

A segurança nos “Caminhos de Fátima”: levantamento etnográfico do percurso de peregrinação no concelho de Santa Maria da Feira

**Dissertação elaborada com vista à obtenção do Grau de Mestre em
Gestão do Desporto**

Orientadora: Prof. Doutora Ana Maria da Silva dos Santos

Júri:

Presidente:

Doutor Luís Miguel Faria Fernandes da Cunha, professor auxiliar da Faculdade de Motricidade Humana da Universidade de Lisboa.

Vogais:

Doutor Rui Jorge Bertolo Lara Madeira Claudino, professor auxiliar da Faculdade de Motricidade Humana da Universidade de Lisboa;

Doutora Ana Maria da Silva dos Santos, professora auxiliar da Faculdade de Motricidade Humana da Universidade de Lisboa.

Bruno Oliveira da Silva Andrade

2020

À inolvidável avó Lucinda (*in memoriam*) e
ao eterno amigo Duarte (*in memoriam*),
para sempre.

“Hoje, o estado de crise, tanto do “desporto profissional” como do “desporto educação” aconselham a que sem descurar os mecanismos normalizados da primeira perspectiva, se aposte também na Gestão do Desporto enquanto instrumento capaz de resolver ou, pelo menos, ajudar a resolver, os estigmas do desporto moderno. Uma coisa parece-nos evidente. É que se continuarmos a utilizar as mesmas soluções para os problemas que existem, não podemos esperar obter resultados muito diferentes daqueles que já foram obtidos no passado.” (Pires & Lopes, 2001, p. 89).

Agradecimentos

A todos aqueles que se cruzaram neste processo e colaboraram para a manutenção do foco no objetivo, oferecendo um contributo adicional e imprescindível na conclusão deste produto científico:

Primeiramente, àqueles que me criaram e conviveram comigo no seio familiar, fundamentais no apoio e orientação à execução deste documento nas várias fases menos positivas e, na harmonia de todas as condições, físicas e psicológicas, com vista à materialização desta grande ambição pessoal.

À pessoa que me abriu janelas do conhecimento nesta vertente específica, Professora Doutora Ana Santos, que desde o primeiro instante acompanhou a ordem de ações basilares da execução deste documento, pela demonstração duma enorme colaboração e, similarmente, pela partilha de conhecimento no âmbito da Gestão do Desporto e não só, transcendendo à partilha das múltiplas experiências informais enquanto peregrina.

À pessoa que desempenhou um papel hegemónico na minha adaptação à nova realidade, com quem partilhei todos os receios, angústias e dificuldades, pela total atenção, disponibilidade e paciência prestadas no auxílio à resolução das inseguranças e dúvidas que foram surgindo no decurso desta investigação científica, como também durante o período do 2º Ciclo de Estudos e em vários momentos da vida pessoal, ao acreditar ser possível colocar em prática todas as competências adquiridas até à data, motivando incessantemente para a prossecução desta investigação e, deste modo evitando ser afetado negativamente pelos obstáculos e complexidades decorrentes.

Àqueles que me acompanharam por toda a atenção, simpatia, partilha de experiências, encorajamento e compreensão concedida, fundamental para a simplificação desta particular jornada.

À escola que levou à inquietude do conhecimento, e pela oportunidade de ter proporcionado aprendizagem e crescimento no ramo científico, através da

aquisição de ferramentas e do desenvolvimento de competências fundamentais à elaboração deste documento.

Por fim, aos colegas Manuel Fernandes, Custódio Oliveira e Rafael Costa por todo o apoio e entreaajuda prestados nas dificuldades assomadas.

Resumo

Infelizmente na peregrinação anual ao Santuário de Fátima, existem acidentes rodoviários envolvendo peregrinos. Esta dissertação teve como objetivo, analisar as condições dum pequeno percurso do “Caminho do Norte”, no contexto dos “Caminhos de Fátima”, no concelho de Santa Maria da Feira. Recorreu-se à metodologia de natureza qualitativa, através de um levantamento etnográfico, com o intuito de analisar as condições de segurança, a sinalização e as zonas pedonais do itinerário alvo de análise. No cômputo geral, verificou-se que a marcação do caminho é elucidativa neste troço, contudo não existem zonas pedonais na totalidade da via investigada, como apurado nas freguesias de Lourosa, Escapães e Arrifana, representando um elevado risco à segurança dos peregrinos. Este estudo propôs um pequeno troço alternativo numa das etapas do “Caminho do Norte”, de modo a desviar os peregrinos da EN 1, via que apresenta um grande fluxo de trânsito. Ficou claramente demonstrado que, o percurso mais seguro é o mais longo e o que apresenta maior grau de dificuldade. Aspetos como o património histórico e cultural das regiões são apreciados na concretização da jornada em direção ao derradeiro lugar sagrado de destino.

Palavras-chave

Análise de conteúdo; “Caminhos de Fátima”; “Caminho do Norte”; Etnografia; Património cultural; Património histórico; Peregrinação; Peregrinos; Rotas; Segurança.

Abstract

Unfortunately, in the annual pilgrimage to the Sanctuary of Fátima, there are road accidents involving pilgrims. This dissertation aimed to analyze the conditions of a short journey on the “Caminho do Norte”, in the context of the “Caminhos de Fátima”, in the municipality of Santa Maria da Feira. A qualitative methodology was used, through an ethnographic survey, to analyze the safety conditions, the signs and the pedestrian zones of the itinerary targeted by the analysis. In the general reckoning, it was found that the path marking is elucidative in this section, however there are no pedestrian areas in the entire investigated road, as found in the parishes of Lourosa, Escapães and Arrifana, representing a high risk to the pilgrims safety. This study proposed a small alternative route in one of the stages of the “Caminho do Norte”, to divert pilgrims from the EN 1, a route that presents a great flow of traffic. It was clearly demonstrated that the safest route is the longest and the one with the greatest degree of difficulty. Aspects such as the historical and cultural heritage of the regions are appreciated in the realization of the journey towards the ultimate sacred place of destination.

Keywords

Content analysis; “Caminhos de Fátima”; “Caminho do Norte”; Ethnography; Cultural heritage; Historical heritage; Pilgrimage; Pilgrims; Routes; Security.

Índice Geral

Agradecimentos	iii
Resumo	v
Abstract	vi
Índice Geral	vii
Lista de Figuras	ix
Lista de Tabelas	xi
Lista de Abreviaturas e Acrónimos	xii
Introdução	1
1. Objetivos da investigação	6
2. Revisão da Literatura	8
2.1. Desporto e atividade física	8
2.2. Espaço físico.....	13
2.2.1. Espaço público	14
2.2.2. Espaço natural	16
2.3. Peregrinação	17
2.3.1. Rota de peregrinação – “Caminhos de Fátima”	20
2.3.2. Preparação de um caminho de peregrinação	28
2.3.3. Cuidados a ter na realização de um caminho de peregrinação	29
2.3.4. Rota de peregrinação – “Caminho de Santiago”	31
2.4. Segurança.....	32

3. Metodologia	39
3.1. Caraterização do conelho alvo do estudo	43
4. Apresentação dos Resultados	56
5. Discussão dos Resultados	77
Conclusões	87
Bibliografia	96
Anexos	105
Anexo 1	106
Anexo 2.....	107
Anexo 3.....	108
Anexo 4	109
Anexo 5.....	110

Lista de Figuras

Figura 1 - Sinalética proposta pelos AACF (Fonte: AACF)	21
Figura 2 - Crucifixo dos quatro caminhos de Fátima (Fonte: AACF).....	23
Figura 3 - Credencial do Peregrino dos Caminhos de Fátima (Fonte: AACF) .	25
Figura 4 – Estado da via acompanhada de sinalização de um local da Rota Carmelita (Fonte: Caminhos de Fátima)	27
Figura 5 - Distrito de Aveiro (Concelho de Santa Maria da Feira discriminado a tom laranja – Fonte: Google).....	43
Figura 6 - Freguesias do concelho de Santa Maria da Feira (Fonte: Google) .	45
Figura 7 - Via romana inserida na vila de São João de Ver (Fonte: Vídeo nos Anexos).....	47
Figura 8 - Castelo de Santa Maria da Feira (Fonte: Vídeo nos Anexos).....	48
Figura 9 - Igreja Matriz de Santa Maria da Feira (Fonte: Google).....	50
Figura 10 - Meninas Fogaceiras a cortejar com fogaças à cabeça (Fonte: Câmara Municipal de Santa Maria da Feira)	51
Figura 11 - Grupo de Cicloturismo do Clube Desportivo Feirense a peregrinar em direção ao Santuário de Fátima (Fonte: Clube Desportivo Feirense)	52
Figura 12 - "Rotunda do ciclista" localizado na vila de São João de Ver (Fonte: Vídeo nos Anexos).....	53
Figura 13 - Rede viária do concelho de Santa Maria da Feira (Fonte: Google) 53	
Figura 14 - Indicação da freguesia e do respetivo número exato do quilómetro no qual a primeira gravação de vídeo se fraciona.....	57
Figura 15 - Caminho referente à atual rota de peregrinação do “Caminho do Norte” inserida no concelho de Santa Maria da Feira (Fonte: Komoot)	58
Figura 16 - Estatísticas do caminho mencionado (Fonte: Komoot).....	59
Figura 17 – Nível de dificuldade apresentado na realização do percurso alvo de análise, mensurado pela tecnologia (Fonte: Komoot)	59
Figura 18 - Caraterísticas dos pavimentos do percurso aludido (Fonte: Komoot)	60

Figura 19 - Proposta alternativa ao percurso do “Caminho do Norte”, com partida na cidade de Lourosa e ponto de chegada na vila de Arrifana (Fonte: Komoot)	62
Figura 20 - Indicação da freguesia e do respetivo número exato do quilómetro no qual a segunda gravação de vídeo se fraciona.....	63
Figura 21 - Estatísticas do caminho proposto (Fonte: Komoot)	63
Figura 22 - Nível de dificuldade apresentado na realização do caminho proposto (Fonte: <i>Komoot</i>)	64
Figura 23 - Características dos pavimentos do caminho proposto (Fonte: Komoot)	65
Figura 24 - Caminhada no asfalto numa rua sem passeios (Fonte: Vídeo nos Anexos).....	70
Figura 25 - Exemplo de sinalética patente nos "Caminhos de Fátima" (Fonte: Vídeo nos Anexos).....	71
Figura 26 - Sinalização do caminho evidenciada num poste de iluminação (Fonte: Vídeo nos Anexos).....	71
Figura 27 - Extensão de outros pavimentos desconhecidos, definidos pela tecnologia Komoot (Fonte: Vídeo nos Anexos).....	73
Figura 28 - Assimetria saliente apurada na freguesia de Escapães (Fonte: Vídeo nos Anexos)	73
Figura 29 - Área pavimentada exclusiva para peões no centro da cidade de Santa Maria da Feira (Fonte: Vídeo nos Anexos)	74
Figura 30 - Exemplo de veículo mal-estacionado na via pública (Fonte: Vídeo nos Anexos).....	75
Figura 31 - Travessia insegura realizada na EN 1 (Fonte: Vídeo nos Anexos)	79
Figura 32 - Cruzamento com visibilidade reduzida e sem passagem para peões (Fonte: Vídeo nos Anexos)	80
Figura 33 - Via em asfalto na localidade de Arrifana (Fonte: Vídeo nos Anexos)	81
Figura 34 - Informação do ponto intermédio de passagem abrangido no itinerário proposto, situado no Castelo de Santa Maria da Feira (Fonte: Komoot)	84

Lista de Tabelas

Tabela 1. Normas da Lei n.º 50/2018, de 16 de agosto.....	15
Tabela 2. Recomendações da GNR mediante a operação “Peregrinação Segura”	30
Tabela 3. Variáveis de avaliação dos riscos de segurança nas rotas de peregrinação	37
Tabela 4. Valores demográficos do concelho de Santa Maria da Feira.....	44
Tabela 5. Características da 12ª etapa de peregrinação do “Caminho do Norte”	55
Tabela 6. Tabela resumo dos dados dos percursos analisados	66
Tabela 7. Resultados das variáveis de análise do estudo	68

Lista de Abreviaturas e Acrónimos

Acrónimos	Descritivo
[i.e.]	<i>Id est</i> , que significa "isto é", "ou seja"
[ibidem]	Designação latina utilizada nas citações repetidas de produtos científicos do mesmo autor e da mesma obra
[n.d.]	Especificação referente ao desconhecimento da data da publicação
AACF	Associação de Amigos dos Caminhos de Fátima
ANSR	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
CNC	Centro Nacional de Cultura
CRP	Constituição da República Portuguesa
DGS	Direção-Geral da Saúde
EN 1	Estrada Nacional 1
GNR	Guarda Nacional Republicana
ICSSPE	<i>International Council of Sport Science and Physical Education</i> , que significa Conselho Internacional de Ciências do Desporto e Educação Física (CICDEF)
IPDJ	Instituto Português do Desporto e Juventude
LBAFD	Lei de Bases da Atividade Física e do Desporto
OMS	Organização Mundial de Saúde
TP	Turismo de Portugal

Introdução

Nos dias que antecedem a chegada dos caminhantes à cidade de Fátima, os acidentes são uma realidade frequente e inevitável. É de ressaltar as memórias e relatos em jornais públicos de atropelamentos que vitimaram peregrinos, entre outros que causaram feridos graves e ligeiros.

No ano de 2018, o município de Santa Maria da Feira registou 52 peões atropelados num total de 5 652 atropelamentos registados em Portugal¹, indicando um risco à segurança dos peregrinos nas estradas intermunicipais.

Posto isto, dada a necessidade emergente de agir a fim de contribuir para deslocamentos acautelados em espaços públicos partilhados por vários agentes, a obrigação de superintender a realidade dos caminhos presentes em direção a Fátima é salientada, no apuramento das condições que os caminhos são atualmente praticados, sendo apontada como um dos objetivos de investigação a demonstrar pelo presente trabalho de dissertação.

A escolha deste tema foi motivada pela confirmação de ocorrências de acidentes rodoviários relacionados com atropelamentos a peregrinos. Tem como intuito apresentar medidas preventivas resultantes numa melhoria do ato de peregrinar, concretamente para a modalidade realizada a pé, bem como na apresentação de alternativas possíveis ao atual percurso imposto, no trabalho de divulgar e valorizar os caminhos existentes para a realização das rotas de peregrinação, pelos diferentes motivos, enumerados subseqüentemente neste trabalho exploratório.

¹ Fonte da PORDATA. Disponível em:

<https://www.pordata.pt/Municipios/Pe%c3%b5es+atropelados+total+e+mortos-233> (consultado em 24 de março de 2020).

A atividade física (AF) é um fenómeno fundamental dada a sua mais-valia para a comunidade em geral, nomeadamente pelos contributos que pode dar ao nível da melhoria da aptidão individual, bem-estar físico e psicológico e saúde pública em geral (Hallmann, Wicker, Breuer, & Schönherr, 2012, p. 526). Não é somente importante para a componente da saúde, também tem um forte impacto a nível económico nos vários países da União Europeia, observado através da educação, meios de comunicação social, *fitness* e turismo (Comissão Europeia, 2012, p. 3).

A Organização Mundial de Saúde define atividade física como qualquer movimento corporal produzido pelos músculos esqueléticos que requer gasto de energia - incluindo atividades realizadas enquanto trabalha, brinca, realiza tarefas domésticas, viaja e se envolve em atividades recreativas. O termo "atividade física" não deve ser confundido com "exercício físico", que é uma subcategoria de atividade física planeada, estruturada e repetitiva, e tem como objetivo melhorar ou manter um ou mais componentes da aptidão física. Além do exercício físico, qualquer outra atividade física que seja realizada durante o tempo de lazer, para transporte de e para lugares ou como parte do trabalho de uma pessoa, tem um benefício para a saúde. Ainda, tanto a intensidade moderada e vigorosa de atividade física melhora a saúde de qualquer indivíduo.

OMS²

Esta referência ao conceito de atividade física, que relacionada com a noção de “desporto” evidenciada na alínea a), no número 1, do artigo 2.º da Carta Europeia do Desporto (maio de 1992)³, define o termo como “(...) todas as formas de atividades físicas que, através de uma participação organizada ou não, têm por objetivo a expressão ou o melhoramento da condição física e psíquica, o desenvolvimento das relações sociais (...)” (IPDJ, n.d., p. 3).

² Disponível em: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/physical-activity> (consultado em 23 de março de 2020).

³ A Carta Europeia do Desporto veio formalizar junto dos governos dos países inseridos na União Europeia, a importância da “promoção do desporto como fator do desenvolvimento humano”, e daí estabelecer um conjunto de princípios que vão ao encontro das disposições enunciadas no Código da Ética do Desporto, nas quais importam salientar as normas do Anexo 1.

A definição antecedente não conflui com conceito de peregrinação⁴, pois esta última remete-se para uma dimensão mais filosófica da vida do ser humano, resultando assim em atos de fé ou até mesmo em ações de superação pessoal e de realização espiritual (Cardita, 2012, p. 195).

No entanto, essas ações de cariz devocional implicam o deslocamento a pé ou de bicicleta⁵ (Cardita, 2012, p. 199), o que em certa medida inferem pontos de contacto com o primeiro conceito, por esses mesmos deslocamentos se apresentarem conglobados no conceito de atividade física (DGS, 2016, p.70), como também, e não mais importante, na realização de movimentos corporais produzidos pelo sistema músculo-esquelético que resultam num gasto energético acima do nível basal do corpo⁶ (Caspersen, Powell, & Christenson, 1985, p.127).

Sabendo que a peregrinação é na sua generalidade associada ao culto religioso, i.e., a um conjunto de disposições e liturgias pelos quais um indivíduo adora ou venera uma divindade (Cardita, 2012, p. 197), este ato religioso requer alguns cuidados a ter em conta na circunstância de veículos motorizados e peregrinos coabitarem no mesmo instante as estradas públicas, especialmente se não providas de faixas pedonais para que estas pessoas possam efetuar o seu itinerário com o máximo de segurança possível (Fino & Andrade, 2018, p. 205).

⁴ A peregrinação é um ato religioso, espontâneo e voluntário, dotada de uma componente corporal ativa (movimentos no sistema músculo-esquelético) e uma componente espiritual, motivada pela devoção de uma religião, pessoa santa, e/ou lugar sagrado, tendo por base as motivações individuais e singulares dos peregrinos, e as rotas com destino ao local de culto religioso.

⁵ Fonte da AACF. Disponível em: https://www.caminho.com.pt/index_p.html (consultado em 17 de janeiro de 2020).

⁶ Fonte da OMS. Disponível em: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/physical-activity> (consultado em 23 de março de 2020).

No que respeita ao contexto nacional estão assinaladas carências relativas ao ato de “peregrinar”⁷, na modalidade de andar a pé, das quais devem ser colmatadas para a segurança de todos os que partilham a via pública para se deslocarem (Fino & Andrade, 2018, p. 197).

Na temática da segurança são algumas as categorias suscetíveis de análise e reflexão, inerentes ao ato de fé, das quais se engloba a sinalização, a existência de faixas pedonais, as condições do(s) pavimento(s), o trânsito, a distância e duração das etapas, a iluminação, as condições meteorológicas, entre outras (Fino & Andrade, 2018, p. 204).

A estrutura desta dissertação consta uma breve apresentação do problema de investigação, juntamente com a menção dos objetivos (gerais e específicos) e pertinência do estudo. Após as notas introdutórias é apresentada uma revisão da literatura, que tem por base mostrar aos leitores um enquadramento teórico, fundamentada em autores especialistas, para uma compreensão mais facilitada desta temática.

Posteriormente descrevem-se os métodos e técnicas de recolha de informação empregues, continuado da caracterização do município selecionado para o estudo exploratório. De seguida surge a apresentação e discussão dos resultados e, sequentemente, a exposição das conclusões (balanço geral do estudo, incluindo os principais resultados e o contributo), concomitantemente com sugestões para futuras pesquisas e intervenções neste âmbito.

Este documento finaliza com um conjunto de anexos que suportam informações explanadas na revisão de literatura, sistematizadas em tabelas, e complementam os dados recolhidos e organizados pela tecnologia utilizada,

⁷ O termo “peregrinar” deriva do latim *Peregre*, no qual é possível fazer a cisão da palavra em duas partes: “Per” que quer dizer “através de”; e, “egre” que significa “campos”. Disponível em: https://www.caminho.com.pt/index_p.html (consultado em 17 de janeiro de 2020).

como também, com as referências bibliográficas consultadas durante a sua elaboração.

1. Objetivos da investigação

Relativamente à problemática de estudo, o presente documento pretende averiguar quais são as características que os peregrinos experienciam a peregrinação fora dos campos, ou seja, nas vias públicas em Portugal, a modo de evitar os pesarosos atropelamentos durante estes atos de devoção religiosa, com o foco de análise a incidir no tópico da segurança destes caminhantes, na tentativa de provar se são adequados para instituírem-se como um caminho de peregrinação, comparando com alternativas possíveis neste município em exclusivo.

A finalidade deste estudo tem por base ser direcionada para todos aqueles identificados “na pessoa de todos os cidadãos munícipes, em especial os mais desfavorecidos e em idade escolar” (Cunha, 2003, p. 29), que peregrinam durante o ano civil ou, particularmente, em épocas de celebrações religiosas em Portugal. Paralelamente, direcionar às autarquias locais e entidades reguladoras dos caminhos de peregrinação em Portugal, como meio de alerta e consciencialização para uma melhoria das condições de apoio aos peregrinos - como por exemplo a conceção de infraestruturas de apoio como pontos informativos e albergues – e, ainda, a oferta de turismo religioso através de pontos de venda de artigos religiosos, visitas a ermidas e monumentos de cariz histórico e religioso, restaurantes e outras atrações turísticas da região.

Dito isto, como desígnio principal desta dissertação, pretende-se averiguar as condições de segurança existentes no caminho oficializado do “Caminho do Norte” que interseta o concelho de Santa Maria da Feira, relativamente aos caminhos de peregrinação a Fátima, por via da filmagem do percurso e posterior análise, para que a rota de peregrinação seja realizada dum modo seguro e orientado.

Adicionalmente, existem outros objetivos traçados que este trabalho de investigação pretende dar resposta, sendo estes:

- Recolher dados e imagens da rede de caminhos do concelho alvo do estudo através das gravações de vídeo, para posteriormente analisar e refletir sobre os riscos associados à prática destas rotas de peregrinação;
- Valorizar o património histórico e cultural, bem como a orografia e paisagens existentes no município de Santa Maria da Feira, incluídos nos caminhos instituídos e propostos pela AACF;
- Comparar o troço atualmente incluído no “Caminho do Norte” com um percurso de peregrinação alternativo, com ponto de partida na cidade de Lourosa e com destino à vila de Arrifana, de modo a retirar os peregrinos da Estrada Nacional 1 (EN 1), sempre que possível;
- Apresentar alternativas seguras para a peregrinação, através do estudo de um pequeno troço alternativo de peregrinação na etapa do “Caminho do Norte”, na rota do concelho de Santa Maria da Feira, com o propósito de atravessar o centro da cidade e, também, da exposição de alguns cuidados preventivos a ter em conta relativamente à peregrinação realizada a pé, com vista a evitar a ocorrência de sinistros rodoviários envolvendo peregrinos.

