PROTOCOLO DE BOAS PRÁTICAS SUSTENTÁVEIS NA UTILIZAÇÃO DE CAMINHOS E RECURSOS ASSOCIADOS

SOS TUR MAC

PROYECTO COFINANCIADO
POR LA UNIÓN EUROPEA
Medio ambiente y
eficiencia de los recursos

SOS TUR MAC

MAC 2014-2020
Cooperación Territorial

Interreg
Fondo Europeo de Desarrollo Regional
EUROPEAN UNION

Este documento faz parte do projeto europeu SOSTURMAC, co-financiado pelo programa INTERREG MAC 2014-2020 (http://www.mac-interreg.org/), no quadro da sua 1ª Convocatória no âmbito do Eixo Estratégico 4 "Conservar e proteger o ambiente e promover a eficiência dos recursos". O seu conteúdo é da responsabilidade dos parceiros do projeto e não reflete necessariamente os pontos de vista da União Europeia. Nem a Comissão Europeia nem qualquer pessoa agindo em seu nome é responsável pela possível utilização da informação contida nesta publicação.

Protocolo de boas práticas sustentáveis na utilização de caminhos e recursos associados (Projeto SOSTURMAC. Ano 2021).

Coordinador de la edición:

Coordenador da edição: ITER – Instituto Tecnológico y de Energías Renovables, S.A.

Endereço: Polígono Industrial de Granadilla, s/n. 38600. Granadilla de Abona. S/C de Tenerife.

Contacto: difusion@iter.es

Outras Entidades Participantes:

AIET – Agencia Insular de la Energía de Tenerife, Fundación Canaria

CICOP - Fundación Centro Internacional para la Conservación del Patrimonio

DNA - Direção Nacional do Ambiente (Ministério da Agricultura e Ambiente)

IPC - Instituto de Patrimonio Cultural

UNICV - Universidade de Cabo Verde

INIDA - Instituto Nacional de Investigação e Desenvolvimento Agrário

CMSF - Câmara Municipal de São Filipe. Ilha do Fogo

PNF - Parque Natural de Fogo

Este documento faz parte da Atividade 2.1.2. do projeto SOSTURMAC (ESTABELECIMENTO DE CRITÉRIOS PARA A INTERVENÇÃO E RECUPERAÇÃO ARQUITETÓNICA SUSTENTÁVEL NO PATRIMÓNIO), que visa promover ações sustentáveis que valorizem o património natural e arquitetónico das Ilhas Canárias e de Cabo Verde, favorecendo a sua conservação e proporcionando valor acrescentado à sua oferta turística sustentável e científica. A sua divulgação por terceiros contribuiria para aumentar a sua eficiência, pelo que pode ser reproduzido e distribuído livremente, no todo ou em parte, desde que a sua autoria seja citada pelo Projeto SOSTURMAC (PCT-MAC 2014-2020) e seja para uso não comercial.

Outra documentação do projeto está disponível em http://sosturmac.iter.es/

PROTOCOLO DE BOAS PRÁTICAS SUSTENTÁVEIS NA UTILIZAÇÃO DE CAMINHOS E RECURSOS ASSOCIADOS

Patrimonio Natural

Turismo Sostenible

Eficiencia Energética y Energías Renovables

SOS TUR MAC

Interreg
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

EUROPEAN UNION

MAC 2014-2020
Cooperación Territorial

ÍNDICE

ANTECENDENTES 5

INTRODUÇÃO-RESUMO EXECUTIVO 6

FINALIDADE DO PROTOCOLO 7

OBJETIVOS E ESTRUTURA DO PROTOCOLO 10

MEDIDA 1. GOVERNAÇÃO PARA A SUSTENTABILIDADE 12

MEDIDA 2. PROTEÇÃO DO PATRIMÓNIO PEDESTRE 16

MEDIDA 3. PRESERVAÇÃO DO PATRIMÓNIO PEDESTRE 19

MEDIDA 4. ACESSIBILIDADE E SEGURANÇA 23

MEDIDA 5. TURISMO SUSTENTÁVEL E ESENVOLVIMENTO LOCAL 26

MEDIDA 6. USO SUSTENTÁVEL-USUÁRIOS RESPONSÁVEIS 29

ANEXOS 32

BIBLIOGRAFIA E RECURSOS 43

ANTECENDENTES

O Projeto SOSTURMAC, co-financiado pelo Programa Europeu INTERREG MAC 2014-2020, visa acrescentar valor à oferta turística das Ilhas Canárias e de Cabo Verde, orientando-a para novas tendências de mercado ligadas ao turismo científico e natural, e para a consciência ambiental dos viajantes. O objetivo é transformar o ecoturismo numa oportunidade para a melhoria socioeconómica e a conservação ambiental na área da cooperação.

No projeto participam como parceiros das Ilhas Canárias: o Instituto Tecnológico y de Energías Renovables (ITER), a Agencia Insular de Energía de Tenerife (AIET) e o Centro Internacional para la Conservación del Patrimonio (CICOP). E, portanto, de Cabo Verde: a Direção Nacional do Ambiente (DNA), o Instituto do Património Cultural (IPC), o Instituto Nacional de Investigação e Desenvolvimento Agrícola (INIDA), a Universidade de Cabo Verde (UNICV), a Câmara Municipal de São Filipe (Ilha do Fogo) e o Parque Natural do Fogo.

Esta publicação faz parte da Atividade 2.1.2 "Estabelecimento de critérios para a intervenção e recuperação arquitetónica sustentável no património", cujo principal objetivo é a revalorização do património arquitetónico do ponto de vista da sustentabilidade. O objetivo é tornar a proteção e conservação do património arquitetónico compatível de uma forma sustentável com a sua utilização como recurso turístico-cultural.

O trabalho realizado centra-se nos caminhos tradicionais e antigos das Ilhas Canárias e de Cabo Verde, um legado histórico que faz parte da identidade cultural destes territórios insulares e que, por isso, merecem ser recuperados, preservados, protegidos e valorizados.

INTRODUÇÃO-RESUMO EXECUTIVO

Os caminhos tradicionais e antigos são o único património que, para poder ser preservado, deve ser pisado

Josefa M. Mesa Mora

No atual contexto turístico, a competitividade das Ilhas Canárias e de Cabo Verde como destinos turísticos depende, em grande medida, da conservação, valorização e promoção dos seus atributos de sustentabilidade. O seu rico e único património cultural e natural, gerido de forma responsável, deve tornar-se um elemento-chave para o desenvolvimento turístico. Por sua vez, a conversão de certos elementos do património em recursos turísticos poderia servir como uma via para a conservação do património como um todo.

É o caso das estradas tradicionais, elementos essenciais para as comunicações terrestres nas Canárias e em Cabo Verde ao longo da sua história, que apesar de terem perdido o seu tradicional valor funcional, têm vindo a adquirir um elevado valor patrimonial como herança histórica que faz parte da identidade cultural destes territórios insulares e que, portanto, merecem ser recuperados, preservados, protegidos e valorizados.

Nas últimas décadas, a popularização de atividades desportivas, turísticas e recreativas que fazem uso das trilhas (caminhadas, ciclismo, corridas em montanha, etc.), intensificaram considerável e rapidamente a pressão sobre o património pedestre, a tal ponto que se tornaram uma ameaça para a sua preservação.

O ponto de partida deste Protocolo de Boas Práticas é que, a fim de proteger este património dos múltiplos problemas que o ameaçam, é necessário geri-lo do ponto de vista da sustentabilidade, desenhando e pondo em prática critérios, diretrizes e recomendações (boas práticas) de utilização e gestão sustentáveis que garantam a sua conservação e aproveitamento pelas gerações presentes e futuras.

O Protocolo está estruturado em torno de sete objetivos principais de ação, que constituem a sua estrutura básica. Cada objetivo principal corresponde a uma medida específica que desenvolve os seus objetivos derivados e o compêndio de boas práticas para os alcançar.

Cada objetivo (principal ou derivado) é dirigido a uma série de destinatários, que seriam responsáveis por agir de acordo com as boas práticas aí contidas, em função das suas competências e atividades. As cinco primeiras medidas dirigem-se principalmente aos organismos que gerem os percursos e trilhos. Enquanto o sexto é dirigido aos seus utilizadores diretos. Para além destas seis medidas específicas, existem quatro anexos, uma bibliografia e um repositório de recursos para consulta.

FINALIDADE DO PROTOCOLO

O VALOR DO PATRIMÓNIO PEDESTRE EM CANÁRIAS E CABO VERDE

Desde o momento em que começaram as suas povoações, e até ao aparecimento das estradas e veículos motorizados, as estradas têm sido fundamentais para as comunicações terrestres nas Ilhas Canárias e em Cabo Verde. Com exceção das deslocações em carruagens e carrinhos, a maioria das deslocações terrestres foram efetuadas a pé ou por besta, e foram efetuadas por estradas que ligavam os centros populacionais às áreas de produção económica e aos portos marítimos (Cano, 2018) [1]. Daí a existência de extensas redes de percursos pedestres em todas as ilhas dos dois arquipélagos.

Tanto em Cabo Verde como nas Ilhas Canárias, perdeu-se o valor funcional das vias de comunicação pedestre, ao mesmo tempo que se tem vindo a adquirir um elevado valor patrimonial (Moreno, 2018). Do ponto de vista do valor histórico-cultural, as **redes pedestres tradicionais** foram, durante séculos, os elementos estruturantes do território insular, o resultado de longos processos de adaptação dos seus habitantes ao seu ambiente natural e ao seu sistema de desenvolvimento. Estes processos resultaram em elementos paisagísticos, culturais e simbólicos, em alguns casos de elevado valor patrimonial.

Por outro lado, as **caixas viárias**[2] não só têm valor como um conjunto de elementos arquitetónicos físicos (empedrados, muros, paredões, marcos, canais, lugares de repouso, pontes, etc.), mas são o resultado dos **conhecimentos e técnicas construtivas tradicionais**, aperfeiçoados ao longo dos séculos. Este valor intangível é também dado pelos **elementos simbólicos associados**: tradições, contos, lendas, rituais, procissões, nichos, marcas, entre outros.

Deste modo, todos estes elementos constituem um legado patrimonial que faz parte da identidade cultural das Ilhas Canárias e de Cabo Verde e que, portanto, merecem ser protegidos, conservados e valorizados.

PROBLEMAS E AMEAÇAS AO PATRIMÓNIO PEDESTRE EM CANÁRIAS E CABO VERDE

A problemática em torno do património pedestre nas Ilhas Canárias e em Cabo Verde abrange uma constelação de questões que não são fáceis de resolver. Apesar da importância crescente que adquiriram nas últimas décadas como recurso patrimonial, desportivo, turístico e recreativo, os caminhos tradicionais têm múltiplos problemas que ameaçam a sua preservação e conservação.

Seguindo Campillo e López-Moné (2017), a primeira questão é o **desuso do património pedestre,** intimamente ligado ao abandono e despovoamento das zonas rurais, à perda das suas funções tradicionais, ao desapego e até à rejeição emocional pela sociedade (o caminho tem sido tradicionalmente associado a tempos de escassez, de trabalho árduo e sofrimento) e, como consequência da falta geral de conhecimento sobre eles. Isto é especialmente assim nas Ilhas Canárias.

A não utilização conduz irremediavelmente à **degradação e desaparecimento**, que estão também a ser causados por outros fatores: a alteração do uso do solo, o desenvolvimento de vias de comunicação, processos de urbanização e a construção de infraestruturas. Por vezes, estes processos estão a causar a **destruição e desaparecimento** definitivo de caminhos; muitos foram enterrados sob asfalto e edifícios.

Outro problema é a usurpação de vias públicas e o **encerramento ou mudança de uso das**

[1] Para termos uma ideia, nas Ilhas Canárias, as primeiras estradas começaram a ser construídas a partir dos anos sessenta do século XIX (Moreno, 2018).

[2] Ver o significado desta expressão no Glossário (Anexo 1).

servidões de passagem em vias privadas. Isto implica, para além de uma diminuição das oportunidades para novas utilizações (desportivas, recreativas, educativas e turísticas), uma perda do património coletivo (estradas públicas) e, em suma, a erosão do direito do cidadão a caminhar pelo território e a desfrutar dele.

Carmen Rosa Pérez Barrios, doutora em História, resume perfeitamente o que foi dito até agora[3]:

> ***No século XX, os novos meios de comunicação, com a sua exigência de novas vias, desde as vias primitivas até às atuais autoestradas, foram relegando muitos destes antigos caminhos. Alguns foram convertidos em estradas, outros foram absorvidos pelas quintas adjacentes, quebrados no seu traçado devido à travessia das estradas, invadidos pela vegetação, arrasados pelos escoamentos e, em geral, desvalorizados, esquecidos, quando não desprezados pela comunidade, a sua condição pode ser qualificada como altamente sensível.***

Para além destes problemas de conservação devido a desuso, desleixo e falta de interesse, existem outros decorrentes dos **novos usos associados ao desporto, turismo e recreação na Natureza**. Na Europa, primeiro o montanhismo e as caminhadas, a partir dos anos 90, e depois a corrida de montanha, uma década depois, transcenderam os clubes desportivos para se tornarem atividades populares e estendidas entre as amplas camadas da sociedade. O ciclismo de montanha também cresceu em popularidade durante a última década.

Em geral, este fenómeno tem sido bem-recebido pelas administrações, uma vez que estas atividades têm servido para aumentar o valor dos territórios deprimidos e até agora marginalizados, que recuperaram, graças a eles, um certo dinamismo através da atração de visitantes nacionais e internacionais. E o facto é que, partindo de uma base desportiva óbvia, estas atividades têm implicações extradesportivas variadas e poderosas para a saúde, o desenvolvimento local, o turismo e o património, etc. (Turmo, 2015).

Isto levou as administrações a envolverem-se na recuperação, condicionamento e promoção dos caminhos, o que levou à sua conversão em "trilhos", ou seja, em instalações para uso público por parte de turistas, excursionistas e desportistas.

Por sua vez, os trilhos e os seus recursos associados (paisagem, património, gastronomia, etc.) estão a ser transformados em produtos turísticos que são promovidos no mercado turístico internacional, o que se traduz num **aumento dos fluxos turísticos e, consequentemente, da intensidade de uso e dos impactos sobre o território e o seu património, em particular sobre os trilhos** (Rengifo, 2006).

Tudo o que foi referido é agravado pela desproteção do património pedestre. Apesar do facto de que ambos os arquipélagos têm legislação que protege os caminhos tradicionais, muitas administrações não exerceram plenamente as suas competências nesta área.

Como foi dito no início, é evidente que todos estes problemas não são fáceis de tratar a um nível prático, e ainda mais tendo em conta outra série de complicações como, por exemplo:

- A complexidade e amplitude do quadro jurídico-administrativo que afeta os caminhos e trilhos, e as atividades neles realizadas.
- A dispersão de competências e administrativa em torno da gestão.
- A amplitude e variedade dos atores envolvidos, com interesses diferentes.

