto de administradores de grupos no Facebook relacionados com a prática de pedestrianismo em São Miguel e na Região Autónoma dos Açores, solicitando a sua colaboração na divulgação do inquérito nos referidos grupos.

Após a sua aceitação, os inquéritos foram então promovidos em diversos grupos de modo a alcançar praticantes de pedestrianismo na ilha.

A recolha de dados durou 2 meses, devido à taxa de resposta reduzida dos turistas justificada pela conjuntura causada pela pandemia COVID-19, terminando assim no dia 30 de setembro de 2020.

4.4 Consistência interna e confiabilidade

De entre os vários métodos de análise de confiabilidade de uma determinada medida, o alfa de Cronbach é o que merece a confiança da maior parte dos investigadores, que a consideram o “índice universalmente aconselhável” (Maroco e Garcia-Marques, 2006). Assim, para medir a confiabilidade dos dados recolhidos, utiliza-se o coeficiente Alfa de Cronbach (α).

O α de Cronbach determina a capacidade de a medida em estudo ser consistente. Toda a medida é sujeita a erro, mas é possível identificar se possui um grau maior ou menor de fiabilidade consoante a estimativa obtida.

O modelo estimativo do alfa de Cronbach mede a consistência interna através do intervalo de 0 a 1, em que valores negativos são considerados escalas sem confiança.

As medidas a serem analisadas são os níveis de satisfação dos inquiridos perante determinados fatores acerca dos trilhos pedestres, que seguem uma escala de Likert de 1 a 5, nomeadamente as seguintes:

- Condições de acesso ao ponto de partida;
- Limpeza do trilho;
- Desobstrução do caminho;
- Sinalização simples, visível e fácil de interpretar;
- Estado de conservação da sinalização;
- Ausência de animais;
- Elementos de interesse natural (cascatas, lagoas, ribeiras, parques naturais, zonas balneares, geossítios);
- Elementos de interesse cultural (moinhos, ermidas, portos, miradouros, fontanários, fábricas, monumentos);
- Nível de dificuldade (Fácil/Médio/Difícil);
- Extensão (Km);

- Área destinada a estacionamento;
- Vista ao longo do percurso;
- Proximidade de pontos de recolha de resíduos;
- Proximidade de instalações sanitárias;
- Número de utilizadores;
- Possibilidade de ser percorrido em qualquer altura do ano;
- Segurança.

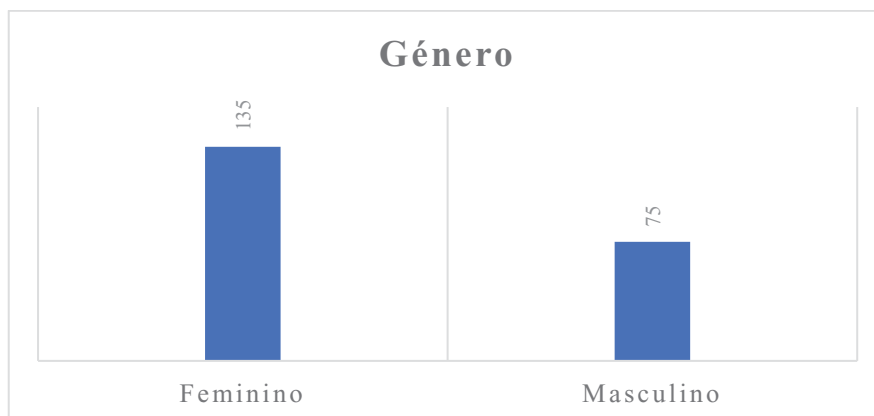
O resultado do teste α de Cronbach apresenta um coeficiente Alfa de Cronbach de 0,937, pelo que se pode concluir que o questionário aplicado possui um nível de confiabilidade alto (Sousa, 2019).

CAPÍTULO V – RESULTADOS

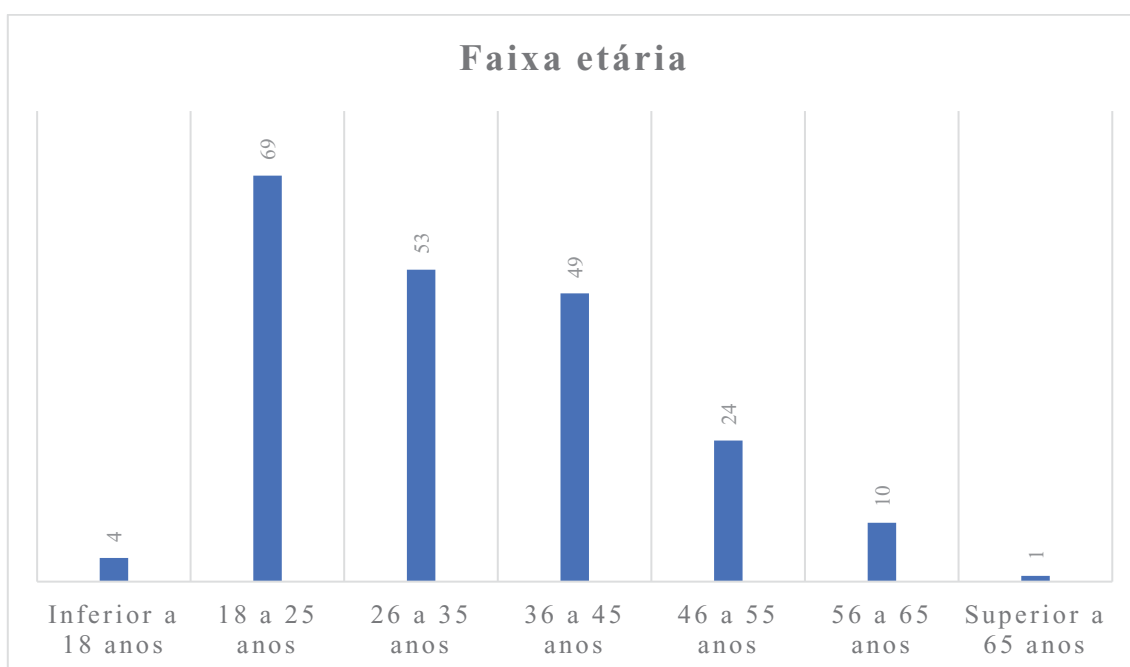
Este capítulo expõe os resultados obtidos através da análise das respostas ao inquérito mencionado. Assim, procede-se à avaliação da experiência dos inquiridos aquando da realização dos percursos pedestres na ilha de São Miguel, com base nos objetivos definidos no capítulo anterior.

5.1 Descrição da Amostra

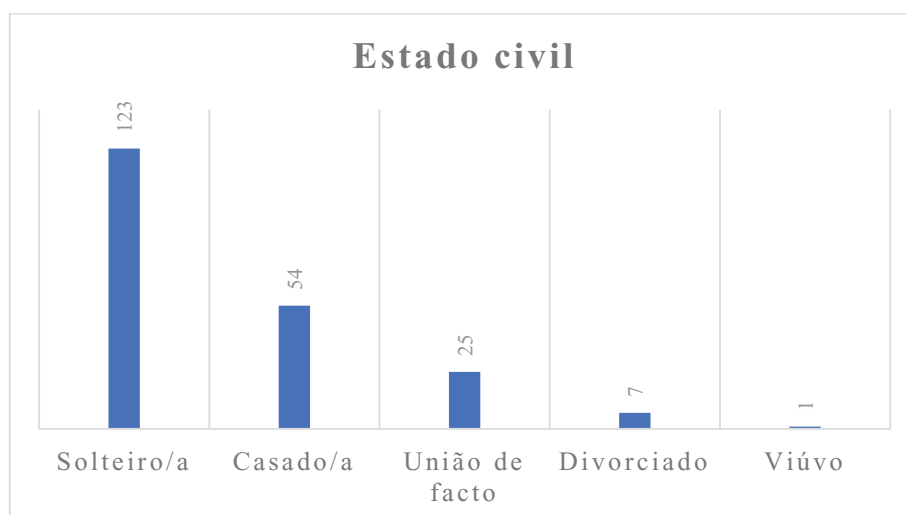
A amostra é constituída por 210 participantes, dos quais 135 são do sexo feminino (64,3%) e 75 do sexo masculino (35,7%).



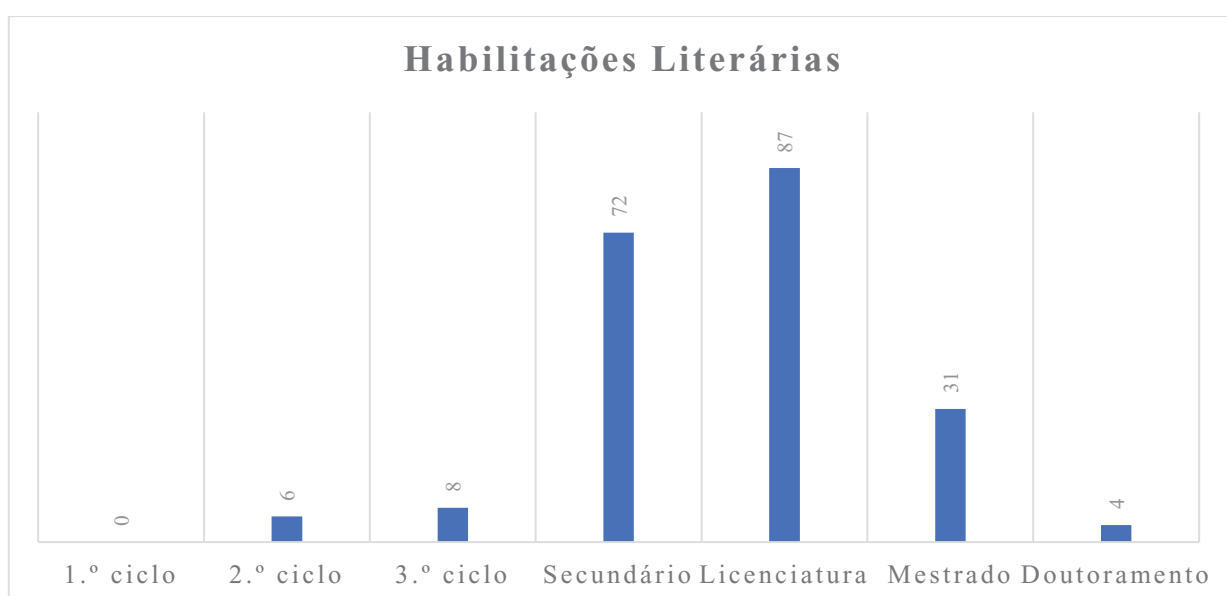
A faixa etária predominante situa-se entre “18 e 25 anos”, representando 32,9% da amostra, seguida do grupo entre “26 e 35 anos” (25,2%) e da faixa etária entre “36 e 45 anos” (23,3%). Registaram-se ainda 4 indivíduos com idade inferior a 18 anos, 24 inquiridos com idade compreendida entre 46 e 55 anos, 10 com idade entre 56 e 65 anos e apenas um inquirido com idade superior a 65 anos.



O estado civil predominante na amostra recolhida é o de “Solteiro/a”, cuja percentagem é de 58,6%, com 123 respostas. Registaram-se 54 inquiridos casados, 25 em união de facto, 7 divorciados e somente um cujo estado civil é viúvo.

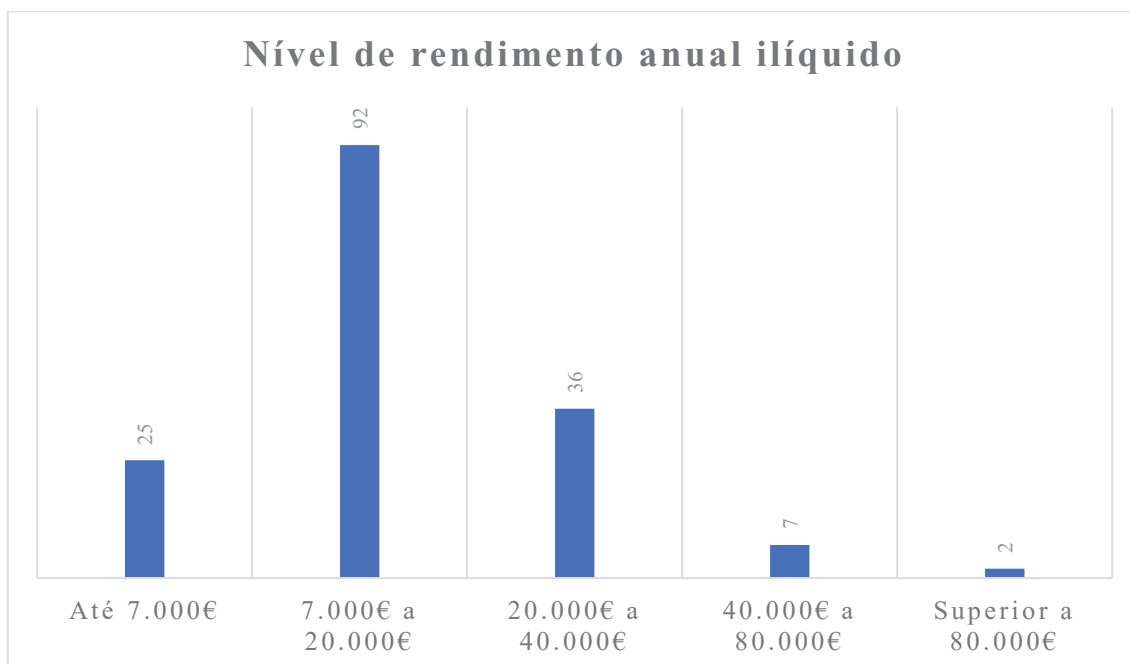


Relativamente às habilitações literárias, a variável com maior representatividade é a de “Licenciatura”, que reúne 41,8% da amostra com 87 respostas. Para além destes, 6 inquiridos possuem o 2.º ciclo de escolaridade, 8 possuem o 3.º ciclo de escolaridade, 72 possuem o ensino secundário ou técnico-profissional, 31 possuem mestrado e apenas 4 são doutorados.