2. Revisão da Literatura

2.1. Desporto e atividade física

A despeito do movimento corporal integrar um aspeto essencial da vida da generalidade das espécies animais, tornou-se, ao longo do processo da evolução tecnológica, uma componente menos apreciada na vida diária das pessoas (Baptista *et al.*, 2011, p. 13; Viard, 2011⁸). Segundo Cunha (2003, p. 55), os “meios de comunicação social, a informação, a escolaridade, a saúde, o progresso, tem vindo a afastar o homem cada vez mais da dependência da natureza e a construir um espaço condizente com as suas necessidades”, o que na atualidade é verificada com a edificação de grandes metrópoles e centros urbanos.

Atualmente, a importância da prática de atividade física é amplamente clara na vida da humanidade no que diz respeito às matérias de saúde pública, como evidenciado por exemplo na missão do Conselho Internacional de Ciências do Desporto e Educação Física (CICDEF)⁹, pelo seu elevado potencial de influenciar positivamente vários indicadores da saúde das pessoas (DGS, 2016, p. 68).

Em determinadas sociedades, a conceção de atividade física está articulada somente pela participação desportiva, enquanto que é tendente a subestimação desta atividade se realizada numa intensidade ligeira a moderada (Baptista *et al.*, 2011, p. 14), dificultando assim a compreensão de várias ações de expressão

⁸ Citado por Santos (2019, p. 18)

⁹ A missão do Conselho Internacional de Ciências do Desporto e Educação Física visa: integrar pesquisas para aprimorar a atividade física e o desporto; educar para melhorar a qualidade de vida e saúde de todas as pessoas por meio de atividade física e desporto; promover políticas para estilos de vida ativos, desempenho humano e boa governança em atividade física e desporto.

Disponível em: <https://www.icsspe.org/> (consultado em 10 de outubro de 2019).

física, como por exemplo o ato de peregrinar, resultado dum conjunto de movimentos corporais com dispêndio energético verificado, encarado como “a salvação do corpo e da saúde da humanidade” (Santos, 2019, p. 18).

Toda a expressão física abrangida na afirmação anterior inclui as atividades laborais, as deslocações diárias e as atividades domésticas, não cingindo àquelas realizadas exclusivamente em momentos de lazer (DGS, 2016, p. 68). A marcha e a caminhada são formas de expressão física, populares e pouco exigentes do ponto de vista físico, fulcrais na ampliação dos níveis de atividade física (DGS, 2016, p. 70), indiretamente interligadas com o ato de peregrinar (Cardita, 2012, p. 199). A promoção desses deslocamentos vai repercutir-se positivamente na saúde e no bem-estar das pessoas com a adoção de hábitos de vida mais ativos (Barata, 2003, p. 31; Santos, 2019, p. 10).

De há uns anos a esta parte, a sociedade atravessa dias com o número de casos mais abundantes de pessoas com doenças hipocinéticas, i.e., génese de patologias parcialmente atribuíveis à falta de movimento (Baptista *et al.*, 2011, p.13; Viard, 2011¹⁰), muitas vezes explicada pela barreira da “falta de tempo” no Eurobarómetro do desporto e da atividade física, comprovando que, no ano de 2013, esta barreira limitava 42% dos cidadãos da União Europeia (Comissão Europeia, 2014, p. 5), e 40% no ano de 2017 (Comissão Europeia, 2018, p. 58).

De acordo com o Eurobarómetro publicado em 2014, 42% dos cidadãos europeus nunca praticam exercício físico ou desporto, enquanto que a realidade portuguesa se apresenta bem diferente, com 64% dos portugueses com idade superior a 15 anos sem qualquer tipo de prática (Comissão Europeia, 2014, p. 4). Já no relatório publicado em 2018, 46% dos europeus nunca praticam exercício físico ou desporto, contrapondo com os 68% de portugueses que não se exercitam (Comissão Europeia, 2018, p. 4).

¹⁰ Citado por Santos (2019, p. 18)

Posto isto, o incentivo para a prática de atividade física pode atenuar esta tendência, na promoção da melhoria da qualidade de vida das populações e, conseqüentemente, na adoção dum estilo de vida mais saudável (Asztalos *et al.*, 2009, p. 469).

Deste modo, um dos pontos fundamentais que os governos têm de ter em conta na aplicação de estratégias políticas com base no aumento do grau de prática de atividade física na sociedade é o contexto histórico e político de cada país, pois estes indicadores determinam qual será o seu possível desenvolvimento desportivo, como são os casos da Austrália que desenvolve atletas para garantir prestígio nos jogos olímpicos, e da Finlândia que adotou um modelo próprio baseado numa política de desporto para todos, tendo por base o seu historial nacional (Green & Collins, 2008, p. 226).

Atualmente, em Portugal, existem normas delineadas de modo a oferecer atenção aos instrumentos de planeamento urbanístico, como a título de exemplo a alínea g, do artigo 199.º do Diário da República n.º 86/1976 de 10 de abril¹¹, que facilmente podem ser conotados como “providências necessárias à promoção do desenvolvimento económico-social e à satisfação das necessidades coletivas”, nas quais inserem o equipamento desportivo devidamente enquadrado na estrutura urbana, com vista à sua legítima utilização pelas partes interessadas, os cidadãos munícipes neste caso (Cunha, 2003, p.73).

¹¹ Disponível em: <https://dre.pt/web/guest/legislacao-consolidada/-/lc/337/201910101802/128044/diploma/indice?q=constitui%C3%A7%C3%A3o+da+republica+portuguesa> (consultado em 24 de outubro de 2019).

É neste âmbito que o Diário da República n.º 86/1976 de 10 de abril¹², a Lei n.º 5/2007 de 16 de janeiro¹³, e a Lei n.º 50/2018 de 16 de agosto¹⁴, titulares de várias normas com vista à promoção da cultura física, nas quais importam salientar os artigos que abordam a importância do desporto e da expressão física na vida das pessoas, o papel do Estado no desenvolvimento de condições para a prática destas atividades, e a proteção que existe, nos termos da lei, nas pessoas que iniciam práticas de forma recreativa, em espaço urbano e/ou natural.

Relativamente à Lei n.º 5/2007 de 16 de janeiro, a Lei de Bases da Atividade Física e do Desporto (LBAFD) é o atual documento reservado ao segmento da cultura física, cujo objetivo passa pela definição das bases políticas de desenvolvimento da atividade física e do desporto. Inclui uma secção relativa às questões das políticas públicas, importantes na definição de vários aspetos associados, sendo estes a promoção da atividade física, o desenvolvimento do desporto, a política de infraestruturas e equipamentos desportivos, a carta desportiva nacional, a investigação no desporto e cooperação internacional.

No campo de ação de todas as normas subentendidas na legislação anterior, depreende-se um cuidado prévio na elaboração destas, tanto a nível regional como nacional, focado na necessidade de promoção do desporto e da atividade física incorporados na vida das pessoas, e no que toca à aposta no planeamento das vias sobre as quais, no caso específico dos peregrinos, se movem seja moldável o suficiente para oferecer segurança nos deslocamentos ativos subjacentes (Santos, 2019, p. 10), nomeadamente nas rotas de peregrinação já

¹² Documento que determina a Constituição da República Portuguesa (CRP), parcialmente expressa vide normas no Anexo 2. Neste documento importa salientar as normas respetivas ao papel do Estado português no que toca às matérias relativas ao desporto e à cultura física, discriminado nos números 1 e 2 do artigo 79.º.

¹³ Legislação que define a Lei de Bases da Atividade Física e do Desporto (LBAFD), parcialmente mencionada vide normas no Anexo 3.

¹⁴ Legislação referente à Lei-quadro da transferência de competências para as autarquias locais e entidades intermunicipais, no que toca às incumbências legais atribuídas de manipulação do espaço público para a prática de atividade física, apresentada na Tabela 1.

instituídas. É da competência dos técnicos com formação em desporto desenvolver e aplicar projetos focados no espaço público que visam a melhoria da qualidade de vida da população (Santos, 2019, p. 9), com o princípio de incluir a globalidade dos cidadãos, implícita na Lei n.º 5/2007 de 16 de janeiro.

Na perspetiva de um gestor do desporto, o espaço público deve ser encarado como uma grande área para a prática do culto do corpo (Cunha, 2003, p. 53; Santos, 2019, p. 10), no qual a sua qualidade adquire contornos de importância elevados porque as deslocações ativas realizadas em jornadas de peregrinação aparecem associadas à prática de atividade física, combinando os modos de transporte suaves, como os padrões de deslocamento a pé e de bicicleta (Santos, 2019, p. 9).

A partir deste ponto, a acuidade da necessidade da criação de condições favoráveis à expressão física das populações é uma realidade presente – como por exemplo, por via da construção ou melhoria dos espaços públicos, pela acessibilidade aos locais, pelo alargamento dos passeios com o intuito de dar mais conforto e segurança ao andar a pé, pela sinalização de áreas exclusivas a diversas iniciativas, entre outras - ao agrupar com as formas de mobilidade do quotidiano (Santos, 2019, p. 10), de forma a adquirir hábitos de vida saudável e suceder numa melhoria na qualidade de vida das pessoas (Barata, 2003, p. 31; Santos, 2019, p. 10).

A concretização destas condições são do total interesse das organizações governamentais públicas na promoção do "cidadão ativo", principalmente em escalões etários mais baixos, como são os casos das crianças e jovens (Chatziefstathiou, 2012, p. 24). Barata (2003, p. 18) refere ainda que negligenciar esta medida pode potenciar efeitos adversos na saúde e bem-estar, como por exemplo provocar isolamento, depressão, obesidade, ente outros.

Segundo Cunha (2003, p. 33), a finalidade da política de desenvolvimento desportivo é o de “aumentar o número de praticantes e conseqüentemente o nível desportivo”, através da promoção das políticas desportivas de base, que geralmente são caracterizadas com projetos vocacionados ao “desporto para todos”. Num primeiro momento, importa ampliar a quantidade de pessoas a

praticar atividade física e, seguidamente, a garantia de segurança, de acessibilidade, e de qualidade ambiental do espaço público, a fim de atingir os benefícios inerentes da prática à sua qualidade de vida (Baptista *et al.*, 2011, p. 13), reconhecidos na Lei n.º 5/2007 de 16 de janeiro, pelo seu relevante grau de importância de interesse público.

Documentos como o Programa Nacional do Desporto para Todos e o Programa Nacional para a Promoção da Atividade Física assentam o seu enquadramento conceptual nas normas anteriormente referidas, e subsistem precisamente na perspetiva de estimular a todos os cidadãos a prática de atividade física e desporto, “desenvolvendo modelos diferenciados e autónomos, com finalidades, princípios e valores específicos” (Bento, 1991).

Depois desta exposição referente à legislação presente em contexto nacional, é possível afirmar que a expressão física abarca uma relação de simbiose com as atividades ao ar livre, como também com o contacto direto com a natureza, ao passo que, em certa medida, se relaciona com ações de cariz devocional, como o caso da peregrinação.

A este nível, a importância do espaço urbano ganha cada vez mais reconhecimento e deve ser olhado como um fator determinante no incremento da qualidade de vida das pessoas (Santos, 2019, p. 13).

A próxima secção sustenta-se numa busca conceptual acerca do conceito de espaço.

2.2. Espaço físico

Confluindo com a legislação anteriormente apresentada, observa-se a atribuição de normas relativamente à noção de espaço físico (ver Glossário), como as menções ao espaço público e ao espaço natural.

2.2.1. Espaço público

Respeitante ao espaço público¹⁵, i.e., espaço passível de manipulação e/ou construção conforme a aproveitação exercida pelo homem (Cunha, 2003, p. 40), perspetivada como uma grande área para a realização de atividade física à disposição de qualquer cidadão (Santos, 2019, p. 10) e, também, como uma superfície de proveito público como fator determinante de atuação para definição de políticas públicas, bem patenteado na alínea a), no número 2, do artigo 6.º da Lei n.º 5/2007 de 16 de janeiro, desde que asseguradas condições de segurança e “de alta higiene, adequação dos pisos, enquadramento e localização dos espaços, das paisagens” em que os deslocamentos a pé e de bicicleta são feitos, entendendo-os como uma parte integrante da vida de todas as pessoas (Cunha, 2003, p.75).

A partir deste ponto, órgãos municipais como por exemplo as Juntas de Freguesia ¹⁶, enquanto estruturas de poder político, são-lhes atribuídas incumbências legais, de forma a dar resposta às necessidades dos seus munícipes (Cunha, 2003, p. 29), de modo a que seja possível convergir condições adequadas para as pessoas poderem ter a sua expressão física, nas quais as rotas de peregrinação também devem merecer igual atenção.

¹⁵ Em termos gerais, este autor refere que o espaço é entendido, manipulado e/ou construído consoante a utilização exercida pelo homem. Assim, os espaços definem-se conforme a sua utilização científica ou de outro género. É, ainda, sobreposta a outras ciências, o que provoca diferentes conceções do espaço.

¹⁶ Estas organizações locais representam os interesses públicos da população subjacente no que respeita a algumas matérias, entre as quais se inserem o desporto e as políticas de promoção à prática de atividade física, implícitos em vários documentos legais, entre os quais se destaca: a Lei n.º 5/2007, de 16 de janeiro (LBAFD); e, a Lei n.º 50/2018, de 16 de agosto (Lei-quadro da transferência de competências para as autarquias locais e entidades intermunicipais). Estas leis reúnem proficiências supletivas nos processos de desenvolvimento do desporto, tais como a “construção de instalações desportivas e espaços verdes nos loteamentos urbanos, de escolas e respetivo equipamento desportivo, bem como a realização e promoção de atividades” (Cunha, 2003, p. 29).

Tabela 1. Normas da Lei n.º 50/2018, de 16 de agosto

Capítulo	Normas	Descritivo
	Artigo 38.º, nº 2 alínea g)	“Utilização e ocupação da via pública”
	Artigo 38.º, nº 2 alínea k)	“Autorizar a realização de espetáculos desportivos e divertimentos na via pública, jardins e outros lugares públicos ao ar livre, desde que estes se realizem exclusivamente na sua área de jurisdição”

Fonte: Lei n.º 50/2018, de 16 de agosto

De acordo com a alínea k), no número 2, do artigo 38.º da Lei n.º 50/2018 de 16 de agosto, e em concordância com a norma instituída no número 4, do artigo 65.º do Diário da República n.º 86/1976 de 10 de abril, são atribuídas competências legais, aos órgãos das freguesias, que autorizam a manipulação do espaço público, um lugar acessível a todos. Dito isto, oferece margem de manobra aos responsáveis dessas entidades para atuarem em consonância com as necessidades e interesses das pessoas que percorrem rotas de peregrinação, pois os concidadãos que aproveitam estes caminhos “procuram a diferença nos lugares, nas pessoas e na cultura que os envolve (...) impossíveis de serem captadas nos espaços e nas paisagens urbanas” (Cunha, 2003, p. 58).

Não é demais enquadrar o conceito dos agentes anteriormente referenciados definindo-se como o “conjunto dos recursos humanos que desenvolvem comportamentos em função dos seus interesses e aspirações (...), responsáveis pelas alterações no sistema, desempenhando papéis específicos, identificáveis a partir da sua análise e categorização” (Cunha, 2003, p. 81).

Segundo John Bale (1989), citado por Cunha (2003, p. 48), diz ser possível efetuar analogias entre a geografia e as práticas motoras realizadas, que de algum modo aborda o conceito de espaço físico concomitantemente com os símbolos que são atribuídos a um determinado grupo de pessoas, i.e., atribuição de características identitárias de certas localidades e respetivas comunidades a rotinas e tradições praticadas ao longo do tempo, estabelecendo um passado e

um certo nível de identificação com o ato de peregrinação, ao passo que “reforça as lealdades das pessoas para com os lugares (...), acentuando por este motivo, as diferenças geográficas e culturais”, refletindo num elemento de reconhecimento distintivo de certas regiões comparativamente com diferentes áreas do território.

Com intenção de reforçar a citação antecedente, há “uma cultura dos lugares que é necessário preservar e alimentar, dignificando-a, enquadrando-a, esclarecendo e valorizando as memórias dos seus residentes” (Cunha, 2003, p. 68), ideia esta vincada identicamente sob a norma demonstrada no número 1, do artigo 31.º da Lei n.º 5/2007 de 16 de janeiro. Neste sentido e de acordo com o autor anteriormente mencionado, as atividades devem manter e perpetuar “o equilíbrio natural e o respetivo legado histórico”, de modo a que possam ser fonte de riqueza para os munícipes dessas zonas do território, ou noutra perspetiva, à disposição da população.

2.2.2. Espaço natural

Concernente ao espaço natural, as paisagens devem ser superintendidas por responsáveis de organismos municipais com capacidades de enquadrar e a estimular a penetração dos que as visitam (Cunha, 2003, p. 63).

De modo a complementar as duas afirmações precedentes juntamente com as normas expressas nos Anexos 2-3 e na Tabela 1, um estudo efetuado em Pequim demonstra que as atividades de recreação ao ar livre, como por exemplo as de *fitness* e as atividades efetuadas em grupo, podem ser projetadas em parques naturais, o que permite o contacto direto com a natureza e igualmente a prática de atividade física nas suas várias modalidades (Li, Qi, & Zhang, 2016, p. 2).

Em conciliação com Cunha (2003, p. 66), são os caminhantes que “utilizam os miradouros, visitam ermidas, apreciam e respeitam as fontes naturais”, visto que está comprovado que o contacto direto com a natureza possui um efeito lenitivo

sobre os “organismos submetidos ao stress da vida moderna”, que nesta situação podem estar incluídos peregrinos (Cunha, 2003, p. 60).

De acordo com Cunha (2003, p. 63), a educação para o ambiente toma uma necessidade de enriquecimento das populações, visto que, conseqüentemente essas ações culminam no disposto na alínea c), no número 2, do artigo 66.º do Diário da República n.º 86/1976 de 10 de abril, na proteção das paisagens, de forma a preservar a natureza e os valores culturais de interesse histórico, também apresentada com algum grau de relação na alínea e), do artigo 9.º da CRP.

Segundo Cunha (2003, p. 58), as características diferenciadas das paisagens em espaços naturais comparativamente às paisagens urbanas, geram similarmente atitudes e comportamentos distintos àqueles que cruzam e as observam. A afirmação anterior também deve ser verificada relativamente às rotas de peregrinação e, conseqüentemente, ao implícito ato de peregrinar.

É neste ato de realização pessoal que a próxima secção se vai basear.

2.3. Peregrinação

Como foi possível constatar através da secção antecedente, são várias as normas existentes na sua conceptualização referentes à exploração de espaços públicos e naturais, com valor histórico, cultural e paisagístico, apelando a uma utilização e preservação harmoniosa e integrada, de modo a que estes espaços estejam salvaguardados e acessíveis a qualquer cidadão.

Relativamente ao conceito da peregrinação, tem por base as motivações singulares do peregrino, o percurso por campos e estradas e, ainda, o derradeiro lugar sagrado de destino (Cardita, 2012, p. 197). Assim sendo, este autor remata as principais razões que levam à peregrinação, podendo ser através: da ação de graças; da devoção de uma religião ou de uma pessoa santa; e, do regresso às origens da religião que se professa.

De acordo com Tomasi (2002) e Tidball (2004), citados por Cardita (2012, p. 196), a terminologia ao termo converge-se “(...) numa viagem, motivada pela devoção, a um lugar sagrado. A devoção religiosa do peregrino parece continuar a ser o que permite distinguir a peregrinação de outro tipo de viagens, como (...) o assim chamado “turismo religioso””. Dito isto, para se ser considerado peregrino é necessário ter percorrido pelo menos 100 km a pé (ou a cavalo), ou 200 km de bicicleta, confirmada através de uma credencial pessoal de peregrino que assinala os pontos transitados até finalizar a romaria¹⁷.

Segundo Chélini e Branthomme (2004, citado por Cardita, 2012, p. 197), este conceito é determinado da seguinte forma:

“A peregrinação continua a ser um ato religioso, espontâneo e voluntário, que consiste em deixar a casa e os hábitos para cumprir uma promessa, pedir graças ou favores para si mesmo ou para outros, obter o perdão de faltas graves, esquecer o passado para viver uma vida nova ou ainda por qualquer outra razão pessoal ou coletiva”.

Pereira (2003, p. 147, citado por Cardita, 2012, p. 203) refere que a peregrinação a pé possibilita a grande parte de os peregrinos conhecerem os seus limites, quer físicos, quer psicológicos, devido às várias etapas realizadas sobre um período considerável, deixando marcas nos corpos destes. Neste sentido, Clift e Clift (1996, p. 20, citado por Cardita, 2012, p. 205) mostram que a peregrinação permite aos romeiros o seu crescimento e desenvolvimento pessoal, transformando-os através da experiência de peregrinar, ampliando a sua visão sobre o mundo.

As formas de concretização das peregrinações podem ser separadas unicamente por deslocações em direção ao local de culto religioso, ou associadas a visitas, do ponto de vista turístico (Cardita, 2012, p. 199).

¹⁷ Fonte da AACF. Disponível em: https://www.caminho.com.pt/index_p.html (consultado em 17 de janeiro de 2020).

Para Clift e Clift (1996, p. 75, citado por Cardita, 2012, p. 205) o que distingue o peregrino, do viajante e do turista é a sua capacidade de relação e de busca espiritual. Deste ponto de vista, os peregrinos acabam por ser turistas na medida em que se deslocam e pernoitam para fora da sua área de residência num período superior a 24 horas, como também são viajantes pela realização duma rota de peregrinação previamente preparada.

Relativamente à legislação nacional, existem normas direcionadas para os grupos religiosos, na qual se destaca o artigo 41.º do Diário da República n.º 86/1976 de 10 de abril¹⁸, que estabelece as liberdades e os direitos do culto e convicções religiosas, salvaguardando a crença individual das pessoas.

Os peregrinos podem manifestar-se pela devoção a uma das várias religiões existentes no mundo. De acordo com dados apresentados no ano de 2015, a religião cristã ou o Cristianismo é a detentora de um maior grupo religioso quando comparado com as restantes crenças, composta aproximadamente por 2.3 mil milhões de pessoas a nível mundial, representando assim uma expressão na ordem dos 31,2%¹⁹. Ao nível da espiritualidade, a religião cristã é a mais representativa em território nacional²⁰.

¹⁸ **Artigo 41.º** (Liberdade de consciência, de religião e de culto): 1. A liberdade de consciência, de religião e de culto é inviolável. 2. Ninguém pode ser perseguido, privado de direitos ou isento de obrigações ou deveres cívicos por causa das suas convicções ou prática religiosa. 3. Ninguém pode ser perguntado por qualquer autoridade acerca das suas convicções ou prática religiosa, salvo para recolha de dados estatísticos não individualmente identificáveis, nem ser prejudicado por se recusar a responder. 4. As igrejas e outras comunidades religiosas estão separadas do Estado e são livres na sua organização e no exercício das suas funções e do culto. 5. É garantida a liberdade de ensino de qualquer religião praticado no âmbito da respetiva confissão, bem como a utilização de meios de comunicação social próprios para o prosseguimento das suas atividades. 6. É garantido o direito à objeção de consciência, nos termos da lei.

¹⁹ Fonte da Pew Research Center. Disponível em: <https://www.pewresearch.org/fact-tank/2017/04/05/christians-remain-worlds-largest-religious-group-but-they-are-declining-in-europe/> (consultado em 11 de março de 2020).