Em conclusão, a popularização das caminhadas (com as suas diferentes manifestações), do ciclismo e das corridas em montanha, e a sua conversão em produtos turísticos, cresceu a tal ritmo nas últimas décadas, que pode pôr em perigo a conservação das infraestruturas básicas em que se

[3] Prólogo da obra La red caminera de Tenerife. Revalorización, conservación y articulación territorial (Cano, 2018).

baseiam, os caminhos tradicionais, agora convertidos naquelas instalações públicas a que chamamos "percursos"[4].

Como contraponto, vale a pena destacar a crescente sensibilidade dos cidadãos para com o património pedestre e para com o ambiente natural e rural em geral, e o interesse das administrações públicas em protegê-lo e pô-lo em prática de uma forma sustentável. Existe atualmente uma ampla coincidência entre as administrações gestoras, os clubes e federações desportivas de montanha, e outros coletivos, sobre a necessidade de implementar ações a fim de manter tanto os benefícios produzidos por estas atividades como a conservação dos recursos em que a sua prática se baseia; em particular os caminhos, que são assim revalorizados de diferentes pontos de vista: patrimonial, social, económico e até psicológico.

[4] A nível geral ou popular, os termos "caminho" e "percurso pedestre" são muitas vezes utilizados indistintamente como sinónimos. No entanto, a nível técnico, existe uma diferença muito relevante: enquanto o termo caminho se refere "simplesmente" a uma rota de uso pedestre tradicional, o termo percurso pedestre refere-se a um itinerário, tradicional ou não, que pode correr ao longo de caminhos e pistas de titularidade pública, para uso pedestre, que é sinalizado ao longo de todo o seu percurso, com um início e fim específicos, e que foi, portanto, transformado numa instalação de uso público. Neste Protocolo, dependendo do contexto, foi escolhido utilizar um ou outro termo, ou utilizar ambos em conjunto.

OBJETIVOS E ESTRUTURA DO PROTOCOLO

A sustentabilidade, em termos de caminhos e percursos pedestres, baseia-se em ter em conta os impactos atuais e futuros das atividades neles realizadas (o património pedestre), em primeiro lugar, e nos seus cenários ambientais, económicos e socioculturais, em segundo lugar. A chave seria satisfazer as necessidades atuais dos utilizadores e das comunidades locais, sem comprometer o direito das gerações futuras a desfrutar deste património e dos seus recursos associados, protegendo e garantindo a sua conservação para sua utilização e aproveitamento a longo prazo.

Com base neste princípio central e transversal, este Protocolo estabelece uma série de objetivos de ação e uma série de boas práticas para os alcançar, que podem servir de guia para os agentes envolvidos na utilização dos caminhos (entidades gestoras, empresas de turismo ativas, organizadores de eventos desportivos, utilizadores e população local), a fim de desenvolverem as suas atividades sob os princípios da sustentabilidade. Estes objetivos e boas práticas são inspirados por:

- A finalidade do próprio Protocolo.
- A legislação vigente aplicável à utilização e gestão do património pedestre nas Ilhas Canárias e em Cabo Verde.
- Os critérios de utilização e gestão sustentável dos caminhos e percursos pedestres recolhidos em publicações de organismos oficiais competentes: Federação Espanhola de Desportos de Montanha e Escalada (adiante FEDME), Organismo Autónomo de Parques Nacionais, Conselhos Insulares, etc.
- Alguns padres gerais de turismo sustentável, amplamente reconhecidos internacionalmente, tais como os Critérios Globais de Turismo Sustentável, do Conselho Global de Turismo Sustentável[5].
- Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas (ODS)[6].
- As diretrizes e critérios para a Proteção e Conservação do Património Histórico do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS).
- Os objetivos do Projeto SOSTURMAC.
- Os objetivos de ação constituem a estrutura básica do Protocolo. Cada objetivo principal corresponde a uma medida específica que desenvolve os seus objetivos derivados e o compêndio de boas práticas para os alcançar. O conteúdo de cada medida é apresentado de forma clara e simples, organizada da seguinte forma:
- Objetivo principal
- Objetivos derivados.
- Destinatários.
- Ações.

Cada objetivo (principal ou derivado) é dirigido a uma série de destinatários, que seriam responsáveis por agir de acordo com as boas práticas aí contidas, em função das suas competências e atividades. As cinco primeiras medidas destinam-se fundamentalmente às entidades que gerem os caminhos

[5] O Conselho Global de Turismo Sustentável O Conselho Global de Turismo Sustentável é um organismo de acreditação global para a certificação de turismo sustentável, que administra os Critérios Globais de Turismo Sustentável para empresas e destinos. Mais informação em www.gstcouncil.org.

[6] Atualmente, os ODS são a referencia básica para trabalhar a sustentabilidade em qualquer âmbito. A aplicação das boas práticas contidas neste Protocolo contribuirá com a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável e os ODS.

e percursos pedestres[7], embora existam também boas práticas centradas noutras administrações com algumas funções indiretas (governos nacionais e regionais, etc.), empresas de turismo ativo ou entidades organizadoras de eventos desportivos que nelas desenvolvam as suas atividades.

A sexta medida, por outro lado, destina-se especificamente aos utilizadores diretos de caminhos e percursos pedestres: turistas, montanhistas, caminhantes, ciclistas, corredores, excursionistas, cientistas, etc.

Finalmente, é de salientar que, embora o âmbito de aplicação do presente Protocolo de Boas Práticas inclua a utilização e gestão do património pedestre nas Ilhas Canárias e em Cabo Verde, as medidas dedicadas à gestão (do 1º ao 5º), em grande medida, baseiam-se na realidade das Ilhas Canárias. Isto deve-se ao facto de esta região estar mais avançada na matéria: nas últimas décadas, foram desenvolvidas leis, normas, estruturas administrativas e instrumentos técnicos oficiais específicos. Cabo Verde, por outro lado, ainda não tem estes avanços[8], embora o aumento da utilização do seu património pedestre para fins turísticos obrigue os seus gestores a pôr mãos à obra o mais rapidamente possível. Portanto, embora muitas das boas práticas de gestão incluídas no Protocolo se baseiem no contexto canário, podem sem dúvida servir como diretrizes e recomendações para o avanço da questão em Cabo Verde.

[7] Em Espanha, a grande maioria dos caminos tradicionais são bens do domínio público (inalienáveis, imprescritíveis e não embargável) propriedade das autarquias locais. Apesar deste facto, no caso das Ilhas Canárias, e dependendo de quem seja o promotor de um determinado projeto de trilhos, a gestão destes pode também recair sobre os conselhos insulares ou sobre as federações desportivas de montanha. Além disso, os trilhos incluídos nos Parques Nacionais das Ilhas Canárias cuja gestão não é assumida pelo correspondete conselho insular, é realizada pelor Governo das Canárias (Garajonay, Timanfaya e Caldera de Taburiente). Por outro lado, a Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, abriu a porta para que as "entidades de custódia" (ver o Glossário) levaram a cabo esta gestão. Além disso, existe a possibilidade legal de algumas destas entidades (por exemplo, um conselho e várias câmaras municipais por onde passará o trilho) poderem concordar em compartilhar responsabilidades de gestão. Em Cabo Verde, no entanto, as entidades gestoras dos caminhos são as Câmaras Municipais e a Direção Geral de Ambiente (quando estes caminhos atravessam áreas protegidas).

[8] Por exemplo, em Cabo Verde não existem organizações desportivas de montanha oficialmente reconhecidas, nem existe a possibilidade de homologar percursos pedestres com sistemas e padrões internacionais.

MEDIDA 1. GOVERNAÇÃO PARA A SUSTENTABILIDADE

OBJETIVO PRINCIPAL

Articular um sistema de governação que permita o desenvolvimento de uma gestão sustentável e integral com a participação de todos os atores envolvidos.

OBJETIVO DERIVADO 1. ESTRUTURA ADMINISTRATIVA E DE GESTÃO

Criar uma organização e uma equipa de trabalho para implementar uma estratégia e um plano de ação viáveis e monitorizados.

DESTINATÁRIOS

Entidades gestoras de caminhos e trilhos.

AÇÕES

1. ORGANIZAÇÃO E EQUIPA DE TRABALHO

As entidades gestoras devem ter uma organização (departamento, grupo de trabalho, gabinete, etc.) com recursos suficientes (humanos, técnicos e económicos) que garantam uma gestão correta e eficaz de gestão dos caminhos. Esta estrutura deve ter responsabilidades definidas, supervisão e capacidade real de gestão orientada para a sustentabilidade.

2. ESTRATÉGIA E PLANIFICAÇÃO

As entidades gestoras devem colocar o planeamento estratégico como eixo central da gestão sustentável, elaborando e implementando estratégias e planos que considerem todos os aspetos da sustentabilidade (ambiental, económico, social e cultural) e da utilização e gestão doa caminhos (proteção, desenho, recuperação, conservação, segurança, acessibilidade, promoção, etc.). Um planeamento adequado, que aborde de forma abrangente todos estes aspetos, é o que torna possível que tal utilização e gestão seja feita de uma forma sustentável. Isto aplica-se tanto ao desenvolvimento de novos percursos pedestres como à melhoria e conservação dos existentes.[9].

A fim de pôr em marcha o processo de planeamento, a primeira coisa necessária é uma equipa com recursos suficientes. Dependendo do alcance do plano e da capacidade da entidade gestora, esta equipa pode coincidir com a da ação anterior, ou pode ser criada ex professo (por exemplo, através da contratação de serviços externos). Em qualquer caso, dada a complexidade da matéria, é necessária uma equipa técnica multidisciplinar com especialistas em várias disciplinas: historiadores, geógrafos, arquitetos, engenheiros, antropólogos, juristas, economistas, agentes de desenvolvimento local, técnicos em turismo, desporto, prevenção de riscos, acessibilidade, etc. Uma figura indispensável na equipa é um técnico de percursos pedestres da FEDME[10].

A equipa técnica é o "núcleo duro" do processo de planeamento, mas é necessário incorporar certos responsáveis públicos das entidades gestoras (que fornecerão a visão e direção "política") e pessoas e agentes sociais da comunidade local. Tratar-se-ia de criar aquilo a que no planeamento estratégico e participativo se chama um "grupo motor".

[9] No caso das Ilhas Canárias, os processos de planeamento de caminhos e percursos pedestres são abrangidos pela Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, através da figura de planos territoriais especiais.

[10] Este último só se aplica à Espanha. Em Cabo Verde não há figura semelhante, porque não existe uma federação de desportos de montanha.

FASES DE PLANEAMENTO

Fase 1. Objetivos

O grupo motor deverá começar por estabelecer os objetivos da iniciativa, que orientarão as decisões posteriores tomadas durante o processo de planeamento, construção, utilização e atividades de manutenção subsequentes.

Fase 2. Investigação, inventário e diagnóstico de situação

O primeiro passo consiste em determinar as unidades paisagísticas ou territoriais onde terá lugar a intervenção (por exemplo, um município, uma região, uma área específica, uma ilha, um arquipélago...).

O passo seguinte é realizar investigação sobre a zona escolhida e a sua rede de percursos pedestres. O ponto de partida é a análise dos inventários dos caminhos e servidões públicas (vias pecuárias, leitos, costas, fazendas, etc.), que deve conter informação detalhada não só sobre estas infraestruturas, mas também sobre os elementos patrimoniais existentes no seu entorno.

Um problema frequente é que muitas autarquias locais não têm os seus inventários elaborados. Neste caso, será necessário fazê-los, ou pelo menos investigar e compilar as informações necessárias para elaborar um diagnóstico da situação com conteúdo suficiente para servir de base ao processo de planeamento e elaboração do projeto necessário para os percursos pedestres[11].

Fase 3. Seleção de caminhos, conceção de traçados e denominação

Com as informações obtidas na fase anterior, o passo seguinte é determinar o caminho ou rede em que se pretende intervir e conceber o seu traçado, para os quais alguns critérios gerais relacionados com a sustentabilidade devem ser tidos em conta[12]. Este é também o momento de dar um nome ao caminho ou rota selecionada (se não tiver um).

Fase 4. Programação de ações: documento de diagnóstico e projeto de percursos pedestres

Todas as informações obtidas nas fases anteriores, uma vez analisadas e sistematizadas, servirão de base para a elaboração de um documento de diagnóstico, objetivos e linhas gerais de ação.

Com base neste documento, serão iniciados os trabalhos de elaboração dos programas de ação que constituirão o Plano de Ação, o qual conterá as ações específicas que permitirão alcançar os objetivos nele definidos. Na terminologia técnica de gestão de percurso pedestres, o plano de ação é denominado "Projeto de Percursos Pedestres"[13] .

---

[11] Pode ser consultado o Guía para la elaboración del inventario de caminos y servidumbres de titularidad de las administraciones públicas (Villavilla, 2012). Também podem ser úteis as fichas de diagnóstico sobre percursos pedestres incluídas em Senderos señalizados y desarrollo rural sostenible (Nasarre, 2012).

[12] Ver o Anexo 3.

[13] No caso das Ilhas Canárias, os conteúdos mínimos que devem ser incluídos num projeto de percursos pedestres são estabelecidos no Manual de Senderos e no Manual de Señalización de Senderos GR®, PR® e SL® da FEDME (Turmo, 2007 e 2015), bem como no anexo do Decreto 11/2005, de 15 de febrero, por el que se crea la Red Canaria de Senderos y se regulan las condiciones para la ordenación, homologación y conservación de los senderos en la Comunidad Autónoma de Canarias.

3. GESTÃO DA INFORMAÇÃO E MONITORIZAÇÃO

SISTEMA DE INFORMAÇÃO

A informação é a pedra angular de qualquer sistema de gestão. No caso dos caminhos e trilhos, especialmente quando se trata de redes, o ideal é que toda a informação que é gerada seja estruturada e sistematizada, formando um sistema de informação que sirva de base para:

- Gerir informação relevante para a gestão sustentável dos caminhos e trilhos.
- Servir como base para a tomada de decisões nos processos de gestão.
- Transmitir informação aos utilizadores, operadores turísticos e desportivos, outras administrações, investigadores, etc.
- A divulgação e promoção dos caminhos e trilhos.
- Monitorizar e avaliar o processo de gestão.
- Isto é especialmente importante na gestão da "informação dinâmica"[14] , que requer não só uma atualização constante, mas também uma entrega atempada e antecipada aos utilizadores (reais e potenciais). Pensemos num alerta meteorológico, num alerta de incêndio florestal ou em qualquer outro risco significativo. É importante não só detetá-lo cedo, mas também emitir antecipadamente o alerta correspondente, e que chegue aos destinatários que tem de alcançar (a população e os utilizadores).

Atualmente, existem numerosos recursos TIC disponíveis para a criação e gestão de um sistema de informação. Uma ferramenta habitualmente utilizada é o sistema de informação geográfica (SIG).

MONITORIZAÇÃO E AVALIAÇÃO

A monitorização e avaliação de qualquer plano é um aspeto básico da sua gestão. São a base de qualquer programa de manutenção que queira ser sustentável e também podem fornecer informações importantes que permitam a sua utilização em outras atividades de desenvolvimento e planeamento.

Um programa de monitorização e avaliação deve ter objetivos claros (Lechner, 2004).