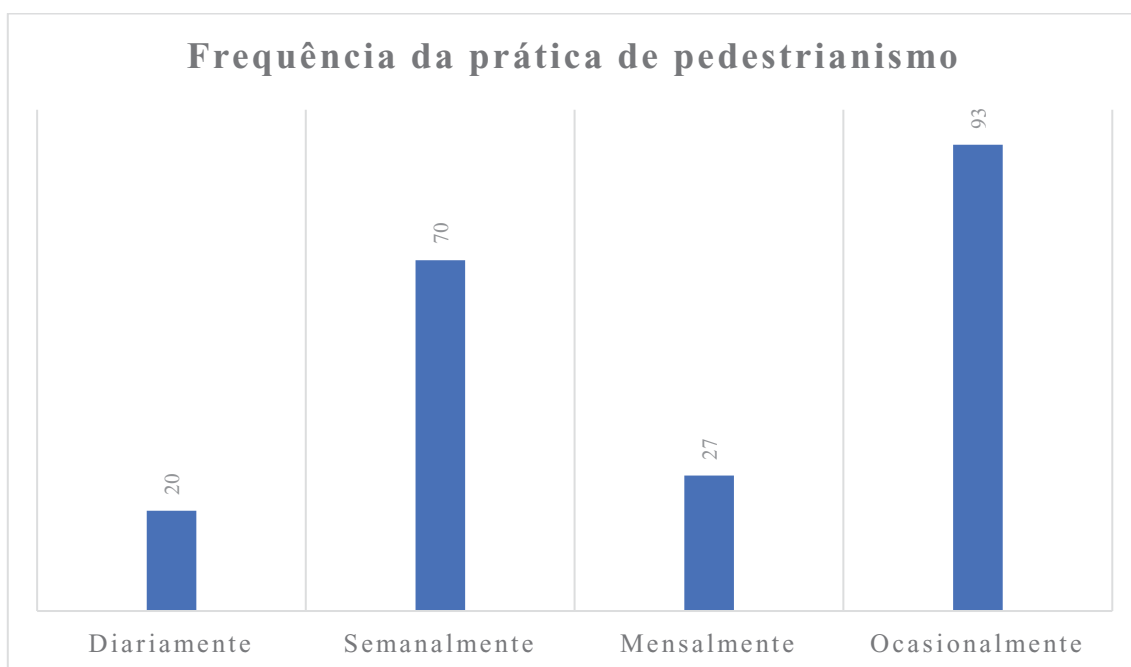


No que concerne o rendimento, o nível com maior representatividade situa-se entre 7.000€ e 20.000€ anuais, com um total de 92 inquiridos, o que representa uma percentagem de 56,8%. Para além destes, 25 indivíduos possuem um rendimento anual ilíquido até 7.000€, 36 responderam “Entre 20.000€ e 40.000€”, 7 inquiridos possuem

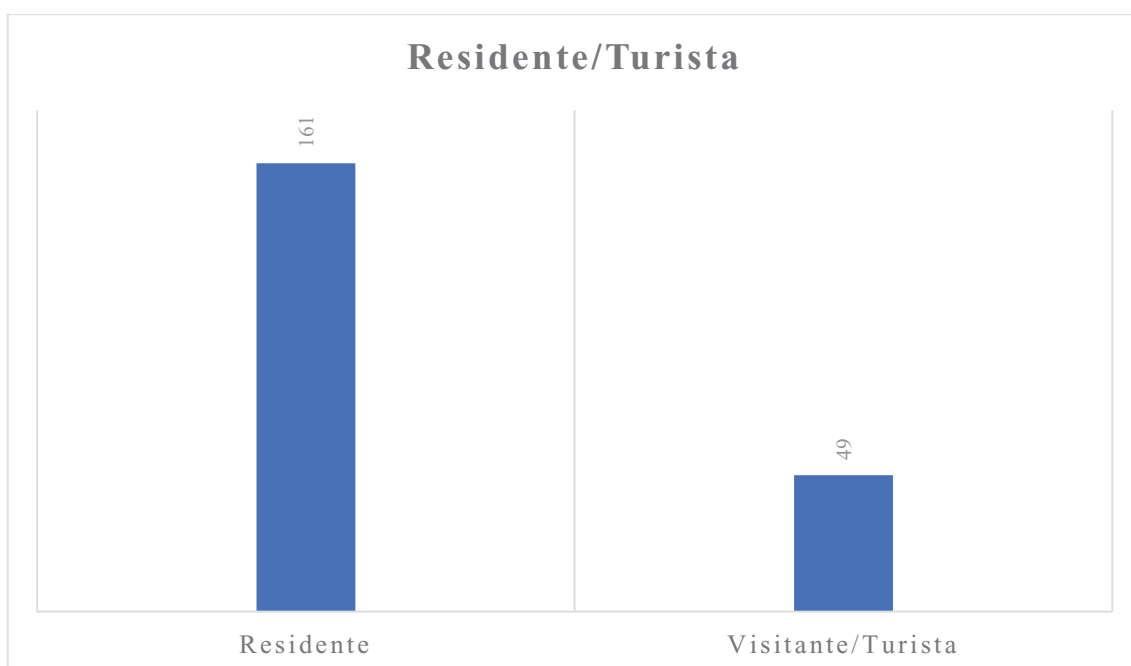
um rendimento entre 40.000€ e 80.000€ e somente 2 situam-se na categoria “Superior a 80.000€”.



Em relação à frequência da prática, à questão “Com que frequência pratica atividade de pedestrianismo?”, 93 dos inquiridos responderam “Ocasionalmente”, o que corresponde a 44,3% dos inquiridos. A segunda variável com maior representatividade é a “Semanalmente” com 70 respostas, que equivalem a uma percentagem de 33,3%. Ainda se registaram 20 respostas à categoria “Diariamente” e 27 inquiridos que praticam a atividade de pedestrianismo mensalmente.



Dos 210 inquiridos, 161 (76,67%) são residentes e os restantes 49 (23,33%) são turistas.



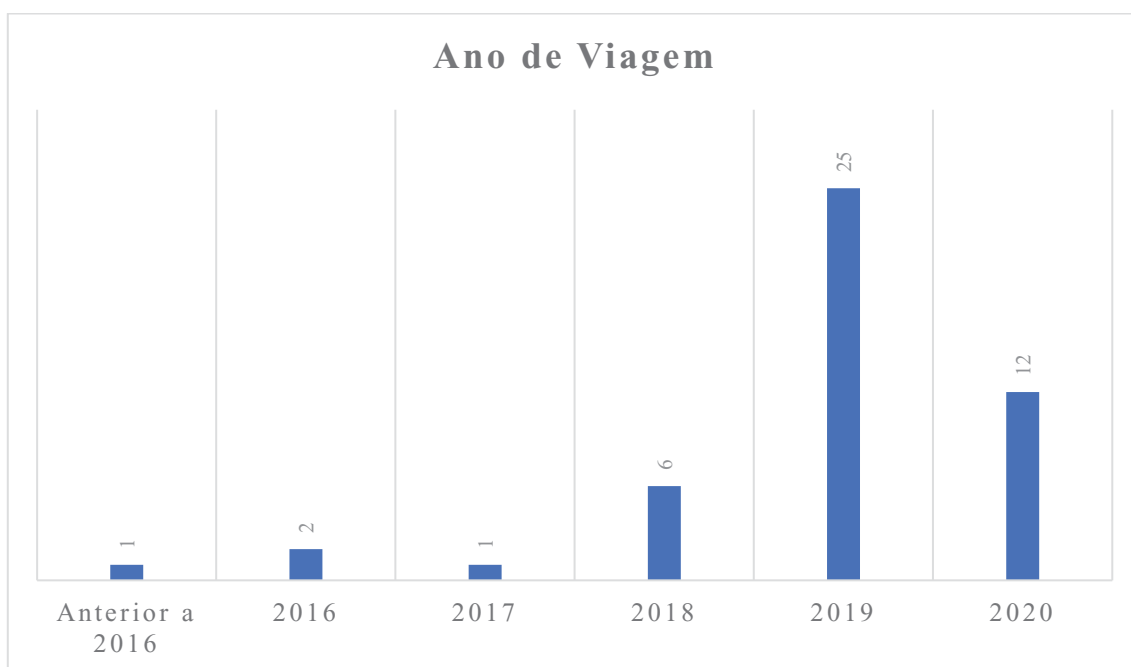
Aos inquiridos que escolheram a opção “Visitante/Turista”, questionou-se o seu local de residência, ao que a resposta predominante foi “Portugal Continental” com uma representatividade de 26,9%. Os restantes inquiridos são turistas provenientes do Arquipélago dos Açores (13,5%) e de países estrangeiros europeus e norte americanos,

cuja percentagem total é de 59,3%. Destes inquiridos provenientes de países estrangeiros, os Estados Unidos da América (13,5%) e a Alemanha (11,5%) são os países com maior representatividade.

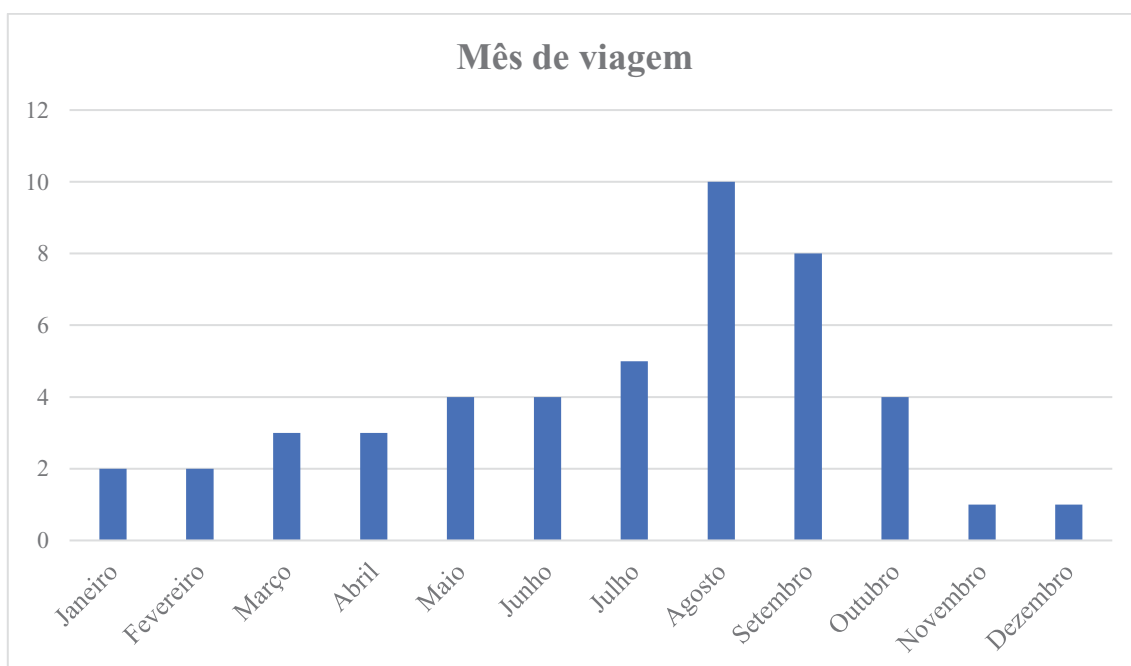
Tabela 2 – Frequência de respostas relativamente ao local de residência

Residência	Frequência
Açores	7
Portugal Continental	14
Alemanha	6
Bélgica	2
Canadá	1
Espanha	1
EUA	7
Hungria	1
Inglaterra	2
Itália	1
Polónia	1
Roménia	1
Rússia	1
Suíça	2
Ucrânia	1

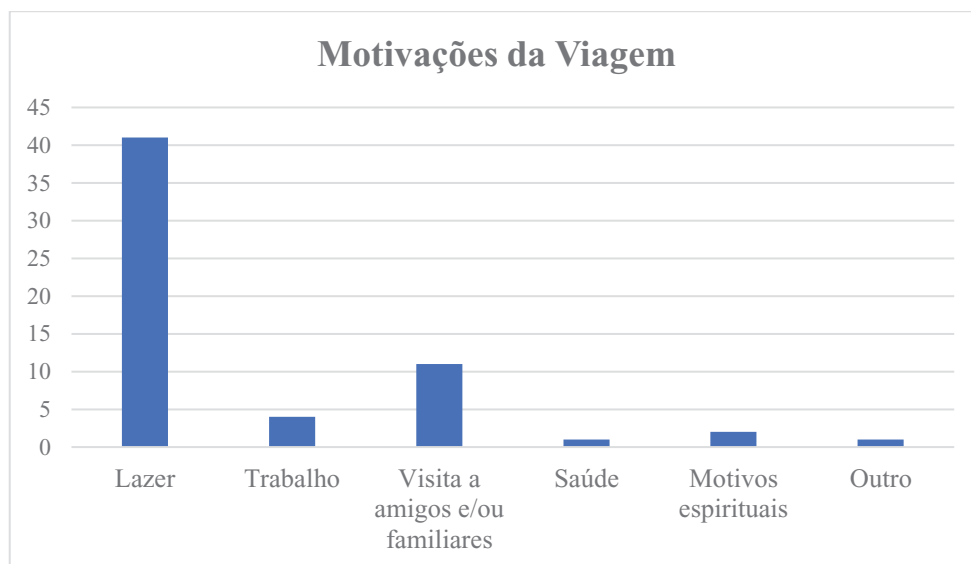
No que o concerne o ano de viagem, 53,2% dos turistas inquiridos visitou a ilha de São Miguel em 2019, isto é, 25 pessoas, sendo esta a escolha com maior representatividade. Seguidamente, destaca-se o grupo de turistas que visitou a ilha em 2020, cuja representatividade é de 25,5% com 12 respostas. Ainda, 6 inquiridos visitaram a ilha em 2018, um inquirido esteve em São Miguel em 2017, 2 em 2016 e um antes de 2016.