²⁰ Fonte do Santuário de Fátima. Disponível em: <https://www.fatima.pt/pt/news/fatima-acolheu-63-milhoes-de-peregrinos-em-2019-2020-02-06> (consultado em 24 de março de 2020).

O número de peregrinos estimados no Santuário de Fátima, em 2019, foi determinado nos 6,3 milhões de pessoas participantes nas “mais de 10 mil celebrações do programa oficial ou nas de cariz particular, segundo os dados apurados pela instituição no final do ano pastoral, que teve a peregrinação como tema central”²¹. Ainda neste ano, registaram-se 163 peregrinações no mês das celebrações religiosas deste lugar sagrado, com um total de mais de 157 mil peregrinos credenciados²².

2.3.1. Rota de peregrinação – “Caminhos de Fátima”

Em casos particulares, a criação de rotas de peregrinação advém de iniciativas de um grupo restrito de pessoas e/ou de pequenas instâncias.

Para a implementação e gestão desses traçados é indispensável a existência de instituições ou associações dedicadas ao apoio das necessidades e dos interesses dos peregrinos, de forma a funcionarem enquanto entidade reguladora da conceção e manutenção dos percursos, do contato direto com os seus associados na resolução de problemas e, da regulação de normas de preparação e condutas essenciais à realização destes caminhos de peregrinação.

Atualmente em Portugal, em relação aos “Caminhos de Fátima”, são duas as entidades reguladoras desses mesmos caminhos: a AACF e o Turismo de Portugal (TP).

Associação de Amigos dos Caminhos de Fátima

²¹ Fonte do Santuário de Fátima. Disponível em: <https://www.fatima.pt/pt/news/fatima-acolheu-63-milhoes-de-peregrinos-em-2019-2020-02-06> (consultado em 24 de março de 2020).

²² Ibidem.

Primeiramente, a Associação de Amigos dos Caminhos de Fátima (AACF), detentora duma proximidade peculiar relativamente aos peregrinos, desempenha um papel preponderante como organismo difusor de planos informativos (guias e mapas) e padrões de comportamento através das suas plataformas *online* (*site* próprio e rede social *Facebook*), dedicadas ao apoio das pessoas que realizam os caminhos de peregrinação consignados, de forma mais segura, rumo a Fátima. Um exemplo disso é a figura seguinte que apresenta a sinalética criada por esta associação, de forma a harmonizar o padrão de sinalização dos caminhos.

O Caminho faz-se Caminhando...

Os caminhos para Fátima e Santiago de Compostela, estão identificados genericamente de várias formas, abaixo indicadas. Durante a viagem o peregrino deve procurar por estas indicações, para encontrar a rota Peregrina.

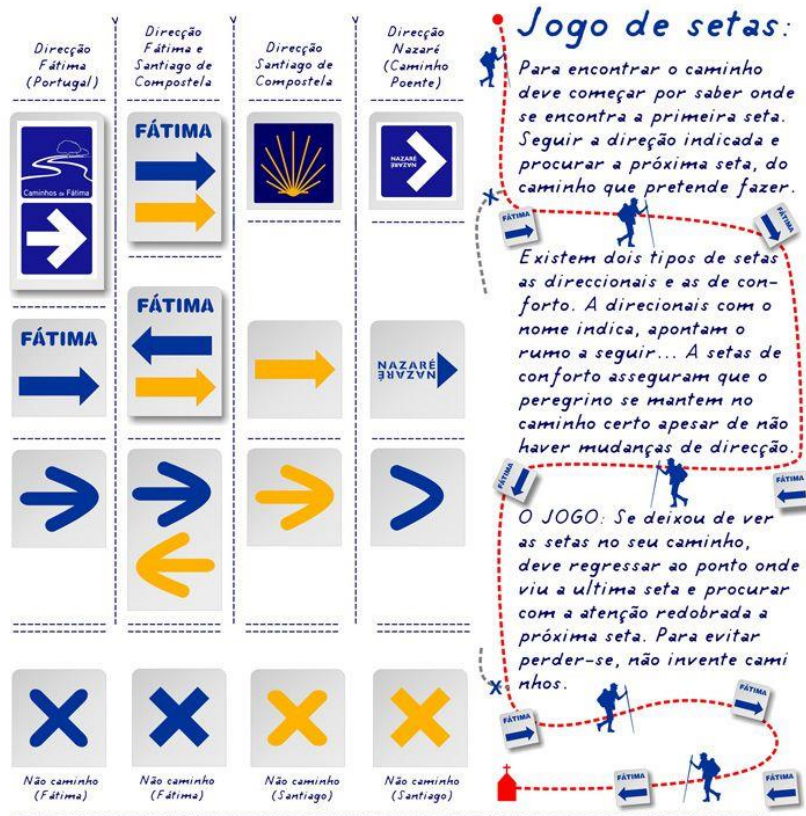


Figura 1 - Sinalética proposta pelos AACF (Fonte: AACF)

Esta associação zela igualmente pela segurança no momento da escolha das rotas de peregrinação, para que os peregrinos, muitos deles já guiados pela

associação, com o registo de idades compreendidas entre os 9 e os 74 anos, desfrutem da caminhada, sejam orientados para o destino, de forma natural, sem cometer excessos no que toca à aptidão física individual dos aventureiros.

É também de enfatizar a atenção prestada durante a seleção de percursos com menor inclusão possível de rodovias com tráfego motorizado, dando primazia aos caminhos pelos campos, com o objetivo de garantir a melhoria das condições e manutenção das sinaléticas das rotas de peregrinação, uma maior segurança dos peregrinos nas estradas públicas, e o auxílio a todos os envolvidos²³.

Referente aos planos informativos dos caminhos de Fátima idealizados pela AACF, como por exemplo pela via dos mapas e guias existentes, é possível identificar quatro caminhos distintos: o “Caminho do Tejo”, o “Caminho do Norte”, o “Caminho Poente”, e por último, o “Caminho Nascente”.

O primeiro caminho tem como ponto de partida a Sé Patriarcal de Lisboa, atravessando o Pavilhão de Portugal junto à margem do Rio Tejo, e como intervalo de distância de 149,5 quilómetros.

Já o segundo caminho é o maior de todos, com 468 quilómetros de distância e início em Espanha, na cidade de Santiago de Compostela (Património da Humanidade, cidade espanhola que atrai visitantes e peregrinos do mundo inteiro).

A terceira rota mencionada tem como local de partida a vila da Nazaré e uma distância de 52 quilómetros.

²³ Fonte da AACF. Disponível em: https://www.caminho.com.pt/index_p.html (consultado em 17 de janeiro de 2020).

Por último, o caminho mais curto de todos, com apenas 29 quilómetros de distância, começando na cidade de Tomar, cruza com o caminho de peregrinação português com destino a Santiago de Compostela.

Na figura em baixo é possível analisar detalhadamente as características dos quatro percursos previamente referidos.



Figura 2 - Crucifixo dos quatro caminhos de Fátima (Fonte: AACF)

Com base na Figura 2, observam-se dois caminhos de peregrinação com cores distintas, os caminhos portugueses de Fátima e Santiago, com elevado grau de semelhança entre as rotas que o constituem. O que difere largamente em ambos é a sinalética dos caminhos, evidenciada nesta figura, com cores e sinais diferentes de direção em cada uma das rotas e nas duas em conjunto.

Nota-se ainda o grau de detalhe na indicação de todos os pontos intermédios dos quatro caminhos e respetivo quilómetro a que se encontram no percurso.

São assinalados também o número de etapas e respetiva distância de cada uma delas, as características genéricas dos caminhos e breves indicações relativas aos comportamentos a adotar.

Como reforço informativo e também pela demonstração do comprovativo da realização das rotas de peregrinação com destino a Fátima, existe um documento fundamental para qualquer peregrinação, a Credencial do Peregrino, concedida a qualquer indivíduo que tenha percorrido um mínimo de 100 quilómetros a pé (ou a cavalo), ou um mínimo de 200 quilómetros de bicicleta, confirmada através do carimbo na credencial, que assinala os pontos transitados²⁴. As credenciais podem ser carimbadas nas Igrejas, Postos de Turismo, Câmaras Municipais, Juntas de Freguesia, Albergues de Peregrinos, Associações, Bombeiros e algumas Entidades Públicas.

Este documento tem como objetivo reconhecer que o seu portador é um Peregrino em rota, autenticada pela AACF, como forma de validação padrão vigente à realização dos caminhos²⁵. Ainda segundo esta associação, um cuidado a ter em conta centra-se no dever de carimbar a credencial durante a peregrinação, com a finalidade de certificar a passagem pelos locais do caminho.

²⁴ Fonte da AACF. Disponível em: https://www.caminho.com.pt/index_p.html (consultado em 17 de janeiro de 2020).

²⁵ Ibidem.



Figura 3 - Credencial do Peregrino dos Caminhos de Fátima (Fonte: AACF)

A título de demonstração, a Figura 3 apresenta o exemplo da Credencial do Peregrino emitida pela AACF, redigida em 4 idiomas diferentes (Português, Espanhol, Inglês e Francês), contendo o logótipo da associação, o número da credencial e a data de início do primeiro ato de peregrinar.

Turismo de Portugal

De seguida, a outra entidade é o Turismo de Portugal (TP), com a estrita colaboração do Centro Nacional de Cultura (CNC) e dos parceiros do Santuário de Fátima, desempenham funções numa organização divulgadora de blocos e documentos informativos relativamente às rotas de peregrinação instituídas, por via das demais plataformas *online* (*site* próprio do TP, do CNC e um exclusivo dos “Caminhos de Fátima”), devotas no apoio às pessoas que percorrem os atuais caminhos de Fátima e, na apresentação das características dos caminhos, dos dados históricos e patrimoniais dos locais e cultura nacionais, de programas

turísticos de visitas a locais emblemáticos do território nacional, de opções de alojamento, e de informações úteis de preparação, código de conduta e recomendações de segurança na realização das rotas de peregrinação.

Relativamente aos planos informativos dos caminhos de Fátima disponibilizados pelo TP, e em oposição àqueles divulgados pela AACF, concentram-se em maior escala na descrição “comercial” de cada rota de peregrinação, ou seja, num discurso de encontro ao encorajamento das pessoas a percorrer aqueles caminhos, muitas vezes com a apresentação de imagens ilustrativas incoerentes com a realidade da região aludida. Porém, mostram informações singulares não observadas nas restantes plataformas *online* analisadas pelo investigador, onde apresentam em conjunto dados sobre a dificuldade e duração da realização do percurso, a distância total de cada etapa da rota, o desnível verificado da altitude e, por fim, as condições do pavimento (terra e/ou asfalto, ou seja, pelos campos ou por rodovias).

À semelhança dos quatro caminhos de Fátima mencionados pela AACF, o TP identifica um “novo” caminho, com a denominação de “Rota Carmelita”, que liga o Convento de Carmelo de Santa Teresa, em Coimbra, ao Santuário de Fátima, através dum itinerário de 111 quilómetros, que se divide por 6 etapas, maioritariamente feito pela Natureza e longe de estradas nacionais, numa perspetiva de descoberta de paisagens singulares e monumentos culturais do território nacional^{26,27}. É de salientar a diferença do logótipo na sinalética desta rota, visível na figura demonstrada a seguir, bem como a cor da seta apresentada, comparativamente ao logótipo e sinalética patenteada pela AACF (observável nas Figuras 1 e 2), visto que é comprovada a incongruência da sinalização colocada por diferentes entidades.

²⁶ Fonte do Turismo de Portugal. Disponível em: <https://www.pathsofffaith.com/pt-pt/ways/caminhos-de-fatima> (consultado em 05 de março de 2020).

²⁷ Fonte dos Caminhos de Fátima. Disponível em: <https://caminhosdefatima.org/pt/> (consultado em 05 de março de 2020).



Figura 4 – Estado da via acompanhada de sinalização de um local da Rota Carmelita (Fonte: Caminhos de Fátima)²⁸

Porém, não aborda o “Caminho Nascente” como uma rota de peregrinação, ao contrário da AACF.

De acordo com o CNC, o “Caminho do Tejo” inicia-se em Lisboa, precisamente no local de realização da emblemática Exposição Mundial de 1998 (Expo 98), “dedicada aos Oceanos, junto da Pala do Pavilhão de Portugal, edifício emblemático projetado pelo arquiteto Álvaro Siza Vieira e que se encontra classificado como Património Cultural”²⁹.

Como curiosidade há uma empresa de seleção de percursos pedestres, com a denominação de “Caminhando”, que efetua eventos de caminhadas, sendo que

²⁸ Retirada de: <https://caminhosdefatima.org/pt/>

²⁹ Fonte do Turismo de Portugal. Disponível em: <https://www.pathsofffaith.com/pt-pt/ways/caminhos-de-fatima> (consultado em 05 de março de 2020).

alguns intersejam-se sobre o “Caminho do Tejo” (Caminhando, 2019)³⁰. Tem como missão fomentar um forte espírito de grupo, conhecer e desfrutar de diversos tipos de percursos, mostrando sempre paisagens únicas e locais patrimoniais, com especial alusão ao facto que caminhar é uma atitude essencial do ser humano, pelo convívio e partilha em grupo, requisito fundamental para assegurar felicidade e bem-estar aos participantes.

2.3.2. Preparação de um caminho de peregrinação

No que diz respeito à preparação do caminho de peregrinação já oficializado, são várias as recomendações patenteadas pela AACF, seguidamente mencionadas no presente trabalho de dissertação.

Começando pelas iniciativas concretizadas, por via da rede social *Facebook*, esta associação promove ações de sensibilização e preparação de um caminho de peregrinação³¹, junto das pessoas articuladas com esta entidade, com a marcação de reuniões a fim de esclarecer a ação em causa, detalhando as informações relativas às etapas a percorrer no caminho proposto, às dormidas, ao equipamento e preparação física requerida pelos peregrinos.

Também organizam ações de preparação de carácter mais prático, com a realização de um dia de caminhada, fazendo acompanhar de todas as providências proferidas nas reuniões, como forma de convívio e familiarização em grupo com diferentes pessoas, avaliando a condição física individual dos romeiros, equipamento, regras de segurança, refeições e logística exigida.

³⁰ Fonte da Caminhando. Disponível em: <https://caminhando.pt/quem-somos/> (consultado em 05 de março de 2020).

³¹ Vide figura evidenciada no Anexo 4, referente ao “Caminho do Tejo”.

Após estas atividades de preparação, a associação concretiza o “Caminho do Tejo” com o grupo de peregrinos inscritos para a realização destas etapas, normalmente uma vez por ano.

2.3.3. Cuidados a ter na realização de um caminho de peregrinação

Analogamente à conduta a adotar pelos peregrinos durante a circulação na via pública, são vários os cuidados a ter em consideração no momento de confluir com os vários utilizadores dos caminhos e das estradas portuguesas.

Como tal, é esperado que a totalidade destes peregrinos respeite as normas de circulação de fila indiana, ocupando o espaço somente do modo longitudinal, sempre que possível³².

O uso de coletes refletores deve ser tido pelos peregrinos como uma rotina imprescindível, a fim de alertar a sua presença aos restantes ocupantes da rodovia, de forma clara e inequívoca³³, porque a utilização deste equipamento permite antecipar a perceção atendida pelos restantes utilizadores da via, da existência de caminhantes na sua faixa de rodagem.

Embora não seja recomendável peregrinar sempre que anoitece, nestes casos aconselha-se a utilização de lanternas, com o propósito duma identificação mais perceptível em condições de iluminação natural insuficientes³⁴.

Através do acesso realizado ao *site* da Guarda Nacional Republicana foram aproveitadas as recomendações oferecidas aos peregrinos por esta força de segurança de natureza militar de Portugal e, igualmente por intermédio de

³² Fonte da AACF. Disponível em: https://www.caminho.com.pt/index_p.html (consultado em 17 de janeiro de 2020).

³³ Ibidem.

³⁴ Ibidem.

notícias em versão digital, de consulta pública, como meio de reforço da informação obtida.

Ao abrigo da operação “Peregrinação Segura 2019”, vão ser apresentados os conselhos ofertados pela GNR durante as deslocações ligadas às celebrações religiosas, sistematizados na tabela seguinte.

Tabela 2. Recomendações da GNR mediante a operação “Peregrinação Segura”

Fontes: GNR³⁵; Público³⁶; Rádio Renascença³⁷

<p>Recomendações – Peregrinos a Pé</p>	<p>“- Faça antecipadamente um plano da viagem, por forma a evitar os Itinerários Principais e os Itinerários Complementares;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Caminhar na estrada em fila indiana de forma a não ocupar a estrada; - Sinalizar o início e o fim dos grupos; - Não andar na estrada, mas na berma, devendo sempre circular na berma contrária ao sentido do trânsito e sempre com atenção aos carros; - Não andar em locais onde seja proibida a circulação de peões; - Quer de noite, quer de dia, usar sempre colete refletor e roupa clara; - Não andar sozinho durante a noite; - Ter sempre o telemóvel com bateria e o contacto dos demais elementos do grupo; - Se for preciso reunir o grupo, fazê-lo sempre fora da estrada; - Não usar auscultadores durante o caminho; - Não beber bebidas alcoólicas antes de caminhar, nem enquanto caminha; - Não utilizar o telemóvel (falar, mandar SMS, aceder às redes sociais) enquanto caminha na estrada, pois este comportamento gera distração e assim estará abstraído do ambiente à sua volta; - Ter especial cuidado ao atravessar as vias, procurar sempre que possível fazê-lo nos locais adequados (passadeiras, travessias superiores).”
--	---

³⁵ Fonte da GNR. Disponível em: https://www.gnr.pt/fatima_Pe.aspx (consultado em 09 de fevereiro de 2020).

³⁶ Fonte do Jornal Público. Acedido em: <https://www.publico.pt/2019/04/27/sociedade/noticia/gnr-inicia-partir-hoje-operacao-peregrinacao-segura-2019-1870693> (consultado em 29 de fevereiro de 2020).

³⁷ Fonte da Rádio Renascença. Acedido em: <https://rr.sapo.pt/2019/04/28/pais/fatima-as-recomendacoes-da-gnr-para-uma-peregrinacao-segura/noticia/149455/> (consultado em 29 de fevereiro de 2020).

Recomendações – Peregrinos de Bicicleta	<p>“- Em estrada deve cumprir as regras do Código da Estrada como os demais utilizadores da via;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Não consumir álcool antes e durante a viagem; - Fazer refeições leves antes e durante a viagem; - Circular devidamente equipado (capacete, óculos, luvas, equipamento claro e refletor, luzes frontais e traseiras); - Não circular em grupo, mas sim em fila indiana; - Não falar ao telemóvel enquanto circula de bicicleta; - Não utilizar auscultadores; - Ter sempre o telemóvel com bateria e o contacto dos demais elementos do grupo.”
--	---

Segundo as fontes da Tabela 2, dada a “grande expressão, tanto a nível nacional, como a nível internacional”, no qual se reúnem “milhares de peregrinos provenientes de várias partes do mundo”, em qualquer momento que se aviste militares da GNR nas estradas, é aconselhável seguir as instruções destes, pois estão destacados para apoiar e garantir a segurança de todos os peregrinos, nas ações de patrulhamento que ocorrem todos os anos.

2.3.4. Rota de peregrinação – “Caminho de Santiago”

Comparativamente a outras rotas de peregrinação existentes no continente europeu, um dos exemplos mais mediáticos e de referência internacional é o caso do “Caminho de Santiago”, conhecido por mover um número fastigioso de peregrinos de todo o mundo e pela sua elevada estrutura organizacional envolvente, quer no apoio aos atos de fé pela informação abundante e estruturada dos pontos culturais e históricos caraterísticos e dos locais de apoio e usufruto dos peregrinos (albergues), quer na quantidade infindável de associações e estruturas organizacionais articuladas para realização desta rota, tanto na comunidade da Galiza como ao nível dos vários países europeus e não só.

É importante reforçar a escolha adequada dos caminhos aos interesses e necessidades dos peregrinos, pelo seu teor paisagístico e cultural envolvido, ao

dar primazia aos caminhos referenciados pela sua terminologia³⁸. Não mais importante, também pela manutenção atenta e célere dos percursos e disponibilização de informação precisa e diversificada dos caminhos atuais e consequentes características implícitas.

Ao longo desta secção, a peregrinação para além de ser um ato de fé e de realização pessoal, é uma atividade dependente dum conjunto de características do meio envolvido, apresentando em certas situações riscos de segurança associados aos peregrinos. A próxima parte vai ser fundamentada na temática da segurança.

2.4. Segurança

De modo manifesto, o espaço público nem sempre apresenta as condições ideais para realizar deslocamentos a pé e de bicicleta. Existem várias limitações que colocam em risco de segurança quem está na estrada, demonstradas ao longo deste trabalho de dissertação.

De acordo com a matriz teórica proposta por Haddon (1970), citado por Caiaffa & Friche (2012, p. 2240), os acidentes rodoviários resultam da interação entre 3 componentes: do fator humano, que neste caso concreto pode ser subdividido no peregrino e no condutor do veículo; dos equipamentos, intrinsecamente associados aos veículos; e do fator socioeconómico, representado pelo contexto físico e social em que se insere. Segundo o autor anterior, a matriz permite classificar as intervenções de segurança nas estradas segundo os fatores que pretende modificar (o indivíduo, o veículo, e o entorno físico e social associado) em 3 momentos distintos – o pré-evento, o evento e o pós-evento - de modo a reduzir a ocorrência de acidentes viários.

³⁸ Caminhos por campos.

Segundo Duarte, Mouro e Silva (2013, p. 2), a sinistralidade rodoviária é representada como um grave problema de saúde pública na sociedade portuguesa. A nível nacional, a principal causa dos acidentes concentra-se na conduta adotada pelos condutores (Oliveira, 2007, p. 37; Duarte *et al.*, 2013, p. 4), que colocam em situação de perigo a vida de todas as pessoas presentes nas estradas.

Por meio do reforço da afirmação anterior, o número crescente de veículos motorizados no espaço público já verificado há duas décadas continua presente, sendo um fator preocupante e prejudicial para o ambiente (Motavalli, 2000, p.2), como também para o ser humano, devido ao consumo elevado de energia que contribui significativamente para o efeito de estufa.

Os modos de transporte suaves, como o andar a pé e de bicicleta, e o modo de transporte motorizado verificados em Portugal de acordo com o Eurobarómetro de 2007 e 2010 e com o Censos 2011, citados por Santos (2019, p. 7), revelam proporções substancialmente altas na adoção do modo de transporte motorizado em detrimento dos modos de transporte suaves.

Relativamente aos modos de transporte suaves é possível determinar, no período entre 2007-2010, a variação crescente de 15.8% para 20.7% das pessoas que normalmente andam a pé e de bicicleta, face aos 16% determinado no ano de 2011. No que diz respeito ao modo de transporte motorizado, a regressão dos elevados 82.8% para 76.9% para o mesmo intervalo de tempo expõem mesmo assim o principal meio de transporte utilizado pelos portugueses, embora o valor indicado no ano de 2011 tenha baixado para os 74% de utilizadores. Os restantes valores residuais não foram discriminados neste artigo quanto ao modo de transporte experimentado.