- Porque é que estamos a avaliar?
- O que e como vamos monitorizar?
- Com que frequência vamos avaliar?
- Quem efetuará o acompanhamento?
- Como será armazenada e tratada a informação derivada da atividade de monitorização?
- Como será utilizada a informação derivada da avaliação?

É muito conveniente que o Projeto de Percursos Pedestres inclua na sua memória documental um conjunto de indicadores de monitorização, que permitam conhecer a evolução dos diferentes aspetos incluídos no planeamento e gestão dos mesmos..

4. VIABILIDADE ECONÓMICA

As entidades gestoras devem ter capacidade para atribuir os recursos económicos necessários para o funcionamento da estrutura de gestão e para executar a estratégia de gestão sustentável ao longo do tempo.

[14] Ver a Medida 5.

OBJETIVO DERIVADO 2. GESTÃO PARTICIPADA

Promover a participação, o trabalho colaborativo e a corresponsabilidade entre todos os agentes envolvidos nos processos de planeamento e gestão dos caminhos e trilhos.

DESTINATÁRIOS

Entidades gestoras dos caminhos e trilhos.

AÇÕES

1. Aplicar uma metodologia de participação social comprovada (planeamento e desenvolvimento comunitário, ciclo de correspondência patrimonial, DRP, etc.).
2. Identificar os agentes envolvidos e promover espaços de participação para consulta pública, tomada de decisões, cooperação e coordenação entre os atores envolvidos no planeamento, utilização e gestão sustentável dos caminhos e trilhos. Estes espaços podem ser permanentes (grupo motor, comissão de acompanhamento e monitorização, fórum, grupos de trabalho, etc.) ou pontuais (apresentações públicas).
3. Elaborar, com a participação dos atores envolvidos, um plano de comunicação interna orientado para dinamizar e reforçar o seu envolvimento, através da comunicação de todos os aspetos relacionados com a implementação da estratégia e/ou plano de ação para os percursos pedestres.
4. Será promovido o "voluntariado caminheiro" e fórmulas para empresas, organizações e utilizadores contribuírem para iniciativas de gestão dos caminhos e trilhos.

MEDIDA 2. PROTEÇÃO DO PATRIMÓNIO PEDESTRE

OBJETIVO PRINCIPAL

Proteger o património caminheiro, como parte do património histórico-cultural, para o desfrute das gerações presentes e futuras.

OBJETIVO DERIVADO 1. PROTEÇÃO ADMINISTRATIVA E LEGISLATIVA

Proteger o património caminheiro através de ações administrativas, leis, instrumentos de ordenamento e normas de uso.

DESTINATÁRIOS

- Nas Ilhas Canárias: entidades gestoras de caminhos e percursos pedestres[15] , governo regional (Direção Geral do Património Cultural, Direção Geral de Luta contra a Mudança Climática e o Ambiente, Agência de Proteção do Meio Urbano e Natural) e Administração Geral do Estado (SEPRONA).
- Em Cabo Verde: entidades gestoras de caminhos e percursos pedestres, e Instituto do Património Cultural (Ministério da Cultura e Indústrias Criativas).

AÇÕES

1. PROTEÇÃO ADMINISTRATIVA

No caso das Canárias, as autarquias locais são legalmente obrigadas a elaborar e atualizar os respetivos inventários de caminhos municipais, a delimitá-los como bens de domínio público, a incluí-los nos catálogos municipais de bens patrimoniais, e a registá-los no Registo de Propriedade e no Cadastro Imobiliário. No caso dos percursos pedestres homologados, é também obrigatório registá-los no Registo de Percursos Pedestres da FEDME e no Registo de Percursos Pedestres da Região Autónoma. Estes atos administrativos permitem que sejam tomadas medidas legais efetivas, contra possíveis ataques, usurpações, usos indevidos, etc.

Finalmente, é também aconselhável incorporar os caminhos na cartografia oficial do país, identificando-os como caminhos públicos. Isto reforça todas as medidas anteriores.

2. PROTEÇÃO LEGAL ESPECÍFICA

As entidades gestoras, juntamente com as administrações responsáveis pela proteção do património, devem promover figuras de proteção jurídica e outros instrumentos para uma defesa efetiva do património caminheiro.

Nas Ilhas Canárias, a figura mais apropriada é a declaração de "Bem de Interesse Cultural" (BIC), que implica a concessão do mais alto nível de proteção estabelecido pela Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias. Contudo, a figura do Monumento Natural também é viável, de acordo com a Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias. No caso de Cabo Verde, existe a figura do "Património Nacional".

Em ambos os casos, as administrações gestoras são obrigadas a implementar um plano de proteção e elaborar um manual de critérios técnicos para a manutenção e conservação do caminho a proteger.

[15] Ver nota de pé-de-página 11.

3. INCLUSÃO EM SÍTIOS COM PROTEÇÃO DO PATRIMÓNIO

As entidades gestoras, juntamente com as administrações responsáveis pelos sítios com algum grau de proteção do património, devem incentivar a inclusão do património caminheiro nos seus instrumentos de ordenamento.

- **Inclusão de caminhos e trilhos em sítios com uma figura jurídica de proteção do património:** quando um caminho ou trilho percorre o interior de um sítio declarado BIC, Conjunto Histórico, Património Nacional, etc., torna-se protegido como um elemento integrante desse sítio.
- **Inclusão em Sítios de Património Mundial:** quando um caminho ou trilho percorre o interior de um Sítio de Património Mundial declarado pela UNESCO, obtém normalmente um certo estatuto de proteção como elemento integrante desse sítio. Exemplos são os percursos pedestres que percorrem os centros históricos de San Cristóbal de La Laguna (ilha de Tenerife-Canárias) e Ribeira Grande de Santiago-Cidade Velha (ilha de Santiago-Cabo Verde).
- **Inclusão em Espaços Naturais Protegidos:** quando um caminho ou trilho decorre dentro de uma área protegida, obtém certo estatuto de proteção como elemento integrante desse espaço[16].
- **Inclusão em Reservas da Biosfera e Geoparques:** quando um caminho ou trilho decorre dentro de uma Reserva da Biosfera (Programa MaB) ou de um Geoparque, que foi declarado pela UNESCO, embora não obtenha necessariamente proteção jurídica, normalmente adquire certo estatuto de proteção como elemento integrante da reserva ou geoparque.

4. NORMAS DE USO E VIGILÂNCIA

As entidades gestoras devem promover normas para a utilização de caminhos e trilhos (portarias, regulamentos, etc.), bem como diretrizes para o comportamento dos visitantes em sítios e elementos sensíveis do seu ambiente. Estas normas e boas práticas devem ser disponibilizadas aos utilizadores, operadores turísticos e operadores desportivos, antes e durante as atividades.

Por outro lado, as entidades gestoras, juntamente com as autoridades com competências policiais, devem assegurar o cumprimento das normas indicadas neste ponto e nos anteriores.

OBJETIVO DERIVADO 2. GESTÃO DA PRESSÃO E IMPACTOS

Proteger o património pedestre através do controlo do seu uso público (volume de visitantes, tipos de usos e atividades) e da prevenção, monitorização e correção dos impactos negativos sobre o mesmo e o seu envolvente.

DESTINATÁRIOS

- As entidades gestoras dos caminhos e trilhos.
- As empresas de turismo ativo e os guias.
- Os organizadores de eventos desportivos.

AÇÕES

1. GESTÃO DA CAPACIDADE DE CARGA

Quando se prevê que um caminho ou rede seja utilizado intensivamente, é aconselhável estudar a sua "capacidade de carga"[17], a fim de estabelecer o número máximo de utilizadores e o grau de

[16] No caso das Ilhas Canárias, a Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, associa explicitamente a proteção dos espaços naturais à rede de percursos pedestres e caminhos que estes contêm.

[17] Ver Anexo 1 "Glossário" para mais informações sobre este conceito.

utilização que pode atingir sem degradação e declínio no uso. O objetivo é saber quando começa o congestionamento, saturação e estrangulamentos no uso de um trilho ou rede. Devem ser feitos nas fases iniciais de planeamento, mas também podem ser realizados na fase operacional, quando problemas deste tipo começam a surgir.

Existem basicamente três tipos de medidas para evitar a saturação: 1) Expandir a capacidade; 2) Dispersar/concentrar a pressão através da gestão do fluxo; e 3) Limitar o acesso.

2. REGULAMENTAÇÃO DE USOS

As entidades gestoras devem especificar e regular as utilizações compatíveis do caminho ou rede. As entidades gestoras devem especificar e regular as utilizações compatíveis do caminho ou rede. Para tal, é necessária uma análise detalhada de cada seção, especificando e regulando os usos admissíveis/compatíveis em cada um delas, com base no "princípio do uso pedestre" e nas disposições legais existentes a este respeito . A normativa resultante deve ser disponibilizada aos usuários, operadores turísticos e operadores desportivos, antes e durante as atividades.

3. GESTÃO DE IMPACTOS

As entidades gestoras devem agir preventivamente sobre os impactos das atividades que têm lugar nos caminhos e trilhos ou em torno deles, para que os efeitos negativos sejam evitados, ou pelo menos atenuados, e os positivos sejam reforçados de uma forma sistemática e global.

Há uma série de instrumentos e técnicas de gestão de impactos, insistindo que a forma mais apropriada é a prevenção:

1. **Avaliações de Impacte Ambiental (AIA)** das novas intervenções que o exijam, quer sejam realizadas nos caminhos ou no seu entorno. As avaliações resultam em todo um conjunto de medidas corretivas, que terão de ser abordadas e geridas pelo promotor da ação.
2. **Sistemas de Gestão Ambiental (SGA)** que permitem controlar os impactes e implementar medidas destinadas a melhorar a qualidade ambiental dos trilhos e das atividades e eventos que neles têm lugar. Recomenda-se a implementação de um sistema de gestão reconhecido internacionalmente (ISO 14001, EMAS, etc.), particularmente ao nível das empresas de turismo ativas que operam nos trilhos.
3. **Vigilância:** as entidades gestoras devem ter os meios para vigiar que os impactes não ocorram.
4. **Informação, sensibilização e educação:** a fim de promover responsabilidades e comportamentos éticos em relação ao ambiente natural e cultural por parte de todos os atores envolvidos.

---

[18]En la medida de lo posible, los senderos deben diseñarse y gestionarse atendiendo a que únicamente admitaNa medida do possível, os trilhos devem ser desenhados e geridos de modo a permitir apenas a utilização pedestre ao longo da maior parte do seu percurso, a fim de dar prioridade ao seu "uso natural", garantir a qualidade e segurança deste uso e evitar possíveis conflitos com outros usos (veiculares e motorizados). No caso das Ilhas Canárias, o artigo 13.1. do Decreto 11/2005 determina que: "Para além dos usos de veículos a motor para fins agropecuários e florestais, são considerados compatíveis com o uso de percursos pedestres, de forma geral, o turismo de natureza, o montanhismo nas suas diversas modalidades ou especialidades reconhecidas pela administração desportiva e as entidades federativas, a educação ambiental e o excursionismo, e em certos casos, a atividade equestre e outras formas de deslocação em veículo não motorizado, desde que seja respeitada a prioridade de trânsito daqueles que vão a pé".

MEDIDA 3. PRESERVAÇÃO DO PATRIMÓNIO PEDESTRE

OBJETIVOS PRINCIPAIS

- Conservar o património pedestre para o desfrute das gerações presentes e futuras, adaptando-o aos usos contemporâneos.
- Encontrar um compromisso entre o uso do caminho e a sua conservação como elemento patrimonial.
- Garantir a salvaguarda, salubridade e ornamentação do caminho e do seu entorno através de cuidados contínuos.
- Garantir a segurança e satisfação do usuário.
- Cumprir as obrigações contraídas na resolução de homologação (no caso de um trilho ou rede de percursos pedestres homologados) [19].

OBJETIVO DERIVADO 1: INFORMAÇÃO SOBRE O ESTADO

A fim de poder tomar decisões sobre as ações a realizar, a primeira coisa a fazer é obter informação sobre o estado do caminho o dos seus recursos associados.

DESTINATÁRIOS

As entidades responsáveis pela gestão dos caminhos e trilhos.

AÇÕES

1. ESTUDOS INICIAIS DE AFEÇÕES E PATOLOGIAS: RELATÓRIOS DE DIAGNÓSTICO

Quando se pretende abrir um caminho ou trilho ao uso público, uma das primeiras coisas a fazer é estudar as afeções e patologias que ele apresenta, ou seja, todas aquelas alterações causadas, quer pela ação de pessoas e animais quer pela ação de fenómenos atmosféricos, que serão detetados, agrupados e classificados de acordo com a sua gravidade (Monzón, 2017):

- Invasão de vegetação.
- Lixo e detritos.
- Obstáculos no caminho.
- Deterioração da caixa viária: superfície e paredes.
- Traçado com múltiplos percursos.
- Elementos de segurança: em falta ou em mau estado.
- Paredes de terraplenos deterioradas.
- Obstrução ou falta de drenagem, escoadouros, lombas ou ravinas.
- Transitabilidade e acessibilidade.
- Visibilidade.

As informações e conclusões obtidas nestes estudos técnicos iniciais devem ser refletidos num relatório de diagnóstico.

[19] Ver Anexo 4 relativo à homologação de percursos pedestres, bem como a entrada do Glossário "Percursos pedestres homologados".

2. REVISÕES PERIÓDICAS: RELATÓRIOS DE MANUTENÇÃO.

É necessário realizar, numa base regular, revisões profundas do estado dos trilhos e registar as informações recolhidas em relatórios de manutenção detalhados[20]. As revisões devem ser efetuadas por técnicos competentes das entidades gestoras (arquitetos técnicos ou engenheiros), ou por um técnico de percursos pedestres da FEDME. No caso dos percursos pedestres homologados, o relatório deve ser elaborado obrigatoriamente por este último, e a entidade promotora e/ou gestora é obrigada a apresentá-lo à FECAMON.

As revisões periódicas devem ser feitas pelo menos de quatro em quatro anos (obrigatórias no caso de percursos pedestres homologados), embora o ideal seja fazê-las anualmente; após o inverno nas Ilhas Canárias e após a estação chuvosa em Cabo Verde.

3. INSPEÇÕES REGULARES: RELATÓRIOS DE INSPEÇÃO.

As inspeções regulares são menos minuciosas do que as inspeções periódicas. Ajudam a detetar, mais frequentemente do que os anteriores, problemas de conservação e riscos de segurança. Devem ser realizados por pessoal técnico das entidades gestoras (arquitetos técnicos, engenheiros ou outros técnicos qualificados), ou por um técnico de percursos pedestres da FEDME. Embora a observação direta deva prevalecer, para certos trechos é possível o uso de um drone.

As afeções, patologias e riscos detetados devem ser documentados e registados em fichas de dados técnicos, a fim de incluir posteriormente todas as informações num relatório de inspeção.

Não existe uma periodicidade estabelecida para inspeções regulares. Isto dependerá da capacidade da entidade gestora, das características do caminho, da sua intensidade de uso, da receção de informação sobre incidências, da ocorrência de fenómenos atmosféricos ou ambientais extraordinários (chuvas fortes, incêndios florestais, etc.), entre outras questões. Em qualquer caso, quanto mais frequentes forem, melhor será a manutenção.