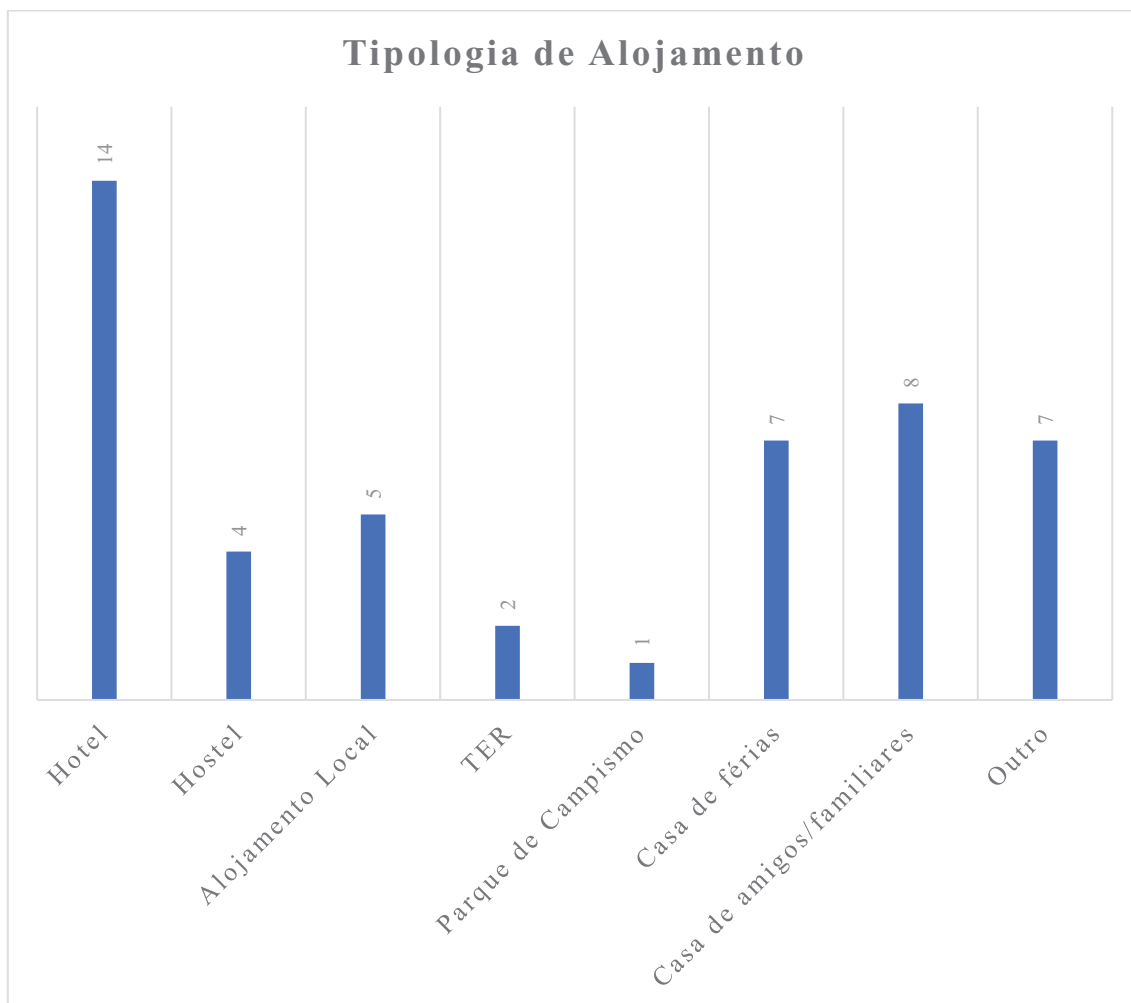
Relativamente ao mês da viagem, o mês favorito é o de agosto, com 10 respostas (22,7%), seguido pelos meses de setembro, com 8 respostas (18,2%), e de julho, com 5 respostas (11,4%). Os meses de janeiro e fevereiro registaram apenas 2 respostas cada um, os meses de março e abril contaram com 3 respostas cada, maio, junho e outubro contaram com 4 respostas cada e os meses de novembro e dezembro apenas registaram uma resposta cada.



A motivação da viagem dos turistas inquiridos é maioritariamente por motivos de lazer, cuja categoria contou com 41 respostas (68,3%). Para além destes, 4 inquiridos visitaram a ilha de São Miguel por questões relacionadas com trabalho, 11 com o intuito de visitar amigos e/ou familiares, um por motivos de saúde, 2 por motivos espirituais e um inquirido indicou ter visitado a ilha por outros motivos.



A tipologia de alojamento preferida pelos turistas inquiridos é a hotelaria tradicional, com 14 respostas, cuja representatividade é de 29,2%, seguida por “Casa de amigos e/ou familiares” com 8 respostas, correspondendo a 16,7%. Ainda se registaram 4 respostas na categoria “Hostel”, 5 inquiridos que pernoveram em Alojamentos Locais, 2 turistas que escolheram alojamentos de Turismo em Espaço Rural (TER), um inquirido que escolheu parques de campismo, 7 cuja resposta foi “Casa/Apartamento de férias” e outros 7 que selecionaram a categoria “Outro”.



5.2 Avaliação dos percursos pedestres

A segunda parte do questionário, que procura avaliar a experiência dos inquiridos, começa com uma questão que solicita que os inquiridos selecionem todos os percursos já realizados na ilha de São Miguel. Segundo os dados recolhidos, os percursos pedestres mais visitados são o percurso Lagoa das Furnas (144), o Salto do Cabrito (139) e o da Lagoa do Fogo (125), conforme pode ser verificado na tabela. Por outro lado, os percursos menos visitados são os trilhos PRC33 – Atalhos Vermelhos, que obteve 22 respostas, PR41 – Rota da Água – Pedras Brancas e PR18 – Vigia da Baleia, com 25 respostas cada um.

Tabela 3 – Frequência de respostas relativamente aos percursos realizados em São Miguel

Percursos	Frequência
Agrião (PR12 SMI)	38
Água Retorta (PRC13 SMI)	33
Atalhos Vermelhos (PRC33 SMI)	22
Caldeiras da Ribeira Grande - Salto do Cabrito (PRC 29 SMI)	139
Chá Gorreana (PRC28 SMI)	101
Lagoa das Furnas (PRC06 SMI)	144
Lomba da Fazenda (PRC31 SMI)	40
Lombas D'El Rei (PRC38 SMI)	30
Mata do Canário - Sete Cidades (PR04 SMI)	103
Moinhos da Ribeira Funda (PRC35 SMI)	58
Nascentes de Santo António (PR17 SMI)	27
Padrão das Alminhas - Salto da Farinha (PR21 SMI)	60
Pedra Queimada - Lajinha - Degredo (PRC36 SMI)	30
Pico das Camarinhas - Ponta da Ferraria (PRC43 SMI)	35
Pico da Vara (PRC07 SMI)	73
Praia da Viola (PR27 SMI)	87
Praia - Lagoa do Fogo (PRC02 SMI)	125
Quatro Caminhos do Faial da Terra (PRC40 SMI)	31
Quatro Fábricas da Luz (PR39 SMI)	82

Ribeira do Faial da Terra (PR11 SMI)	58
Rocha da Relva (PRC20 SMI)	89
Rota da Água - Entre Túneis e Conduatas (PR42 SMI)	43
Rota da Água - Janela do Inferno (PRC37 SMI)	108
Rota da Água - Pedras Brancas (PR41 SMI)	25
Sanguinho (PRC09 SMI)	119
Serra Devassa (PRC05 SMI)	59
Vigia da Baleia (PR18 SMI)	25
Vigia de São Pedro (PR01 SMI)	30
Vista do Rei (PR03 SMI)	93
Trilhos Municipais	99

Procedendo a uma distinção entre residentes e turistas, é possível verificar que o percurso mais popular entre os residentes é o PRC06 – Lagoa das Furnas, com 116 respostas, seguido pelo PRC29 – Caldeiras da Ribeira Grande – Salto do Cabrito (106) e o PRC09 Sanguinho (100).

Os dados obtidos permitem concluir que os percursos pedestres menos visitados pelos residentes da ilha de São Miguel são o PRC33 – Atalhos vermelhos, que obteve 22 respostas, Vigia da Baleia, com 23 respostas, e os trilhos PR17 – Nascentes de Santo António PR41 Rota da Água – Pedras Brancas, com 25 respostas cada.

Tabela 4 – Frequência de respostas dos residentes relativamente aos percursos realizados em São Miguel

Residentes	Frequência
Agrião (PR12 SMI)	35
Água Retorta (PRC13 SMI)	30
Atalhos Vermelhos (PRC33 SMI)	22
Caldeiras da Ribeira Grande - Salto do Cabrito (PRC 29 SMI)	106
Chá Gorreana (PRC28 SMI)	79
Lagoa das Furnas (PRC06 SMI)	116
Lomba da Fazenda (PRC31 SMI)	37

Lombas D'El Rei (PRC38 SMI)	28
Mata do Canário - Sete Cidades (PR04 SMI)	82
Moinhos da Ribeira Funda (PRC35 SMI)	53
Nascentes de Santo António (PR17 SMI)	25
Padrão das Alminhas - Salto da Farinha (PR21 SMI)	51
Pedra Queimada - Lajinha - Degredo (PRC36 SMI)	30
Pico das Camarinhas - Ponta da Ferraria (PRC43 SMI)	28
Pico da Vara (PRC07 SMI)	59
Praia da Viola (PR27 SMI)	79
Praia - Lagoa do Fogo (PRC02 SMI)	99
Quatro Caminhos do Faial da Terra (PRC40 SMI)	29
Quatro Fábricas da Luz (PR39 SMI)	76
Ribeira do Faial da Terra (PR11 SMI)	48
Rocha da Relva (PRC20 SMI)	77
Rota da Água - Entre Túneis e Condutas (PR42 SMI)	37
Rota da Água - Janela do Inferno (PRC37 SMI)	90
Rota da Água - Pedras Brancas (PR41 SMI)	25
Sanguinho (PRC09 SMI)	100
Serra Devassa (PRC05 SMI)	52
Vigia da Baleia (PR18 SMI)	23
Vigia de São Pedro (PR01 SMI)	26
Vista do Rei (PR03 SMI)	72
Trilhos Municipais	83

Analisando os resultados das respostas dos turistas inquiridos, é possível constatar que o percurso pedestre mais visitado pelos visitantes na ilha de São Miguel é o PRC29 – Caldeiras da Ribeira Grande – Salto do Cabrito, com 32 respostas. Destacam-se também o percurso PRC06 – Lagoa das Furnas, que obteve 28 respostas, e o PRC02 – Praia – Lagoa do Fogo, com 26 respostas.

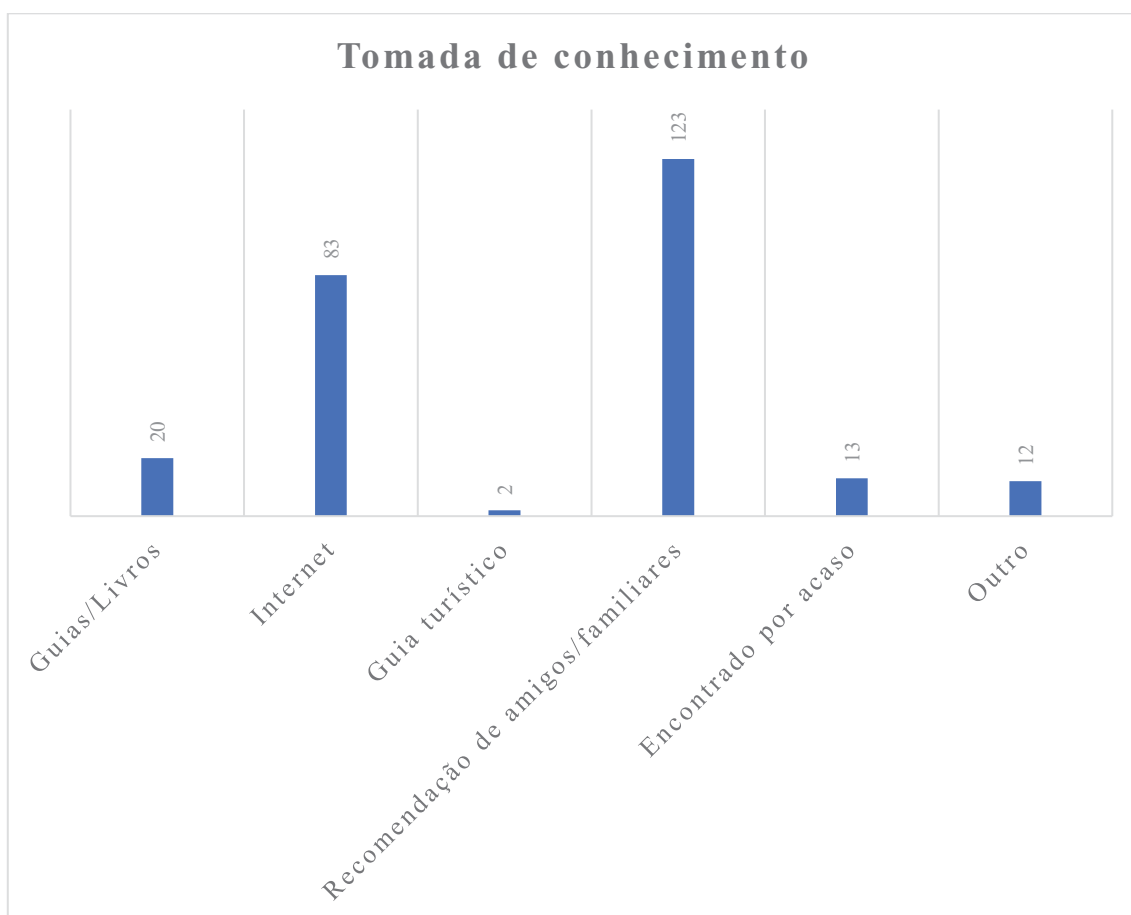
Segundo os dados registados, os percursos com menor afluência de turistas são o PRC33 – Atalhos Vermelhos, o PRC36 – Pedra Queimada – Lajinha – Degredo e o PR41 Rota da Água – Pedras Brancas, que obtiveram 0 respostas.