Ainda segundo as mesmas fontes, citadas por Santos (2019, p. 7), os valores registados na União Europeia são idênticos aos assinalados em Portugal, à exceção dos modos de transporte suaves verificados no ano de 2007 que se situa nos 23.4%, em relação aos 15.8% apresentados em território nacional. Obviamente, estes dados explicam que na relação com o espaço público de acesso comum, o modo de transporte motorizado compele todos os restantes

modos de mobilidade na comunidade europeia, seja por exemplo o andar a pé ou o andar de bicicleta.

Um estudo efetuado na Grécia avaliou os perfis de deslocamento ativo (transporte não motorizado) dos alunos para a escola. Este confirma que não existe segurança no espaço público para efetuar tais deslocamentos, dando o exemplo de estradas com interseções perigosas, falta de vias pedestres, zonas próximas à entrada das escolas com acessos limitados aos carros, entre outras (Karakatsanis, Kipreos, Mountakis, & Stergioulas, 2015, p. 2).

De acordo com Oliveira (2007, p. 65), os “veículos mal-estacionados na via pública podem potenciar o sinistro rodoviário, na medida em que retiram visibilidade, ocupam espaço na via, (...) aumentando o risco de colisão e/ou despiste”, e, conseqüentemente, a vitimização dos utilizadores das estradas.

Como o intuito de complementar a asserção anterior, o estacionamento próximo (ou imediatamente antes) das passagens assinaladas para a travessia de peões é uma prática negligente responsável, em grande parte, por inúmeros atropelamentos nas estradas, principalmente em zonas urbanas (Oliveira, 2007, p. 65).

Pegando no número de mortos, como indicador do risco implícito às deslocações feitas nas rodovias, em consequência dos desastres de automóvel e atropelamentos, relativamente à realidade nacional, subsistem relatos de acidentes com peregrinos envolvidos, por intermédio da consulta de jornais públicos, em versão digital.

Portanto, um dos casos descobertos pelo investigador remete para o ano de 2015, num acidente que vitimou cinco peregrinos no dia 2 de maio do mesmo ano, ferindo outros quatro peregrinos, na localidade de Cernache, Coimbra, nos

dias que antecederam as celebrações em Fátima³⁹. Segundo ao que este jornal apurou, “o carro atropelou os peregrinos precisamente numa zona de bermas estreitas, onde o tráfego automóvel está reduzido a duas vias devido à criação de uma faixa de segurança para possibilitar a circulação de peregrinos”⁴⁰.

Outra ocorrência encontrada foi no ano de 2010, num acidente que vitimou dois peregrinos, ferindo outros quatro peregrinos, numa localidade próxima da vila da Sertã⁴¹. De acordo com o que foi proferido pelo jornal, “o carro vinha de uma reta com uma ligeira lomba e é depois de uma curva à direita, que os peregrinos, a circular numa estrada sem bermas” se aperceberam da presença do veículo, ocorrendo assim um acidente sem explicação óbvia.

Um terceiro caso reportado aconteceu no ano de 2018 num acidente que vitimou um peregrino e feriu cinco, quatro deles em estado grave, numa estrada nacional em Moitas Venda, no concelho de Alcanena⁴². De acordo com as informações prestadas pelo jornal, a condutora do veículo que atropelou o grupo de peregrinos num automóvel ligeiro e pôs-se em fuga.

Importa referir que todas as situações relatadas se sucederam através de atos de peregrinar realizados durante a madrugada dos respetivos dias, resultados de atropelamentos.

³⁹ Fonte do Jornal Público. Acedido em: <https://www.publico.pt/2016/05/10/sociedade/noticia/um-ano-depois-da-morte-de-cinco-peregrinos-ainda-nao-ha-acusacao-1731504?frm=ult> (consultado em 01 de março de 2020).

⁴⁰ Fonte do Jornal Público. Acedido em: <https://www.publico.pt/2016/05/10/sociedade/noticia/um-ano-depois-da-morte-de-cinco-peregrinos-ainda-nao-ha-acusacao-1731504?frm=ult> (consultado em 01 de março de 2020).

⁴¹ Fonte do Diário de Notícias (DN). Acedido em: <https://www.dn.pt/portugal/centro/peregrinos-morrem-a-caminho-de-fatima-1558850.html> (consultado em 09 de março de 2020).

⁴² Fonte do Jornal Público. Acedido em: <https://www.publico.pt/2018/05/20/sociedade/noticia/um-peregrino-morto-e-cinco-feridos-em-atropelamento-em-alcanena-1830750> (consultado em 09 de março de 2020).

Neste sentido, em Portugal, no ano de 2018, os acidentes com vítimas⁴³ ocorridos em estradas nacionais foram aproximadamente cinco vezes superiores aos verificados em estradas municipais, representando respetivamente 6 574 acidentes face aos 1 765⁴⁴, sendo as principais vias que os caminhos de peregrinação atravessam e confluem nas suas rotas.

De acordo com o relatório anual da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR, 2018, p. 13), quanto ao tipo de via, no ano de 2018, a maioria dos acidentes com vítimas ocorreram em arruamentos, seguidos das estradas nacionais, apresentados em 62.1% e 19.2%, respetivamente. A EN 1 é uma rodovia abrangida nestes valores, criando um estado de alerta em todos os que usufruem este tipo de vias públicas para realizar deslocamentos, como o caso dos peregrinos.

Segundo dados obtidos do município de Santa Maria da Feira no mesmo ano, verificou-se que 52 peões foram atropelados, sem vítimas mortais⁴⁵ confirmadas, comparativamente com um universo de 5 652 atropelamentos que resultaram em 105 vítimas mortais a nível nacional⁴⁶.

Já no ano de 2020, o relatório do mês de janeiro da ANSR (ANSR, 2020, p. 16) indica um atropelamento ocorrido num arruamento da cidade de Santa Maria da Feira, que resultou na morte de um peão.

⁴³ Acidente com vítimas: Ocorrência na via pública ou que nela tenha origem envolvendo pelo menos um veículo em movimento, do conhecimento das entidades fiscalizadoras (GNR e PSP) e da qual resulte pelo menos uma vítima. Fonte: ANSR.

⁴⁴ Fonte da PORDATA. Disponível em:

<https://www.pordata.pt/Portugal/Acidentes+de+via%a7%a3o+com+v%a7%a3o+total+e+por+tipo+de+via+++Continente-3094-262259> (consultado em 24 de março de 2020).

⁴⁵ Morto ou vítima mortal a 24h (VM): Vítima cujo óbito ocorra no local do acidente ou durante o percurso até à unidade de saúde. Fonte: ANSR

⁴⁶ Fonte da PORDATA. Disponível em:

<https://www.pordata.pt/Municipios/Pe%b5es+atropelados+total+e+mortos-233> (consultado em 24 de março de 2020).

Os dados anteriormente referidos refletem o descuido demonstrado pelos utilizadores da via pública, sendo um indicador claro da falta de segurança nas estradas desta região.

Posto isto, com base no estudo de caso realizado por Fino e Andrade (2018), a avaliação dos riscos associados a rotas de peregrinação tem o objetivo de avaliar as condições de segurança dos caminhos e o perigo iminente à realização desses percursos, devendo ser tidos sempre em consideração na preparação e na realização das rotas de peregrinação. Portanto, a avaliação desses riscos para os peregrinos envolve as variáveis propostas por estas autoras, demonstradas seguidamente na Tabela 3.

Tabela 3. Variáveis de avaliação dos riscos de segurança nas rotas de peregrinação

Variáveis	Riscos	Consequências
- Caminhada na estrada - Sinalização - Condições do pavimento - Trânsito - Peregrinos sem sinalização adequada - Etapas longas - Iluminação	- Acidentes com veículos motorizados - Quedas - Riscos ambientais - Fadiga física e psicológica do peregrino	- Lesões musculoesqueléticas - Morte - Incapacidade temporária ou permanente - Poluição - Incêndios - Ansiedade - Menor pré-disposição física
- Condições meteorológicas	- Exposição à chuva e ao sol	- Queimaduras solares - Gripe ou resfriados - Quebra de tensão ou desmaio
- Animais selvagens ou animais abandonados	- Ataques - Quedas	- Lesões físicas ou psicológicas - Incapacidade temporária ou permanente

Fonte: Adaptado de Fino e Andrade (2018)

De modo a evitar as consequências adversas supraindicadas, a segurança merece uma abordagem distinta por parte das instituições que se regem no apoio ao peregrino e às suas condicionantes associadas, de modo a minimizar os

riscos anteriormente apresentados e, assim, reduzir os atuais números de acidentes e vítimas verificados em contexto nacional.

Dito isto, esta dissertação vai ser sustentada nesta base teórica para que seja possível difundir a realidade atual dos caminhos criados neste país, bem como o perigo subjugado aos caminhantes enquanto utilizadores das estradas públicas, mais concretamente das estradas nacionais, nas quais apresentam um fluxo de tráfego mais acentuado comparativamente com as restantes rodovias, e uma carência ao nível da extensão de pavimentos pedonais lateralmente à faixa de rodagem destas.

3. Metodologia

Segundo Morin (1977), nos dias que correm, “a nossa necessidade histórica é de encontrar um método que detalhe e não oculte ligações, articulações, solidariedades, implicações, imbricações, interdependência e complexidades”. Dito isto, este autor diz ser impossível ser enciclopédico, e por isso, “nós não podemos partir da nossa ignorância, da incerteza e confusão”.

Morin (1977) conclui que sabe “cada vez mais e melhor que o único conhecimento que vale é aquele que se alimenta da incerteza e o único pensamento que vive é aquele que se mantém à temperatura da destruição”.

Eco (2007) sugere que se frua da redação da dissertação para “recuperar o sentido positivo e progressivo do estudo, entendido como aquisição de uma capacidade para identificar os problemas, encará-los com método e expô-los segundo certas técnicas de comunicação”.

De acordo com Pires (1989), o processo de pesquisa requer uma metodologia apropriada respeitante à sequência de intervenções, que conduzem à concretização dos desígnios do estudo em causa.

Segundo Cunha (2003, p. 88), “a produção da informação não se resume apenas ao levantamento de existências e ao registo de dados (...). Ela inclui a produção de relatórios, de projetos, análises de situação, estudos de prospetiva, etc.”. Reforçando a afirmação anterior, segundo o mesmo autor, essa produção de informação corresponde à agregação de dados com valor científico, pertencentes a factos e evidências, de modo a ser replicados em futuras pesquisas e investigações. Caso contrário, esses dados transformam-se em “lixo informativo”.

De facto, o método etnográfico é composto por um conjunto de técnicas e de procedimentos de recolha de dados associados à experiência dum trabalho de campo, a ser estudado por parte do(a) investigador(a) (Eckert & da Rocha, 2008, p. 2). De acordo com as autoras referenciadas anteriormente, este método

pretende dar resposta a um conjunto de problemáticas a partir duma relação entre o(a) pesquisador(a) e o contexto social interpretado, muitas vezes por via da observação e recolha de dados. A Etnografia é um ramo das ciências humanas que tem por objeto o estudo descritivo social nas mais diversas componentes concernentes numa sociedade, que vão desde a cultura de uma comunidade, língua, raça, religião, hábitos etc., ou de algum dos seus aspetos fundamentais.

Este procedimento metodológico é utilizado para medir um certo aspeto social para qual ainda não existe uma base conceptual consolidada ou escalas de medição pré-estabelecidas. Normalmente, detém uma componente subjetiva evidenciada pelo investigador, pelo que a forma de validação da problemática centra-se através fiabilidade qualitativa, i.e., testagem de critérios de avaliação realizados por outros autores que investigam o mesmo problema.

Posto isto, o presente trabalho de dissertação tem o desígnio de recolher informações dos percursos de peregrinação através da exploração – medição com o próprio corpo, realizado a pé - exclusiva das vias do concelho de Santa Maria da Feira abrangidas no roteiro do “Caminho do Norte” dos “Caminhos de Fátima”, nas quais a EN 1 está inclusa. Também pretende averiguar as condições de segurança das estradas públicas pertencente ao caminho de peregrinação previamente selecionado.

Métodos e técnicas de recolha de informação

O plano de pesquisa de natureza qualitativa, coincidiu com instrumentos de recolha de informação (levantamento de dados), com recurso a uma máquina de gravação de vídeo e um bloco de notas, favorecendo a triangulação dos conhecimentos obtidos (teoria, método e dados).

Como tal, foi efetuado um levantamento etnográfico dos percursos de peregrinação do “Caminho do Norte”, delimitados ao concelho de Santa Maria da Feira, através da técnica de observação direta, por intermédio da gravação de vídeo, com o propósito de avaliar os riscos e perigos relacionados com a

realização das rotas de peregrinação. Concretamente pretende investigar o percurso selecionado na modalidade específica de peregrinação a pé, fazendo levantamento das condições de segurança do percurso, do fluxo de tráfego automóvel, e avaliar o risco associado à travessia deste caminho.

Relativamente à observação de conteúdo dos vídeos, por não existir um número abundante de trabalhos científicos que estudam esta problemática, a análise foi baseada nas variáveis propostas por Fino e Andrade (2018, p. 204), referentes à avaliação das condições de segurança dos peregrinos, evidenciadas na Tabela 3. Estas direcionam a atenção para:

- A “caminhada no asfalto” – visto como uma prática não recomendável, pois conflui com os restantes utilizadores da via pública, nomeadamente condutores de veículos motorizados;
- A “sinalização” – alusiva à sinalética padronizada ao limite das rotas de peregrinação, em contexto nacional;
- As “condições do pavimento” – com a verificação da existência de faixas pedonais e, se estas se apresentam íntegras, sem assimetrias notórias;
- O “trânsito” – determinada pela quantidade de passagem de veículos motorizados em caminhos onde estão incluídos peregrinos;
- A “distância e duração das etapas” – padronizadas pelas entidades reguladoras da realização das rotas de peregrinação em causa;
- A “iluminação” – pela verificação de iluminação natural e artificial existente no percurso;
- As “condições meteorológicas” – na análise da iminência de ocorrência de quedas durante o caminho, resultante destas condicionantes;
- Os “animais selvagens ou animais abandonados” – referido como uma causa de distração para os peregrinos, podendo provocar riscos de segurança acrescidos.

Similarmente foi necessário o recurso ao programa *Movie Maker*, devido à necessidade apurada na edição dos vídeos efetuados.

As linhas de validação científica desta metodologia, tanto a nível do construto, como a nível de critério, foram realizadas pela orientação desta investigação, por via da revisão de pares, dado ser um tema da sua área de domínio. Contudo, o uso desta metodologia – etnografia da mobilidade - nos moldes anteriormente definidos demonstram caraterísticas de um estudo pioneiro e vanguardista nesta área de estudos.

De modo a confrontar a via infracitada, foi previamente sugerido um caminho opcional à EN 1 por recurso à tecnologia de planeamento e navegação denominada *Komoot*, concebida para planear e mapear as melhores rotas georreferenciadas para realização de caminhadas, ciclismo de estrada ou ciclismo de montanha, numa determinada zona geográfica, tendo em consideração várias categorias de dados referentes às caraterísticas do itinerário sugerido, permitindo descobrir facilmente mais da natureza. Estas são: a duração da realização do percurso; a distância total do caminho; a indicação do ponto mais alto e mais baixo do troço; a indicação do número de metros alcançados em inclinações nos sentidos ascendente e descendente; o nível de dificuldade da rota e o nível de condição física requerida para a sua realização; e, por fim, as caraterísticas do pavimento e da área geográfica.

A *Komoot* gera assim roteiros topográficos específicos para a atividade física a ser realizada, sempre em contexto ao ar livre. Permite personalizar cada rota para incluir todos os pontos e locais por onde se deseja ver ao longo do caminho e visualizar leituras detalhadas do tipo de vias e pavimentos, de modo a garantir toda informação necessária das caraterísticas dos caminhos.

A navegação passo a passo e os mapas offline desta tecnologia possibilitam manter uma experiência segura e orientada dos caminhos propostos por ela, tendo sempre em ponderação o nível de dificuldade aliado à maior envolvência possível do utilizador em meio natural, em detrimento do meio urbano e das vias em asfalto, escolhendo assim a melhor rota segundo as caraterísticas mencionadas anteriormente. É possível salvar todos os percursos planeados e extrair deles todos os dados disponíveis para posterior análise e reflexão sobre os mesmos, como também partilhar fotografias e histórias dos melhores

momentos da atividade realizada, dentro da comunidade *Komoot*, de modo a interagir com aventureiros com ideias semelhantes.

Os dados acerca das características dos caminhos alvos do estudo foram obtidos pela tecnologia *Komoot*, tratados manualmente e analisados ponto a ponto, sem recurso a plataformas de apoio e suporte de dados.

3.1. Caraterização do concelho alvo do estudo

O concelho de Santa Maria da Feira está inserido no distrito de Aveiro, localizando-se no seu limite norte, visível na Figura 5, localizado a Sul do Rio Douro e da cidade do Porto, dotado de uma consolidada rede de vias rodoviárias, nomeadamente as autoestradas: A1; A29; A32; A41 CREP; e, A47. Este município destaca-se tanto pela vigorosa componente histórica do seu passado milenar, como pelo conjunto de eventos culturais realizados na época contemporânea.



Figura 5 - Distrito de Aveiro (Concelho de Santa Maria da Feira discriminado a tom laranja – Fonte: Google)

Esta região da área Metropolitana do Porto está interligada nos eixos Norte/Sul e Litoral/Interior do território nacional, tendo uma localização ímpar e privilegiada, destacando-se a sua proximidade a grandes áreas metropolitanas do país, nomeadamente: Porto, Aveiro e Coimbra.

A carta hipsométrica do concelho indica um relevo irregular que varia entre os 50 e os 450 metros de altitude. Entre o limite de S. João de Ver e Caldas de S. Jorge, e entre Sanfins e Pigeiros a altitude situa-se próxima dos 300 metros, atingindo um máximo de 325 metros em S. João de Ver⁴⁷.

A cidade de Santa Maria da Feira é sede do concelho, e ostenta os seguintes valores demográficos, visíveis na Tabela 4.

Tabela 4. Valores demográficos do concelho de Santa Maria da Feira

	Número de habitantes	Área total	Densidade populacional
Valores	139 312 habitantes	215,6 quilómetros quadrados	646,2 habitantes por quilómetro quadrado

Fonte: Câmara Municipal de Santa Maria da Feira (<https://cm-feira.pt/documents/20142/0/Parte+3+-+Conhecimento+Humano.pdf/5637ef6e-d65c-2b2e-7999-06f429eb4b48>)

De um modo geral, poder-se-á sublinhar Santa Maria da Feira como um município que demonstra um dinamismo demográfico assinalável, não só nos contextos local e regional, como igualmente no contexto nacional.

⁴⁷ Fonte da Câmara Municipal de Santa Maria da Feira. Disponível em: <https://cm-feira.pt/documents/20142/0/Parte+3+-+Conhecimento+Humano.pdf/5637ef6e-d65c-2b2e-7999-06f429eb4b48> (consultado em 07 de março de 2020).

Após a apresentação destes números é importante referir a organização administrativa do município. Dito isto, o concelho reparte-se por 21 freguesias fruto da reestruturação administrativa nacional ao nível da união de freguesias⁴⁸, ocorrida no ano de 2013, passíveis de serem visualizadas na Figura 6.

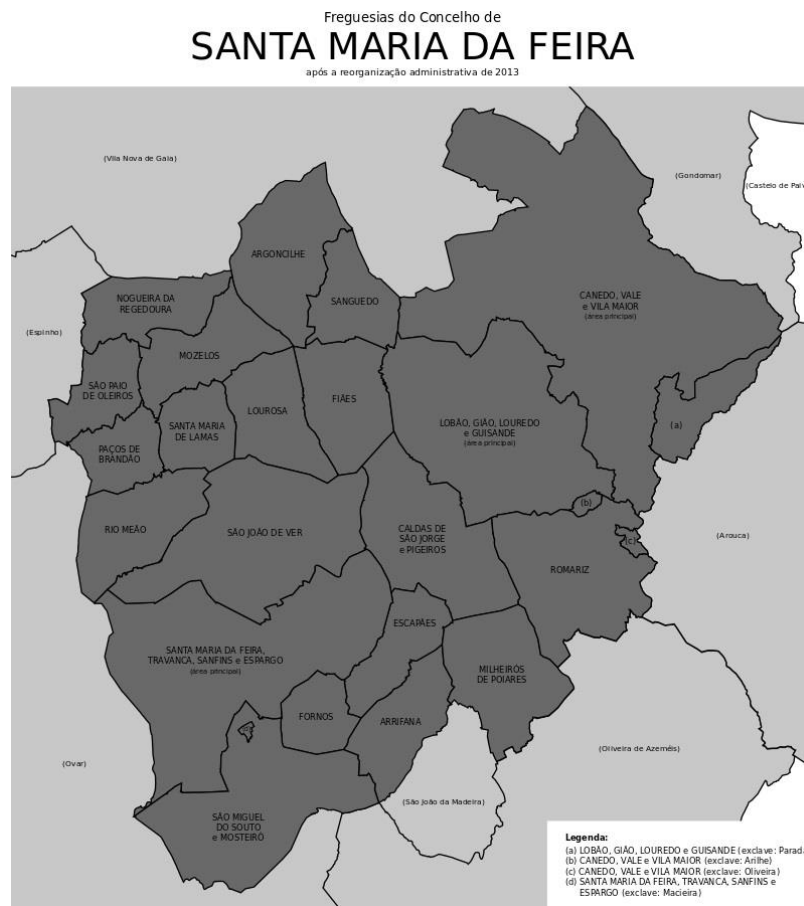


Figura 6 - Freguesias do concelho de Santa Maria da Feira (Fonte: Google)

Do ponto de vista administrativo confina a Norte e a Nordeste com o município de Vila Nova de Gaia e Gondomar, respetivamente, ambos concelhos do Distrito

⁴⁸ Ibidem.

do Porto. A oeste confina com Espinho, a Este com Arouca, Sul com S. João da Madeira e Oliveira de Azeméis e a Sudoeste com o município de Ovar.

O povoamento deste lugar remonta a dados históricos antigos, como atentam a presença de várias mamoas do século IV e V antes de Cristo, bem como castros pré-romanizados ou romanos⁴⁹.

O império romano e as suas construções viárias, i.e., caminhos de comunicação e pontes (algumas ainda bem preservadas), assim como vias que faziam a ligação entre as cidades de Lisboa e de Braga ou entre as cidades do Porto e de Viseu (como é o caso da via romana construída em São João de Ver, observável na Figura 7), conferiram-lhes a capacidade de constituir um núcleo aglutinador de povoamento⁵⁰.

⁴⁹ Fonte da Câmara Municipal de Santa Maria da Feira. Disponível em: <https://cm-feira.pt/documents/20142/0/Parte+3+-+Conhecimento+Humano.pdf/5637ef6e-d65c-2b2e-7999-06f429eb4b48> (consultado em 07 de março de 2020).

⁵⁰ Ibidem.



Figura 7 - Via romana inserida na vila de São João de Ver (Fonte: Vídeo nos Anexos)

Este facto justificaria, por si só, a existência de um eixo vital para o Reino de então, assegurando a circulação de pessoas e bens entre dois dos mais importantes núcleos urbanos, institucionais e religiosos do país (via Porto – Coimbra)⁵¹.