4. SISTEMA DE AVISO DE INCIDÊNCIAS: RELATÓRIOS DE INCIDÊNCIAS

Estes são protocolos para que os usuários possam enviar imediatamente à entidade gestora, informação (avisos) sobre possíveis incidências e riscos que detetem enquanto usam os caminhos e trilhos. Isto requer três coisas:

1. Habilitar canais de comunicação usuários-gestores para a transmissão de avisos: presencial no escritório, telefone, e-mail, formulário físico ou digital, caixa de avisos, aplicação móvel, gestor de incidências web, etc.
2. Habilitar um protocolo para o fluxo de informação dentro da entidade gestora: os avisos provenientes dos usuários, independentemente do canal de comunicação utilizado, devem ser processados e finalmente chegar a um responsável pela tomada de decisões, sob a forma de relatórios de incidências.
3. A colaboração dos usuários: este é o elemento chave e deve ser fomentada, fornecendo-lhes informação, formação e motivação. Esta última é básica, e só é alcançada e mantida se a entidade gestora atende aos avisos e age com diligência.

OBJETIVO DERIVADO 2. PROGRAMAÇÃO DE MANUTENÇÃO

DESTINATÁRIOS

As entidades responsáveis pela gestão de caminhos e trilhos.

AÇÕES

A partir das informações sobre o estado do caminho e dos seus recursos associados, deve ser

[20] El contenido mínimo de un informe de mantenimiento está establecido en el Manual de Señalización de Senderos GR®, PR® y SL® de la FEDME (Turmo, 2015).

desenvolvido ou atualizado o respetivo programa de manutenção, que fornece o quadro de ação para identificar, planear, priorizar, orçamentar, programar e desenvolver atividades de manutenção de trilhos (Lechner, 2004). Este programa incluirá, portanto, um inventário dos elementos a conservar, critérios de intervenção (gerais e específicos)[21], as medidas a executar (plano de obras), um cronograma, um orçamento e um programa das revisões e ações a levar a cabo[22]. Deve ter um prazo de 5-10 anos, dependendo do orçamento e do ciclo de planeamento geral dos percursos a gerir.

O desenvolvimento de um programa de manutenção e conservação é obrigatório no caso dos percursos pedestres homologados. Neste sentido, se um trilho não for sujeito ao trabalho incluído no seu programa de manutenção, o conselho correspondente, após um relatório da FECAMON, pode cancelar a homologação e obrigar a remoção da sinalização e até fechar o percurso pedestre, tal como estabelece no Decreto 11/2005.

As câmaras municipais e os conselhos municipais podem aprovar portarias e regulamentos para regular a manutenção dos caminhos, refletindo assim o compromisso de conservação por parte da administração que as possui e/ou gere.

OBJETIVO DERIVADO 3. EXECUÇÃO DAS INTERVENÇÕES

DESTINATÁRIOS

Entidades gestoras dos caminhos e trilhos.

AÇÕES

Um plano de ação de manutenção e conservação (plano de obras) inclui normalmente as seguintes linhas de intervenção (Monzón, 2017):

- **Limpeza de lixo e detritos do caminho e da área de influência.**
- **Gestão de resíduos:** as entidades gestoras e organizadoras de eventos desportivos devem garantir a existência de contentores de lixo e de recolha seletiva em pontos estratégicos ao longo de caminhos, trilhos e redes, assegurando a sua recolha e uma gestão correta.
- **Controlo e limpeza da vegetação.**
  - Eliminação da vegetação invasiva ao longo do caminho e das fontes de água.
  - Desbaste e poda seletiva da vegetação, tendo especial cuidado para não afetar as espécies catalogadas e protegidas..
- **Manutenção e limpeza da "caixa viária".**
  - Limpeza da superfície do trilho, removendo (estocagem) o material solto, diferenciando os sedimentos dos elementos derruídos do próprio caminho.
  - Assentamento do passeio deteriorado.
  - Reabilitação ou reconstrução de áreas empedradas, recuperando aqueles trechos onde haja provas da sua existência, com especial destaque para os elementos de contenção e perímetro ou bordas.
  - Acondicionamento e reconstrução e/ou recuperação de trechos de rampas e escalonamentos.
- **Manutenção e limpeza ou criação de escoadouros, elementos de contenção e desvio de água:** canais, valetas, valas em tijolos, lombas, acéquias, escoadouros, etc.
- **Reparação de ravinas e regueiros.**

[21] Ver Anexo 3 para uma compilação de critérios específicos de intervenção relacionados com a sustentabilidade.

[22] O conteúdo mínimo de um programa de manutenção e conservação está definido no Manual de Señalización de Senderos GR®, PR® e SL® da FEDME (Turmo, 2015).

- **Manutenção e limpeza de taludes.**
  - Reconstrução de muretes e muros e/ou alvenarias.
  - Acondicionamento de taludes, saneamento e estabilização.
- **Substituição e melhoria das indicações e sinalização.**
- **Intervenções sobre os recursos associados.**

As ações de manutenção e conservação, em geral, devem ser realizadas após as revisões e inspeções (manutenção rotineira e periódica). No entanto, é importante intensificá-las:

- Em lugares com algum tipo de risco identificado, a fim de garantir a segurança dos usuários.
- Em caminhos e trilhos acessíveis, e onde há tráfego rodoviário, uma vez que a passagem de pneus provoca sulcos e acumulações de material se o solo não for suficientemente compactado. Além disso, por vezes, a acumulação de folhas ou vegetação ao longo do caminho, como resultado da falta de manutenção, é um problema de deambulação para alguns usuários (Hernández e Borau, 2017).

Os grupos de voluntariado podem participar em todas as ações acima referidas, com a supervisão técnica essencial e o fornecimento dos recursos necessários. Idealmente, esta colaboração deveria ser de natureza permanente, mas, se tal não for possível, duas opções que se estão a revelar eficazes são: a) a inclusão de atividades de caminhadas, excursionismo e/ou educação ambiental nos programas de festas, socioculturais e desportivos das administrações locais; e b) a promoção, a nível local, das corridas de montanha. Ambas as atividades envolvem diferentes agentes sociais e institucionais, e "obrigam" os responsáveis pela gestão dos trilhos a organizar o trabalho de manutenção para os tornar viáveis.

MEDIDA 4. ACESSIBILIDADE E SEGURANÇA

OBJETIVO PRINCIPAL

Promover a acessibilidade e a segurança no uso dos caminhos.

OBJETIVO DERIVADO 1. ACESSIBILIDADE

Promover a acessibilidade universal (acesso para todas as pessoas) na utilização de caminhos e trilhos, garantindo a todos os cidadãos o direito de acesso à natureza e ao património.

DESTINATÁRIOS

- Entidades gestoras de caminhos e trilhos.
- Empresas de turismo ativo e guias.
- Entidades organizadoras de eventos desportivos.

AÇÕES

1. INFORMAÇÃO SOBRE O ESTADO DA ACESSIBILIDADE DO CAMINHO

A análise do estado de acessibilidade de um caminho deve ser global e sistemática, prestando atenção a todos os elementos de cada ponto do itinerário, a sinalização, a divulgação, as cadeias de acessibilidade[23], riscos, situações de emergência, etc. A participação de um técnico em acessibilidade e prevenção de riscos é, portanto, necessária.

2. INTERVENÇÕES COM CRITÉRIOS DE ACESSIBILIDADE

As intervenções em trilhos devem ter em conta, para além do estabelecido na Norma UNE 170001-1 DALCO sobre Acessibilidade Universal, os níveis, critérios e recomendações de acessibilidade estabelecidos no Guía Técnica de Accesibilidad en Espacios Naturales (Hernández e Borau, 2017). Além disso, as entidades envolvidas devem colaborar no desenvolvimento conjunto de critérios de acessibilidade para orientar a conceção e as intervenções em caminhos e trilhos, e traduzi-los em guias e manuais técnicos.

No caso de "trilhos acessíveis, praticáveis ou adaptados", o princípio da acessibilidade universal deve ser aplicado na sua divulgação e promoção. Isto implica, entre outras coisas, a utilização de diferentes formatos de informação para que todos os usuários a possam assimilar. Por exemplo, as páginas web devem cumprir os padrões da Norma UNE 139803:2012, sobre requisitos de acessibilidade para conteúdos na Web.

Por outro lado, as entidades gestoras e as empresas de turismo ativo devem sensibilizar e promover, entre as administrações públicas e outras empresas da zona, a necessidade de aplicar critérios de acessibilidade em instalações e serviços públicos, bem como em estabelecimentos privados. A acessibilidade de um trilho ou rede adquire todo o seu significado quando é inserido em um destino acessível.

[23] Este termo pode ser consultado no Anexo 1 (Glossário).

OBJETIVO DERIVADO 2. SEGURANÇA

- Minimizar os riscos, prevenir acidentes e garantir a segurança dos usuários.
- Ser capaz de responder a situações de emergência.

DESTINATÁRIOS

- Entidades gestoras de caminhos e trilhos.
- Empresas de turismo ativo e guias.
- Entidades organizadoras de eventos desportivos.

AÇÕES

1. AÇÕES SOBRE AS CARACTERÍSTICAS E O ESTADO DOS TRILHOS

ANÁLISE DE RISCOS E DE RECURSOS

As entidades gestoras devem realizar análise de riscos (naturais e antrópicas) e de todas as questões relacionadas com a segurança dos usuários de caminhos e trilhos. Um técnico de prevenção de riscos deve caracterizar em pormenores pontos ou trechos de risco identificados que, em termos gerais, são classificados como: acessos, pontos e trechos perigosos, instalações e obras hidráulicas, travessias, sobreposições com vias de tráfego motorizado, conflitualidade de usos, etc. É também necessário aperfeiçoar a avaliação da dificuldade, utilizando um método reconhecido pelas federações desportivas de montanha, como o MIDE (Método de Informação de Excursões)[24].

Outra questão importante é a de identificar todos os recursos e dispositivos úteis em caso de acidente ou emergência: polícia, proteção civil, bombeiros, serviços médicos de emergência, cruz vermelha, etc.

PROGRAMA DE PREVENÇÃO E EMERGÊNCIA

Qualquer Projeto de Percursos Pedestres deve conter um programa de prevenção de riscos e de emergência com medidas específicas para garantir a segurança dos usuários.

Deve ser dada especial atenção à segurança em caminhos e trilhos acessíveis. Além disso, a situação criada pela pandemia do vírus COVID-19 torna necessário tomar medidas para evitar a sua propagação durante as atividades ao ar livre.

Para situações de emergência, o programa deve estabelecer procedimentos e fornecer recursos e formação a gestores, organizadores de atividades, usuários e residentes, com atualizações regulares.

INSPEÇÕES REGULARES

As inspeções regulares dos trilhos ajudam a detetar riscos de segurança. A diligência da administração responsável na realização do trabalho de prevenção deve ser multiplicada em lugares com algum tipo de risco identificado e, acima de tudo, em trilhos acessíveis.

ENCERRAMENTO E CANCELAMENTO DE UM TRILHO

Quando a segurança de um trilho ou caminho não pode ser garantida a longo prazo, este deve ser fechado e/ou cancelado[25].

O **encerramento** será efetuado colocando barreiras físicas que impedem o acesso, e deve ser claramente avisado pela entidade gestora, por meio de sinais e cartazes informativos, colocados de forma bem visível nos acessos. Além disso, deve ser comunicada publicamente, através de informação nos meios comunicação e canais promocionais das trilhas (websites, escritórios de informação turística, etc.).

---

[24] Ver Glossário (Anexo 1) para mais informações.

[25] O Decreto 11/2005, no artigo 11, estabelece os casos e define "encerramento" como "a ação material da administração que gere o trilho, que consiste em proibir o acesso, a passagem ou a circulação por razões de segurança, conservação ou outras razões de interesse público". Também estabelece os tipos de encerramento (total, parcial, geral e específico).

Quando um percurso é total e definitivamente encerrado, o conselho insular, de ofício ou a pedido de terceiros, deve solicitar o **cancelamento**[26] do mesmo (este pedido é acompanhado pela apresentação de um relatório técnico). O cancelamento implica a remoção da sinalização homologada e a reconversão do trilho para um caminho (deixa de ser uma instalação de uso público e é excluída da rede oficial de percursos pedestres).

AÇÕES DE INFORMAÇÃO SOBRE O TRILHO (RELATIVA À SEGURANÇA)

A informação ao usuário é um fator básico para a segurança nos caminhos e trilhos. Desde a informação anterior (páginas web, brochuras, topo guias, etc.) até à informação no terreno (painéis, letreiros, guias, etc.), há que ter cuidado com os aspetos de segurança e possíveis situações de emergência (avisos, normas, proibições, recomendações, dificuldades, riscos, incidências, etc.).

As medidas de segurança nos caminhos e trilhos devem ser implementadas desde o início do projeto e devem ser indefinidas: devem durar enquanto o caminho ou trilho estiver aberto ao uso público.

3. AÇÕES DAS EMPRESAS DE TURISMO ATIVO E ORGANIZADORES DE EVENTOS DESPORTIVOS

Os promotores de atividades turísticas e desportivas que se realizam em trilhos, devem garantir a segurança das pessoas, cumprindo os requisitos e medidas estabelecidas pela legislação vigente para as instalações, equipamentos e material utilizado na sua prática.

Da mesma forma, a localização e comunicação com os serviços de emergência e salvamento devem ser sempre garantidas, a fim de dar o aviso correspondente em caso de acidente ou qualquer outra eventualidade.

[26] O cancelamento é um ato administrativo que deixa sem efeito a resolução pela qual foi homologado um percurso pedestre

MEDIDA 5. TURISMO SUSTENTÁVEL E ESENVOLVIMENTO LOCAL

OBJETIVO PRINCIPAL

Gerar oportunidades para o desenvolvimento socioeconómico das zonas por onde passam e promover o compromisso da população local para a recuperação e gestão do património pedestre.

OBJETIVO DERIVADO 1. TURISMO SUSTENTÁVEL

Valorizar o ambiente rural e o património pedestre através de um uso turístico sustentável, diversificando as ofertas turísticas insulares em termos de sustentabilidade e sensibilizando todos os atores envolvidos no seu desenvolvimento.

DESTINATÁRIOS

- As entidades gestoras dos percursos pedestres[27].
- As entidades públicas responsáveis pela promoção turística dos caminhos e trilhos, e das zonas por onde passam.
- As empresas de turismo ativo que fazem uso de caminhos e trilhos.
- As entidades organizadoras de eventos desportivos que se realizam em caminhos e trilhos.
- Agências de viagens.
- Associações profissionais de turismo.
- Guias turísticos.
- Meios de comunicação.