Tabela 5 – Frequência de respostas dos turistas relativamente aos percursos realizados em São Miguel

Turistas	Frequência
Agrião (PR12 SMI)	2
Água Retorta (PRC13 SMI)	3
Atalhos Vermelhos (PRC33 SMI)	0
Caldeiras da Ribeira Grande - Salto do Cabrito (PRC 29 SMI)	32
Chá Gorreana (PRC28 SMI)	22
Lagoa das Furnas (PRC06 SMI)	28
Lomba da Fazenda (PRC31 SMI)	2
Lombas D'El Rei (PRC38 SMI)	2
Mata do Canário - Sete Cidades (PR04 SMI)	21
Moinhos da Ribeira Funda (PRC35 SMI)	5
Nascentes de Santo António (PR17 SMI)	2
Padrão das Alminhas - Salto da Farinha (PR21 SMI)	9
Pedra Queimada - Lajinha - Degredo (PRC36 SMI)	0
Pico das Camarinhas - Ponta da Ferraria (PRC43 SMI)	7
Pico da Vara (PRC07 SMI)	13
Praia da Viola (PR27 SMI)	8
Praia - Lagoa do Fogo (PRC02 SMI)	26
Quatro Caminhos do Faial da Terra (PRC40 SMI)	2
Quatro Fábricas da Luz (PR39 SMI)	6
Ribeira do Faial da Terra (PR11 SMI)	10
Rocha da Relva (PRC20 SMI)	12
Rota da Água - Entre Túneis e Conduas (PR42 SMI)	6
Rota da Água - Janela do Inferno (PRC37 SMI)	17
Rota da Água - Pedras Brancas (PR41 SMI)	0
Sanguinho (PRC09 SMI)	19
Serra Devassa (PRC05 SMI)	7
Vigia da Baleia (PR18 SMI)	2
Vigia de São Pedro (PR01 SMI)	4

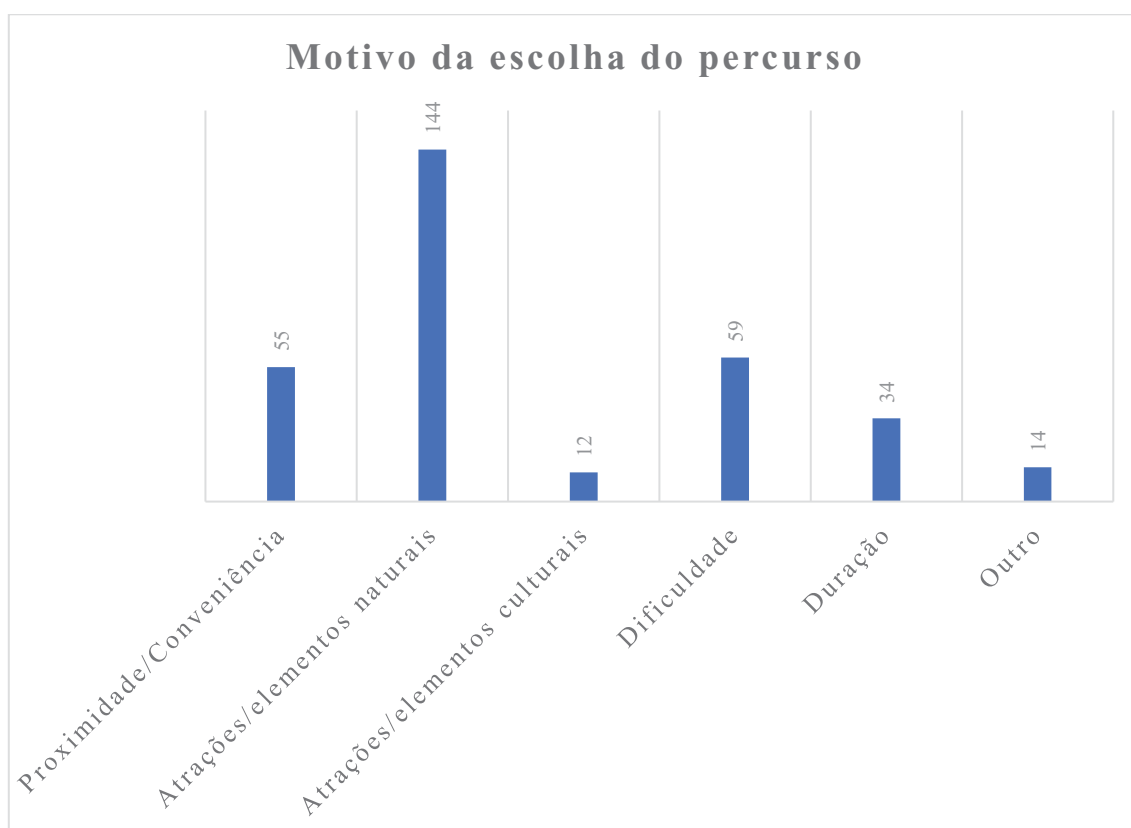
Vista do Rei (PR03 SMI)	21
Trilhos Municipais	14

À questão “Como tomou conhecimento deste percurso pedestre em particular?”, a opção que obteve mais respostas foi “Recomendação de amigos e/ou familiares”, com 123 respostas, o que comprova a importância da transmissão boca a boca. Seguidamente, destacam-se também a internet, com 83 respostas, e os guias e livros, com 20 respostas. As restantes opções revelaram pouca representatividade, tendo sido a opção “Guia turístico” a menos escolhida.



À questão “O que o/a motivou a escolher o percurso pedestre em questão?”, uma questão que permite a escolha de mais do que uma opção, a mais escolhida foi “Atrações/elementos naturais”, tendo registado 144 respostas. As restantes opções registaram um número significativamente inferior à anterior, tendo a “Dificuldade”

apresentado 59 respostas, a “Proximidade/Conveniência” registado 55 respostas, a “Duração” com 34 e a opção “Atrações/Elementos culturais” tendo apresentado a menor representatividade, com 12 respostas. Para além destas, registaram-se 14 respostas na opção “Outro”, onde os inquiridos puderam especificar outras razões que não as mencionadas.



Segue-se a questão que pretende aferir a companhia escolhida pelos pedestrianistas para a realização do percurso, à qual a maior parte revelou ter-se feito acompanhar por amigos e familiares, como indica a tabela que se segue.

Tabela 6 – Frequência de respostas relativamente à companhia

Companhia	Frequência
Sozinho/a	9
Amigos/as	92
Família	71

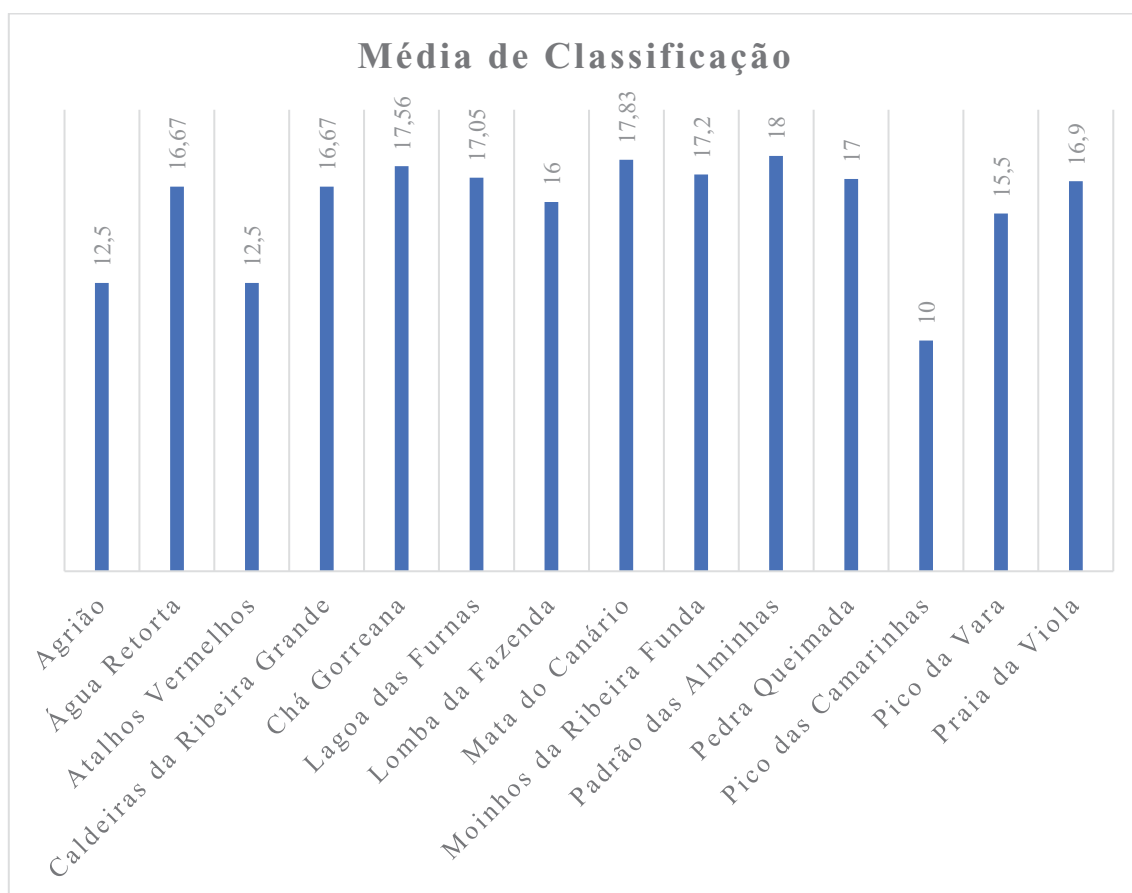
Companheiro/a	55
Grupo organizado	15
Guia/Operador turístico	0
Animal de estimação	3
Outro	3

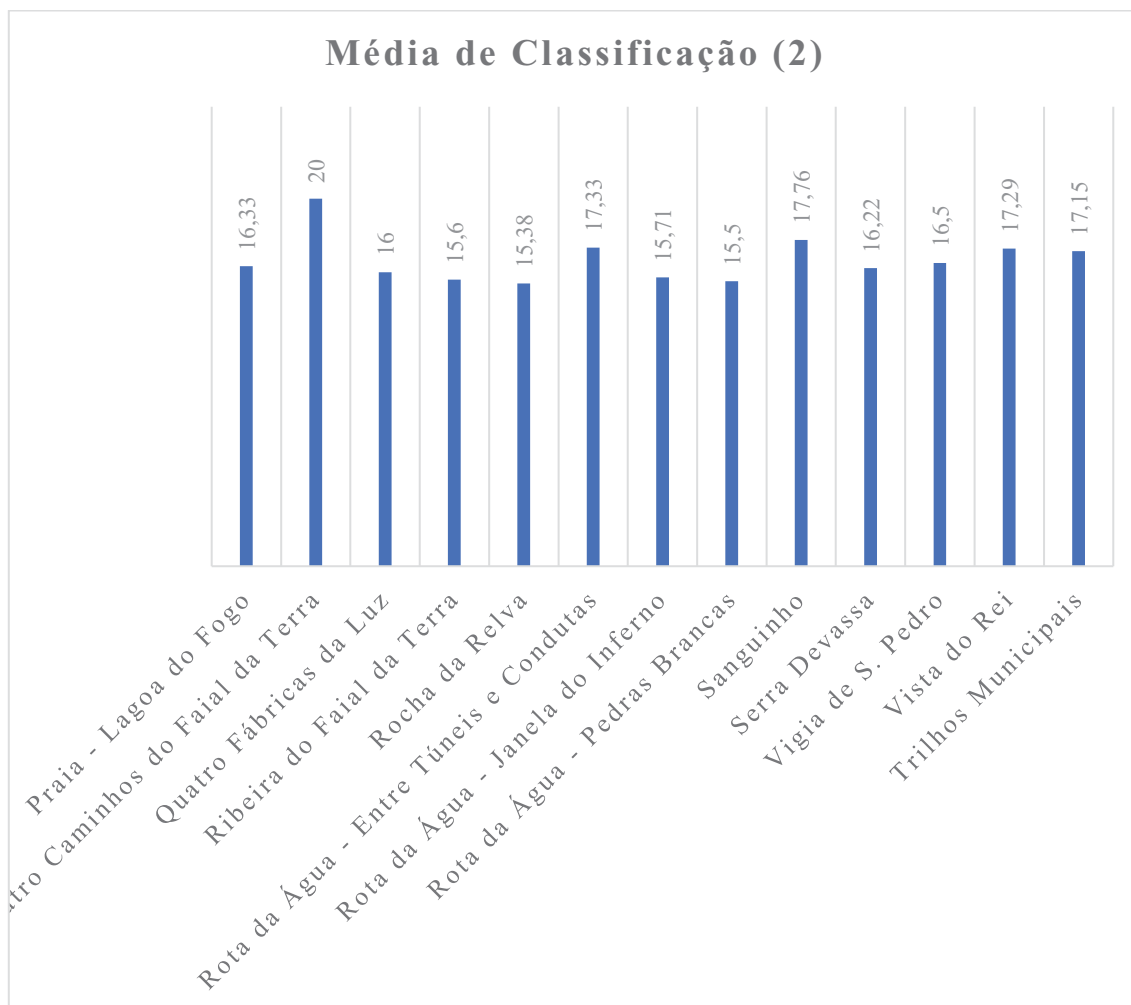
Seguidamente, através da questão que solicita aos inquiridos que avaliem o último percurso pedestre realizado de 0 a 20 pontos, é possível verificar que a classificação média dos percursos da ilha de São Miguel numa escala de 0 a 20 é de 16,57 pontos.

A média das classificações atribuídas ao último percurso pedestre realizado em São Miguel por residentes e turistas difere ligeiramente. A classificação média atribuída pelos residentes é de 16,27 e pelos turistas é de 17,55, apresentando uma diferença de 1,28.

Segundo os dados recolhidos, os percursos com médias de classificação mais altas são o Quatro Caminhos do Faial da Terra, com 20 pontos, o Padrão das Alminhas – Salto da Farinha, com 18 pontos e a Mata do Canário, com uma classificação de 17,83 pontos. Contudo, note-se que o percurso Quatro Caminhos do Faial da Terra só obteve uma avaliação, o percurso Padrão das Alminhas – Salto da Farinha apenas obteve 2 avaliações e o trilho da Mata do Canário contou com 6 avaliações, o que torna a sua média mais fiável.