Através desta via chegavam e partiam militares, comerciantes, sempre presentes na sua função de abastecer os exércitos e também os principais aglomerados populacionais, mas também na tentativa de recolha dos recursos e riquezas regionais, na compra do resultado dos saques de guerra e no fornecimento de matérias-primas aos artesãos locais, uma via quase paralela ao mar e que servia direta ou indiretamente os núcleos urbanos existentes

⁵¹ Fonte da Câmara Municipal de Santa Maria da Feira. Disponível em: <https://cm-feira.pt/documents/20142/0/Parte+3+-+Conhecimento+Humano.pdf/5637ef6e-d65c-2b2e-7999-06f429eb4b48> (consultado em 07 de março de 2020).

longitudinalmente em relação a si⁵². A importância desta estrutura era manifesta, devido à convergência com outros itinerários de âmbito mais regional ou local. Ao longo desta foram-se desenvolvendo alguns centros do ponto de vista demográfico e económico.

Neste concelho existem pontos turísticos importantes, nomeadamente locais de culto religioso, locais turísticos vocacionados para a vertente do lazer e cultura.

De forma a enumerá-los, estes são: o Castelo de Santa Maria da Feira⁵³; a Igreja Matriz de Santa Maria da Feira⁵⁴; a Capela da N^a Sra. de Campos; a Capela de N^a Sra. da Encarnação; a Capela da N^a Sra. da Piedade; o Museu Convento dos Lóios; o Museu do Papel Terras de Santa Maria; o Museu de Santa Maria de Lamas; as Termas das Caldas de São Jorge; a via romana inserida na vila de São João de Ver; Visionarium – Centro de Ciência; Imaginarius – Festival Internacional de Teatro de Rua de Santa Maria da Feira; os Castros Romanos de Romariz e Fiães; e, também o Zoo de Lourosa – Parque Ornitológico.



Figura 8 - Castelo de Santa Maria da Feira (Fonte: Vídeo nos Anexos)

⁵² Ibidem.

⁵³ Exposto na Figura 8.

⁵⁴ Exposta na Figura 9.

O Castelo de Santa Maria da Feira, classificado como Património Nacional, foi construído no início do século XI, era também um local de comércio (“de produtos das colheitas, ferramentas agrícolas, vinho, fruta, vestuário”), devido às terras envolventes serem férteis, permitia efetuar diversificadas culturas agrícolas, e assim potenciar a atividade económica da região, naquela época⁵⁵. Vem deste acontecimento tão importante para esta terra, a génese do seu nome original escrito em latim, *Civitas Sanctae Mariae*, dando origem à atual cidade de Santa Maria da Feira⁵⁶.

A designação “Terras de Santa Maria”, adjudicada no ano de 868 por Afonso III de Leão e Astúrias, pressupõe “uma evidente afirmação de fé católica, e pretende invocar a proteção divina sobre este território que estava em guerra com os mouros”⁵⁷.

Mais do que mero monumento ornamentador da paisagem, o castelo é “o mais inequívoco testemunho da importância que este território possuiu para a região e para o país”⁵⁸.

É um facto que o património cultural preserva legados do passado e valoriza a criação contemporânea. É nesta envolvência geográfica, económica, militar, sociológica, política, religiosa e/ou cultural que convergem, no início do século XII, as convulsões políticas geradas com a morte do Conde D. Henrique e que irão reforçar a importância e o prestígio das Terras de Santa Maria⁵⁹.

⁵⁵ Fonte da Câmara Municipal de Santa Maria da Feira. Disponível em: <https://cm-feira.pt/documents/20142/0/Parte+3+-+Conhecimento+Humano.pdf/5637ef6e-d65c-2b2e-7999-06f429eb4b48> (consultado em 07 de março de 2020).

⁵⁶ Ibidem.

⁵⁷ Ibidem.

⁵⁸ Fonte da Câmara Municipal de Santa Maria da Feira. Disponível em: <https://cm-feira.pt/documents/20142/0/Parte+3+-+Conhecimento+Humano.pdf/5637ef6e-d65c-2b2e-7999-06f429eb4b48> (consultado em 07 de março de 2020).

⁵⁹ Ibidem.



Figura 9 - Igreja Matriz de Santa Maria da Feira (Fonte: Google)

Tradição e inovação coexistem e relacionam-se através da cultura de cada lugar e freguesia do município, com os seus monumentos, museus, centros de arte, festivais, festas e romarias.

Todos os anos ocorre um grande evento realizado neste concelho, com distinção a nível nacional e europeu, a reconhecida “Viagem Medieval em Terra de Santa Maria”, considerada a maior recriação histórica medieval da Europa⁶⁰, um pouco em representação e demonstração de espaços e episódios históricos da época medieval e da atividade económica da cidade, que faz acorrer às ruas do centro histórico de Santa Maria da Feira milhares de pessoas, todos os anos. O facto de ser uma festa realizada em agosto, sublinhando uma vez mais a enorme religiosidade do território e das gentes, faz com que se possa crer que esta

⁶⁰ Fonte da Viagem Medieval em Terra de Santa Maria. Disponível em: <https://www.viagemmedieval.com/> (consultado em 02 de fevereiro de 2020).

ocasião se assumisse, também como uma centralidade religiosa em torno do culto a Santa Maria⁶¹.

Igualmente com a mesma frequência, no dia 20 de janeiro, acontece a mais emblemática festividade do município em dia de feriado municipal, a denominada “Festa das Fogaceiras”, exibida na Figura 10, marcada pela devoção do povo das Terras de Santa Maria, com início num voto ao mártir S. Sebastião, em 1505, momento no qual a região foi devastada por um surto de peste que dizimou parte da população, e como tal, em troca de proteção, o povo prometeu ao santo a oferta de um pão doce caraterístico da região, intitulado como Fogaça⁶². Esta promessa constitui uma referência histórica e cultural das Terras de Santa Maria.



Figura 10 - Meninas Fogaceiras a cortejar com fogaças à cabeça (Fonte: Câmara Municipal de Santa Maria da Feira)⁶³

⁶¹ Fonte da Câmara Municipal de Santa Maria da Feira. Disponível em: <https://cm-feira.pt/documents/20142/0/Parte+3+-+Conhecimento+Humano.pdf/5637ef6e-d65c-2b2e-7999-06f429eb4b48> (consultado em 07 de março de 2020).

⁶² Fonte da Câmara Municipal de Santa Maria da Feira. Disponível em: <https://cm-feira.pt/festa-das-fogaceiras> (consultado em 02 de fevereiro de 2020).

⁶³ Retirada de: https://cm-feira.pt/noticias/-/noticias/NoticiasListagemPortlet_INSTANCE_IJ34mnXDbbBj/detail/1810707

A título de curiosidade, há ainda mais alusões ao património cultural desta localidade. A equipa de Cicloturismo do Clube Desportivo Feirense é um exemplo disso mesmo (proveniente da cidade de Santa Maria da Feira), que de dois em dois anos, numa data próxima ao das celebrações religiosas, realizam o percurso de bicicleta até ao Santuário de Fátima, excursados em grupo, expostos na Figura 11, a um ritmo favorável a todos os elementos para que ninguém fique para trás no trajeto, idêntico ao que acontece nas peregrinações efetuadas a pé.



Figura 11 - Grupo de Cicloturismo do Clube Desportivo Feirense a peregrinar em direção ao Santuário de Fátima (Fonte: Clube Desportivo Feirense)⁶⁴

Já relativamente a um marco de referência histórica existente numa rotunda na vila de São João de Ver, o monumento observado na figura seguinte, homenageia aquele que contribuiu dinamicamente para o desenvolvimento da modalidade de ciclismo nesta área do território, ao senhor Manuel dos Santos, reconhecido pelo esforço de ter divulgado o nome da região de São João de Ver

⁶⁴ Retirada de: <https://www.cdfeirense.pt/site/2016/04/29/cicloturismo-prova-de-feira-a-fatima/>

e das terras de Santa Maria em prestigiadas provas de estrada em contexto nacional e internacional.



Figura 12 - "Rotunda do ciclista" localizado na vila de São João de Ver (Fonte: Vídeo nos Anexos)

Respeitante à superfície de território alvo de análise preliminar, na figura imediatamente a seguir é possível observar a EN 1, assinalada com um traço de cor verde, a atravessar o centro do concelho infracitado.



Figura 13 - Rede viária do concelho de Santa Maria da Feira (Fonte: Google)

Como demonstrado em cima, a EN 1 cruza quatro freguesias do município de Santa Maria da Feira, sendo estas, a cidade de Lourosa, a vila de São João de Ver, a freguesia de Escapães e, por última a vila de Arrifana, embora não esteja indicada na Figura 13, nessa zona ocorre a transição da EN 1 para o Itinerário Complementar 2 (IC 2). Similarmente à estrada pública citada, o caminho alvo em estudo contempla as quatro localidades referidas, com uma direção idêntica ao trajeto dessa rodovia, apresentando apenas alguns desvios sobre o curso natural da estrada pública.

A escolha deste concelho deve-se ao facto de o investigador conhecer bem estas rotas de peregrinação. A análise dos caminhos de peregrinação, incidiu sobre a verificação dos dados apresentados na Revisão de Literatura, e também sobre a valorização do opulento património cultural e histórico, monumentos de culto religioso, bem como a orografia e paisagens existentes no município de Santa Maria da Feira, que não se encontram nesta altura inseridos nos caminhos oficializados e propostos pela AACF.

Dado o grau de importância da rota do “Caminho do Norte” para o presente documento de dissertação, importa apresentar algumas das características duma fração deste percurso alvo de escrutínio, mais concretamente na etapa que compreende uma área substancial do concelho de Santa Maria da Feira.

Posto isto, numa grande rota dividida por dezoito etapas na sua totalidade, aquela que abarca o concelho alvo do estudo é a 12^o etapa, que tem como local de início a cidade de Lourosa e, como ponto de chegada a localidade de Pinheiro da Bemposta. Apresenta as seguintes características demonstradas na Tabela 5⁶⁵.

⁶⁵ Fonte do Turismo de Portugal. Disponível em: <https://www.pathsofffaith.com/pt-pt/ways/caminhos-de-fatima> (consultado em 05 de março de 2020).

Tabela 5. Caraterísticas da 12^o etapa de peregrinação do “Caminho do Norte”

	Distância	Duração	Pavimento(s)	Nível de dificuldade	Diferencial na altitude
Caraterísticas	27 quilómetros	06:40h	Terra e asfalto	Fácil execução	308 metros

Fonte: Turismo de Portugal (<https://www.pathsoffaith.com/pt-pt/ways/caminhos-de-fatima>)

Relativamente ao concelho alvo de estudo, é de salientar que atravessa quase na sua totalidade o concelho de Santa Maria da Feira nesta 12^o etapa, i.e., cruza um caminho entre a cidade de Lourosa e a vila de Arrifana. Este percurso atravessa quatro freguesias do município: Lourosa, São João de Ver, Escapães e Arrifana.

A principal via de passagem dos peregrinos nesta zona do território é a EN 1, que interseta todas as freguesias referidas, como demonstrado na Figura 13.

Posto isto, um dos objetivos deste trabalho de investigação passa por desviar os peregrinos da EN 1, na modalidade de andar a pé, e guiá-los por caminhos com um menor fluxo de tráfego, e que não coloquem em causa a segurança dos mesmos, e, paralelamente, fomentar a passagem pelo centro da cidade, permitindo a contemplação de outro tipo de passagem e enriquecendo os seus conhecimentos culturais.

4. Apresentação dos Resultados

O presente estudo realizou uma recolha de dados junto dos percursos de peregrinação do “Caminho do Norte”, delimitado ao concelho de Santa Maria da Feira, analisando numericamente a frequência de eventos relacionados com determinadas variáveis e, descritivamente a presença ou ausência das categorias de análise, tendo por base as gravações de vídeo efetuadas, de modo a averiguar as características do espaço público normalmente percorrido pelos peregrinos, nos troços em causa.

Neste capítulo, os dados vão ser recorrentemente expostos sob a forma de figuras, com seguimento da respetiva leitura descritiva das mesmas, pela razão do aplicativo mencionado previamente, a tecnologia de planeamento e navegação *Komoot*, fornecer parte substancial dos dados de caracterização dos percursos alvos de análise.

Relativamente à técnica de observação adotada, a gravação de vídeo do caminho respeitante à atual rota de peregrinação do “Caminho do Norte” inserido no concelho de Santa Maria da Feira foi finalizado em 1:40h aproximadamente, contrariamente às 2:39h estimadas pela aplicação, tendo em conta aos 3.7 quilómetros por hora de velocidade média do deslocamento propostos por este produto tecnológico. A gravação ficou distribuída em 5 partes distintas, devido à falta de domínio demonstrado pelo investigador na ação de edição de vídeo. Na seta seguinte é indicado o quilómetro exato que o vídeo se fragmenta ao longo das partes.

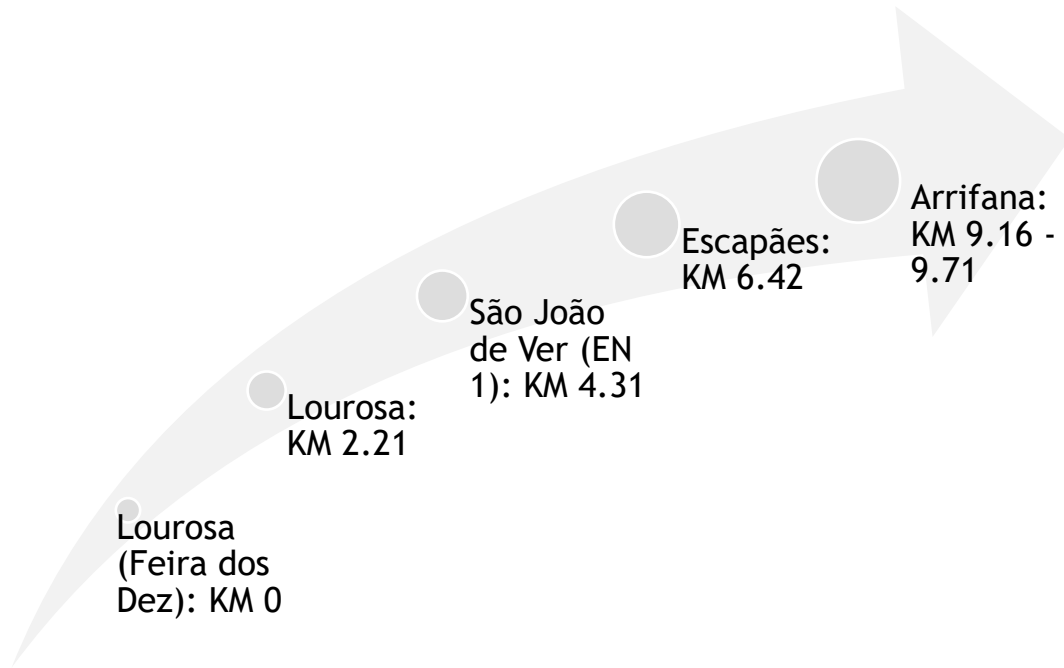


Figura 14 - Indicação da freguesia e do respetivo número exato do quilómetro no qual a primeira gravação de vídeo se fraciona

Em diante é possível observar este troço e as suas características nas figuras seguintes, como também pela imagem de satélite provida no Anexo 5.

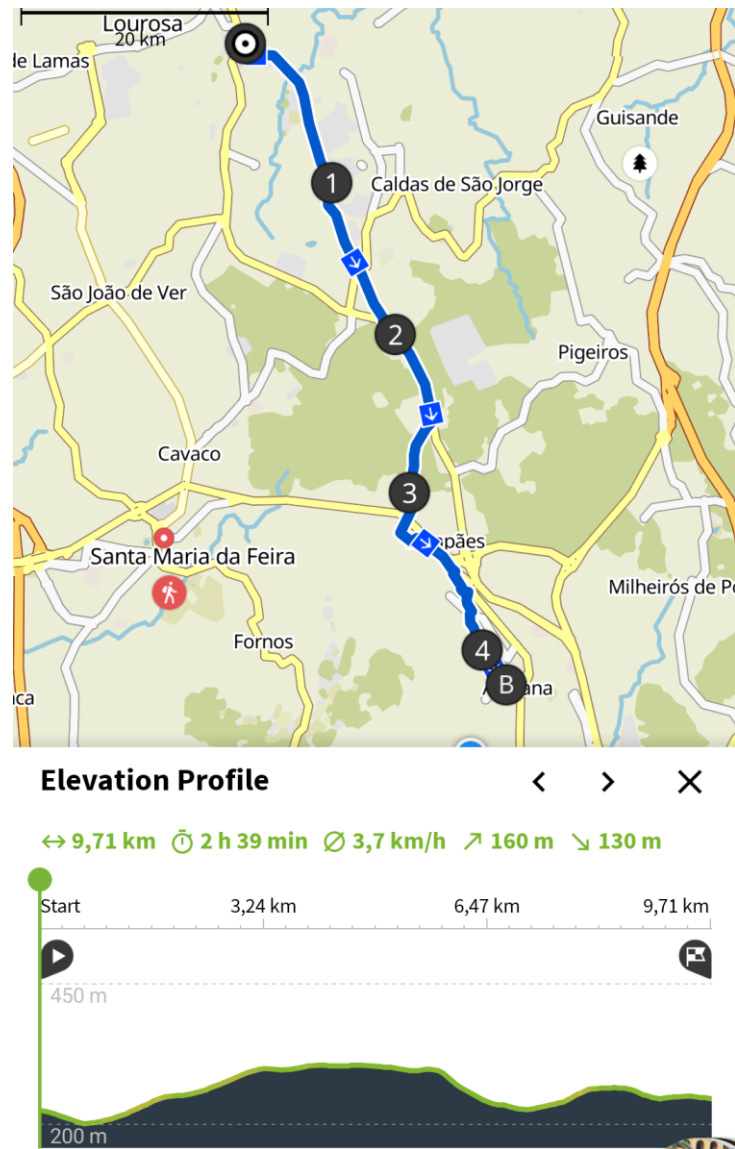


Figura 15 - Caminho referente à atual rota de peregrinação do “Caminho do Norte” inserida no concelho de Santa Maria da Feira (Fonte: Komoot)

Após a visualização da Figura 15, este caminho compreende as localidades de Lourosa e Arrifana numa distância total de 9 quilómetros e 710 metros. A indicação do número de metros alcançados numa inclinação no sentido ascendente situa-se nos 160 metros de altitude e no sentido descendente nos 130 metros de altitude.

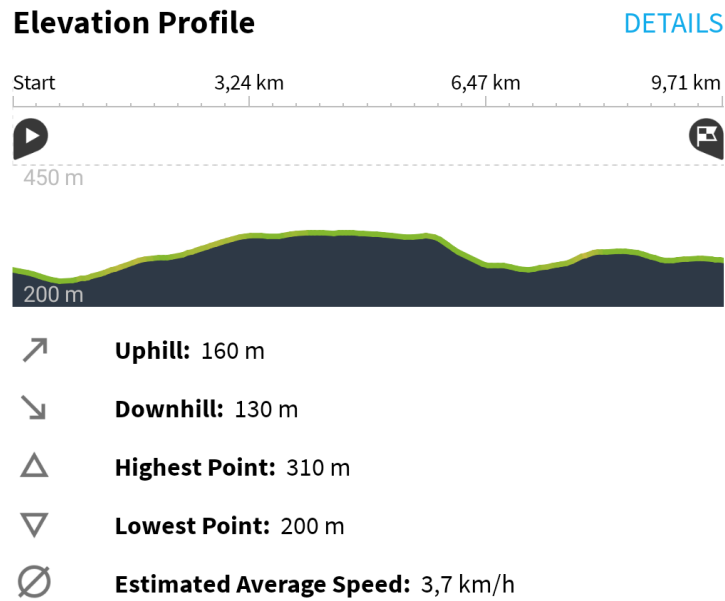


Figura 16 - Estatísticas do caminho mencionado (Fonte: *Komoot*)

Reforçando a afirmação anterior, o ponto mais alto verificado neste percurso foi na freguesia de Escapães a 310 metros de altitude, e o ponto mais baixo situado em Lourosa nos 200 metros de altitude. Esta última figura tem incluída uma representação do relevo terrestre com o valor da altitude indicado, próximo das extremidades do gráfico.

Difficulty

Intermediate

Intermediate hike.

Experience needed



Fitness



Figura 17 – Nível de dificuldade apresentado na realização do percurso alvo de análise, mensurado pela tecnologia (Fonte: *Komoot*)

O nível de dificuldade medido por esta tecnologia relativamente à realização do troço em causa está situado no nível intermédio. Indica também o nível de experiência prévio requerido, bem como a condição física solicitada para a realização deste caminho, todos cotados também no nível médio.

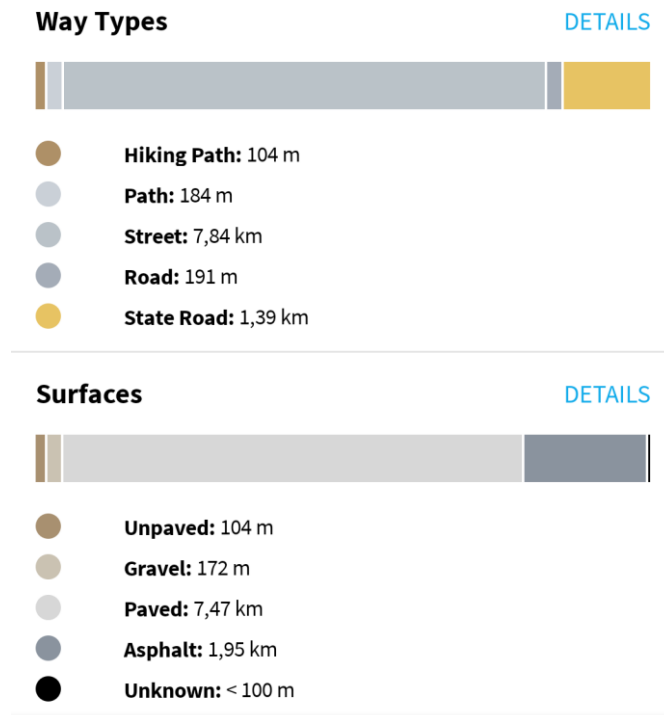


Figura 18 - Características dos pavimentos do percurso aludido (Fonte: *Komoot*)

Analogamente à tipologia dos pavimentos verificados, estes subdividem-se em caminhos de caminhada (pelos campos), em acessos ou atalhos, em ruas, em estradas públicas e, por fim, em estradas nacionais, representados pelos valores de 104 metros, 184 metros, 7.84 quilómetros, 191 metros e 1.39 quilómetros, respetivamente, nos quais é possível observar a representação de cada piso na barra de estado associada. Referente às superfícies apuradas, estas segmentam-se em espaços não pavimentados, em caminhos empedrados, em áreas pavimentadas, em asfalto, e em outros pavimentos desconhecidos, apresentados pelos valores de 104 metros, 172 metros, 7.47 quilómetros, 1.95

quilómetros e inferior a 100 metros, respetivamente, acompanhadas também de uma barra de estado.

No que toca à extensão do caminho empedrado, este é referente à via romana percorrida na vila de São João de Ver, observável na Figura 7, na qual se apresentava um pouco lamacenta devido aos aguaceiros no dia antecedente à gravação de vídeo.