AÇÕES

1. PRODUTOS E EXPERIÊNCIAS SUSTENTÁVEIS

- Integrar o caminho, trilho ou rede numa estratégia de produto turístico, que inclui várias atividades (caminhadas, alojamento, corrida de montanha, restaurantes, ciclismo, ócio, equitação, etc.) sob o denominador comum de desenvolvimento sustentável do território. Isto amplifica os benefícios socioeconómicos para a zona e torna as empresas e administrações mais envolvidas na sustentabilidade e conservação do património pedestre.
- Tanto os trilhos como as empresas podem aderir a sistemas de turismo sustentável[28], sistemas de gestão ambiental e responsabilidade social corporativa.
- Quando um caminho ou trecho tem elementos patrimoniais de valor, com um atrativo importante, e com potencial para a sua "tematização e interpretação", temos a oportunidades de criar produtos turísticos baseados em "trilhos interpretados", "itinerários interpretativos" ou "trilhos temáticos"[29].

[27] Ver nota de pé de página 11.

[28] Uma lista destes sistemas pode consultar-se na Estratégia de posicionamento e promoção das Ilhas Canárias e Cabo Verde como destinos turísticos sustentáveis de baixo carbono (Projeto SOSTURMAC, 2019c)..

[29] Consultar o Glossário (Anexo 1) para mais informações sobre estes termos

2. EVENTOS DESPORTIVOS SUSTENTÁVEIS

O surgimento de eventos desportivos (encontros de caminhadas, corridas de montanha, provas de ciclismo, etc.), por vezes massivos, que têm lugar em caminhos e trilhos, torna necessário que os seus organizadores tenham em conta uma série de boas práticas destinadas a garantir a sua sustentabilidade.

Os organizadores do evento desportivo devem apresentar um **relatório ambiental** à administração responsável pela autorização como parte do relatório técnico geral do projeto. O ponto principal deste relatório deve ser a identificação e correção dos possíveis impactos causados pelo desenvolvimento da prova nos caminhos-trilhos e seus arredores (incidência na flora, fauna e sítios sensíveis, erosão, etc.). O relatório ambiental incorporará também um conjunto de boas práticas e um plano de vigilância ambiental

3. PROMOÇAÕ VISANDO O USO SUSTENTÁVEL

A informação é o primeiro ponto de contacto que o usuário tem com os caminhos ou trilhos que pretende percorrer, pelo que é uma parte essencial do serviço ou produto que se pretende oferecer.

O promotor de um percurso, de uma rede, ou de um produto, serviço ou evento que o utilize, tem a obrigação de cuidar de todos os aspetos da informação tornada pública sobre os mesmos, uma vez que os usuários acedem ao recurso através desta informação e tomam decisões com base nela. Uma vez que o objetivo último desta informação e promoção é atrair visitantes para zonas rurais e naturais (através de caminhos e trilhos), depositários de elementos sensíveis do património, os promotores têm uma responsabilidade extra quando se trata de preparar e divulgar o mesmo.

Seguem-se algumas orientações gerais para a gestão correta, em termos de sustentabilidade, da informação, desenvolvimento de conteúdos e produção de meios de informação/promocionais para trilhos e redes:

- Um caminho só deve ser promovido se estiver devidamente habilitado para a sua utilização, ou seja, se tiver sido aberto como um percurso pedestre homologado[30] ou, pelo menos, se tiver sido condicionado e sinalizado, e se tiver um programa mínimo de manutenção.
- Mesmo que um caminho não esteja homologado, é aconselhável ter em conta as diretrizes da FEDME sobre divulgação, contidas no Manual de señalización de senderos GR®, PR® e SL® (Turmo, 2015).
- É necessário cuidar tanto da "informação estática" como da "informação dinâmica" (Cabildo de Tenerife, 2017). As primeiras são as descrições "fixas" dos diferentes elementos a ter em conta quando se vai usar um caminho ou trilho (descrição, dados técnicos, classifica de dificuldade e risco, pontos de interesse, recomendações gerais, etc.). A segunda centra-se no estado destes num determinado momento: se estão abertos ou fechados ao público, se existe alguma incidência a ter em conta, condições meteorológicas, etc.
- Dentro da informação estática, os elementos relacionados com a sustentabilidade devem estar sempre presentes.
- Os produtos e experiências sustentáveis devem ser diferenciados e ser objeto de especial destaque na promoção. Concentrar-se na comunicação e na tematização dos atributos diferenciadores de sustentabilidade e refletir os valores e a abordagem de gestão sustentável que lhes são destinados.
- Não devemos esquecer o incentivo e a divulgação de boas práticas relacionadas com o uso do património pedestre e dos ambientes e elementos naturais e culturais das zonas por onde passam os caminhos e trilhos.
- No caso de "percursos pedestres acessíveis, praticável ou adaptados", aplicar o princípio de acessibilidade universal na sua divulgação e promoção[31].

[30] Ver Anexo 4 sobre homologação de percursos pedestres e a entrada "percurso pedestre homologado" no Glossário (Anexo 1).

[31] Ver a Medida 4

4. SENSIBILIZAÇÃO E EDUCAÇÃO PARA UM TURISMO SUSTENTÁVEL

- Desenvolver campanhas e materiais de sensibilização e educação para a utilização sustentável do património pedestre e do seu potencial para o turismo sustentável.
- A interpretação dos percursos, juntamente com outros instrumentos de educação patrimonial (campanhas, materiais, etc.), pode ser incorporada em programas de sensibilização e educação da população local e dos visitantes sobre o valor do património pedestre. O papel dos guias-intérpretes e das empresas de turismo ativo é fundamental neste ponto (devem ser devidamente formados e sensibilizados).
- Ligar o sector da educação aos processos de conservação e promoção dos caminhos tradicionais e fomentar a sua utilização como um recurso formativo.
- Ligação de trilhos com outros elementos educativos, tais como centros de interpretação, museus, jardins botânicos, centros de visitantes, etc.

OBJETIVO DERIVADO 2. BENEFÍCIOS SOCIOECONÓMICOS PARA A COMUNIDADE LOCAL

Dinamizar as comunidades locais do ponto de vista socioeconómico.

DESTINATÁRIOS

- As entidades gestoras de trilhos.
- Outras entidades (públicas ou privadas) responsáveis pela promoção do desenvolvimento local.
- As empresas de turismo ativo que fazem uso dos caminhos e trilhos.
- As entidades organizadoras de eventos desportivos que se realizam em caminhos e trilhos.

AÇÕES

1. CRIAR REDES DE PERCURSOS OU INSERIR OS CAMINHOS EM REDES EXISTENTES

Os trilhos favorecem o desenvolvimento local quando são articulados em redes (do nível local ao internacional), oferecendo ao usuário diferentes rotas e alternativas que ajudam a promover um território e a interconectar as populações.

A melhor ferramenta para criar redes de percursos é a homologação, que é também um fator de atração de visitantes para os territórios.

2. CONECTIVIDADE E CONSUMO LOCAL

Os destinatários deste protocolo específico devem conceber caminhos, itinerários e produtos (rotas) que começam, atravessam e/ou chegam às povoações, onde, por sua vez, devem promover o consumo de produtos locais (por exemplo, através dos mercados de rua). Mas, além disso, as entidades gestoras devem garantir que estas povoações estejam ligadas por transportes públicos (sustentáveis) e que o estacionamento e outros serviços estejam disponíveis, informando os potenciais visitantes sobre estas questões.

3. EMPREGO E OPORTUNIDADES PROFISSIONAIS

As entidades gestoras e as empresas da zona devem fomentar:

- A capacitação e o emprego local direta ou indiretamente relacionados com os trilhos.
- O impulso, aconselhamento e financiamento de projetos empresariais locais relacionados com os caminhos.
- Estratégias conjuntas de Responsabilidade Social Corporativa no seio de instituições e empresas de turismo.

4. SERVIÇOS COMUNITÁRIOS

As entidades gestoras devem promover o uso educativo, desportivo e recreativo dos trilhos por parte da população local.

MEDIDA 6. USO SUSTENTÁVEL-USUÁRIOS RESPONSÁVEIS

OBJETIVOS

Ter em conta uma série de orientações sobre como usar os caminhos e trilhos da forma mais sustentável possível, incluindo todo o processo de viagem que teve de ser feito, se necessário, para realizar a atividade (deslocações, alojamentos, refeições, etc.)..

DESTINATÁRIOS

Usuários finais dos caminhos: caminhantes, montanhistas, excursionistas, corredores, ciclistas, ginetes, cientistas, guias, etc

AÇÕES

1. CONSERVAÇÃO DOS CAMINHOS E TRILHOS

- **Seguir as normas de uso, proibições e recomendações oficiais da entidade gestora do caminho ou trilho:**
  - Certificar-se previamente de que o uso pretendido do caminho é permitido.
  - Se necessário, pedir as autorizações apropriadas
- **Respeitar todos os elementos que compõem a "caixa viária":** empedrados, muros, lugares de repouso, etcNo mover rocas (a no ser que estén interrumpiendo el tránsito).
  - Não movimentar pedras (a menos que estejam a interromper o tráfego).
  - Não fazer pilas de pedras.
  - Não pintar nas rochas.
- **Não danificar ou alterar os elementos de sinalização, balizamento, marcação, informação e interpretação.**
- **Respeitar os delineamentos e a sinalização**
  - Não abandonar os trilhos.
  - Não atalhar por estradas rurais.
  - Evitar recortar por dentro das curvas.
- **Comprometer-se a participar, se possível, na restauração e limpeza dos caminhos e trilhos utilizados**, através de uma contribuição financeira ou de ações voluntárias.
- **Assistir e participar ativamente nas atividades de sensibilização ambiental** que têm lugar nos eventos desportivos em que participam e que fazem uso de caminhos e trilhos.
- **Colaborar com a entidade gestora do caminho,** enviando-lhes informação sobre incidências, riscos, afeções e irregularidades detetadas no caminho.

Deve ter-se em conta que, quando se trata de caminhos protegidos com algum estatuto legal (BIC, Património Nacional, etc.), ou que estão localizados dentro de áreas protegidas, estas diretrizes (e outras mais específicas) tornam-se prescrições e proibições legais. É necessário obter previamente informações e, se necessário, pedir as autorizações correspondentes.

2. ENTORNO NATURAL

- **Não danificar os recursos geológicos.**
  - Não recolher plantas ou rochas.
  - Não pintar ou fazer graffitis.
- **Respeitar a vida selvagem (animais e plantas).**
  - Evitar ruídos e perturbações, especialmente em lugares de abrigo, reprodução ou nidificação.
  - Informar as autoridades quando forem encontrados animais selvagens feridos.

- Não adquirir flora e fauna protegida pela Convenção sobre o Comércio Internacional de Espécies da Fauna e Flora Selvagens Ameaçadas de Extinção (CITES), ou produtos derivados destas espécies. É um crime e você contribui para a sua extinção.

- **Não fazer fogo:**
  - Quando um aviso de risco de incêndio florestal é declarado.
  - No verão (Ilhas Canárias) ou na estação seca (Cabo Verde).
  - Fora das zonas permitidas e habilitadas para o efeito (áreas recreativas).
  - Fora do período em que é permitido fazer fogo nestas zonas.
- **Não atirar qualquer tipo de lixo para o ambiente:**
  - Levar, como parte do equipamento, um saco para recolher todos os resíduos, resíduos que são gerados.
  - Recolher outros resíduos encontrados ao longo do percurso.
  - Cabo Verde não dispõe de sistemas adequados de gestão de resíduos. Se forem resíduos tóxicos/perigosos (todo tipo de equipamento eletrónico, por exemplo), traga-os de volta para o país de origem.
  - Usar artigos de cozinha e lenços de papel reutilizáveis, evitando o mais possível o uso de plástico.
- **Acampar e tomar banho apenas em lugares autorizados.**
- **Colaborar com a entidade gestora do percurso,** enviando-lhes informações sobre incidências, riscos, afeções e irregularidades detetadas no seu entorno.
- Deve ter-se em conta que, ao visitar áreas protegidas, muitas destas diretrizes são requisitos legais. É necessário obter previamente informações e, se necessário, pedir as autorizações correspondentes às entidades gestoras destes espaços[32].

3. CULTURA E COMUNIDADE LOCAL

- Respeitar os modos de vida e as tradições das comunidades locais onde a atividade tem lugar.
- Respeitar os bens de outras pessoas (casas, quintas, cercas, animais, plantas, frutos e outras propriedades).
- Consumir produtos locais e artesanato para contribuir a economia e a paisagem da zona.
- Não comprar souvenirs ou dar dinheiro às crianças; isto encoraja o abandono escolar, a dependência e a mendicidade.
- Respeitar a privacidade e a dignidade dos habitantes locais.
- Perguntar antes de tirar fotografias.

4. CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS

- Ao contratar os serviços de que necessita na sua viagem (deslocações, alojamento, refeições, guias, etc.) verifique se a empresa ou estabelecimento aplica boas práticas de sustentabilidade.
- Contratar os serviços de guias locais.
- Contratar os serviços de empresas de passeios a cavalo/burro que garantem o bem-estar animal.
- Se a atividade for em grupo, tente manter o grupo tão pequeno quanto possível.

[32] Os Conselhos Insulares, no caso das Ilhas Canárias, e a Direção Nacional do Ambiente, no Caso de Cabo Verde.

5. REDUÇÃO DA PEGADA DE CARBONO DAS VIAGENS

Deslocações interilhas

- O avião é o meio de transporte que mais consome energia e que mais impacta o clima. Recomenda-se a utilização do barco.
- Seja qual for o modo de transporte escolhido, pode compensar as suas emissões de gases com efeito de estufa, investindo em projetos ambientais.
- Participar no movimento «Slow Travel», indo para menos lugares e passando mais tempo em cada um deles[33].

Deslocações dentro das ilhas

A recomendação geral é de usar os pés e a bicicleta. No entanto, se optar por deslocar-se em veículo automóvel, as diretrizes são as seguintes:

- Usar o transporte público.
- Partilhar veículo (existem aplicações móveis que reúnem condutores e passageiros).
- Alugar veículos híbridos-elétricos.
- Se tiver de alugar um veículo poluente, uma moto é melhor do que um carro; e se for um carro, certifique-se de que é um carro de baixa cilindrada.
- Praticar a eco condução: vá devagar, não acelere, utilize mudanças altas, parar o motor quando parar o veículo, etc.

Reduzir o consumo de água e eletricidade

- Optar por duches rápidos de não mais de cinco minutos.
- Fechar a torneira enquanto se escova os dentes ou se faz a barba.
- Encher a máquina de lavar roupa e a máquina de lavar louça antes de as ligar.
- Utilizar as toalhas dos hotéis durante vários dias.
- Se for sozinho num carro, pode partilhá-lo.
- Desligar o ar condicionado quando não é necessário.

[33] Saiba mais sobre este movimento em www.slowtravel.es.

ANEXOS

ANEXO 1. GLOSSÁRIO

Neste Glossário encontram-se as definições de alguns dos conceitos utilizados neste Protocolo de Boas Práticas, de modo a proporcionar clareza e para que o leitor saiba do que se está a falar quando são utilizados. Para facilidade de referência, os termos são listados em ordem alfabética.

A

Atividades organizadas no ambiente natural

Qualquer tipo de atividade coletiva e organizada que tenha lugar no ambiente natural, em que os participantes se deslocam a pé, de bicicleta ou a cavalo, por caminhos e trilhos, seguindo um itinerário definido pela organização.