O percurso cuja classificação média foi mais baixa foi o Pico das Camarinhas, com 10 em 20 pontos. Contudo, este percurso apenas obteve uma única avaliação e é de notar que é um dos percursos mais recentes na ilha de São Miguel.





Passando para a questão da avaliação dos diversos elementos constituintes dos percursos pedestres, foi utilizada uma escala de Likert de amplitude de 1 a 5, em que 1 corresponde a “Muito Insatisfeito” e 5 corresponde a “Muito Satisfeito”. Assim, os fatores com melhor classificação são as atrações/elementos naturais, a que 121 inquiridos atribuíram 5, o fator “Vista ao longo do percurso”, cuja classificação contou com 110 inquiridos a atribuir 5, e a acessibilidade, que contou com 103 atribuições de 5.

Por outro lado, os fatores com uma classificação inferior são a proximidade de instalações sanitárias, a proximidade de pontos de recolha de resíduos e a área destinada a estacionamento.

A variável que registou mais respostas no nível 1 foram a proximidade de instalações sanitárias, a proximidade de pontos de recolha de resíduos e as condições da área destinada ao estacionamento, com 47, 26 e 13 respostas, respetivamente.

Os elementos dos percursos que obtiveram um maior número de respostas na categoria 2 foram novamente a proximidade de instalações sanitárias, com 46 respostas,

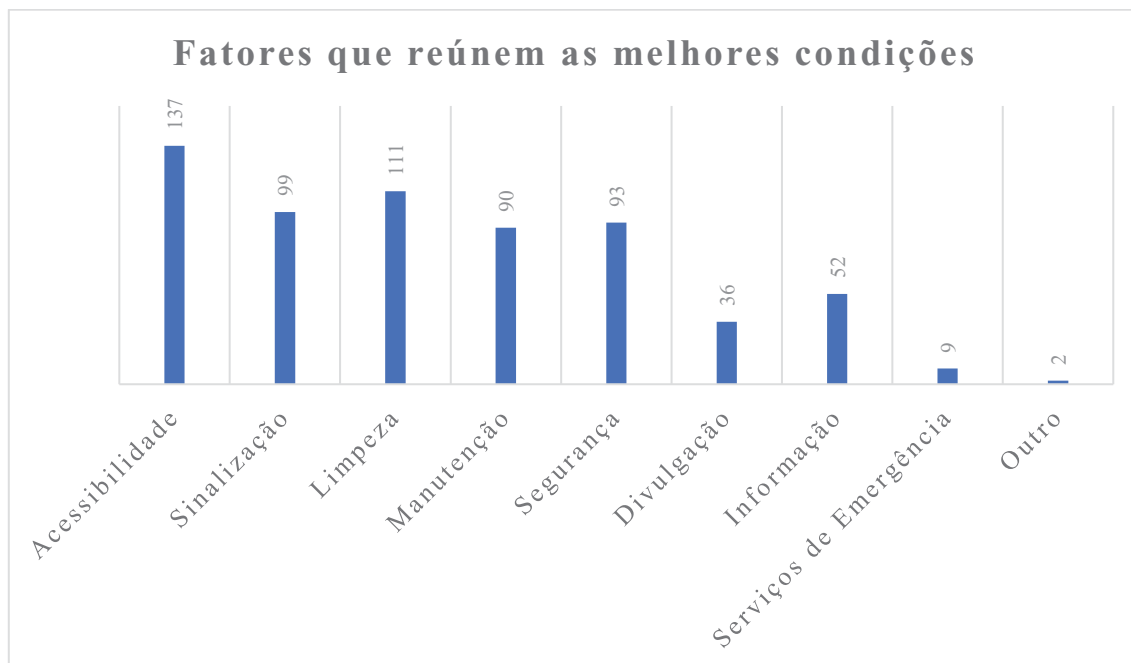
a proximidade de pontos de recolha de resíduos, com 35, e a área destinada ao estacionamento, com 26 respostas.

Tabela 7 – Frequência de respostas consoante o nível de satisfação perante os fatores indicados

	Classificação – Escala de Likert				
	1	2	3	4	5
Acessibilidade	1	10	31	65	103
Limpeza	6	12	28	62	102
Desobstrução	3	12	38	71	86
Sinalização	7	15	38	63	87
Conservação da sinalização	8	11	44	64	83
Ausência de animais	7	21	55	51	76
Natureza	5	6	33	45	121
Cultura	7	19	47	58	79
Dificuldade	7	21	42	72	68
Extensão	3	20	45	65	77
Área destinada ao estacionamento	13	26	54	43	74
Vista ao longo do percurso	3	12	28	57	110
Proximidade pontos de recolha de resíduos	26	35	68	45	36
Proximidade de instalações sanitárias	47	48	64	21	30
Número de utilizadores	3	24	56	50	77
Possibilidade de ser percorrido ao longo de todo o ano	5	23	51	66	65
Segurança	2	19	42	67	80

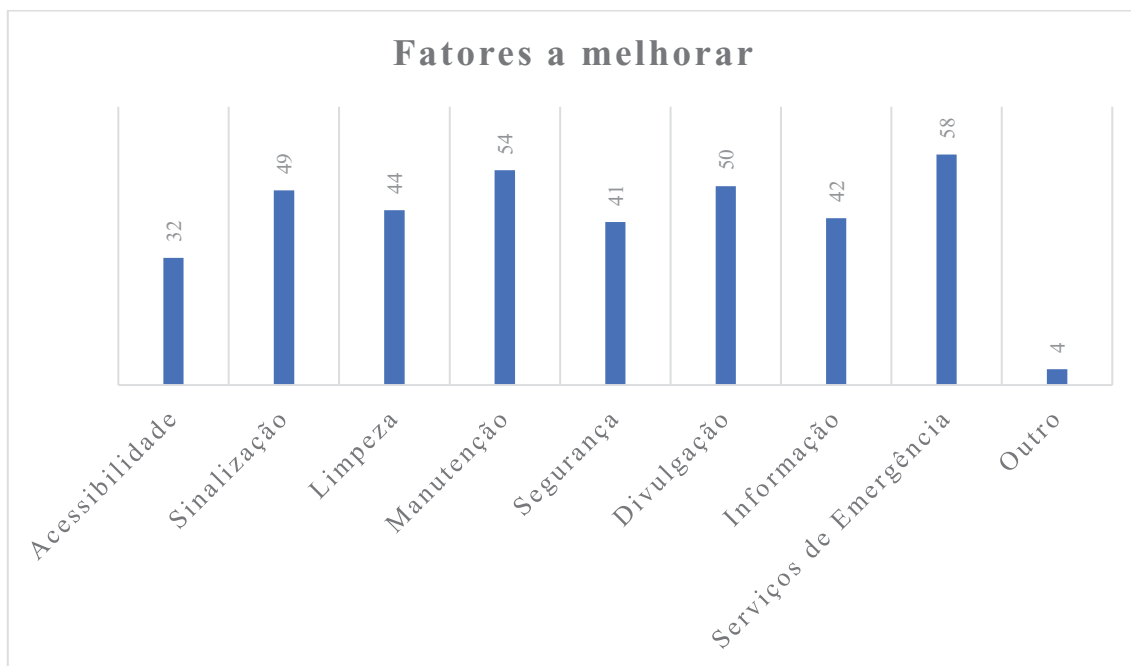
À questão que solicita ao inquirido a escolha do(os) fator(es) que reúne/m as melhores condições, distinguem-se a acessibilidade, a limpeza e a sinalização, com 137, 111 e 99 respostas, respetivamente. A segurança e a manutenção também possuem alguma representatividade, com 93 e 20 votos, respetivamente. O fator da disponibilidade e qualidade da informação disponibilizada foi escolhido por 52 inquiridos como um fator

que reúne as melhores condições. Os serviços de emergência, por sua vez, obtiveram apenas 9 respostas.

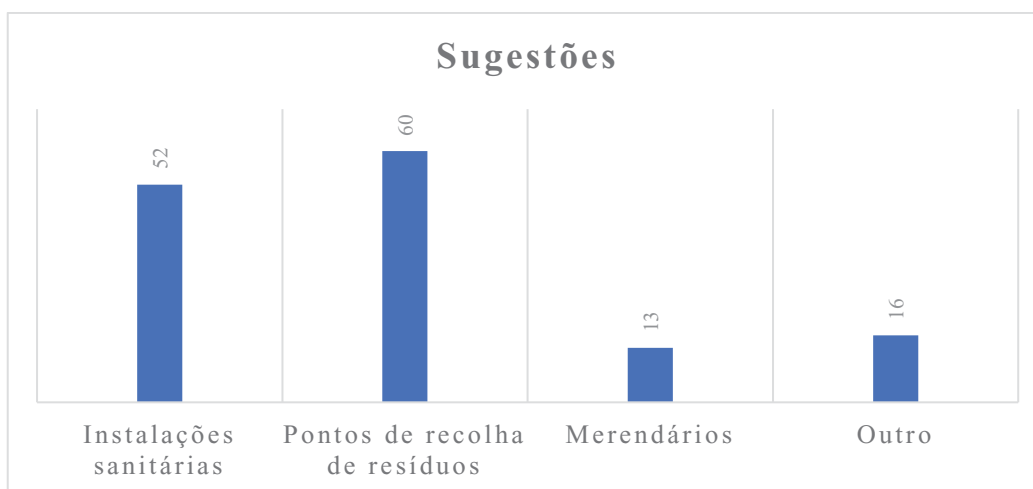


À questão que solicita ao inquirido para selecionar pelo menos um fator que beneficiaria de melhorias, os fatores mais frequentemente apontados foram os serviços de emergência, a manutenção e a divulgação, que obtiveram 58, 54 e 50 respostas, respectivamente. Ainda é de realçar o fator da sinalização, que obteve 49 respostas, a limpeza, com 44 votos, a informação, com 42 respostas e a acessibilidade, com 32 respostas.

De acordo com as respostas à questão anterior, seria expectável que os fatores com mais respostas, isto é, os elementos mais indicados como fatores a melhorar, seriam os serviços de emergência, a divulgação e a disponibilidade e qualidade da informação existente. Esta tendência comprovou-se apenas nos serviços de emergência e na divulgação, ainda que o fator da informação tenha obtido um elevado número de respostas. Contudo, a manutenção, surpreendentemente, foi um dos três fatores mais escolhidos como um dos elementos que mais beneficiariam de melhorias.



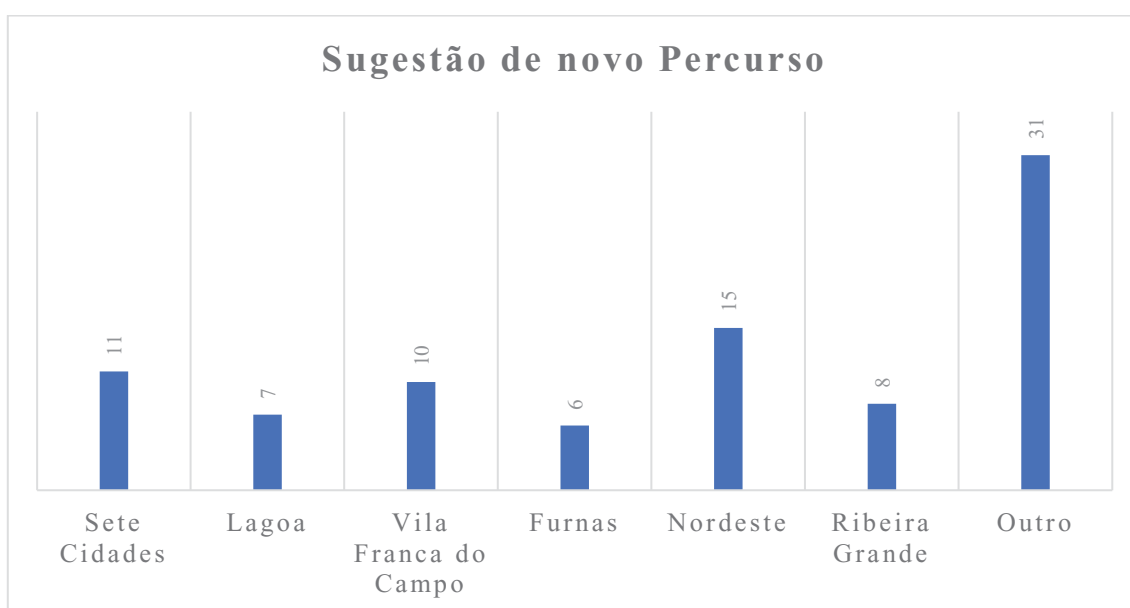
A penúltima questão do inquérito é uma pergunta de resposta aberta em que se solicita ao inquirido que sugira um elemento a adicionar ao percurso pedestre em questão. Neste campo de resposta livre, denotou-se que as sugestões variavam essencialmente entre a adição de instalações sanitárias, de pontos de recolha de resíduos e de merendários. Assim, procedeu-se à criação destas 3 variáveis fortemente requisitadas no SPSS, distinguindo as restantes sugestões menos representativas na categoria “Outro”. Deste modo, é possível conferir que a adição de pontos de recolha de resíduos é a sugestão com maior número de respostas (42,6%), seguida pela adição de instalações sanitárias (36,9%) e pela adição de merendários (9,2%).



A última questão do inquérito consiste na sugestão de zonas onde o inquirido gostaria que se inaugurasse um novo percurso pedestre. Sendo uma questão de resposta opcional, contaram-se 86 respostas.

Novamente, sendo uma questão de resposta aberta, agruparam-se as respostas mais frequentes e procedeu-se à criação de variáveis correspondentes, de modo a aferir a frequência das respetivas respostas. As sugestões de menor frequência foram agrupadas numa só variável, a “Outro”.

Assim, constata-se que 17,4% das respostas sugerem a adição de novos percursos no Nordeste, 12,8% nas Sete Cidades e 11,4% na Vila Franca do Campo.



5.3 Teste de hipóteses

Uma vez testada a normalidade das variáveis a serem tratadas, conclui-se que não possuem uma distribuição normal.