Em relação às vias em asfalto, nesta rota de peregrinação investigada, a sua extensão cobre 20% do caminho total analisado, pelo que esta percentagem representa a área percorrida durante o ato de peregrinar em vias sem faixas pedonais, quando combinados com os vários utilizadores da faixa de rodagem das vias públicas. Esta percentagem evidenciada centra-se principalmente nas vias concernentes à cidade de Lourosa e à freguesia de Escapães.

Após a demonstração destes dados surgiu a necessidade de confrontar o troço atualmente cursado com um percurso de peregrinação alternativo, partindo da cidade de Lourosa e terminando na vila de Arrifana, de modo a retirar os peregrinos da EN 1, sempre que possível, por ser uma rodovia com um volume de trânsito acentuado que pode apresentar riscos à segurança dos romeiros.

Com recurso à tecnologia *Komoot*, esta propôs um pequeno troço opcional, diferente do itinerário de peregrinação já instituído rumo ao Santuário de Fátima, restringindo-se ao melhor percurso para caminhar, do ponto de visto tecnológico. Em seguida, é possível observar esse trajeto alternativo na Figura 19.

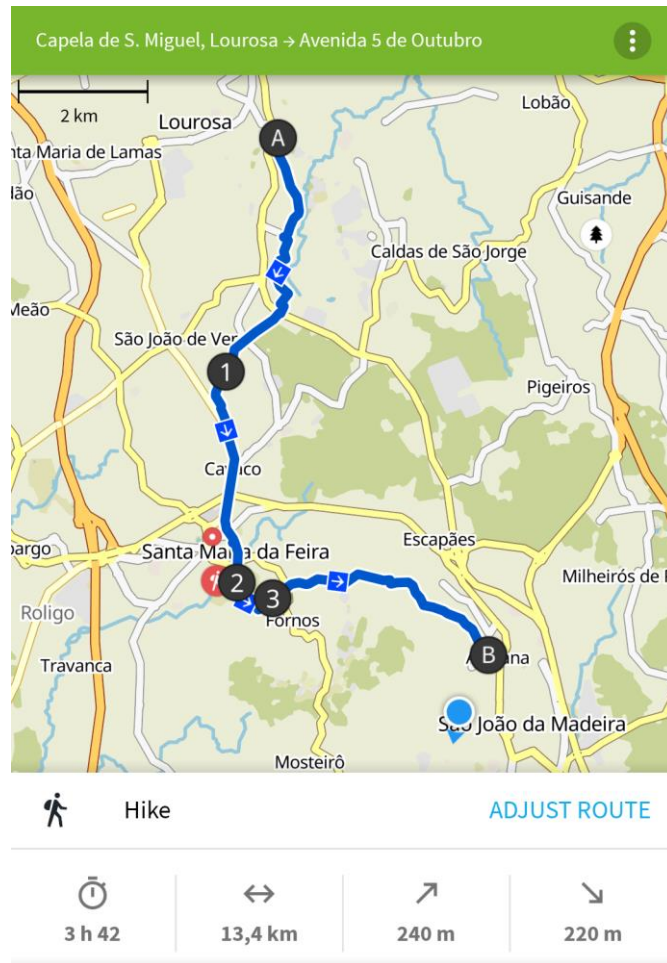


Figura 19 - Proposta alternativa ao percurso do “Caminho do Norte”, com partida na cidade de Lourosa e ponto de chegada na vila de Arrifana (Fonte: *Komoot*)

A proposta oferecida é classificada como a melhor opção para andar a pé, que apresenta um percurso no qual foi evitado ao máximo o cruzamento dos peregrinos com a EN 1. Tem como lugar de partida o Largo da Feira dos Dez⁶⁶, como ponto intermédio o castelo de Santa Maria da Feira⁶⁷, e local de chegada a Igreja Matriz da vila de Arrifana. Abrange uma distância total de 13 quilómetros

⁶⁶ Situado na cidade de Lourosa.

⁶⁷ Assinalado na Figura 19 com o número 2 e demonstrado na Figura 34 com alusão à sua localização, situado no quilómetro 9.3.

e 400 metros, e indica 240 metros de altitude alcançados numa inclinação no sentido ascendente e 220 metros de altitude no sentido descendente.

A gravação de vídeo efetuada foi concluída em 2:15h aproximadamente, ao contrário às 3:42h calculadas pela aplicação, considerando uma velocidade média de deslocamento situado nos 3.6 quilómetros por hora, prevista por esta tecnologia, representada na Figura 19. Ficou repartida em 3 partes diferenciadas, executadas em dois dias diferentes não consecutivos. Na demonstração seguinte é indicado o quilómetro exato que o vídeo sofre as desagregações.



Figura 20 - Indicação da freguesia e do respetivo número exato do quilómetro no qual a segunda gravação de vídeo se fraciona

Seguidamente nas próximas figuras, observa-se a forma como este percurso está representado.

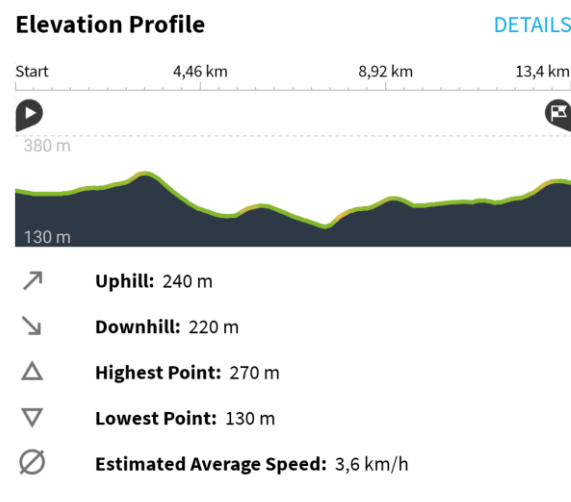


Figura 21 - Estatísticas do caminho proposto (Fonte: *Komoot*)

A informação que importa realçar nesta última imagem é no ponto mais alto neste caminho ter sido alcançado na cidade de Lourosa numa altitude de 310 metros, e o ponto mais baixo na cidade de Santa Maria da Feira, situada nos 130 metros de altitude. Também é acompanhada de uma representação do relevo terrestre com o valor da altitude indicado, próximo das extremidades do gráfico.

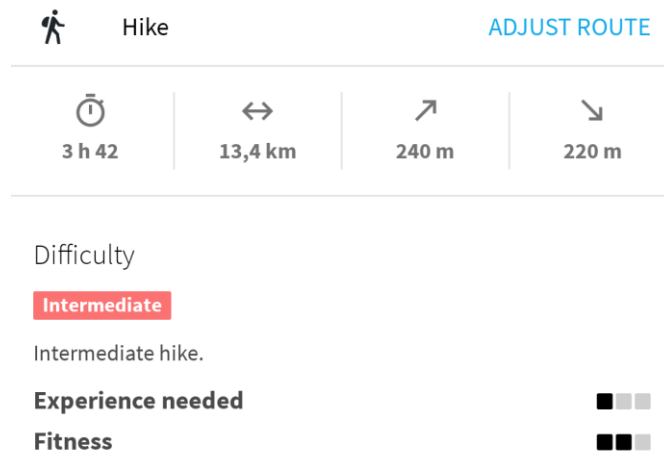


Figura 22 - Nível de dificuldade apresentado na realização do caminho proposto (Fonte: *Komoot*)

Analogamente à realização do caminho proposto, o nível de dificuldade avaliado por esta tecnologia situa-se no nível intermédio. O nível de experiência prévio requerido é o mais baixo da escala, e relativamente à condição física solicitada para a realização deste caminho, esta situa-se no nível intermédio.

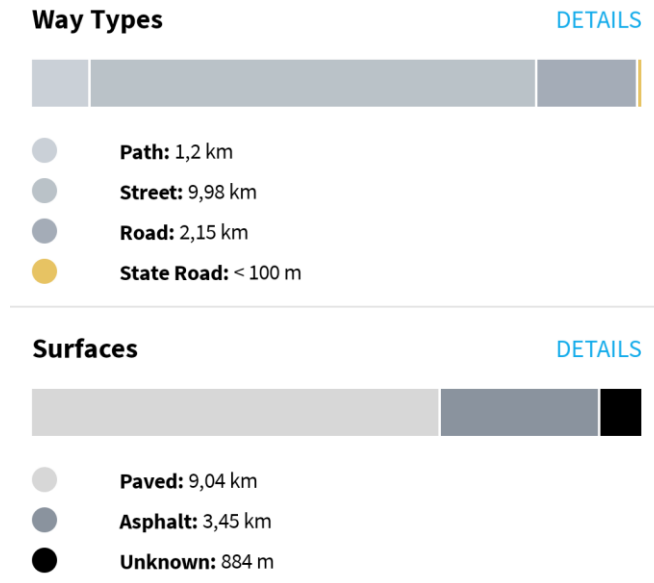


Figura 23 - Características dos pavimentos do caminho proposto (Fonte: *Komoot*)

Relativamente à tipologia dos pavimentos evidenciados, estes subdividem-se em caminhos ou atalhos, em ruas, em estradas públicas e, por fim, em estradas nacionais, representados pelos valores de 1.2 quilómetros, 9.98 quilómetros, 2.15 quilómetros e inferior a 100 metros, respetivamente, nos quais é possível observar a representação de cada piso na barra de estado associada. No que toca às superfícies apresentadas, estas segmentam-se em áreas pavimentadas, em asfalto, e em outros pavimentos desconhecidos, apresentados pelos valores de 9.04 quilómetros, 3.45 quilómetros e 884 metros, respetivamente, acompanhadas igualmente de uma barra de estado.

Neste caminho foi verificado o cruzamento com a EN 1 apenas por uma ocasião, no momento de passagem para o lado contrário da estrada, em direção a um troço de campo, evidenciado nas filmagens, representando a secção das estradas nacionais numa dimensão total inferior a 100 metros, exposta na Figura 23.

Em relação às vias em asfalto existentes neste caminho proposto, a sua proporção representa aproximadamente 26% do percurso total ser percorrido em zonas sem faixas pedonais, quando combinadas com os vários utilizadores da

faixa de rodagem das vias públicas. Esta percentagem evidenciada centra-se principalmente nas vias concernentes à cidade de Lourosa, à freguesia de Escapães e à vila de Arrifana.

Após a apresentação isolada das informações gerais dos percursos realizados pelo investigador, importa agora sintetizar todos os dados mais importantes na seguinte tabela resumo.

Tabela 6. Tabela resumo dos dados dos percursos analisados

	Parte da etapa do “Caminho do Norte”	Caminho proposto pelo <i>Komoot</i>
Distância total	9.71 quilómetros	13.4 quilómetros
Duração da gravação	1:40h	2:15h
Inclinação no sentido ascendente	160 metros de altitude	240 metros de altitude
Inclinação no sentido descendente	130 metros de altitude	220 metros de altitude
Diferencial de pontos de altitude	110 metros de altitude	140 metros de altitude
Nível de dificuldade	Intermédio	Intermédio
Nível de experiência requerido	Intermédio	Baixo
Nível de condição física exigido	Intermédio	Intermédio
Extensão percorrida na EN 1	1.39 quilómetros	Inferior a 100 metros
Percentagem da área das vias em asfalto	20% do caminho total	26% do caminho total

Fonte: *Komoot*

Relativamente à Tabela resumo exibida importa referir que o caminho proposto pela tecnologia *Komoot* representa num incremento de 3.69 quilómetros, de 35 minutos, do número de metros percorridos em altitude com inclinações quer ascendentes como descendentes, e ainda do diferencial de pontos de altitude em 30 metros, face à parte da etapa do “Caminho do Norte” analisada.

No entanto, o percurso respeitante à rota do “Caminho do Norte” é aquele que congrega a EN1 no seu caminho, com uma extensão superior a um quilómetro, tendo em conta que o seu tamanho total de etapa é menor comparativamente com o caminho proposto, e que este último apresenta um valor residual no cruzamento com estradas nacionais para um percurso com um tamanho superior ao primeiro.

No que diz respeito à percentagem relativa à área ocupada por vias em asfalto, ou seja, sem faixas pedonais, o caminho proposto apresenta uma extensão superior comparativamente com o outro percurso, numa diferença percentual registada nos 6%, tendo em consideração a distância total distinta dos dois caminhos observados.

Em ambos, tanto o nível de dificuldade da realização destes percursos como o nível de condição física exigido estão avaliados numa escala intermédia, contrariamente às diferenças verificadas em relação ao nível de experiência requerido, no qual no caminho alternativo essa avaliação é atribuída num nível mais baixo relativamente ao percurso oponente.

Após esta exposição dos dados globais das características dos percursos analisados resta demonstrar as variáveis de análise que avaliaram os riscos de segurança das rotas de peregrinação estudadas, consequentes da observação dos vídeos realizados. Na tabela seguinte estão mostrados os resultados quantitativos da frequência de eventos relativas a determinadas variáveis, e os resultados qualitativos acerca da presença ou ausência das categorias de análise abordadas.

Tabela 7. Resultados das variáveis de análise do estudo

	Parte da etapa do “Caminho do Norte”	Caminho proposto pelo <i>Komoot</i>
Caminhada no asfalto	- Percorridos numa extensão de 1.95 quilómetros (representando 20% do caminho total).	- Percorridos numa extensão de 3.45 quilómetros (representando 26% do caminho total).
Sinalização	<ul style="list-style-type: none"> - Constante na apresentação de setas de cores branca, azul e preta nas placas e tabuletas de indicação, postes de iluminação e pequenos pilares; - Aparecimento intermitente das placas indicativas com o símbolo alusivo aos “Caminhos de Fátima” ilustrado; - Sinalética não vandalizada e em excelente estado de conservação; - Pequena confusão na sinalética, apurada na chegada à Igreja Matriz de Arrifana. 	- Não aplicável.
Condições do pavimento	<ul style="list-style-type: none"> - Espaços não pavimentados: 104 metros; - Caminhos empedrados: 172 metros; - Áreas pavimentadas: 7.47 quilómetros; - Caminhos em asfalto: 1.95 quilómetros; - Outros pavimentos desconhecidos: inferior a 100 metros; - Avistamento de assimetrias salientes em algumas partes do caminho em asfalto. 	<ul style="list-style-type: none"> - Áreas pavimentadas: 9.04 quilómetros; - Caminhos em asfalto: 3.45 quilómetros; - Outros pavimentos desconhecidos: 884 metros; - A cidade de Santa Maria da Feira apresenta, quase na sua totalidade, áreas pavimentadas; - Percorrido um caminho irregular de terra com inclinação muito acentuada no sentido descendente.
Trânsito	<ul style="list-style-type: none"> - Intenso na EN 1; - Calmo nas restantes vias (não aplicável na via romana); - Comprovação da existência de veículos mal-estacionados na via pública (infração ao artigo 49.º do Código da Estrada). 	<ul style="list-style-type: none"> - Fluído no centro da cidade de Santa Maria da Feira; - Calmo nas restantes vias.
Distância e duração das etapas	- Distância ajustada do ponto de vista geográfico, pelo facto de a rota compreender caminhos sem a realização de desvios acentuados, resultando no caminho mais curto possível (Anexo 5);	- Distância desajustada do ponto de vista geográfico, pelo facto de a rota compreender caminhos com sucessivos desvios e mudanças de direção e, particularmente terem sido verificados troços íngremes nos dois sentidos, ascendente e descendente;

	- A duração não é aplicável neste contexto de pequenos trajetos.	- A duração não é aplicável neste contexto de pequenos trajetos, porém, foi registado um maior tempo de realização comparativamente ao caminho oficializado.
Iluminação	- Iluminação natural bem patente devido ao raro contacto com espaços naturais e espaços com sombras; - Iluminação artificial não atestada.	- Iluminação natural acessível; - Confirmação de mais espaços naturais e áreas com sombra, por incluir mais elementos naturais face ao caminho oficializado; - Iluminação artificial não atestada.
Condições meteorológicas	- Verificação de sol e céu aberto em todo o percurso, sem a presença de vento; - Exposição natural à chuva e ao sol em todo o percurso; - Dificuldade assumida durante a travessia na via romana presente devido às chuvas ocorridas precedentemente.	- Verificação de sol, céu nublado e chuva, intercalados no percurso, sem a presença de vento; - Exposição natural à chuva e ao sol em grande parte do percurso, exceto nas zonas naturais atravessadas; - Dificuldade assumida durante a realização de caminhos de terra, por se apresentarem escorregadios e lamacentos.
Animais selvagens ou animais abandonados	- Não avistados.	- Não avistados.

Nota: Os resultados aqui expressos foram conseguidos através da observação e análise dos vídeos gravados, efetuados pelo investigador.

Seguidamente à indicação dos resultados da análise aos vídeos realizados, foi elaborada a seguinte leitura da Tabela 7.

Sobre a “caminhada no asfalto”, visto que ambos os caminhos contêm áreas não pavimentadas, estas são uma clara evidência, pelos valores já retratados, da falta de faixas pedonais nas estradas, assomando assim vários quilómetros de zonas percorridas pelos peregrinos quando combinados com os restantes utilizadores da via pública, especialmente com condutores de veículos motorizados, observável na Figura 24. Esta prática, observável na imagem seguinte, não é recomendável e resulta no incremento do risco à segurança dos peregrinos, nos caminhos de peregrinação analisados.



Figura 24 - Caminhada no asfalto numa rua sem passeios (Fonte: Vídeo nos Anexos)

Acerca da “sinalização”, apenas um dos caminhos confirma a sinalética padronizada alusiva ao limite das rotas de peregrinação vigoradas em contexto nacional, dado que o restante representa apenas uma proposta de realização. O caminho já circunscrito apresenta setas indicadoras de cor preta em pequenos pilares, de cor branca nas placas e tabuletas de informação, como é visível na Figura 25, e de cor azul nos postes de iluminação.



Figura 25 - Exemplo de sinalética patente nos "Caminhos de Fátima" (Fonte: Vídeo nos Anexos)

Referente ao aparecimento intermitente das placas indicativas contendo a ilustração do símbolo alusivo aos “Caminhos de Fátima”, como comprovado nas imagens anteriormente mostradas, parte da sinalização apresenta-se de um modo distinto da generalidade das sinaléticas, pintado sobre um poste de iluminação sem estar acompanhada da ilustração oficial das rotas de peregrinação nacionais, como é exemplo a imagem em baixo.



Figura 26 - Sinalização do caminho evidenciada num poste de iluminação (Fonte: Vídeo nos Anexos)

Esta sinalética ostenta um excelente estado de conservação ao longo do troço observado, não tendo sido encontrada vandalizada em momento algum.

Um ponto menos favorável acerca desta categoria verificou-se no diagnóstico de uma pequena imperfeição nas marcações atuais dos “Caminhos de Fátima”, apurada na chegada ao local de culto da vila de Arrifana, no qual existia uma ramificação do caminho: a que prossegue a EN 1 em direção à cidade vizinha (São João da Madeira), e a que vai de encontro à igreja referida, não tendo sido avistada a sinalética indicativa para a realização da mudança de direção em causa. Somente por intermédio do conhecimento do investigador, relativamente à área envolvida, é que foi possível a chegada à igreja por ruas não marcadas, ficando esse momento registado nas gravações de vídeos efetuadas.

Esta evidência, origina um embargamento à passagem no ponto de culto religioso, pelos peregrinos que não detêm conhecimento preciso da geografia da localidade de Arrifana.

No que diz respeito às “condições do pavimento”, face aos múltiplos dados expostos previamente, o ponto-chave a ser mencionado é o facto de as áreas pavimentadas de ambos os caminhos representarem uma disparidade de somente três pontos percentuais relativamente à dimensão total de cada um, sendo que o caminho já circunscrito apresenta superfícies com faixas pedonais na ordem dos 77% do seu bolo total, enquanto que o caminho proposto dispõe de dois terços do seu caminho pavimentado, designado pela tecnologia utilizada, concomitantemente com outros pavimentos desconhecidos, que nesta situação são referentes às faixas pedonais implementadas na Figura 25, que ligam a vila de São João de Ver à cidade de Santa Maria da Feira.



Figura 27 - Extensão de outros pavimentos desconhecidos, definidos pela tecnologia *Komoot* (Fonte: Vídeo nos Anexos)

Contudo, o caminho oficializado não se apresenta na sua forma mais íntegra, tendo sido avistadas assimetrias salientes em algumas zonas confinadas ao caminho em asfalto, como demonstrado na figura seguinte, alusiva à freguesia de Escapães.



Figura 28 - Assimetria saliente apurada na freguesia de Escapães (Fonte: Vídeo nos Anexos)

Em sentido contrário, no caminho proposto, a cidade de Santa Maria da Feira exhibe áreas pavimentadas quase na sua totalidade e, algumas dessas, são exclusivas para peões, como é o caso da figura seguinte.



Figura 29 - Área pavimentada exclusiva para peões no centro da cidade de Santa Maria da Feira (Fonte: Vídeo nos Anexos)

Ainda neste caminho foi percorrido um pequeno troço de terra bastante irregular, em contexto de espaço natural, apresentado numa inclinação considerável no sentido descendente. Dada a chuva presente no momento de filmagem, e parte desse caminho estar obstruído por vários galhos de árvores, e ainda o pavimento sendo uma mescla entre rochas altamente assimétricas e terra lamacenta, dificultou um pouco a execução dessa descida, pelo seu nível de dificuldade exibido e pelas condições meteorológicas adversas.

No que se refere ao “trânsito”, existem diferenças no fluxo verificado nos dois caminhos analisados.

Relativamente ao troço do “Caminho do Norte” na EN 1, o volume de tráfego é elevado, devido à quantidade de veículos motorizados que percorrem a via, não oferecendo as melhores condições de segurança aos peregrinos. Na via romana não se regista tráfego automóvel algum e, nas restantes vias é calmo. O ponto crítico evidenciado neste caminho, por mais do que uma vez, foi a constatação

da presença de veículos mal-estacionados na via pública em lugares de visibilidade insuficiente, resultando assim numa infração à alínea a), no número 1 do artigo 49.º da Lei n.º 72/2013 de 3 de setembro⁶⁸, como demonstrado na Figura 30.



Figura 30 - Exemplo de veículo mal-estacionado na via pública (Fonte: Vídeo nos Anexos)

Comparativamente com o anterior, e no que diz respeito ao tráfego, o caminho proposto é igualmente calmo na generalidade das vias, com exceção do centro da cidade de Santa Maria da Feira, onde se regista um maior volume de tráfego, mas com pouca interferência para o ato de peregrinar.

Referente à “distância e duração das etapas”, em ambos os caminhos, a duração não é mensurável para além da disponibilidade e condição física de quem realiza essas etapas, não tendo por base outro tipo de critérios e indicadores de medição, neste contexto de pequenos trajetos. No entanto, o caminho proposto foi registado num tempo superior em relação ao caminho já circunscrito devido à sua dimensão ser superior.

⁶⁸Norma referente à lei que determina o Código da Estrada.

Também na distância, os caminhos divergem. Do ponto de vista geográfico, o caminho oficializado inclui caminhos sem a realização de desvios notórios, resultando assim num tamanho ajustado pela escolha recair no caminho mais curto possível, como demonstrado no Anexo 5. Já o caminho proposto, a distância parece ser um pouco desajustada pelo facto de o troço abranger caminhos com sucessivos desvios e mudanças de direção e, particularmente terem sido verificados pequenas vias a apresentarem inclinações bem salientes, quer no sentido ascendente, como no descendente.