B

Bem de Interesse Cultural (BIC)

O Bem de Interesse Cultural (BIC) é uma figura jurídica de proteção criada pela Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias. Um elemento do património histórico-cultural é declarado BIC por decreto do Governo das Canárias, em conformidade ao estabelecido no Decreto 111/2004, de 29 de julio, por el que se aprueba el Reglamento sobre Procedimiento de Declaración y Régimen Jurídico de los Bienes de Interés Cultural.

C

Cadeia de acessibilidade

Uma cadeia de acessibilidade é a sequência de elementos, processos, interações e lugares através dos quais um usuário se desloca para desfrutar de um caminho ou trilho, desde o seu acesso até ao seu ponto de saída. Este deslocamento deve ser contínuo e sem interrupções, ou seja, o itinerário a percorrer deve ser acessível do princípio ao fim. Se um dos elos da cadeia falhar, é impossível realizar o itinerário completo e, portanto, tem o efeito de dissuadir ou limitar a deslocação completa ao longo da cadeia (Hernández e Borau, 2017).

Caixa viária

É constituída principalmente pela superfície ou chão, as paredes ou barragens de pedras e outros elementos tais como os vertedouros ou "machos" (Monzón, 2017).

Capacidade de carga

Isto refere-se ao limite aceitável de utilização de um caminho ou rede, ou seja, a sua capacidade de receber um determinado número de utentes, num determinado período de tempo, sem causar danos consideráveis ao próprio caminho e ao seu ambiente, e sem reduzir inaceitavelmente a qualidade da experiência do utente. Neste sentido, falamos de "capacidade de carga física", em relação ao limiar a partir do qual os problemas ambientais aparecem; "capacidade de carga social" (também chamada nível de tolerância ou irritabilidade), em relação ao limite ao qual a população local vai tolerar visitas ao entorno; e "capacidade de carga psicológica ou perceptual", em relação ao limite em que a saturação se torna insuportável para os usuários.

Corrida de montanha

No artigo 1º do seu Regulamento, a FEDME define as corridas de montanha como uma especialidade desportiva que toma a forma de corridas na baixa, média e alta montanha, seja no Verão ou no Inverno, sendo o percurso feito a pé, no menor tempo possível e com o máximo respeito pelo ambiente natural. Contudo, para efeitos do presente Protocolo, é apropriado alargar a definição a qualquer tipo de atividade coletiva e organizada que tenha lugar ao longo de percursos pedestres, sinalizados ou não, em que os participantes caminhem ao longo de um itinerário estabelecido pelos organizadores. Isto incluiria, para além das provas contempladas pela FEDME (corridas em linha por montanha, corrida vertical por montanha e corridas ultra), as caminhadas, marchas, maratonas, cross, triatlos/duatlos de montanha, corridas de orientação, raids de aventura e outras especialidades desportivas.

Conservação

Ver "Manutenção e conservação".

Custódia do território

Um conjunto de estratégias e instrumentos que visam envolver os proprietários e usuários do território na conservação, gestão e bom uso dos seus valores naturais, culturais, produtivos e paisagísticos. Para atingir este fim, as "entidades de custódia do território" promovem acordos de colaboração entre estes agentes, geralmente envolvendo também administrações públicas e entidades privadas (Basora, X. e Sabaté, X., 2006).

D

Desportos de Montanha

Conjunto de atividades desportivas incluídas nos Estatutos da Federação Espanhola de Desportos de Montanha e Escalada (FEDME) e as outras que poderiam ser incorporadas nestes Estatutos: alpinismo, montanhismo, travessia, pedestrianismo ou trekking, excursionismo de montanha, corridas de montanha, escalada, para-escalada, canyoning, esqui de montanha, raquetes de neve, marcha nórdica, campismo para fins de montanhismo, provas e competições (FEDME, 2018).

E

Entidade de custódia do território

Organização pública ou privada, sem fins lucrativos que promove iniciativas de "custódia do território" através de acordos de colaboração entre diferentes agentes públicos e privados.

I

Interpretação e tematização

Trata-se de uma atividade cujo objetivo é informar, sensibilizar e educar os usuários sobre o património (natural e cultural) associado a um caminho ou lugar. Isto é feito através de meios interpretativos (mesas, painéis, cartazes, etc.), publicações (brochuras, guias, folhetos, etc.), audioguias ou aplicações para dispositivos móveis.

A tematização, por outro lado, é o processo de diferenciação temática de um caminho, por meio de técnicas interpretativas, a fim de aumentar o seu valor.

Quando estas atividades são aplicadas a caminhos, o resultado pode ser um "percurso interpretado", um "percurso temático" ou um "itinerário interpretativo"

M

Manutenção e conservação

O conjunto de processos de cuidado constante de um caminho ou trilho para garantir a sua salvaguarda, saúde e ornamentação e, portanto, para evitar a sua degradação. Baseia-se no respeito pela via e pelos bens patrimoniais que lhe estão associados.

MIDE (Método de Informação sobre Excursões)

O MIDE (Método de Informação de Excursões) é um sistema de comunicação entre os excursionistas para avaliar e expressar as exigências técnicas e físicas dos percursos, para que possam escolher o itinerário que melhor se adequa à sua preparação e motivação. Para tal, permite gerar uma escala de graduação das dificuldades técnicas e físicas das rotas, permitindo classificá-las para uma melhor informação. Desta forma, o MIDE não é apenas um método de informação, mas também um instrumento de prevenção de acidentes.

O MIDE foi desenvolvido pela Federação Aragonesa de Montanhismo e é recomendado pela Federação Espanhola de Desportos de Montanha e Escalada (FEDME), federações regionais de montanhismo, Proteção Civil de várias comunidades autónomas e outras entidades[34].

[34] Toda a informação sobre o MIDE em www.euromide.info e www.montanasegura.com..

P

Património histórico

A Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, no seu primeiro artigo, define o património histórico como "o conjunto dos objetos imóveis e móveis de interesse artístico, histórico, paleontológico, arqueológico, etnográfico, científico ou técnico, indicando que também incluem património documental e bibliográfico, jazidas e zonas arqueológicas, bem como sítios naturais, jardins e parques, de valor artístico, histórico ou antropológico".

Pedestrianismo, excursionismo, montanhismo e trekking

A definição oficial de "pedestrianismo" (aprovada pela FEDME e adotada pelo Decreto 11/2005) refere-se principalmente à sua natureza desportiva. Assim, o pedestrianismo é definido como "a atividade desportiva não competitiva que tem lugar em caminhos balizados, de preferência tradicionais, localizados no ambiente natural (...) Define-se também como pedestrianismo, aquele que tem lugar nas grandes cidades e que visa valorizar os elementos do ambiente natural e da cultura tradicional que nele sobrevivem" (Turmo, 2018).

Esta definição exclui a prática generalizada de caminhar em percursos não homologados para fins não essencialmente desportivos, tais como turísticos, educativos e recreativos. Por conseguinte, a própria FEDME desenvolve a definição ao dizer que: "tendo em conta que o pedestrianismo é o uso de trilhos marcados, homologados e topo guiados, e por isso cumprem critérios internacionalmente estandardizados em termos de segurança, dificuldade, tipologia do terreno e finalidade do percurso, dentro dos desportos de montanha, diferencia-se claramente de outras modalidades: excursionismo (rotas em percursos não balizados ou homologados e geralmente de curta duração e pouca dificuldade), montanhismo (escalada de picos montanhosos, com ou sem trilhos, e que pode exigir certos conhecimentos e materiais técnicos) e trekking (para rotas a pé, com ou sem trilhos, que duram vários dias e que podem ter lugar em terrenos com uma certa dificuldade de trânsito, tais como zonas montanhosas ou terrenos sem percursos)".

Quanto às suas funções, "o pedestrianismo visa melhorar as condições físicas e psíquicas dos indivíduos, através do exercício de uma atividade desportiva adaptável à escala do praticante; procura também recuperar a paisagem para a pessoa e reencontrá-la com o modo de vida tradicional, devolvendo ao caminho o conceito de lugar de encontro, de intercâmbio, de superação de particularismos, que tem tido ao longo da história" (Cano, 2018).

Percurso Pedestre

Equipamento para uso público que consiste num itinerário, tradicional ou não, que pode percorrer caminhos e pistas públicas, para uso pedestre, que é sinalizado ao longo de todo o seu percurso, com um início e fim específicos.

Percurso pedestre acessível, praticável e adaptável

Um percurso acessível é aquele que pode ser utilizado de forma autónoma, segura e confortável por qualquer usuário, independentemente da sua condição física, psíquica ou sensorial. Um percurso adaptável é aquele que pode ser tornado acessível através de algum tipo de ação. E um percurso praticável é aquele que, sem preencher todos os requisitos necessários para ser considerado acessível, possibilita a sua utilização por estas mesmas pessoas (Hernández e Borau, 2017).

Percurso Pedestre direcional

Percurso autoguiado que, graças à sinalização direcional, pode ser percorrido por um usuário sem possibilidade de se perder (Cabildo de Tenerife, 2019).

Percurso Pedestre homologado

Um percurso homologado é uma instalação desportiva identificada pelas marcas GR®, PR® ou SL®, que se desenvolve preferencialmente no ambiente natural e em caminhos tradicionais públicos ou privados, e que é homologado pela federação regional e/ou territorial correspondente. As suas características devem satisfazer requisitos precisos de traçado e sinalização e possibilitar o seu uso pela maioria dos usuários durante a maior parte do ano, pudendo ser regulamentado o trânsito por razões ambientais e/ou de segurança. O percurso homologado é parte integrante de uma rede de percursos locais, regionais, autónomos e/ou estatais (FEDME, 2015).

Existem três tipos de percursos: as GR, as PR e o PL. Os primeiros (Grande Rota), são grandes trajetos que são feitos por etapas. Os segundos (Pequena Rota) são trajetos de um dia que permitem o acesso a pontos concretos do território. Os últimos (Pedestres Locais) são passeios, de dificuldade mínima e desenvolvimento curto, apto para serem feitos num curto período de tempo com crianças, idosos e pessoas com dificuldades. As três modalidades existentes podem ter um desenvolvimento circular ou linear.

Percurso pedestre interpretado

Percurso que possibilita o conhecimento dos valores naturais, culturais e paisagísticos que se encontram no seu percurso, através de meios interpretativos no terreno (mesas, painéis, cartazes, etc.), publicações (brochuras, guias, folhetos, etc.), audioguias ou aplicações para dispositivos móveis. Neste sentido, é um instrumento de educação ambiental. Ver também "percurso temático ou itinerário interpretativo".

Percurso pedestre temático-itinerário interpretativo e pedestrianismo temático

Trata-se de um percurso ou caminho concebido para abordar um tema específico através de uma sequência planeada de paragens interpretativas e com a utilização de materiais interpretativos no terreno (mesas, painéis, cartazes, etc.), publicações (brochuras, guias, folhetos, etc.), audioguias ou aplicações para dispositivos móveis. Dado que são itinerários concebidos como instrumentos de educação ambiental, uma das características que este tipo de percursos deve reunir é que não devem ser demasiado longos (entre um e dois quilómetros), dado que a aprendizagem é prioritária em relação à atividade física (Cabildo de Tenerife, 2019). Tendo em conta esta definição, o pedestrianismo temático é a prática pedestre que tenta, através da interpretação, transmitir conhecimento e sensibilização ambiental à população (Cano, 2018). Ver também a entrada "Interpretação e tematização".

R

Rede Canária de Percursos Pedestres ou Trilhos

Criada pelo Decreto 11/2005, a Rede Canária de Percursos Pedestres inclui todos os itinerários que, estando localizados para a maior parte do seu percursos no meio natural e seguindo, na medida do possível, trilhas, barrancos, caminhos reais, rotas de peregrinação e pistas florestais, sejam homologados e reconhecidos em conformidade com os critérios estabelecidos nas Diretrizes de Ordenamento Geral e nas Diretrizes de Ordenamento do Turismo das Canárias, e em conformidade com as disposições do referido Decreto.

Rede de percursos pedestres

Conjunto de caminhos, trilhos e vias para uso pedestre e propriedade pública local, oficialmente homologados e sinalizados para uso recreativo, desportivo, educacional ou turístico, com uma gestão, imagem e sinalização comum e uniforme, a fim de servir de autoguia para os usuários (adaptado do Decreto 11/2005).

S

Significado cultural

O conjunto de valores (históricos, estéticos, científicos, sociais e espirituais) intrínsecos a um caminho e que constituem a sua identidade cultural.

ANEXO 2. QUADRO LEGAL E NORMATIVO

ILHAS CANÁRIAS

Na Comunidade Autónoma das Ilhas Canárias existe uma vasta gama de leis, normas e instrumentos de planeamento que afetam a gestão de caminhos e trilhos, assim como as atividades que neles se realizam. A lista seguinte, que é uma adaptação alargada do "anexo normativo" do documento Criterios y guía de homologación para la red de senderos de Tenerife (Cabildo de Tenerife, 2019)[35], contém os elementos mais importantes deste corpus jurídico-administrativo.

1.1. PROTEÇÃO GERAL DE CAMINHOS E TRILHOS

- Ley nº 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias.
- Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.

A partir destes elementos legislativos gerais pende todo o sistema de planeamento territorial e ambiental, com a sua correspondente normativa, que afeta direta ou indiretamente a gestão e as atividades realizadas nos caminhos e percursos na Comunidade Autónoma das Canárias: diretrizes sectoriais, planos insulares de ordenamento, planos gerais de ordenamento urbano, planos territoriais, especiais e parciais, planos de áreas protegidas, etc

1.2. PROTEÇÃO ESPECÍFICA DE CAMINHOS

- Ley 7/1985, Reguladora de Bases del Régimen Local.
- Ley 3/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas.
- Real Decreto 1372/1986, de 13 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Bienes de las Entidades Locales.
- Real Decreto, de 24 julio 1889, por el que se aprueba el Código Civil.
- Real Decreto Legislativo 1/2004, de 5 de marzo, se aprueba el texto refundido de la Ley del Catastro Inmobiliario.

1.3. PROCEDIMENTO PARA A IMPLEMENTAÇÃO DE UM PROJETO DE PERCURSOS PEDESTRES

- Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.
- Decreto 11/2005, de 15 de febrero, por el que se crea la Red Canaria de Senderos y se regulan las condiciones para la ordenación, homologación y conservación de los senderos en la Comunidad Autónoma de Canarias[36].
- Orden, de 23 de febrero de 2007, por la que se regulan los tipos de señales, sus características y utilización en la Red Canaria de Senderos.
- Orden, de 30 de junio de 1998, por la que se regulan los tipos de señales y su utilización en relación a los espacios protegidos de Canarias.
- Decreto 232/2008, de 25 de noviembre, por el que se regula la seguridad de las personas en las obras e instalaciones hidráulicas subterráneas de Canarias.
- Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias.
- Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.
- Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 julio, que aprueba el Texto Refundido de la Ley de Aguas.