Primeiramente, pretende-se verificar se a classificação atribuída aos percursos pedestres difere consoante a idade do inquirido. Para isso, utiliza-se o teste de Kruskal-Wallis. Assim, consideram-se as seguintes hipóteses:

H0: No que se refere à classificação, não existem diferenças estatisticamente significativas entre as categorias definidas pela idade.

H1: No que se refere à classificação, existem diferenças estatisticamente significativas entre as categorias definidas pela idade.

O resultado deste teste indica que *p-value* (0,596) é superior ao valor de significância ($\alpha = 0,05$), pelo que não se rejeita a hipótese nula, que indica que não existem diferenças estatisticamente significativas entre os grupos definidos pela variável da idade.

De seguida, novamente com recurso ao teste de Kruskal-Wallis, procede-se agora à consideração das seguintes hipóteses, de modo a verificar se as habilitações literárias dos inquiridos definem diferenças significativas no que concerne a classificação atribuída ao percurso pedestre analisado:

H0: No que se refere à classificação, não existem diferenças estatisticamente significativas entre as categorias definidas pelas habilitações literárias.

H1: No que se refere à classificação, existem diferenças estatisticamente significativas entre as categorias definidas pelas habilitações literárias.

A análise dos resultados obtidos indica que *p-value* (0,485) é superior ao nível de significância, pelo que não rejeita a hipótese nula, que indica que não existem diferenças estatisticamente significativas entre as categorias definidas pelas habilitações literárias.

Seguidamente, procede-se ao teste de Kruskal-Wallis, agora em relação à variável de grupo do rendimento, procurando verificar se as categorias desta variável definem diferenças estatisticamente significativas no que se refere à classificação atribuída ao percurso. Deste modo, consideram-se as seguintes alternativas:

H0: No que se refere à classificação, não existem diferenças estatisticamente significativas entre as categorias definidas pelo nível de rendimento.

H1: No que se refere à classificação, existem diferenças estatisticamente significativas entre as categorias definidas pelo nível de rendimento.

O teste de Kruskal-Wallis fornece um p-value de 0,964, um valor superior ao nível de significância. Assim, não se rejeita a hipótese nula, pelo que se conclui que não existem diferenças estatisticamente significativas entre os grupos definidos pelo nível de rendimento.

Ainda no que concerne a classificação atribuída, para analisar se existem diferenças estatisticamente significativas entre os grupos definidos pela variável da frequência da prática, recorre-se novamente ao teste de Kruskal-Wallis, uma vez que a referida variável possui mais do que duas amostras independentes. Assim, consideram-se as seguintes hipóteses:

H0: No que se refere à classificação, não existem diferenças estatisticamente significativas entre as categorias definidas pela frequência da prática.

H1: No que se refere à classificação, existem diferenças estatisticamente significativas entre as categorias definidas pela frequência da prática.

Como p-value (0,116) é superior ao nível de significância, não rejeita a hipótese nula, que indica que não existem diferenças estatisticamente significativas entre os grupos definidos pela variável da frequência da prática.

De seguida, procede-se à análise da interdependência entre a classificação atribuída ao percurso pedestre e a variável que indica se o inquirido é residente ou visitante/turista. Como esta variável possui apenas duas amostras independentes, utiliza-se o teste U de Mann-Whitney. Para este teste, estas serão as hipóteses consideradas:

H0: No que se refere à classificação, não existem diferenças estatisticamente significativas entre as categorias definidas pela variável “residente/turista”.

H1: No que se refere à classificação, existem diferenças estatisticamente significativas entre as categorias definidas pela variável “residente/turista”.

Após a análise dos resultados do teste, conclui-se que p-value (0,005) é inferior ao nível de significância, pelo que se rejeita a hipótese nula e aceita-se a hipótese alternativa, que indica que existem diferenças estatisticamente significativas na classificação entre residentes e turistas.

Agora procura-se determinar se existem diferenças estatisticamente significativas entre os grupos definidos pelo local de residência dos turistas inquiridos. Para isso, utiliza-se o teste de Kruskal-Wallis, uma vez que se trata de mais do que duas amostras independentes, considerando as seguintes hipóteses:

H0: No que se refere à classificação, não existem diferenças estatisticamente significativas entre as categorias definidas pela variável do local de residência.

H1: No que se refere à classificação, existem diferenças estatisticamente significativas entre as categorias definidas pela variável do local de residência.

Neste caso, p-value (0,057) é ligeiramente superior ao nível de significância, pelo que não se rejeita a hipótese nula, que define que não existem diferenças estatisticamente significativas.

De seguida, procura-se aferir se existem diferenças significativas entre a classificação atribuída conforme o ano de viagem dos turistas inquiridos, pelo que se utiliza novamente o teste de Kruskal-Wallis, uma vez que existem mais do que duas amostras independentes, considerando as seguintes alternativas:

H0: No que se refere à classificação, não existem diferenças estatisticamente significativas entre as categorias definidas pelo ano de viagem.

H1: No que se refere à classificação, existem diferenças estatisticamente significativas entre as categorias definidas pelo ano de viagem.

Os resultados deste teste indicam que p-value (0,533) é superior ao nível de significância. Assim, não se rejeita a hipótese nula, concluindo que não existem diferenças significativas entre os grupos definidos pelo ano de viagem dos turistas inquiridos.

Também se procede ao teste de Kruskal-Wallis em relação ao mês de viagem dos turistas inquiridos, de modo a aferir se a sazonalidade é um fator impactante na classificação atribuída ao percurso analisado. Assim, consideram-se as seguintes hipóteses:

H0: No que se refere à classificação, não existem diferenças estatisticamente significativas entre as categorias definidas pelo mês de viagem.

H1: No que se refere à classificação, existem diferenças estatisticamente significativas entre as categorias definidas pelo mês de viagem.

Com p-value (0,274) é superior ao nível de significância, rejeita-se a hipótese nula, pelo que se conclui que não existem diferenças estatisticamente significativas entre os grupos definidos pelo ano de viagem dos turistas inquiridos.

De seguida, analisa-se se existem diferenças estatisticamente significativas entre os grupos definidos pela variável “Lazer” como motivação da viagem dos turistas inquiridos. Como esta variável só possui duas amostras independentes, o teste utilizado será o U de Mann-Whitney, para o qual se considerarão as seguintes hipóteses:

H0: No que se refere à classificação, não existem diferenças estatisticamente significativas entre as categorias definidas pelo lazer como motivação da viagem.

H1: No que se refere à classificação, existem diferenças estatisticamente significativas entre as categorias definidas pelo lazer como motivação da viagem.

Após a obtenção dos resultados do teste, confere-se que p-value (0,018) é inferior ao nível de significância, o que significa que se rejeita a hipótese nula, aceitando-se a hipótese alternativa, que indica que existem diferenças estatisticamente significativas.

5.4 Sistematização dos resultados

Os resultados obtidos no presente estudo estão fortemente de acordo com estudos desenvolvidos anteriormente por outros autores, salvo algumas exceções, ainda que os contextos em análise sejam distintos, nomeadamente o território continental e o arquipélago dos Açores.

Uma das semelhanças assenta na dimensão das formas mais frequentes de tomada de conhecimento do percurso, que são a recomendação de amigos e/ou familiares e a internet, o que está de acordo aos resultados de Teixeira (2018).

Em relação à companhia escolhida para a realização do percurso, os resultados obtidos apontam para a preferência pela companhia de amigos, corroborando os resultados de Rodrigues (2018), Teixeira (2018) e Oliveira (2016) relativamente a esta questão.

No que concerne os fatores que motivam a escolha do percurso pedestre, Rodrigues (2018) conclui que o principal é o estado da paisagem e Oliveira (2016) também concede elevada importância ao contexto ambiental na escolha. Os resultados do presente estudo corroboram estas conclusões, uma vez que indica que o fator motivador de maior relevância são as atrações naturais.

No que respeita aos fatores que carecem de melhoria, o principal fator a melhorar apontado pelos pedestrianistas é a manutenção dos percursos. Ainda que não seja a segurança, elemento defendido por Rodrigues (2018) como o principal a melhorar, este fator também possui alguma representatividade no presente estudo.

Os resultados obtidos relativamente à classificação dos percursos pedestres por parte de locais e turistas vai ao encontro do defendido por Rodrigues (2018), que defende que existem diferenças estatisticamente significativas entre os locais e os estrangeiros.

No que respeita as principais fragilidades dos percursos pedestres, os principais elementos apontados são os serviços de emergência, a manutenção e a divulgação. O fator da sinalização também apresenta alguma representatividade, ainda que não seja apontado como o principal fator a melhorar como defende Brandão (2012) relativamente aos percursos pedestres em Portugal.

Tendo em conta a comparação dos resultados desta análise com estudos realizados anteriormente, é possível concluir que a dinâmica do pedestrianismo nos Açores assemelha-se à do território continental português em diversos aspetos.

CAPÍTULO VI – CONCLUSÃO

O turismo é um fenómeno complexo que envolve uma grande diversidade de setores económicos.

Ainda que as primeiras deslocações turísticas remontem ao início da história da humanidade, o turismo como hoje conhecemos só surgiu a partir da Revolução Industrial, em que se estabeleceram novos padrões de vida na sociedade ocidental, nomeadamente no que concerne o desenvolvimento tecnológico e o aumento dos tempos livres.

As diferentes motivações que impulsionam as viagens originam diversas categorias de turismo, em que se destaca o turismo de natureza, que tem vindo a ganhar popularidade nos últimos anos. Em Portugal, a estratégia delineada para o futuro através do PENT 2027 tem como objetivo tornar o país um destino sustentável, nomeadamente pela conservação do património natural e cultural e pelo desenvolvimento do turismo como um setor capaz de providenciar melhores condições de vida para as populações.

No caso dos Açores, a especificidade das suas características naturais constitui o principal produto turístico da Região. O PEM 2015-2020 define objetivos sustentáveis para os Açores, com especial foco na conservação da natureza.

O pedestrianismo insere-se no segmento de turismo de natureza, uma vez que a sua prática incentiva a conservação do património natural. Os percursos pedestres são uma ferramenta com um elevado potencial de conservação do meio natural e de desenvolvimento turístico da Região, nomeadamente no que concerne o ecoturismo.

Apesar das limitações associadas, os objetivos previamente delineados para o desenvolvimento da investigação foram alcançados, embora os resultados devam ser considerados com as devidas precauções dados os efeitos do contexto atual influírem na dimensão e representatividade da amostra, assim como o peso dos turistas no universo dos praticantes de pedestrianismo nos Açores. Deste modo, os resultados obtidos devem ser considerados meramente indicativos da tendência da prática do pedestrianismo nos Açores.

Tendo em conta os objetivos definidos para o desenvolvimento da investigação, as principais conclusões a realçar são as seguintes:

Os percursos mais populares na ilha de São Miguel são o percurso PRC06 Lagoa das Furnas, o percurso PRC29 Caldeiras da Ribeira Grande – Salto do Cabrito e o percurso PRC02 Praia – Lagoa do Fogo. Entre os residentes, os percursos mais visitados são o PRC06 Lagoa das Furnas, o PRC29 Caldeiras da Ribeira Grande – Salto do Cabrito e o PRC09 Sanguinho. No que concerne os turistas inquiridos, os percursos mais visitados são o PRC29 Caldeiras da Ribeira Grande – Salto do Cabrito, o PRC06 Lagoa das Furnas e o PRC02 Praia – Lagoa do Fogo. Assim, é possível concluir que na generalidade, a preferência de percursos pedestres em São Miguel é relativamente parecida entre residentes e turistas. Note-se também que todos os percursos que possuem maior afluência são circulares e todos possuem pelo menos uma lagoa ou uma cascata. Os percursos PRC06 e PRC02 ambos envolvem uma lagoa, sendo estas a Lagoa das Furnas e a Lagoa do Fogo respetivamente. Os percursos PRC29 e PRC09 ambos envolvem a passagem por uma cascata, nomeadamente a cascata do Salto do Cabrito e a cascata do Prego, respetivamente.

Os percursos pedestres melhor classificados pelos residentes são o PRC40 Quatro Caminhos do Faial da Terra, o PRC04 Mata do Canário – Sete Cidades, o PRC28 Chá Gorreana e o PR21 Padrão das Alminhas – Salto da Farinha. Por outro lado, os percursos que receberam uma classificação média superior pelos turistas são o PR42 Rota da Água – Entre Túneis e Conduatas, PR39 – Quatro Fábricas da Luz, PRC13 – Água Retorta e o PRC35 Moinhos da Ribeira Funda.

Os fatores que mais fortemente influenciam a escolha dos praticantes de pedestrianismo no que respeita ao percurso pedestre a realizar são essencialmente as atrações naturais, o que vai de acordo às conclusões do estudo de Rodrigues (2004), que verificou que as principais motivações dos pedestrianistas são relacionadas com a natureza. Contudo, é de realçar que o nível de dificuldade e a proximidade/conveniência também representam alguma representatividade na escolha do percurso.

Os pontos fortes dos percursos pedestre homologados em São Miguel são a acessibilidade, a limpeza e a sinalização. Por outro lado, os fatores que carecem de melhorias são os serviços de emergência, a manutenção e a divulgação, o que contrasta com o estudo de Rodrigues (2004), que evidenciou a segurança como o principal fator a melhorar.

Ainda que a internet tenha um importante papel na divulgação dos percursos pedestres, a forma de divulgação mais frequente é a recomendação boca a boca, tal como os resultados obtidos pelo estudo de Rodrigues (2004). Assim, é aconselhável que as entidades promotoras reforcem ainda mais o posicionamento dos respetivos percursos no meio *online*.

No que se refere à classificação dos percursos pedestres da ilha de São Miguel, não existem diferenças estatisticamente significativas entre os grupos definidos pelo nível de experiência.

No que se refere à classificação dos percursos pedestres da ilha de São Miguel, existem diferenças estatisticamente significativas entre residentes e turistas. Verifica-se que os turistas atribuem um nível de classificação médio superior ao nível médio atribuído pelos residentes.

Para além das conclusões anteriormente referidas, os inquiridos, na sua generalidade, gostariam que fossem adicionados pontos de recolha de resíduos e instalações sanitárias aos percursos pedestres da ilha de São Miguel.