Nesta categoria da “iluminação”, a iluminação artificial existente no percurso não foi analisada devido aos percursos terem sido realizados em regime diurno, devido a esta prática se apresentar mais segura comparativamente com o regime noturno. Todavia, acerca da iluminação natural, o caminho proposto atravessa por mais espaços naturais e áreas com sombra, por incluir mais elementos naturais, face ao caminho oficializado onde os espaços naturais são no geral em número inferior.

Acerca das variáveis das “condições meteorológicas”, a gravação de vídeo do caminho oficializado foi concretizada num dia de sol, enquanto que a do caminho proposto foi contemplada com os vários estados meteorológicos mencionados: verificação de sol, céu nublado e chuva, intercalados no percurso, sem a presença de vento. Em ambos os percursos, o dia precedente às gravações efetuadas, os dias foram de chuva, o que provocou algumas dificuldades na realização de certos traçados dentro dos percursos, como foi o caso da via romana no caminho já circunscrito, como também no caminho proposto, porque em caminhos de terra, estes encontravam-se escorregadios e lamacentos. Nos dois, houve a iminência da ocorrência de quedas durante o caminho, pela superfície dos vários pavimentos apresentarem características algo inseguras para a realização do ato de peregrinar, resultantes das condições meteorológicas instáveis daquela época.

Por último, a presença de “animais selvagens ou animais abandonados” não foi presenciada em nenhum dos caminhos, não se registando qualquer risco para a segurança dos peregrinos, no momento das filmagens efetuadas.

5. Discussão dos Resultados

A presente dissertação averiguou as condições do caminho oficializado do “Caminho do Norte” integrado no concelho de Santa Maria da Feira, cujas características foram alvos de análise relativamente à problemática da segurança dos peregrinos, na modalidade de andar a pé, verificada nas vias públicas desta rota de peregrinação. Foi igualmente comparada uma alternativa possível neste município em concreto, com o objetivo de retirar os peregrinos da EN 1, sempre que possível, e de valorizar o património cultural e histórico deste, bem como a orografia e paisagens envolventes. Medidas preventivas à ocorrência de acidentes, sustentadas nas autoras Fino e Andrade (2018, p. 204), foram expostas neste trabalho, com o intento de evitar a ocorrência de sinistros rodoviários com peregrinos envolvidos.

As especificidades desta forma de pesquisa qualitativa, não se encontram bem patentes no ramo científico, devido à falta de trabalhos acerca da valorização do património local, de uma região com potenciais benefícios para o apoio e conforto à realização dos percursos de peregrinação.

O facto de não haver restrições verificadas às pessoas com vontade de experienciar as rotas de peregrinação, favorece um aumento do cômputo de peregrinos nos campos e estradas confinadas aos percursos religiosos. Esta afirmação vai resultar numa melhoria da saúde física e mental do ser humano pelos movimentos corporais realizados (Baptista *et al.*, 2011, p. 13), implícitos nos atos de peregrinar, sendo esta uma perspetiva não patenteada nas produções científicas.

Após a análise das gravações de vídeo efetuadas, o investigador reparou que, partes dos percursos se encontravam muitas vezes com bermas e/ou passeios estreitos, ou sem a presença de faixas pedonais. Em vias específicas dos caminhos também foi possível avistar um fluxo de tráfego automóvel mais intenso, principalmente na EN 1, comparativamente às restantes rodovias desta região.

As categorias de análise do estudo avaliaram os riscos de segurança a que os peregrinos estão expostos, na medida que, de acordo com Fino e Andrade (2018, p. 204), os acidentes com veículos motorizados e a fadiga física e psicológica ocorrem com maior predominância quando as variáveis da “caminhada no asfalto”, da “distância e duração das etapas”, e do “trânsito” são prolongados e intensos, e sempre que a “sinalização”, as “condições do pavimento”, e a “iluminação” não são asseguradas ou se encontram debilitadas. Associado aos casos de gênese ambiental, as “condições meteorológicas” podem ser previstas em ações de preparação das rotas de peregrinação, evitando condições adversas que favoreçam a ocorrência de sinistros rodoviários. Porém, a presença de “animais selvagens ou animais abandonados” não são do controle do ser humano, aparecendo naturalmente nos caminhos, dado que pela sua terminologia, o peregrino realiza rotas em sintonia com a natureza e os campos circundantes.

Para estas categorias demonstradas não foi possível circunscrever uma relação de causa-efeito isoladamente das demais, pois os seus resultados subsequentes derivam duma multicausalidade, comprovada nos acontecimentos ocorridos durante as gravações de vídeo.

Referenciando a exposição dos dados realizada no capítulo anterior, após a análise do troço de peregrinação inferior a 10 quilómetros, esta demonstrou que aproximadamente 15% deste caminho é composto por estradas nacionais, mais concretamente a EN 1 que atravessa o concelho analisado. As carências ao nível da segurança ficaram comprovadas a partir do momento em que o investigador se dirigia para realizar a travessia numa passadeira dessa estrada, por indicação da sinalética existente, esperando exatamente 13 segundos pela passagem de todos os veículos motorizados presentes na via, que não priorizaram a travessia do peão e, como resultado, a ocorrência de uma contraordenação prevista na alínea f), do número 1 do artigo 145.º da Lei n.º 72/2013 de 3 de setembro⁶⁹.

⁶⁹ Norma referente à lei que determina o Código da Estrada.

Este momento ficou registado no minuto 22:34 da segunda fração da gravação de vídeo efetuada, como também na imagem seguinte apresentada, que demonstra a travessia já iniciada pelo investigador e o avistamento de um veículo a escassos metros deste, em plena passadeira.



Figura 31 - Travessia insegura realizada na EN 1 (Fonte: Vídeo nos Anexos)

Ainda sobre a mesma fração de vídeo mencionado na frase anterior, ao minuto 4:28 da gravação foi evidente uma situação de perigo iminente para o investigador, no momento que teria de realizar a passagem para o lado contrário da estrada localizada num cruzamento com uma curva acentuada a 90° aproximadamente, sem a presença de uma passadeira, e com visibilidade muita reduzida, demonstrada na Figura 32.



Figura 32 - Cruzamento com visibilidade reduzida e sem passagem para peões (Fonte: Vídeo nos Anexos)

Esta circunstância colocou a segurança deste em causa, numa clara ameaça à ocorrência de acidente por atropelamento, devido à falta de infraestruturas implementadas num local de passagem de peregrinos dos “Caminhos de Fátima” e do “Caminho de Santiago”, simultaneamente em território nacional.

Dito isto, esta situação não representa unicamente um evento sem continuidade no tempo. Tendo em consideração à estrada anteriormente analisada, combinar o “Caminho do Norte” e o “Caminho de Santiago”, ser percorrida por um número significativo de peregrinos sobretudo em épocas de celebrações religiosas, a existência de rodovias com estas características diminui tanto a visibilidade dos condutores de automóveis, como a visibilidade e segurança dos peregrinos, resultando numa elevada exposição ao risco de acidentes.

Outro ponto negativo, para além daqueles já mencionados, remete para a ausência de pavimentos pedonais ao longo desta estrada, em ambos os lados, refletem a falta de segurança e exposição ao risco de acidente a que os peregrinos estão sujeitos, sempre que atravessam vias com estas condições, daí advir uma necessidade emergente de reformulação das rotas, em prol da

segurança de todos e da diminuição de ocorrências de acidentes com peregrinos envolvidos em ambos os caminhos citados.

Acerca destas vias em asfalto, foi demonstrado no capítulo precedente que relativamente aos caminhos percorridos na rota de peregrinação do “Caminho do Norte”, convergidos no concelho de Santa Maria da Feira, a sua área de representação é compreendida nos 20% do percurso total analisado, ou seja, em vias sem a presença de faixas pedonais. Estas resultam na confluência de peregrinos com os momentos de utilização de vários utilizadores das vias públicas, devido à falta de caminhos de campo alternativos para percorrer, como evidenciado na figura adiante.



Figura 33 - Via em asfalto na localidade de Arrifana (Fonte: Vídeo nos Anexos)

Dito isto, quer estas condições mencionadas, quer a presença de veículos mal-estacionados na via pública em lugares de visibilidade insuficiente, propiciam à verificação do número de casos de atropelamentos, à semelhança do que foi apresentado previamente no capítulo da Revisão de Literatura em consonância com Oliveira (2007, p. 65), a ocupação errada na via pública retira visibilidade aos vários utilizadores incluídos na estradas, aumentando desta forma o risco de sinistro rodoviário.

Deste modo, tanto a cidade de Lourosa e a vila de Arrifana não estão preparadas com faixas pedonais em grande parte das vias das suas áreas administrativas, devido à percentagem demonstrada relativa à área ocupada por vias em asfalto. A exceção averiguada nestas freguesias foi a EN 1, porém, esta confirma um grande volume de tráfego, resultando no incremento do risco à segurança para os peregrinos.

Em concordância com Fino e Andrade (2018, p. 204), as medidas preventivas de modo a evitar a ocorrência de acidentes rodoviários com peregrinos envolvidos centram-se na génese de rotas alternativas de peregrinação, na manutenção regular das margens das estradas e placas informativas dos caminhos, na sinalização correta e atualizada das rotas, na sensibilização das pessoas e dos peregrinos na preparação do ato de peregrinar, e também na melhoria das condições de iluminação dos caminhos. Para Santos (2019, p. 10), a prevenção de situações de sinistralidade rodoviária passa pelo alargamento da rede pedonal, de forma a conceder um maior conforto e segurança a quem anda a pé.

Em consonância com as ações de sensibilização do público-alvo prestadas pela AACF, os peregrinos devem sempre estar acompanhados de protetores solares, capas para a chuva e vento, garrafas de água para manter uma hidratação adequada e, de equipamento específico de caminhada, nomeadamente calçado adequado, de modo a que sejam preservadas as condições de segurança e salvaguarda da integridade física das pessoas no decurso das rotas de peregrinação, que neste caso específico se referem aos caminhos em direção ao Santuário de Fátima.

Para além das entidades que dão apoio direto aos peregrinos de forma a dar resposta às suas necessidades, as estruturas de poder local, nomeadamente as juntas de freguesia, devem constituir equipas com capacidade para prestar apoio técnico e oferecer informações úteis, de forma a garantir a execução das rotas de peregrinação de forma segura, confortável e orientada, evidenciados no capítulo da Revisão de Literatura.

Posto isto, as normas mostradas nas alíneas b) e c), no número 2, do artigo 66.º do Diário da República n.º 86/1976 de 10 de abril, relativas à prática de atividade física em espaços públicos e naturais, com especial atenção focada para o valor histórico, cultural e paisagístico, adquirem uma importância notável sempre que aplicadas, permitindo desviar as pessoas das estradas sem as condições de segurança exigidas. É nesta premissa que é autorizada a alteração ou proposta de diferentes caminhos de peregrinação, pois, de acordo com Cunha (2003, p. 58), as pessoas procuram a “diferença nos lugares, nas pessoas e na cultura que os envolve (...) impossíveis de serem captadas nos espaços e nas paisagens urbanas”.

O concelho de Santa Maria da Feira apresenta características únicas para a realização de percursos de peregrinação, pelo seu património histórico e cultural e, ainda, paisagens e orografia ímpares no território nacional, sendo nesta forma de valorização da paisagem que a CRP se baseia, patenteada na alínea b), no número 2, do artigo 66.º. A cidade de Santa Maria da Feira abarca, quase na sua totalidade, áreas pavimentadas e compreende todo um património histórico e cultural demonstrado em vários domínios, tais como o Castelo de Santa Maria da Feira⁷⁰, a sua Igreja Matriz e, ainda a tradicional “Viagem Medieval em Terra de Santa Maria” e a simbólica “Festa das Fogaceiras”.

⁷⁰ Atestada na Figura 34 com indicação extra do seu ponto de localização ao quilómetro 9.3, no caminho proposto.

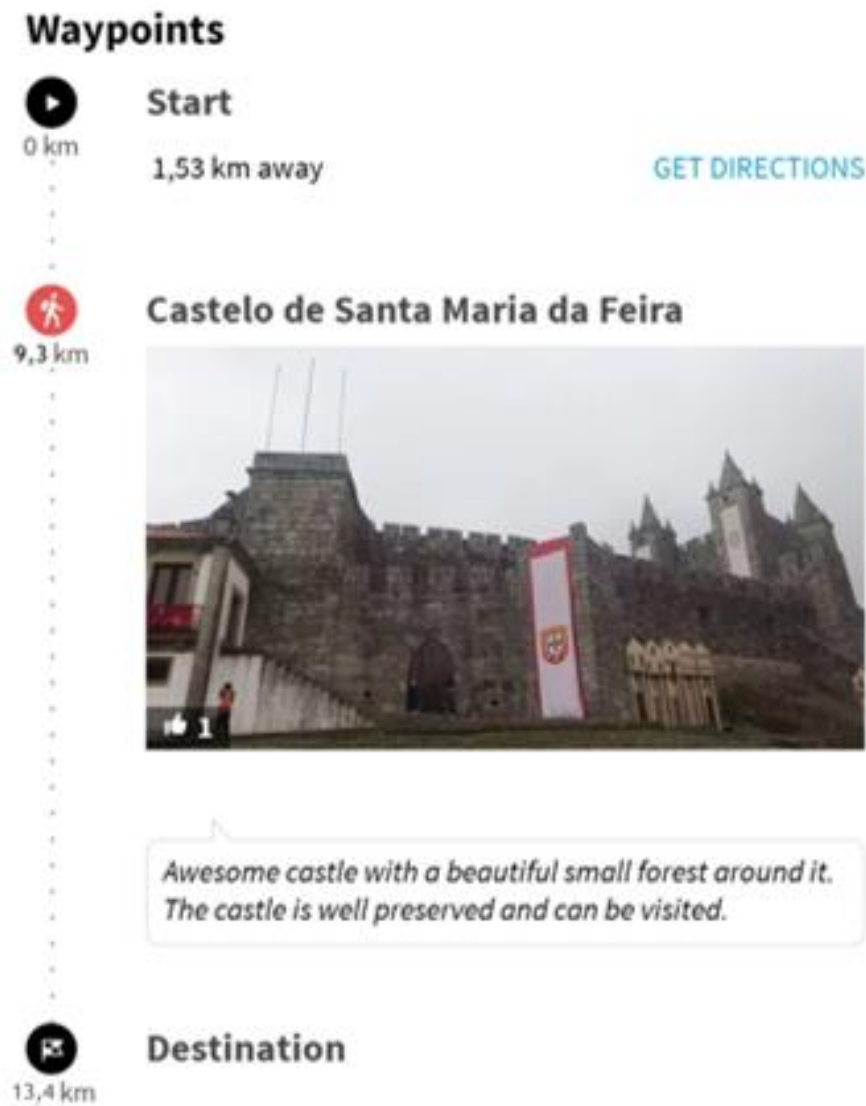


Figura 34 - Informação do ponto intermédio de passagem abrangido no itinerário proposto, situado no Castelo de Santa Maria da Feira (Fonte: Komoot)

Apesar do caminho proposto pela tecnologia *Komoot* representar uma solução alternativa à rota atualmente instituída, no que toca às condições de segurança evidenciadas pelo menor volume de tráfego, fuga às estradas nacionais, e ao cruzamento de mais espaços naturais comparativamente com o caminho oficializado, esta opção apresenta algumas adversidades.

Desde já o momento de passagem por um espaço natural, num troço irregular de terra apresentado numa inclinação muito acentuada no sentido descendente,

escorregadio e lamacento, propício a quedas, colocando em risco a integridade física do investigador.

A diferença registada pela tecnologia de planeamento de percursos, respeitante ao nível de experiência requerida, estima como não sendo necessário possuir uma experiência prévia na realização desta representação de caminhos. Na ótica do pesquisador, não é possível determinar a razão da discrepância entre este caminho comparativamente ao caminho oficializado, avaliado com um nível intermédio de experiência antecipada, visto demonstrar características mais árduas à realização do troço, pela sua maior dimensão, duração de execução e desnível verificado em altitude, quer no sentido ascendente como descendente. Uma hipótese promovida pelo investigador centra-se no facto da não inclusão da EN 1 no caminho proposto como fator preponderante para quem não detém experiência prévia na realização deste tipo de rotas.

Por fim, as irregularidades do percurso proposto, comparando com o caminho já instituído, resultam num maior dispêndio energético e, conseqüentemente, numa maior fadiga física e psicológica, o que dificultará o prosseguimento das várias jornadas de peregrinação até ao Santuário de Fátima. Posto isto, numa perspetiva que englobe a realização de grande parte ou da totalidade das etapas até ao destino final, os fatores da fadiga física e psicológica e da exposição às condições meteorológicas, podem representar preocupações na segurança dos peregrinos, pelo aumento do nível de dificuldade de realização e da condição física exigida para o efeito.

Implicações dos resultados obtidos

As implicações práticas dos resultados obtidos, têm impacto sob a perspetiva de uma nova pressuposição do conhecimento, visto que é necessário aplicar medidas de controlo nos caminhos de peregrinação oficiais em Portugal, de modo a que esses mesmos percursos constituam uma menor exposição possível ao risco de acidentes, por parte de quem realiza as rotas, com um despertar de alerta e consciencialização permanentes, sobre estes acontecimentos pelas

entidades que efetuam a manutenção da integridade destes percursos. Sempre que seja praticável, deve-se preferir as vias de contacto direto com a natureza, e com o património histórico e cultural das regiões, ao invés das estradas, de forma a abranger um número representativo das várias áreas do território deste país, repleto de belas paisagens naturais, como é verificável noutras rotas de eleição e de referência internacional, como o caso concreto do “Caminho de Santiago”.

Conclusões

Tendo por base uma rota de peregrinação com ponto de partida na capital da comunidade da Galiza, no qual se inscreve numa área territorial com paisagens naturais e urbanas diferenciadas no Norte e Centro de Portugal, com locais onde emergem pequenas aldeias, vilas e cidades e, que se vai transformando ao longo de mais de 450 quilómetros de percurso exibido com configurações singulares, foram averiguadas as condições de segurança dos peregrinos, investigadas nas vias públicas delimitadas nos caminhos do concelho de Santa Maria da Feira.

Relativamente a este concelho alvo de análise, as carências registadas relativamente às condições de segurança em grande parte das estradas sem pavimento pedonal e a desconsideração da peregrinação foram por demais evidentes.

Através das gravações de vídeo efetuadas, verificou-se que frações dos percursos estudados, apresentam na sua maioria bermas e/ou passeios estreitos ou sem a presença destes. Analisada por via da variável “caminhada no asfalto”, estiveram em evidência a cidade de Lourosa nos dois percursos analisados e a vila de Arrifana em relação ao caminho proposto. Ainda respeitante a esta última categoria de análise, a sua dimensão foi estendida em 20 e 26% nos caminhos oficializado e proposto, respetivamente.

A ausência de pavimentos pedonais em ambos os lados das estradas percorridas pelos peregrinos, refletem a falta de segurança e exposição ao risco de acidente por atropelamento, a que estes estão sujeitos, sempre que atravessam vias com estas características.

No que respeita à “sinalização” presente do percurso alusivo ao “Caminho do Norte”, confinado em Arrifana, para além da sinalética se apresentar em excelente estado de conservação e não estar vandalizada, o investigador avistou uma pequena falha nas marcações atuais dos “Caminhos de Fátima”, pelo facto

da verificação de duas alternativas existentes na aproximação ao local de culto, que findava a gravação daquele caminho.

Em relação ao “trânsito”, foi possível verificar um elevado volume de tráfego na gravação do caminho oficializado, essencialmente na EN 1, contrariamente ao que se sucedeu no caminho proposto, visto que a sua interseção com estradas nacionais se traduz numa distância inferior a 100 metros, um valor residual. Isto leva a concluir que o fluxo geral de tráfego automóvel e a circulação momentânea de peregrinos, estão associados a um elevado risco de acidentes. Com as condições das rodovias adaptadas para os caminhantes, é possível que este risco mencionado anteriormente não se confirme com tanta clareza.

Relativamente às “condições meteorológicas”, resultam num incremento do nível de dificuldade de execução das rotas de peregrinação e, se a isto juntarmos percursos agrestes e espaços públicos não adequados, podem ser fatores que potenciem acidentes e quedas aos peregrinos.

Acerca das “condições do pavimento”, principalmente no caminho oficializado foi possível observar e percorrer pisos deteriorados, com assimetrias salientes, não sendo o mais adequado para a realização das rotas de peregrinação, contrariamente ao que foi comprovado no caminho proposto.

Contudo, existe um elemento favorável à realização deste itinerário oficial, no que diz respeito à valorização do património histórico deste concelho, pois os 172 metros de extensão da via romana situada na freguesia de São João de Ver, permite aos peregrinos desfrutarem do ato de peregrinar, com segurança, por ser uma via de travessia exclusiva aos peregrinos e peões, não sendo autorizada atualmente a circulação de veículos motorizados.

Após a análise feita aos percursos de peregrinação estudados, conclui-se que, apesar dos persistentes procedimentos de investigação com vista a propor várias alternativas complementares à mudança do itinerário das rotas de peregrinação já instituídas, concretamente para esta situação explorada, a cidade de Lourosa, a freguesia de Escapães e a vila de Arrifana, não estão preparadas com faixas pedonais na maioria das estradas das suas áreas

administrativas, excetuando o exemplo da rodovia nacional que intersesta o concelho de Santa Maria da Feira (EN 1). No entanto, esta estrada apresenta um volume de tráfego considerável, o que se reflete numa premência na reformulação das condições de segurança favoráveis à realização do ato de peregrinar em estradas públicas, quando os caminhos pelos campos não são possíveis.

Ainda assim, mesmo com todo o planeamento realizado pelas pessoas que participam nas peregrinações, com vista a uma melhor identificação e equipamento para a sua segurança enquanto utilizador das vias públicas, as caminhadas no asfalto, ou seja, deslocamentos na faixa de rodagem, geralmente são os locais onde ocorrem os acidentes por atropelamento.

Fazendo um paralelismo com o que foi dito na última frase, juntamente com a notícia mencionada no capítulo da Revisão de Literatura, há dados que comprovam 5 vítimas num acidente com peregrinos envolvidos, fora os outros casos também mostrados. Na reação ao acidente em causa, o presidente da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) apreciou que “deviam existir caminhos paralelos dedicados aos peregrinos que vão a pé para Fátima, mas admitiu que é impossível construí-los em todo o país”⁷¹.

Face aos dados apresentados numa fase primária da presente dissertação e apesar de várias instituições anteriormente terem debatido estas situações em prol da melhoria das condições das vias públicas para os caminhantes com destino a Fátima, a decisão para a maioria dos peregrinos volta a reincidir no caminho pela estrada nacional, na qual é por demais evidente que não possui as características adequadas para as pessoas peregrinarem com segurança, logo, representa num risco acrescentado à integridade física destes romeiros.

⁷¹ Fonte do Jornal Público. Acedido em: <https://www.publico.pt/2016/05/10/sociedade/noticia/um-ano-depois-da-morte-de-cinco-peregrinos-ainda-nao-ha-acusacao-1731504?frm=ult> (consultado em 01 de março de 2020).

Urge adotar as medidas preventivas por forma a evitar a ocorrência de acidentes rodoviários com peregrinos envolvidos, pois são fundamentais para salvaguardar a integridade física de todos. Destas, destacam-se a génese de rotas alternativas de peregrinação, o alargamento da largura dos passeios, a manutenção regular das margens das estradas e placas informativas dos caminhos, na sinalização correta e atualizada das rotas, a sensibilização das pessoas e dos peregrinos na preparação do ato de peregrinar, e também a melhoria das condições de iluminação dos caminhos, de modo a que os peregrinos possam realizar as suas rotas de peregrinação de forma segura, confortável e orientada.