---

[35] Este anexo especifica e desenvolve as disposições de cada norma que afeta a gestão de caminhos e trilhos. Este anexo, por sua vez, é uma adaptação alargada da base jurídica contida no preâmbulo do Decreto 11/2005, de 15 de fevereiro, que cria a Rede de Percursos Pedestres das Ilhas Canárias e regula as condições para a ordenação, homologação e conservação dos percursos pedestres na Comunidade Autónoma de Canárias.

[36] Esta norma es, en la actualidad, la principal referencia legislativa en materia de gestión de senderos en la Comunidad Autónoma de Canarias.

- Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias.
- Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes.
- Ley 3/1995, de 23 marzo, de Vías Pecuarias.
- Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestre.
- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.
- Decreto 111/2002, de 9 de agosto, de traspaso de funciones de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de servicios forestales, vías pecuarias y pastos; protección del medio ambiente y gestión y conservación de espacios naturales protegidos.
- Real Decreto 173/2010 por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación.
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.
- Diretiva 2011/92/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à avaliação dos efeitos de determinados projetos públicos e privados no ambiente.
- Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de armonización y simplificación en materia de protección del territorio y de los recursos naturales.

1.4. ATIVIDADES NO AMBIENTE NATURAL

- Ley 43/2003, de 21 noviembre, de Montes.
- Ley 1/2019, de 30 de enero, de la actividad física y el deporte de Canarias.
- Ley 8/1997, de 9 de julio, Canaria del Deporte.
- Ley 10/1990, de 15 de octubre, del Deporte.
- Orden de 22 de junio de 1992, por el que se regula la constitución y funcionamiento de las Federaciones Deportivas Canarias.
- Real Decreto 416/2014, de 6 de junio, por el que se aprueba el Plan Sectorial de turismo de naturaleza y biodiversidad 2014-2020.
- Ley 7/1995, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo de Canarias.
- Ley 14/2009, de 30 de diciembre, por la que se modifica la Ley 7/1995, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo de Canarias.
- Decreto 226/2017, de 13 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se establece el régimen jurídico para el desarrollo de las actividades de turismo activo.
- Orden de 4 de junio de 2018, por la que se establece el contenido del documento que recoge el procedimiento de actuación en caso de accidente o emergencia como parte de las obligaciones de las personas físicas o jurídicas que promuevan y desarrollen las actividades que se regulan en el Reglamento por el que se establece el régimen jurídico para el desarrollo de las actividades de turismo activo, aprobado por el Decreto 226/2017, de 13 de noviembre (Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad do Governo das Canárias).
- Instrucciones de 21 de mayo de 2013, para la autorización de actividades extraordinarias en los Parques Nacionales de Canarias (Consejería de Política Territorial y Medioambiente do Governo das Canárias).

1.5. PATRIMÓNIO HISTÓRICO-CULTURAL

- Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico de España.
- Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias.
- Ley 11/2019, de 25 abril, de Patrimonio Cultural de Canarias.
- Decreto 111/2004, de 29 de julio, por el que se aprueba el Reglamento sobre Procedimiento de Declaración y Régimen Jurídico de los Bienes de Interés Cultural.
- Orden de 19 de abril de 1989, de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes, por la que se crea el Registro Regional de Bienes de Interés Cultural.

1.5. ACESSIBILIDADE

- Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.
- Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, regula las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.
- Ley 51/2003, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.
- Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación.
- Norma UNE 170001-1 "DALCO de Acessibilidade Universal".
- Norma 170001-2 "Sistema de Gestão da Acessibilidade".
- Norma UNE 139803:2012, de requisitos de acessibilidade para conteúdos na Web.
- Plano Diretor da Rede de Parques Nacionais.

1.6. OUTRA LEGISLAÇÃO A TER EM CONTA

- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

CABO VERDE

Embora Cabo Verde não tenha desenvolvido um corpus jurídico-administrativo específico sobre trilhos, possui um importante conjunto de leis, normas e instrumentos de planeamento que afetam a gestão de caminhos e as atividades realizadas na natureza. Segue-se uma lista dos mais importantes destes elementos.

2.1. PROTEÇÃO GERAL DE CAMINHOS

- Diretiva Nacional de Ordenamento do Território.
- Lei de Bases do Ordenamento do Território e Planeamento Urbanístico.
- Regulamento Nacional do Ordenamento do Território.
- Lei nº 86/IV/93, de 26 de junho, de Bases da Política do Ambiente.
- Decreto Legislativo nº 14/97, de 1 de junho, que desenvolve a Lei anterior.
- Lei de Expropriação.
- O Decreto Lei nº 3/2003, que estabelece o regime jurídico dos espaços naturais, paisagens, monumentos e lugares que pela, sua relevância para a biodiversidade, pelos seus recursos naturais, função ecológica, interesse socioeconómico, cultural, turístico ou estratégico, merecem uma proteção especial e integrar-se na Rede Nacional de Áreas Protegidas.
- Decreto-Lei nº 29/2006, de Avaliação de impactes Ambientais (AIA).

Deste corpo jurídico depende todo o sistema de planeamento territorial e ambiental, com a sua correspondente normativa, que afeta direta ou indiretamente a gestão e as atividades realizadas nos caminhos em Cabo Verde: Estratégia Nacional de Conservação da Natureza, Plano Nacional de Desenvolvimento, planos de áreas protegidas, planos regionais (insulares) de ordenamento do território, planos diretores municipais, planos operacionais de desenvolvimento, Plano de Ordenamento da Costa e do Mar, etc.

2.2. PATRIMÓNIO HISTÓRICO-CULTURAL

- Lei nº 102/III/90 de 29 de dezembro, Lei de base do Património Cultural.

2.3. ATIVIDADES NO AMBIENTE NATURAL

- Lei nº 85/VII/2011, de 10 de janeiro, que estabelece as Bases das Políticas Públicas de Turismo.

- Decreto-Lei nº 42/2014, de 14 de agosto, que estabelece o regime jurídico dos empreendimentos de Turismo de Natureza.

Destes instrumentos deriva todo o sistema de planeamento territorial e ambiental, com a sua correspondente normativa: plano nacional de desenvolvimento, planos de áreas protegidas, planos regionais (insulares) de ordenamento do território, planos diretores municipais, planos operacionais de desenvolvimento, plano de ordenamento da costa e do mar, etc.

2.4. PROMOÇÃO TURÍSTICA

- Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável do Turismo em Cabo Verde 2018/2030.
- Plano de Marketing do Turismo de Cabo Verde (2015-2016).
- Norma UNE 139803:2012, de requisitos de acessibilidade para o conteúdo Web.

2.5. ACESSIBILIDADE

- Norma UNE 170001-1 "DALCO de Acessibilidade Universal".
- Norma 170001-2 "Sistema de Gestão da Acessibilidade".

2.6. OUTRA LEGISLAÇÃO A TER EM CONTA

Como é o caso das Ilhas Canárias, também é necessário ter em conta as normativas sectoriais em matéria de vias de comunicação, montes, bacias hidrográficas, costas, águas, património público, etc.

ANEXO 3. CRITÉRIOS DE SUSTENTABILIDADE

CRITÉRIOS PARA A CONCEPÇÃO E TRAÇADO DE PERCURSOS

- Ter em conta a propriedade e as condições legais que afetam o caminho ou rede em que se pretende intervir.
- Priorizar a intervenção nos antigos caminhos tradicionais (diante novas estradas), evitando tanto quanto possível trajetos em estradas pavimentadas ou asfaltadas e tráfego partilhado com veículos motorizados.[37]
- Priorizar caminhos ou trechos que contenham valores naturais, culturais e paisagísticos que: a) sejam representativos do que existe na zona; e b) possam ser atraentes para os usuários reais ou potenciais.
- Minimizar os impactos negativos que os usos futuros do caminho podem ter sobre estes valores (estudos de adequação/impacto).
- Reforçar o impacto positivo sobre estes valores e sobre a sustentabilidade em geral. Neste sentido, o aspeto pedagógico deve ser tido em conta, prevendo a utilização de ferramentas interpretativas e códigos de conduta.
- Tendo em conta a importância do uso turístico de caminhos e trilhos nas Ilhas Canárias e Cabo Verde, o desenho deve dar prioridade a traçados que permitam destacar a singularidade de cada arquipélago e ilha em relação aos valores acima mencionados.
- Os trilhos devem ser concebidos de modo a que a sua utilização seja possível para a maioria das pessoas e ao longo de todo o ano. Isto implica, entre outras coisas, a conceção de rotas com diferentes graus de acessibilidade[38] , risco e dificuldade.

Estes critérios de sustentabilidade para a conceção e traçado de percursos pedestres foram extraídos dos critérios gerais estabelecidos nos seguintes documentos:

- O Decreto 11/2005, de 15 de febrero, por el que se crea la Red Canaria de Senderos y se

[37] Uma forma de determinar se um caminho é antigo (pelo menos um século de uso) é consultar a cartografia histórica. No caso das Ilhas Canárias, o Instituto Geográfico Nacional dispõe de um serviço de cartoteca onde se pode aceder à cartografia histórica.

[38] Ver a Medida 4. Neste caso, as alternativas são tornar o trilho, ou alguns dos seus trechos, "acessível", "praticável" ou "adaptado" (ver definições no Anexo 1-Glossário).

regulan las condiciones para la ordenación, homologación y conservación de los senderos en la Comunidad Autónoma de Canarias.

- Manual de senderos da FEDME (Turmo, 2007).
- Manual de señalización de senderos GR®, PR® e SL® da FEDME (Turmo, 2015).
- Criterios y guía de homologación para la red de senderos de Tenerife (Cabildo de Tenerife, 2017).
- Guía Técnica de Accesibilidad en Espacios Naturales (Hernández e Borau, 2017).
- El libro de los caminos. Manual para aclarar dudas, deshacer mitos y reivindicar derechos (Campillo e López-Moné, 2017).

CRITÉRIOS DE INTERVENÇÃO SOBRE O PATRIMÓNIO PEDESTRE

Qualquer intervenção para recuperar e conservar o património pedestre, adaptando-o aos novos usos contemporâneos (recreativos, desportivos, educativos e turísticos), deve ter em conta uma série de critérios gerais e específicos (que devem ser claramente definidos em manuais ou guias de intervenção). Entre estes últimos estariam os critérios de sustentabilidade, a fim de adaptar as soluções propostas às exigências do ambiente e a uma conceção sustentável.

- O processo e o método de intervenção devem ser feitos à medida de cada caso, com base nas especificidades de cada caminho (tipologia, significado cultural, valor patrimonial, etc.) e do seu contexto (natural, paisagístico, cultural e socioeconómico).
- Ter em conta tudo o que possa implicar uma alteração ou eliminação de qualquer elemento do significado cultural do caminho e dos seus valores patrimoniais; qualquer modificação efetuada sem ter em conta esta visão corre o risco de a desvirtuar irreversivelmente.
- Que a adaptação ao ambiente seja de impacto mínimo, não só para a solução final projetada, mas também para os fatores e problemas condicionantes que possam derivar dos acessos e métodos de trabalho necessários para poder executar estas soluções.
- Seguir os procedimentos e materiais tradicionais de construção dos caminhos.
- Tendo em conta as questões de segurança e acessibilidade[39] .

Estes critérios específicos de sustentabilidade foram extraídos dos critérios gerais de intervenção estabelecidos nos seguintes documentos:

- O Decreto 11/2005, de 15 de febrero, por el que se crea la Red Canaria de Senderos y se regulan las condiciones para la ordenación, homologación y conservación de los senderos en la Comunidad Autónoma de Canarias.
- Manual de senderos da FEDME (Turmo, 2007).
- Manual de señalización de senderos GR®, PR® e SL® da FEDME (Turmo, 2015).
- Criterios y guía de homologación para la red de senderos de Tenerife (Cabildo de Tenerife, 2017).
- Guía Técnica de Accesibilidad en Espacios Naturales (Hernández e Borau, 2017).
- El libro de los caminos. Manual para aclarar dudas, deshacer mitos y reivindicar derechos (Campillo e López-Moné, 2017).
- ICOMOS (2013): The Australia ICOMOS Charter for Places of Cultural Significance. Australia ICOMOS Incorporated. Burwood.
- MAPA (s/f): Caminos Naturales. Manual de Aspectos Constructivos. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Madrid.
- Monzón, F. (2017): Manual básico de criterios de mantenimiento y conservación del Camino Viejo de Candelaria. Escuela de Ingeniería de la Edificación de la Universidad de La Laguna.

[39] Ver a Medida 4.

ANEXO 4. HOMOLOGAÇÃO DOS PERCURSOS PEDESTRES

A homologação é definida como o ato administrativo através do qual um caminho ou um trecho recebe uma qualificação oficial como rota para uso pedestre para fins desportivos, turísticos ou recreativos, para o qual deve cumprir requisitos precisos de traçado e sinalização. Além disso, a homologação concede o direito de uso das marcas de percurso registadas pela FEDME (GR®, PR® e SL®), com base nos "General Principles for Signing and Marking foothpaths" da European Ramblers Association (ERA), e geridas pelas federações autónomas e/ou territoriais de desportos de montanha[40].

No caso das Ilhas Canárias, o processo de homologação é regulado pelo Decreto 11/2005, de 15 de febrero, por el que se crea la Red Canaria de Senderos y se regulan las condiciones para la ordenación, homologación y conservación de los senderos en la Comunidad Autónoma de Canarias..

OBJETIVOS

- Garantir a segurança e a continuidade do trânsito para os usuários dos trilhos (especialmente os caminhantes).
- Apoiar a qualidade dos trilhos como equipamentos para uso público.
- Possibilitar a inserção dos trilhos em redes nacionais e internacionais, garantindo a sua homogeneidade.
- Promover o desenvolvimento local, atraindo caminhantes nacionais e internacionais, que demandam territórios com redes de percursos homologados com as marcas GR®, PR® e SL®.

PROMOTOR

A homologação de um percurso ou rede pode ser promovida por um conselho, uma câmara municipal ou a Federação Canária de Montanhismo (FECAMON), atuando sempre sob as normas, procedimentos e supervisão desta última.

Uma questão muito importante a ter em conta é que quando um percurso ou rede é homologado, o promotor torna-se automaticamente responsável pela sua gestão e manutenção. Se estas responsabilidades não forem devidamente cumpridas, o conselho pode anular o ato de homologação e cancelar o percurso, devolvendo-o assim ao seu estatuto de caminho.

No caso de Cabo Verde, embora ainda não seja possível homologar percursos (uma vez que não existe um quadro jurídico-administrativo para o acolher), os promotores podem aplicar os critérios de homologação que se aplicam nas Ilhas Canárias. Desta forma, estarão a adaptar as suas redes de percursos aos padrões europeus, o que é muito conveniente, uma vez que a Europa é o principal mercado emissor de turismo de caminhadas em Cabo Verde.