É também importante realçar que os resultados obtidos permitem concluir que o Nordeste seria uma boa zona da ilha para inaugurar um novo percurso pedestre, pois, segundo as opiniões dos inquiridos, é uma zona que não possui trilhos suficientes e teria potencial para albergar pelo menos mais um percurso.

6.1 Limitações e sugestões

Ao longo do desenvolvimento do estudo, foram identificadas algumas limitações que podem ter influenciado os resultados obtidos.

Primeiramente, é de realçar a dimensão reduzida da amostra, que conta com 210 participantes. Para além disso, a proporção de turistas que participaram na pesquisa em comparação com os residentes é mais reduzida, o que pode ter influenciado negativamente os resultados da investigação. O ideal seria que a proporção de turistas e residentes tivesse sido semelhante de modo a estabelecer uma comparação proporcional, o que foi impossibilitado pela conjuntura originada pela pandemia COVID-19.

Outra limitação da investigação foi a incapacidade de avaliar todos os percursos pedestres existentes. Como o percurso pedestre avaliado em cada inquérito foi o último realizado pelo inquirido, não foi possível abranger todos, uma vez que alguns não foram selecionados pelos inquiridos. Para além disso, este método de avaliar o último percurso realizado não pode ser considerado totalmente fiável, pois alguns percursos só foram selecionados por uma pessoa ou por um grupo demasiado pequeno de inquiridos, o que não torna a avaliação suficientemente diversificada. Assim, cada percurso possui um número de avaliações diferente, o que torna a sua comparação difícil e injusta.

Numa investigação futura, sugere-se que o número de residentes inquiridos seja semelhante ao número de turistas inquiridos, de forma a estabelecer uma comparação mais justa e proporcional. Para além disso, recomenda-se que os inquéritos sejam aplicados *in loco* de forma a verificar a verdadeira afluência dos percursos bem como garantir que todos os percursos são avaliados.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Almeida, I., & Abranja, N. (2012). Turismo e Sustentabilidade. *Revista Brasileira de Ecoturismo (RBEcotur)*.
- Andrade, R. (2018). Estudo sobre os Operadores Turísticos na atividade de Cruzeiros na Ilha de São Miguel. Dissertação de Mestrado. Universidade dos Açores.
- Bell, S., Tyrväinen, L., Sievänen, T., Pröbstl, U., & Simpson, M. (2007). Outdoor Recreation and Nature Tourism: A European Perspective. *Living Reviews in Landscape Research*, 1.
- Bullar, J., Bullar, H. (1841). *A Winter in the Azores and a Summer in the Baths of the Furnas*. Londres.
- Caetano, S. D., Lima, E. A., & Melo, R. (2007). *Os Percursos Pedestres nos Açores*.
- Carlsen, J., & Butler, R. (2011). *Island tourism: Towards a sustainable perspective*.
- Carvalho, P. (2009). Pedestrianismo e percursos pedestres. *Pedestrianismo e Percursos Pedestres. Cadernos de Geografia*. 28/29. 193–204.
- Coelho, Â. (2018). Mobilidade e Acessibilidade pedonal, fatores um caso – estudo na cidade de Évora.
- Cuiça, P. (2010a) – Pedestrianismo, o que é?. In Federação Portuguesa de Campismo e Montanhismo (ed.) *Revista Campismo e Montanhismo*, 25, Janeiro/Fevereiro/Março: 27.
- Cunha, L. (1997). *Economia e Política do Turismo* (3.^a ed.). Lidel.
- Cunha, L. (2010). 17. Desenvolvimento do Turismo em Portugal: Os Primórdios. *Fluxos & Riscos*, n.o 1, 127–149.
- Duarte, S. (2007). Utilização de critérios e indicadores que permitam a criação de produtos ecoturísticos estruturados em qualidade e aptidão - Modelo experimental aplicado ao concelho do Fundão. Dissertação de Mestrado. Universidade de Lisboa.
- Fachin, O. (2001). *Fundamentos de Metodologia – Noções básicas em pesquisa científica*. 6.^a edição. Saraiva.
- Fernandes, F. (2012). Tendências do mercado dos trilhos pedestres na ilha da Madeira: Uma análise exploratória. *Turismo e Desenvolvimento*, n.º 17/18, 139–140.

- Ferreira, G. (1998). Environmental education through hiking: A qualitative investigation. *Environmental Education Research*, 4:2, 177-185.
- Fridgen, J. (1984). Environmental psychology and tourism. *Annals of Tourism Research*, Volume 11, Issue 1, 19-39.
- Hill, M. Hill, A. (1998). A construção de um questionário
- Lage, B., & Milone, P. (2001). Teoria Económica do Turismo. In Lage, B., & Milone, P. (2001) *Economia do Turismo (7.a edição)*. São Paulo: Editora Atlas S.A.
- Maciel, R., & Fortuna, M. (2019). Estimação do Emprego no Turismo: Uma Abordagem com Contas Satélite. Centro de Estudos de Economia Aplicada do Atlântico, WP No. 01/2019.
- Marôco, J., & Garcia, T. (2006). Qual a fiabilidade do alfa de Cronbach? *Laboratório de Psicologia*, 4(1), 65–90.
- Marzuki, A., Hussin, A. A., Mohamed, B., Othman, A. G., & Som, A. P. M. (2011). Assessment of nature-based tourism in South Kelantan, Malaysia. *Tourismos: Na International Multidisciplinary Journal of Tourism*, Volume 6, 281–295.
- McCreary, A., Seekamp, E., Davenport, M., & Smith, J. W. (2020). Exploring qualitative applications of social media data for place-based assessments in destination planning. *Current Issues in Tourism*, 23(1), 82–98.
- Melo, P. (2016). *Companhias aéreas de baixo custo, mercado de trabalho e crescimento económico: Uma aplicação aos Açores*. Dissertação de Mestrado. Universidade dos Açores.
- Milheiro, E., & Santos, J. P. dos. (2005). O turismo em Portugal: que passado? Que futuro? *Aprender*, 119–125.
- Moniz, A. (2006). *A Sustentabilidade do Turismo em Ilhas de Pequena Dimensão: O Caso dos Açores*. Tese de Doutoramento. Universidade dos Açores.
- Moniz, F., & Simão, J. (2019). A perceção dos stakeholders sobre o desenvolvimento turístico - o caso da ilha de São Miguel, Açores. *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 17(5), 975–988.

- Monteiro, E. (2012). *Trilhos do Algarve: roteiro de bolso*. Dissertação de Mestrado. Universidade do Algarve.
- Moresi, E. (2003). *Metodologia da Pesquisa*. Universidade Católica de Brasília.
- Nunes, P. (2010). *Desporto, turismo e ambiente: o turismo de natureza como pólo de atracção turística complementar ao produto sol & mar na sub-região do litoral alentejano*. Tese de Doutoramento. Universidade Técnica de Lisboa.
- Oliveira, B. (2016). *Estudo comparativo de sistemas de classificação de percursos pedestres*. Dissertação de Mestrado. Universidade da Beira Interior.
- Pereira, S. F. A. V. (2014). *Marketing de turismo de natureza: o caso da rede de percursos pedestre de Casével*. Dissertação de Mestrado. Instituto Politécnico de Santarém.
- Queiroz, A. (2018). *Turismo de Natureza Acessível – Percursos Pedestres*. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 11, 161–170.
- Queiroz, R., Ventura, M., Guerreiro, J., & Cunha, R. (2014). *Carrying capacity of hiking trails in Natura 2000 sites: a case study from North Atlantic Islands (Azores, Portugal)*. *Revista de Gestão Costeira Integrada*, 14(2), 233–242.
- Rocha, J. (2014). *A Importância da Flora Autóctone na Definição de Percursos Pedestres / Interpretação Ambiental – O Percorso Pedestre Botânico de Avis*. Dissertação de Mestrado. Instituto Politécnico de Portalegre.
- Rodrigues, Á. (2004). *Trilhos pedestres e turismo: análise exploratória ao mercado dos trilhos pedestres em Portugal*. Dissertação de Mestrado. Universidade de Aveiro.
- Rózycki, P., & Dryglas, D. (2014). *Trekking as a phenomenon of tourism in the modern world*. *Acta Geoturistica*, 5(1), 24–40.
- Rusu, Sergiu & György, Otilia. (2011). *Tourism multiplier effect*. *Journal of Economics and Business Research*, 1, pp.70-76. XVII.
- Silva, E. (2016). *Planeamento Estratégico para o Desenvolvimento do Turismo: o Caso de Vila Franco do Campo*. Dissertação de Mestrado. Universidade dos Açores.
- Silva, F. (2013). *Turismo na natureza como base do desenvolvimento turístico responsável nos Açores*. Tese de Doutoramento. Universidade de Lisboa.

Silva, F., & Almeida, C. (2011). Sustentabilidade do turismo na natureza nos Açores – O caso do canyoning. IV Congresso Internacional Da Montanha, 2013, 5–19.

Sousa, C. (2014). A Influência da Internet na escolha de um Destino Turístico. *Cogitur Journal of Tourism Studies*, 5, 143–156.

Sousa, D. (2019). Perceção dos residentes da ilha de São Miguel sobre os impactes que o turismo tem na sua qualidade de vida e no seu bem-estar. Dissertação de Mestrado. Universidade dos Açores.

Teixeira, R. (2018). Experiência Turística dos praticantes de percursos pedestres da empresa Naturthoughts. Dissertação de Mestrado. Instituto Politécnico de Bragança.

Torbidoni, I. (2011). Managing for recreational experience opportunities: The case of hikers in protected areas in Catalonia, Spain. *Environmental Management*, 47(3), 482–496.

Tovar, Z., & Carvalho, P. (2011). Percursos pedestres e turismo de passeio pedestre em Portugal. *Turismo e Sociedade*, 4(2).

Ventura, M. A., Queiroz, R. E., Resendes, R., Marquet, N., & Melo, J. A. (2009). Caracterização E Avaliação Dos Percursos Pedestres Da Ilha De Santa Maria.

Vieira, J. M. (2007). O turismo em Portugal: situação actual e caminhos de futuro. *Lusíada. Economia e Empresa*, 7, 9–36.

Legislação

Decreto Lei n.º 47/99 de 16 de fevereiro

Portaria n.º 1465/2004

Decreto Legislativo Regional n.º 30/2012/A

Declaração de Retificação n.º 79/2007, de 21 de agosto

Webgrafia

<https://otacores.com/>

<https://srea.azores.gov.pt/>

www.visitazores.com

<http://caminhadeiros.blogspot.com/2008/01/marcas-dos-percursos.html>

<http://trails.visitazores.com>

<http://trails.visitazores.com/pt-pt/sinais-e-c%C3%B3digos>

<https://lagoa-acoeres.pt/menu/descobrir-visitar/fazer/rotas-e-trilhos>

<https://www.ribeiragrande.pt/trilhos/>

<https://cmnordeste.pt/turismo/trilhos/>

<http://www.visitpontadelgada.pt/fazer/experiencias/trilhos-pedestres/trilhos>

<https://www.unwto.org/international-tourism-and-covid-19>

ANEXOS

Anexo 1 – Questionário em português

Caraterização Sociodemográfica

1. Género

- Feminino
- Masculino

2. Faixa etária em que se compreende:

- Inferior a 18 anos
- 18 a 25 anos
- 26 a 35 anos
- 36 a 45 anos
- 46 a 55 anos
- 56 a 65 anos
- Superior a 65 anos

3. Estado Civil:

- Solteiro/a
- Casado/a
- União de facto
- Divorciado/a
- Separado/a
- Viúvo/a

4. Habilitações Literárias

- 1º ciclo ou ensino primário (1º, 2º, 3º e 4º ano)
- 2º ciclo ou ensino preparatório (5º e 6º ano)
- 3º ciclo (7º, 8º e 9º ano)
- Ensino Secundário/Técnico Profissional (10º, 11º e 12º ano)
- Licenciatura

- Mestrado
- Doutoramento
- Outra:

5. Nível de rendimento anual líquido:

- Até 7.000€
- Entre 7.000€ e 20.000€
- Entre 20.000€ e 40.000€
- Entre 40.000€ e 80.000€
- Superior a 80.000€
- Não aplicável

6. Com que frequência pratica a atividade de caminhada?

- Diariamente
- Semanalmente
- Mensalmente
- Ocasionalmente

7. Realizou um percurso pedestre na ilha de São Miguel na qualidade de:

- Residente
- Visitante/Turista

Se respondeu "Residente" na questão anterior, passe para a questão 13 (página seguinte).