PROCEDIMIENTO

O procedimento de homologação é regulado pelo Decreto 11/2005, de 15 de febrero, por el que se crea la Red Canaria de Senderos y se regulan las condiciones para la ordenación, homologación y conservación de los senderos en la Comunidad Autónoma de Canarias. Os passos mais importantes seriam:

1. A primeira coisa que uma entidade promotora tem de fazer, se for uma administração pública, é dirigir-se à FECAMON para receber as instruções e recomendações pertinentes para iniciar e desenvolver o processo, que tem de ser levado a cabo sob a sua supervisão.
2. O promotor tem de elaborar um Projeto de Percurso Pedestre e apresentá-lo, juntamente

[40] Ver no Glossário a entrada "percurso pedestre homologado" para mais informações neste importante tópico

com o pedido de homologação e outra documentação necessária, ao Conselho Insular correspondente, que é o órgão administrativo responsável pelo procedimento e que, no final, concede a homologação.

3. Uma vez solicitados os relatórios obrigatórios (jurídicos, administrativos e sectoriais) e revista toda a documentação, o conselho emitirá a resolução de homologação, que poderá ser positiva, provisória e/ou condicionada ao cumprimento de determinados critérios.
4. Se a resolução for positiva e o Projeto de Percursos Pedestres for aprovado, uma vez que o conselho tenha efetuado as comunicações e procedimentos estabelecidos no Decreto 11/2005 (publicação no BOC, inscrição no Registo de Percursos Pedestres, etc.), a entidade promotora procederá à sua execução.
5. Uma vez concluídas as intervenções, a federação designará um técnico de percurso pedestre para elaborar um "relatório de homologação" (obrigatório, mas não vinculativo), que regule a idoneidade ou não da execução do projeto. Este relatório será submetido à apreciação do conselho. Se não houver objeções por parte do conselho, os percursos podem ser postos em uso "como homologados".

BIBLIOGRAFIA E RECURSOS

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS CITADAS

- Arriola, J. L., Feliu, J. M., Martínez, J., Turmo, A. (1997): Manual de Senderismo. Zaragoza: FEDME.
- Basora, X. y Sabaté, X. (2006): Custodia del territorio en la práctica. Manual de introducción a una nueva estrategia participativa de conservación de la naturaleza y el paisaje. Universitat de Vic.
- Boullón, R. (1986). Planificación del espacio turístico. Trillas, México
- Cabildo de Tenerife (2019): Criterios y guía de homologación para la red de senderos de Tenerife. Área de Sostenibilidad, Medioambiente y Seguridad del Cabildo Insular de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife.
- Cabildo de Tenerife (2017): Estrategia Insular de senderos de Tenerife. Área de Sostenibilidad, Medioambiente y Seguridad del Cabildo Insular de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife.
- Campillo, X. y López-Moné, R. (2017): El libro de los caminos. Manual para aclarar dudas, deshacer mitos y reivindicar derechos. Arola Editors.
- Cano, J. (2018) : La red caminera de Tenerife. Revalorización, conservación y articulación territorial. Cabildo Insular de Tenerife, Gobierno de Canarias y Universidad de La Laguna. Santa Cruz de Tenerife.
- Cifuentes, M. (1992). Determinación da capacidad de carga turística en áreas protegidas. WWF, Turrialba, Costa Rica.
- EUROPARC-España (2016): Guía de buenas prácticas para el desarrollo de carreras por montaña en espacios naturales protegidos. Fundación Fernando González Bernáldez. Madrid.
- FEDME (2018): Terminología sobre deportes de montaña en la normativa de espacios naturales protegidos. Zaragoza: FEDME.
- FEDME (2011): Incidencia socioeconómica y ambiental de las carreras por montaña en el medio rural y natural en España. Zaragoza: FEDME.
- Hernández, J. (2011). Los caminos del patrimonio. Rutas turísticas e itinerarios culturales. PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural. Vol. 9 Nº 2 págs. 225-236. 201. https://doi.org/10.25145/j.pasos.2011.09.02.
- Hernández, J. y Borau, J. L. (2017): Guía Técnica de Accesibilidad en Espacios Naturales. Organismo Autónomo Parques Nacionales. Fundación ONCE.
- ICOMOS (2013): The Australia ICOMOS Charter for Places of Cultural Significance. Australia ICOMOS Incorporated. Burwood.
- Izquierdo, J. (1998): Turismo Sostenible. Una aproximación desde la Antropología social. Tesina (no publicado). Universidad de La Laguna. San Cristóbal de La Laguna.
- Izquierdo, J. y Salas, J. (1999): Guía básica para la gestión sostenible del turismo en espacios naturales protegidos. Proyecto de fin de máster en gestión del turismo ambiental (no publicado). Universidad Complutense de Madrid y Centro de Desarrollo de Directivos. Córdoba.
- Jordi Segui, J. e Inés, E, (2018). "El trail running (carreras de o por montaña) en España. Inicios, evolución y (actual) estado de la situación". Retos, número 33, (1º semestre), 123-128.
- Lima, S., Nóbrega, W., Bahía, M. y Piani, A. (2012): "Planificación y gestión de las visitas al patrimonio natural y cultural y a los atractivos turísticos". Estudios y Perspectivas en Turismo, Volumen 21 (2012) pp. 355 – 371).
- MAPA (s/f): Caminos Naturales. Manual de Aspectos Constructivos. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Madrid.

- Ministerio de Educación, Cultura y Deporte (2015). Encuesta de Hábitos Deportivos en España 2015. Subdirección General de Estadística y Estudios, Secretaría General Técnica. Madrid.
- Monzón, F. (2017): Manual básico de criterios de mantenimiento y conservación del Camino Viejo de Candelaria. Escuela de Ingeniería de la Edificación de la Universidad de La Laguna.
- Moreno, C. J. (2005): Articulación territorial en espacios insulares: las vías de comunicación terrestres en Canarias, siglos XVI-XIX. Tesis doctoral. Departamento de Geografía, Análisis Geográfico Regional. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
- Nasarre, J. (2018): La responsabilidad patrimonial de las administraciones públicas en los accidentes que se producen en los senderos que trascurren por el medio natural. Informe jurídico promovido por el Cabildo Insular de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife.
- Nasarre, J. (2012). Senderos señalizados y desarrollo rural sostenible. Zaragoza: FEDME.
- Proyecto SOSTURMAC (2019a): Plan de Marketing Cero CO2. Instituto Tecnológico y de Energías Renovables (Coord.). Granadilla de Abona.
- Proyecto SOSTURMAC (2019b): Guía de intervención y conservación sostenible del patrimonio arquitectónico de Canarias y Cabo Verde. Instituto Tecnológico y de Energías Renovables (Coord.). Granadilla de Abona.
- Proyecto SOSTURMAC (2019c). Estrategia de posicionamiento y promoción de Canarias y Cabo Verde como destinos turísticos sostenibles bajos en carbono. Proyecto SOSTURMAC. Instituto Tecnológico y de Energías Renovables (Coord.). Granadilla de Abona.
- Turmo, A. (coord.) (2015): Manual de señalización de senderos GR®, PR® y SL®. Edición digital 2018, versión actualizada. FEDME. Recuperado de www.fedme.es.
- Turmo, A. (coord.) (2007): Manual de senderos. Tercera Edición Revisada. Zaragoza: FEDME.
- Villavilla, H. (2012): Guía para la elaboración del inventario de caminos y servidumbres de titularidad de las administraciones públicas. Ecologistas en Acción. Madrid.
- Winresources (2013a): Roteiros turísticos do Parque Natural do Fogo. Praia.
- Winresources (2013b): Plano de Marketing e Comunicação Nacional e Internacional do Parque Natural da Ilha do Fogo. Praia.

LIVROS E DOCUMENTOS PARA APROFUNDAR (organizados por temas)

PLANEAMENTO DE PERCURSOS PEDESTRES

- Arriola, J. L., Feliu, J. M., Martínez, J., Turmo, A. (1997): Manual de Senderismo. Zaragoza: FEDME.
- Boullón, R. (1986). Planificación del espacio turístico. Trillas, México
- Cano, J. (2018) : La red caminera de Tenerife. Revalorización, conservación y articulación territorial. Cabildo Insular de Tenerife, Gobierno de Canarias y Universidad de La Laguna. Santa Cruz de Tenerife.
- Figueiredo, S. L.; Pereira, E. S.; Andrade, M. N.; Baccino, M. P.; Barbosa, L. C. & Guedes, J. R. (2008). Turismo em unidades de conservação: arqueologia e turismo no Parque da Serra dos Martírios/Andorinhas-PA. NAEA/UFPA, Belém.
- Hernández, J. (2011). Los caminos del patrimonio. Rutas turísticas e itinerarios culturales. PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural. Vol. 9 Nº 2 págs. 225-236. 201. https://doi.org/10.25145/j.pasos.2011.09.02.
- Lechner, L. (2004): Planificación, construcción y mantenimiento de senderos en áreas protegidas. Red Rose Press. Colorado.

- Izquierdo, J. y Salas, J. (1999): Guía básica para la gestión sostenible del turismo en espacios naturales protegidos. Proyecto de fin de máster en gestión del turismo ambiental (no publicado). Universidad Complutense de Madrid y Centro de Desarrollo de Directivos. Córdoba.
- Turmo, A. (coord.) (2015): Manual de señalización de senderos GR®, PR® y SL®. Edición digital 2018, versión actualizada. FEDME. Recuperado de www.fedme.es.
- Villavilla, H. (2012): Guía para la elaboración del inventario de caminos y servidumbres de titularidad de las administraciones públicas.
- Las estrategias insulares de senderos de La Palma, La Gomera, Tenerife y Gran Canaria.

PROTEÇÃO

- ICOMOS (2013): The Australia ICOMOS Charter for Places of Cultural Significance. Australia ICOMOS Incorporated. Burwood.

CONSERVAÇÃO E MANUTENÇÃO

- Cabildo de Tenerife (2019): Criterios y guía de homologación para la red de senderos de Tenerife. Área de Sostenibilidad, Medioambiente y Seguridad del Cabildo Insular de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife.
- Cano, J. (2018) : La red caminera de Tenerife. Revalorización, conservación y articulación territorial. Cabildo Insular de Tenerife, Gobierno de Canarias y Universidad de La Laguna. Santa Cruz de Tenerife.
- Lechner, L. (2004): Planificación, construcción y mantenimiento de senderos en áreas protegidas. Red Rose Press. Colorado.
- ICOMOS (2013): The Australia ICOMOS Charter for Places of Cultural Significance. Australia ICOMOS Incorporated. Burwood.
- MAPA (s/f): Caminos Naturales. Manual de Aspectos Constructivos. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Madrid.
- Monzón, F. (2017): Manual básico de criterios de mantenimiento y conservación del Camino Viejo de Candelaria. Escuela de Ingeniería de la Edificación de la Universidad de La Laguna.
- Proyecto SOSTURMAC (2019b): Guía de intervención y conservación sostenible del patrimonio arquitectónico de Canarias y Cabo Verde. Instituto Tecnológico y de Energías Renovables (Coord.). Granadilla de Abona.
- Turmo, A. (coord.) (2015): Manual de señalización de senderos GR®, PR® y SL®. Edición digital 2018, versión actualizada. FEDME. Recuperado de www.fedme.es.

GESTÃO DA PRESSÃO E IMPACTOS

- FEDME (2011): Incidencia socioeconómica y ambiental de las carreras por montaña en el medio rural y natural en España. Zaragoza: FEDME.

ACESSIBILIDADE

- Hernández, J. y Borau, J. L. (2017): Guía Técnica de Accesibilidad en Espacios Naturales. Organismo Autónomo Parques Nacionales. Fundación ONCE.
- Hernández, J. (2009): Propuesta metodológica para el análisis de la accesibilidad de los Parques Nacionales. Tesis doctoral.
- Norma UNE 170001-1 DALCO de Accesibilidad Universal.

SEGURANÇA

- Cabildo de Tenerife (2019): Criterios y guía de homologación para la red de senderos de Tenerife.

- FEDME (2011): Incidencia socioeconómica y ambiental de las carreras por montaña en el medio rural y natural en España. Zaragoza: FEDME.
- Nasarre, J. (2018): La responsabilidad patrimonial de las administraciones públicas en los accidentes que se producen en los senderos que trascurren por el medio natural. Informe jurídico promovido por el Cabildo Insular de Tenerife. Santa Cruz de Tenerife.
- Sánchez, A. (2020): Recomendaciones post-COVID para deportes de montaña. Zaragoza: FEDME.
- Turmo, A. (coord.) (2015): Manual de señalización de senderos GR®, PR® y SL®. Edición digital 2018, versión actualizada. FEDME. Recuperado de www.fedme.es.
- Turmo, A. (coord.) (2007): Manual de senderos. Tercera Edición Revisada. Zaragoza: FEDME.

TURISMO SUSTENTÁVEL, EVENTOS DESPORTIVOS E DESENVOLVIMENTO LOCAL

- EUROPARC-España (2016): Guía de buenas prácticas para el desarrollo de carreras por montaña en espacios naturales protegidos. Fundación Fernando González Bernáldez. Madrid.
- FEDME (2011): Incidencia socioeconómica y ambiental de las carreras por montaña en el medio rural y natural en España. Zaragoza: FEDME.
- Nasarre, J. (2012). Senderos señalizados y desarrollo rural sostenible. Zaragoza: FEDME.

SEGUIMENTO E AVALIAÇÃO

- Observatorio de caminos naturales e itinerarios no motorizados (2011): Sistema de indicadores sobre caminos naturales e itinerarios no motorizados. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Madrid.

NORMATIVA

- Observatorio de caminos naturales e itinerarios no motorizados (2011): Análisis de la normativa y legislación aplicable en España a nivel comunitario, nacional y autonómico. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Madrid.

PÁGINAS WEB

- Campanha "Pasa sin huella": www.pasasinhuella.com
- Clube de producto "Ecoturismo en España": www.soyecoturista.com
- Euromide: www.euromide.info
- FECAMON (Federación Canaria de Montañismo): www.fecamon.es
- FEDME (Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada): www.fedme.es
- GEVIC (Gran Enciclopedia Virtual de las Islas Canarias): www.gevic.net
- ICOMOS (Consejo Internacional de Monumentos y Sitios): www.icomos.org
- Instituto de Estadística de Canarias (ISTAC): http://www.gobiernodecanarias.org/istac
- Instituto Nacional de Estadística de Cabo Verde (INE): www.ine.cv
- Mi Senda (sitio web de la FEDME dedicado al senderismo): www.misendafedme.es
- Montaña Segura (campaña de prevención de accidentes en el medio natural): www.montanasegura.com
- National Geographic: www.nationalgeographic.es
- Objetivos de Desarrollo Sostenible-ODS (página web oficial de las Naciones Unidas): https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible
- Observatorio de Turismo Rural en Esapaña (iniciativa privada desarrollada por EscapadaRural.com, la EUHT CETT-UB y Netquest): www.escapadarural.com/observatorio

- Promotur. Turismo de Canarias (entidad pública que gestiona la promoción de las Islas Canarias como destino turístico): www.turismodeislascanarias.com
- Red de senderos de Tenerife (sitio web oficial sobre senderos del Área de Sostenibilidad, Medioambiente y Seguridad del Cabildo de Tenerife): www.tenerife.es
- Rincones del Atlántico (revista de patrimonio histórico-cultural): www.rinconesdelatlantico.es
- Taranna (blog de viajes sostenibles): www.blog.traranna.com