8. Se respondeu "Visitante/Turista" na questão anterior, indique o seu local de residência.

- Arquipélago dos Açores
- Arquipélago da Madeira
- Portugal Continental
- Outra:

9. Indique quando visitou a ilha de São Miguel (mês e ano).

10. Indique o número de noites da sua estada na ilha de São Miguel. _____

11. Indique a razão/as razões que o/a motivou/motivaram a visitar a ilha de São Miguel.

- Lazer
- Trabalho/Negócios
- Visita a amigos e/ou familiares
- Motivos de saúde
- Razões espirituais
- Outra:

12. Indique a tipologia de alojamento onde pernitou:

- Hotel
- Hostel
- Resort
- Pousada
- Alojamento Local
- Alojamento de Turismo em Espaço Rural (TER)
- Parque de Campismo
- Moradia/Apartamento próprio
- Casa de amigos e/ou familiares
- Outra:

Experiência

13. Assinale o/os percurso/s pedestre/s que já realizou na ilha de São Miguel.

- Agrião (PR12 SMI)
- Água Retorta (PRC13 SMI)
- Atalhos Vermelhos (PRC33 SMI)
- Caldeiras da Ribeira Grande - Salto do Cabrito (PRC 29 SMI)
- Chá Gorreana (PRC28 SMI)
- Lagoa das Furnas (PRC06 SMI)
- Lomba da Fazenda (PRC31 SMI)
- Lombas D'El Rei (PRC38 SMI)

- Mata do Canário - Sete Cidades (PR04 SMI)
- Moinhos da Ribeira Funda (PRC35 SMI)
- Nascentes de Santo António (PR17 SMI)
- Padrão das Alminhas - Salto da Farinha (PR21 SMI)
- Pedra Queimada - Lajinha - Degredo (PRC36 SMI)
- Pico das Camarinhas - Ponta da Ferraria (PRC43 SMI)
- Pico da Vara (PRC07 SMI)
- Praia da Viola (PR27 SMI)
- Praia - Lagoa do Fogo (PRC02 SMI)
- Quatro Caminhos do Faial da Terra (PRC40 SMI)
- Quatro Fábricas da Luz (PR39 SMI)
- Ribeira do Faial da Terra (PR11 SMI)
- Rocha da Relva (PRC20 SMI)
- Rota da Água - Entre Túneis e Conduatas (PR42 SMI)
- Rota da Água - Janela do Inferno (PRC37 SMI)
- Rota da Água - Pedras Brancas (PR41 SMI)
- Sanguinho (PRC09 SMI)
- Serra Devassa (PRC05 SMI)
- Vigia da Baleia (PR18 SMI)
- Vigia de São Pedro (PR01 SMI)
- Vista do Rei (PR03 SMI)
- Trilhos Municipais

14. Indique o último percurso pedestre que realizou na ilha de São Miguel:

- Agrião (PR12 SMI)
- Água Retorta (PRC13 SMI)
- Atalhos Vermelhos (PRC33 SMI)
- Caldeiras da Ribeira Grande - Salto do Cabrito (PRC 29 SMI)
- Chá Gorreana (PRC28 SMI)
- Lagoa das Furnas (PRC06 SMI)
- Lomba da Fazenda (PRC31 SMI)
- Lombas D'El Rei (PRC38 SMI)
- Mata do Canário - Sete Cidades (PR04 SMI)
- Moinhos da Ribeira Funda (PRC35 SMI)

- Nascentes de Santo António (PR17 SMI)
- Padrão das Alminhas - Salto da Farinha (PR21 SMI)
- Pedra Queimada - Lajinha - Degredo (PRC36 SMI)
- Pico das Camarinhas - Ponta da Ferraria (PRC43 SMI)
- Pico da Vara (PRC07 SMI)
- Praia da Viola (PR27 SMI)
- Praia - Lagoa do Fogo (PRC02 SMI)
- Quatro Caminhos do Faial da Terra (PRC40 SMI)
- Quatro Fábricas da Luz (PR39 SMI)
- Ribeira do Faial da Terra (PR11 SMI)
- Rocha da Relva (PRC20 SMI)
- Rota da Água - Entre Túneis e Conduas (PR42 SMI)
- Rota da Água - Janela do Inferno (PRC37 SMI)
- Rota da Água - Pedras Brancas (PR41 SMI)
- Sanguinho (PRC09 SMI)
- Serra Devassa (PRC05 SMI)
- Vigia da Baleia (PR18 SMI)
- Vigia de São Pedro (PR01 SMI)
- Vista do Rei (PR03 SMI)
- Trilho Municipal

15. Quando realizou o percurso mencionado anteriormente? (Caso não se recorde, indique uma data aproximada)

16. Como tomou conhecimento deste percurso pedestre em particular?

- Guias/Livros
- Internet
- Operador Turístico/Agência de Viagem
- Recomendação de amigos e/ou família
- Encontrado por acaso
- Outra:

17. O que o/a motivou a escolher o percurso pedestre em questão?

- Proximidade/Conveniência
- Atrações/elementos naturais
- Atrações/elementos culturais
- Nível de dificuldade (Fácil/Médio/Difícil)
- Tempo de duração
- Outra:

18. Com quem realizou o percurso pedestre?

- Sozinho/a
- Amigo/s
- Família
- Companheiro/a
- Grupo organizado
- Guia turístico
- Animal de estimação
- Outra:

19. Como chegou ao ponto de partida do referido percurso?

- A pé
- Autocarro
- Veículo próprio/alugado
- Bicicleta
- Boleia
- Outra:

20. Indique o seu grau de satisfação perante os seguintes fatores, numa escala de 1 a 5, em que 1 corresponde a muito insatisfeito e 5 corresponde a muito satisfeito.

	1	2	3	4	5
Condições de acesso ao ponto de partida					
Limpeza do trilho					
Desobstrução do caminho					
Sinalização simples, visível e fácil de interpretar					

Estado de conservação da sinalização					
Ausência de animais					
Elementos de interesse natural (cascatas, lagoas, ribeiras, parques naturais, zonas balneares, geossítios)					
Elementos de interesse cultural(moinhos, ermidas, portos, miradouros, fontanários, fábricas, monumentos)					
Nível de dificuldade(Fácil/Médio/Difícil)					
Extensão (Km)					
Área destinada a estacionamento					
Vista ao longo do percurso					
Proximidade de pontos de recolha de resíduos					
Proximidade de instalações sanitárias					
Número de utilizadores					
Possibilidade de ser percorrido em qualquer altura do ano					
Segurança					

21. De um modo geral, como classifica o percurso pedestre realizado numa escala de 0 a 20? _____

22. Gostaria de repetir este percurso pedestre em particular?

- Sim
- Não

23. Recomendaria este percurso pedestre a amigos e/ou familiares?

- Sim
- Não

24. Na sua opinião, qual/quais deste/s elemento/s reúne as melhores condições?

- Acessibilidade
- Sinalização
- Limpeza
- Manutenção
- Segurança

- Divulgação
- Disponibilidade e qualidade da informação
- Serviços de Emergência
- Outra:

25. Na sua opinião, qual/quais deste/s elemento/s beneficiaria de uma melhoria?

- Acessibilidade
- Sinalização
- Limpeza
- Manutenção
- Segurança
- Divulgação
- Disponibilidade e qualidade da informação
- Serviços de emergência
- Outra:

26. Indique uma sugestão de um elemento que gostaria que se adicionasse ao percurso pedestre em questão (ex.: WC, pontos de recolha de resíduos, zona de merendas, etc.).

27. Indique uma zona da ilha de São Miguel onde gostaria que se inaugurasse um novo percurso pedestre.

Anexo II – Questionário em inglês

Sociodemographic Profiling

1. Gender

- Female
- Male

2. Age group:

- Under 18 years old
- 18 to 25 years old
- 26 to 35 years old
- 36 to 45 years old
- 46 to 55 years old
- 56 to 65 years old
- Over 65 years old

3. Marital Status:

- Single
- Married
- Domestic Partnership
- Divorced
- Separated
- Widowed

4. Level of Education

- Primary School/1st - 4th grade (ISCED 1)
- Primary School/5th and 6th grade (ISCED 1)
- Lower Secondary/7th - 9th grade (ISCED 2)
- Upper Secondary/10th - 12th grade (ISCED 3)
- Bachelor's Degree (ISCED 6)
- Master's Degree (ISCED 7)
- Doctor's Degree (ISCED 8)

- Other:

5. Gross annual income:

- Up to 7.000€
- Between 7.000€ and 20.000€
- Between 20.000€ and 40.000€
- Between 40.000€ and 80.000€
- Over 80.000€
- Not applicable

6. How often do you hike?

- Daily
- Weekly
- Monthly
- Occasionally

7. You have hiked in São Miguel as a:

- Resident
- Tourist

If you have answered "Resident" to the previous question, skip to question 13 (nextpage).

8. If you have answered "Tourist" to the previous question, state your place of residence.

- The Azores Archipelago
- Madeira Archipelago
- Belgium
- Czech Republic
- Canada
- Denmark
- England
- France
- Germany
- Greece

- Ireland
- Italy
- Spain
- Scotland
- Poland
- Russia
- Sweden
- Norway
- Switzerland
- United States of America
- The Netherlands
- Other:

9. State when you visited São Miguel island (year and month).

10. State the number of nights you have stayed in São Miguel island.

11. Sign the reason/s that motivated you to visit São Miguel.

- Leisure
- Business
- Visiting friends and/or family
- Health reasons
- Spiritual reasons
- Other:

12. Sign the type of accommodation in which you have stayed.

- Hotel
- Hostel
- Resort
- Lodge
- Local Lodging
- Rural Tourism

- Campsite
- Holiday House/Apartment
- House of family and/or friends
- Other:

Experience

13. Sign all the trails you have hiked in São Miguel.

- Agrião (PR12 SMI)
- Água Retorta (PRC13 SMI)
- Atalhos Vermelhos (PRC33 SMI)
- Caldeiras da Ribeira Grande - Salto do Cabrito (PRC 29 SMI)
- Chá Gorreana (PRC28 SMI)
- Lagoa das Furnas (PRC06 SMI)
- Lomba da Fazenda (PRC31 SMI)
- Lombas D'El Rei (PRC38 SMI)
- Mata do Canário - Sete Cidades (PR04 SMI)
- Moinhos da Ribeira Funda (PRC35 SMI)
- Nascentes de Santo António (PR17 SMI)
- Padrão das Alminhas - Salto da Farinha (PR21 SMI)
- Pedra Queimada - Lajinha - Degredo (PRC36 SMI)
- Pico das Camarinhas - Ponta da Ferraria (PRC43 SMI)
- Pico da Vara (PRC07 SMI)
- Praia da Viola (PR27 SMI)
- Praia - Lagoa do Fogo (PRC02 SMI)
- Quatro Caminhos do Faial da Terra (PRC40 SMI)
- Quatro Fábricas da Luz (PR39 SMI)
- Ribeira do Faial da Terra (PR11 SMI)
- Rocha da Relva (PRC20 SMI)
- Rota da Água - Entre Túneis e Conduas (PR42 SMI)
- Rota da Água - Janela do Inferno (PRC37 SMI)
- Rota da Água - Pedras Brancas (PR41 SMI)
- Sanguinho (PRC09 SMI)
- Serra Devassa (PRC05 SMI)

- Vigia da Baleia (PR18 SMI)
- Vigia de São Pedro (PR01 SMI)
- Vista do Rei (PR03 SMI)
- Municipal Trails

14. Sign the last trail you have hiked in São Miguel.

- Agrião (PR12 SMI)
- Água Retorta (PRC13 SMI)
- Atalhos Vermelhos (PRC33 SMI)
- Caldeiras da Ribeira Grande - Salto do Cabrito (PRC 29 SMI)
- Chá Gorreana (PRC28 SMI)
- Lagoa das Furnas (PRC06 SMI)
- Lomba da Fazenda (PRC31 SMI)
- Lombas D'El Rei (PRC38 SMI)
- Mata do Canário - Sete Cidades (PR04 SMI)
- Moinhos da Ribeira Funda (PRC35 SMI)
- Nascentes de Santo António (PR17 SMI)
- Padrão das Alminhas - Salto da Farinha (PR21 SMI)
- Pedra Queimada - Lajinha - Degredo (PRC36 SMI)
- Pico das Camarinhas - Ponta da Ferraria (PRC43 SMI)
- Pico da Vara (PRC07 SMI)
- Praia da Viola (PR27 SMI)
- Praia - Lagoa do Fogo (PRC02 SMI)
- Quatro Caminhos do Faial da Terra (PRC40 SMI)
- Quatro Fábricas da Luz (PR39 SMI)
- Ribeira do Faial da Terra (PR11 SMI)
- Rocha da Relva (PRC20 SMI)
- Rota da Água - Entre Túneis e Conduatas (PR42 SMI)
- Rota da Água - Janela do Inferno (PRC37 SMI)
- Rota da Água - Pedras Brancas (PR41 SMI)
- Sanguinho (PRC09 SMI)
- Serra Devassa (PRC05 SMI)
- Vigia da Baleia (PR18 SMI)
- Vigia de São Pedro (PR01 SMI)

- Vista do Rei (PR03 SMI)
- Municipal Trails

15. When have you hiked the trail mentioned in the previous question? (If you do not recall, please state an approximate date)

16. How did you learn about this hiking trail in particular?

- Guides/Books
- Internet
- Tour Operator/Travel Agency
- Recommendation of friends and/or family
- Found by chance
- Other:

17. What motivated you to choose this particular trail?

- Proximity/Convenience
- Natural attractions
- Cultural attractions
- Level of difficulty (Easy/Medium/Difficult)
- Time length
- Other:

18. With whom did you hike this trail?

- Alone
- Friend/s
- Family
- Partner
- Organised group
- Tour guide
- Pet/s
- Other:

19. How did you get to the starting point of the said trail?

- On foot
- Bus
- Owned/Rented vehicle
- Bike
- Hitchhiking
- Other:

20. State your satisfaction level regarding the following factors on a scale of 1 to5, in which 1 corresponds to very unsatisfied, and 5 corresponds to very satisfied.

	1	2	3	4	5
Conditions of access to the starting point					
Cleanliness of the trail					
Clearance of the path					
Signalling that is simple, visible and easy to interpret					
State of conservation of the signs					
Absence of animals					
Natural attractions (waterfalls, lakes, streams, natural parks, bathing areas, geosites)					
Cultural attractions (mills, hermitage, harbors, viewpoints, fountains, factories, monuments)					
Level of difficulty(Easy/Medium/Hard)					
Extension (Km)					
Parking area					
View throughout the trail					
Promixity to waste collection points					
Proximity to sanitary facilities					
Number of users					
Possibility of hiking the trail any time of the year					
Safety					

21. Overall, how do you rate this particular hiking trail on a scale of 0 to 20? _____

22. Would you like to repeat this hiking trail?

- Yes
- No

23. Would you recommend this trail to family and friends?

- Yes
- No

24. In your opinion, which of these elements has the best conditions?

- Accessibility
- Signalling
- Cleanliness
- Maintainance
- Safety
- Promotion
- Availability and quality of the existing information
- Emergency services
- Other:

25. In your opinion, which of the following elements would benefit an improvement?

- Accessibility
- Promotion
- Signalling
- Cleanliness
- Maintainance
- Safety
- Availability and quality of the existing information
- Emergency services
- Other:

26. Suggest an element you would like to add to this particular trail (WC, waste collection points, etc.).

27. Suggest an area on the island where you would like to add a new trail.

LISTA DE ANEXOS

Anexo I – Questionário em português

Anexo II – Questionário em inglês

UNIVERSIDADE DOS AÇORES

Faculdade de Economia e Gestão

Rua da Mãe de Deus
9500-321 Ponta Delgada
Açores, Portugal