Posto isto, a génese de um caminho proposto pela aplicação *Komoot* neste município, representa uma solução alternativa à rota atualmente instituída, no que toca às condições de segurança evidenciadas pelo trânsito mais calmo, fuga às estradas nacionais, e ao cruzamento de mais espaços naturais comparativamente com o caminho oficializado.

Referente ao caminho anterior, as rotas de peregrinação são normalmente conotadas pelas entidades públicas como cenários de grande riqueza natural, cultural e patrimonial, ao cruzar em locais próprios de paisagens apaziguadas na dualidade de serra e campo, propícias ao convívio com pessoas e iguarias locais e, igualmente com espaços histórico-patrimoniais de culto religioso. O Turismo de Portugal refere que o “património cultural da região preserva heranças históricas do passado”, e que a dualidade da tradição e inovação coexistem neste território, e a sua relação leva a que os seus monumentos, museus, centros de arte, festivais, festas e romarias, demonstrem o vigor cultural patente de cada um dos seus pontos turísticos⁷², como forma de suster a ideologia de colocar o centro histórico da cidade numa das principais rotas de peregrinação do país.

⁷² Fonte do Turismo de Portugal. Disponível em: <https://www.pathsofffaith.com/pt-pt/ways/caminhos-de-fatima> (consultado em 05 de março de 2020).

Dentro do património histórico e cultural existente no concelho, distinguem-se o Castelo de Santa Maria da Feira, a sua Igreja Matriz e, ainda a tradicional “Viagem Medieval em Terra de Santa Maria” e a simbólica “Festa das Fogaceiras”, resultando assim numa oportunidade de conhecer os domínios do concelho de Santa Maria de Feira, que de certa forma complementa e enriquece a rota de peregrinação em direção à cidade de Fátima. No mesmo sentido, as Termas das Caldas de São Jorge têm algo a acrescentar no que respeita à oferta turística deste concelho, dando apoio aos peregrinos durante a sua passagem pela região. Dito isto, o património mencionado favorece o impacto e desenvolvimento económico e do turismo desta região, previsto na alínea b), no número 2, do artigo 66.º do Diário da República n.º 86/1976 de 10 de abril.

A mais valia deste caminho proposto é a questão da segurança, cumulativamente com o parágrafo anterior, retirando os peregrinos da EN 1, no entanto, é possível verificar que este troço apresenta uma maior extensão, maior duração de execução e desnível verificado em altitude, emergindo assim um maior dispêndio energético e, naturalmente, maior fadiga física e psicológica carregada comparativamente com o caminho já instituído, o que dificulta a sequência das várias jornadas de peregrinação até ao Santuário de Fátima. Posto isto, ficou demonstrado a existência de duas opções para este caminho e a escolha do mesmo, deve levar em linha de conta, as seguintes: segurança, distância, tempo, fadiga, conforto, beleza paisagística, aspetos culturais, dados históricos e atividades de lazer.

Em Portugal, o apoio institucional existente orientado para os interesses e necessidades dos peregrinos, dos que andam a pé ou de bicicleta, quando comparado com o reconhecido exemplo da rota de peregrinação do “Caminho de Santiago”, praticada na comunidade autónoma da Galiza, dá-se conta da falta de sintonia entre as diferentes entidades que regulam os atos de peregrinar dos “Caminhos de Fátima”, algo que não se verifica nas rotas realizadas em Espanha.

O facto de existir um desfasamento e incongruências entre entidades ao nível dos planos informativos oferecidos e da manutenção feita das rotas de peregrinação instituídas, coloca em causa a salvaguarda da segurança e do conforto dos peregrinos na execução destes caminhos. Similarmente, a falta de

infraestruturas de apoio aos peregrinos, como são os exemplos dos albergues e dos postos de informação, cai num vazio e num distanciamento natural dos peregrinos ao concelho de Santa Maria da Feira.

Através dum investimento financeiro neste tipo de infraestruturas de apoio aos peregrinos, o município de Santa Maria da Feira poderá liderar pelo exemplo, na medida em que auxilia os atos de devoção religiosa destes romeiros, tendo em consideração os largos quilómetros de distância que separam este concelho do Santuário de Fátima. Assim, os peregrinos teriam a possibilidade de realizar um pequeno descanso nesta região, desfrutando simultaneamente do turismo religioso existente, que de certa forma, irá desenvolver o município a nível económico, publicitário e turístico.

Findo este conjunto de considerações, importa reforçar a ideia da aposta nesta área da Gestão do Desporto, enquanto ferramenta capaz de ajudar a resolver alguns estigmas de tudo o que alude o desporto, a atividade física e outros padrões de iniciativas, como o exemplo da peregrinação, porque é claro que, sob as perspetivas de Pires e Lopes (2001, p. 89), a aplicação persistente das mesmas soluções para os problemas atuais conduz a resultados muito idênticos daqueles obtidos no passado e à não resolução de estigmas.

Limitações

No que diz respeito às limitações, foram identificadas algumas no decorrer deste trabalho de dissertação.

Esta investigação efetuada unicamente no contexto português, e com diminuta referenciação à realidade das peregrinações feitas em Espanha, não demonstra grande representatividade para a globalidade das conjunturas existentes noutros caminhos, devido à especificidade das condições do meio visíveis nestes dois países e, portanto, os resultados aqui mencionados não devem ser generalizados para grande fração dos estudos científicos a realizar.

No mesmo sentido, o escasso desenvolvimento da temática da religião, inteiramente relacionada com o tema de pesquisa, é notório como o principal fator motivador do ato de peregrinar, não foi abordado em profundidade devido ao foco da investigação não ter sido baseado em estudos religiosos, nem nos rituais associados, constituindo assim outra limitação neste trabalho.

Uma vez não ter sido possível deslocar até junto dos peregrinos em época de celebrações religiosas, ou seja, ir ao encontro dos mesmos em pleno caminho com destino ao Santuário de Nossa Senhora de Fátima, neste caso particular no “Caminho do Norte”, impossibilitou uma abordagem distinta e complementar às gravações de vídeo efetuadas devido ao escasso tempo útil de execução da realização desta investigação, com a intenção de convidar voluntários consentidos a participar nas filmagens e demonstrar os riscos à segurança destes no percurso analisado. Isto faria com que, por um lado, a demonstração fosse mais próxima da realidade dos factos e, por outro, provocasse impacto junto das instituições que zelam pela segurança e integridade dos peregrinos nacionais e internacionais nas rotas existentes em Portugal, com a finalidade de viabilizar a extensão desta tipologia de análise a outros estudos de investigação científica.

Sugestões para futuras pesquisas

Relativamente ao tópico das sugestões para futuras investigações, é aconselhável que esta forma de exploração fosse extensível, num primeiro momento, para mais municípios ou até mesmo para várias etapas pré-definidas ao longo do “Caminho do Norte” e, posteriormente, investigar municípios pertencentes às três rotas restantes, atinentes aos “Caminhos de Fátima”, de forma faseada (por etapas) ou na sua plenitude, para consequentemente concretizar análises mais amplas noutras regiões deste país.

Para uma demonstração mais aproximada da veracidade da realização das rotas de peregrinação atualmente instituídas, o investigador recomenda que a observação direta dos factos seja praticada em época de celebrações religiosas

a nível nacional, de maneira a analisar as experiências dos peregrinos na travessia destes caminhos, ou seja, ir ao encontro dos mesmos em pleno percurso de peregrinação com destino ao Santuário de Nossa Senhora de Fátima.

De forma a facilitar todo o processo de tratamento de dados oferecidos pela tecnologia *Komoot*, recomenda-se a utilização de uma base de dados para armazenar, organizar e relacionar as informações dos caminhos, ao invés do tratamento manual realizado pelo investigador, de forma a evitar um processo mais moroso e suscetível a erros de interpretação. Dado o seu carácter pioneiro nesta problemática, passível de melhorias, a sugestão anterior pode ser aplicada nesta investigação em concreto devido aos dados se apresentarem tratados e aprontados para serem inseridos numa base de dados. Uma inventariação de vários monumentos históricos e culturais do concelho alvo de estudo é aconselhável de modo a sistematizar informação sobre o potencial existente na região no que respeita à elaboração de planos de turismo local.

Também é sugerível a realização deste tipo de ensaios noutros caminhos fora do território português, caso exista uma carência óbvia nas condições de segurança existentes nas mais diversas rotas instituídas internacionalmente.

Implicações para a prática

Na ótica do investigador, as implicações para a prática concentram-se no alerta do tema da segurança direcionado para os órgãos municipais (Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia), e para grandes instituições a nível nacional, como os exemplos das associações e instituições vocacionadas na manutenção dos caminhos e no apoio aos peregrinos (AACF e TP) e, por último, na atividade dos governos na formação de políticas que salvaguardem a integridade das pessoas, que todos os anos vão para as estradas portuguesas peregrinar.

Relativamente à conduta dos utilizadores das estradas portuguesas, é aconselhável a revisão do Código da Estrada, por parte das instituições

competentes, com o intuito de adaptar as normas de utilização, circulação e segurança atribuídas por legislação e, assim, promover a boa fluidez e segurança no trânsito de veículos motorizados e velocípedes, o bem-estar de todos os usuários e, reduzir ao máximo a taxa de sinistralidade nas vias públicas, sempre que estejam peregrinos envolvidos.

Bibliografia

- Asztalos, M., Wijndaele, K., De Bourdeaudhuij, I., Philippaerts, R., Matton, L., Duvigneaud, N., . . . Cardon, G. (2009). Specific associations between types of physical activity and components of mental health. *Journal of Science and Medicine in Sport*, 12(4), 468-474. doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.jsams.2008.06.009>
- Baptista, F., Silva, A., Santos, D., Mota, J., Santos, R., Vale, S., ... & Moreira, H. (2011). *Livro Verde da Atividade Física*. Lisboa: Instituto do Desporto de Portugal, I.P.
- Barata, J. (2003). *Mexa-se... pela sua saúde: Guia prático de atividade física e emagrecimento para todos* (1ª ed.). Lisboa: Publicações Dom Quixote.
- Bento, J. (1991). *Desporto, saúde, vida: Em defesa do desporto* (4ª ed.). Lisboa: Livros Horizonte.
- Caiaffa, W. T., & Friche, A. A. D. L. (2012). Urbanização, globalização e segurança viária: um diálogo possível em busca da equidade? *Ciência & Saúde Coletiva*, 17, 2238-2241.
- Cardita, Â. (2012). Peregrinação: Possibilidades de compreensão crítica de uma experiência. *Sociologia*, 24, 195-213. Disponível em: http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0872-34192012000200010&lng=pt&tlng=pt
- Caspersen, C. J., Powell, K. E., & Christenson, G. M. (1985). Physical activity, exercise, and physical fitness: Definitions and distinctions for health-related research. *Public health reports*, 100(2), 127-131.
- Chatziefstathiou, D. (2012). Active citizens and public policy: The example of the London 2012 Olympic Games. *International Journal of Sport Management, Recreation and Tourism*, 9, 23-33.

- Cunha, L. (2003). *O Espaço, o Desporto e o Desenvolvimento* (2ª ed.). Lisboa: Edições FMH.
- Direção-Geral da Saúde (2016). Programa Nacional para a Promoção da Atividade Física [em linha]. *Portal da Direção-Geral da Saúde (DGS)*. Disponível em: https://www.dgs.pt/programa-nacional-para-a-promocao-da-atividade-fisica/ficheiros-externos-pnpaf/rel_capitulo-pnpaf-2016-a-saude-dos-pt-pdf.aspx (consultado em 27 de fevereiro de 2020).
- Duarte, P., Mouro, C., & Silva, V. (2013). Prevalência de atitudes e comportamentos associados à sinistralidade rodoviária em Portugal: Situação atual e perspetiva diacrónica. In *II Congresso Ibero-americano/III Luso-Brasileiro de Psicologia da Saúde*, Faro, 2013 (1-22).
- Eckert, C., & da Rocha, A. (2008). Etnografia: Saberes e práticas. *Iluminuras*, 9(21).
- Eco, U. (2007). *Como se faz uma tese* (13ª ed.). Lisboa: Editorial Presença, 2007.
- Europeia, C. (2012). *Study on the contribution of sport to economic growth and employment in the EU*. Bruxelas: Comissão Europeia.
- Europeia, C. (2014). *Special Eurobarometer 412 / Wave EB80.2 – Sport and Physical Activity*. Bruxelas: Comissão Europeia, Direção-Geral da Educação, Juventude, Desporto e Cultura e coordenado pela Direção-Geral da Comunicação.
- Europeia, C. (2018). *Special Eurobarometer 472 / Wave EB88.4 – Sport and Physical Activity*. Bruxelas: Comissão Europeia, Direção-Geral da Educação, Juventude, Desporto e Cultura e coordenado pela Direção-Geral da Comunicação.
- Fino, D., & Andrade, C. (2018). Routes to Fátima: Tourism and Security issues (a case study). *7th International Conference on Tourism & Hospitality Management*, 197-206.

- Green, M., & Collins, S. (2008). Policy, Politics and Path Dependency: Sport Development in Australia and Finland. *Sport Management Review*, 11(3), 225-251. doi: 10.1016/S1441-3523(08)70111-6
- Hallmann, K., Wicker, P., Breuer, C., & Schönherr, L. (2012). Understanding the importance of sport infrastructure for participation in different sports - Findings from multi-level modeling. *European Sport Management Quarterly*, 12(5), 525-544. doi: 10.1080/16184742.2012.687756
- Karakatsanis, K., Kipreos, G., Mountakis, C., & Stergioulas, A. (2015). The Commuting Profiles of the Principals: Their Views on the Surrounding Built Environment and Infrastructure of their Schools and the Factors that Affect the Active Commuting of Students to and From School. *International Journal of Sport Management, Recreation and Tourism*, 17, 1-13.
- Li, X., Qi, T., & Zhang, G. (2016). Research on Recreation Preference of Country Parks in Beijing. *International Journal of Sport Management, Recreation and Tourism*, 24, 1-21.
- Morin, E. (1977). *La méthode: La nature de la nature* (1ª ed.). Paris: Le Seuil, 1977.
- Motavalli, J. (2000). *Forward Drive: The Race to Build the Clean Car of the Future* (1ª ed.). Abingdon: Routledge.
- Oliveira, P. (2007). *Os fatores potenciadores da sinistralidade rodoviária: Análise aos fatores que estão na base da sinistralidade*. Disponível em: www.a-cam.org (consultado em 03 de abril de 2019).
- Pires, G. (1989). *A Estrutura e a Política Desportiva – O Caso Português*. Tese de Doutoramento, Faculdade de Motricidade Humana - Universidade Técnica de Lisboa, Portugal.
- Pires, G., & Lopes, J. (2001). Conceito de Gestão do Desporto. Novos desafios, diferentes soluções. *Revista Portuguesa de Ciências do Desporto*, 1(1), 88-103.

Santos, A. (2019). Desporto e Mobilidade. In *Gestão do Desporto - Compreender para gerir*, Biscaia et al., Cruz Quebrada, FMH, 2019.

Legislação consultada

Diário da República n.º 86/1976, de 10 de abril, Constituição da República Portuguesa. *Diário da República - I série*. Assembleia da República. Lisboa.

Diário da República n.º 86/1976, de 10 de abril, Constituição da República Portuguesa. *Diário da República - I série*. Alínea g, do artigo 199.º (Competência administrativa). Disponível em: <https://dre.pt/web/guest/legislacao-consolidada/-/lc/337/201910101802/128044/diploma/indice?q=constitui%C3%A7%C3%A3o+da+republica+portuguesa> (consultado em 24 de outubro de 2019).

Lei n.º 5/2007, de 16 de janeiro, Lei de Bases da Atividade Física e do Desporto. *Diário da República n.º 11/2007 — I série*. Assembleia da República. Lisboa.

Lei n.º 72/2013, de 3 de setembro, Código da Estrada. *Diário da República n.º 169/2013 — I série*. Assembleia da República. Lisboa.

Lei n.º 50/2018, de 16 de agosto, Lei-quadro da transferência de competências para as autarquias locais e entidades intermunicipais. *Diário da República n.º 157/2018 — I série*. Assembleia da República. Lisboa.

Sítios consultados pela Internet

Associação de Amigos dos Caminhos de Fátima (2020). Início [em linha]. *Portal da Associação de Amigos dos Caminhos de Fátima (AACF)*. Disponível em: https://www.caminho.com.pt/index_p.html (consultado em 17 de janeiro de 2020).

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (2018). *Relatório Anual Sinistralidade Rodoviária 2018 24horas*. Disponível em: <http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Documents/2018/RELAT%C3%93RIO%20ANUAL%20-%20V%C3%8DTIMAS%20A%2024%20HORAS/Relat%C3%B3rio%20Anual%20Sinistralidade%20Rodovi%C3%A1ria%202018%2024h.pdf> (consultado em 24 de março de 2020).

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (2020). *Relatório de janeiro de 2020*. Disponível em: http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Documents/2020/Relat%C3%B3rios/Relatorio%20Janeiro%202020_AT.pdf (consultado em 24 de março de 2020).

Câmara Municipal de Santa Maria da Feira (n.d.). Fotografia das meninas fogaceiras [em linha]. *Portal da Câmara Municipal de Santa Maria da Feira*. Acedido em: https://cm-feira.pt/noticias/-/noticias/NoticiasListagemPortlet_INSTANCE_IJ34mnXDbbBj/detail/1810707 (consultado em 07 de março de 2020).

Câmara Municipal de Santa Maria da Feira (n.d.). Atlas de Santa Maria da Feira: Conhecimento Humano fogaceiras [em linha]. *Portal da Câmara Municipal de Santa Maria da Feira*. Disponível em: <https://cm-feira.pt/documents/20142/0/Parte+3+-+Conhecimento+Humano.pdf/5637ef6e-d65c-2b2e-7999-06f429eb4b48> (consultado em 07 de março de 2020).

- Câmara Municipal de Santa Maria da Feira (n.d.). Festa das Fogaceiras [em linha]. *Portal da Câmara Municipal de Santa Maria da Feira*. Disponível em: <https://cm-feira.pt/festa-das-fogaceiras> (consultado em 02 de fevereiro de 2020).
- Caminhando (2019). Quem somos [em linha]. *Portal da Caminhando*. Disponível em: <https://caminhando.pt/quem-somos/> (consultado em 05 de março de 2020).
- Caminhos de Fátima (2020). Início [em linha]. *Portal dos Caminhos de Fátima*. Disponível em: <https://caminhosdefatima.org/pt/> (consultado em 05 de março de 2020).
- Clube Desportivo Feirense (n.d.). Fotografia do grupo de Cicloturismo do Clube Desportivo Feirense [em linha]. *Portal do Clube Desportivo Feirense (CDF)*. Acedido em: <https://www.cdfeirense.pt/site/2016/04/29/cicloturismo-prova-de-feira-a-fatima/> (consultado em 07 de março de 2020).
- Diário de Notícias (2010). Peregrinos morrem a caminho de Fátima [em linha]. *Portal do Diário de Notícias (DN)*. Acedido em: <https://www.dn.pt/portugal/centro/peregrinos-morrem-a-caminho-de-fatima-1558850.html> (consultado em 09 de março de 2020).
- Distrito de Aveiro (2019, 13 de setembro). Acedido em: www.google.pt
- Guarda Nacional Republicana (2019). Peregrinação Segura [em linha]. *Portal da Guarda Nacional Republicana (GNR)*. Disponível em: https://www.gnr.pt/fatima_Pe.aspx (consultado em 09 de fevereiro de 2020).
- International Council of Sport Science and Physical Education (n.d.). Missão [em linha]. *International Council of Sport Science and Physical Education (ICSSPE) Web site*. Disponível em: <https://www.icsspe.org/> (consultado em 10 de outubro de 2019).

Igreja Matriz de Santa Maria da Feira (2020, 02 de fevereiro). Acedido em:

www.google.pt

Imagem de satélite do troço do “Caminho do Norte” (2020, 02 de fevereiro).

Acedido em:

<https://www.google.com/maps/dir/Largo+Feira+dos+Dez,+Lourosa/Igreja+Matriz+Arrifana,+Avenida+5+de+Outubro,+Arrifana/@40.94573,-8.5620054,10410m/data=!3m1!1e3!4m14!4m13!1m5!1m1!1s0xd247f739556b9ed:0x6b1c223511d950f3!2m2!1d-8.535024!2d40.9810273!1m5!1m1!1s0xd2381c36e4e0ea9:0xd962ad73aacb086!2m2!1d-8.4971564!2d40.9115839!3e2>

Instituto Português do Desporto e Juventude (n.d.). *Carta Europeia do Desporto*.

Disponível em:

<http://www.idesporto.pt/DATA/DOCS/LEGISLACAO/Doc120.pdf>

(consultado em 10 de outubro de 2019).

Instituto Português do Desporto e Juventude (2016). *Programa Nacional do*

Desporto para Todos. Disponível em: <https://www.dgs.pt/ficheiros-de-upload-2013/pnpaf-ipdj-plano-nacional-desporto-todos-2016-pdf.aspx>

(consultado em 27 de fevereiro de 2019).

Freguesias do concelho de Santa Maria da Feira (2020, 07 de março). Acedido

em: www.google.pt

Jornal Público (2016). Um ano depois da morte de cinco peregrinos, ainda não há acusação [em linha]. *Portal do Jornal Público*. Acedido em:

<https://www.publico.pt/2016/05/10/sociedade/noticia/um-ano-depois-da-morte-de-cinco-peregrinos-ainda-nao-ha-acusacao-1731504?frm=ult>

(consultado em 01 de março de 2020).

Jornal Público (2018). Detida e internada a condutora que atropelou mortalmente peregrino e fugiu [em linha]. *Portal do Jornal Público*. Acedido em:

<https://www.publico.pt/2018/05/20/sociedade/noticia/um-peregrino-morto-e-cinco-feridos-em-atropelamento-em-alcanena-1830750>

(consultado em 09 de março de 2020).

Jornal Público (2019). GNR inicia operação Peregrinação Segura 2019 [em linha]. *Portal do Jornal Público*. Acedido em: [https://www.publico.pt/2019/04/27/sociedade/noticia/gnr-inicia-partir-
hoje-operacao-peregrinacao-segura-2019-1870693](https://www.publico.pt/2019/04/27/sociedade/noticia/gnr-inicia-partir-hoje-operacao-peregrinacao-segura-2019-1870693) (consultado em 29 de fevereiro de 2020).

Organização Mundial de Saúde (2018). Atividade física [em linha]. *Portal da Organização Mundial de Saúde (OMS)*. Disponível em: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/physical-activity> (consultado em 23 de março de 2020).

Pew Research Center (2015). Christians remain world's largest religious group, but they are declining in Europe [em linha]. *Pew Research Center Web site*. Disponível em: <https://www.pewresearch.org/fact-tank/2017/04/05/christians-remain-worlds-largest-religious-group-but-they-are-declining-in-europe/> (consultado em 11 de março de 2020).

PORDATA (2020a). Peões atropelados: total e mortos [em linha]. *Portal da PORDATA*. Disponível em: <https://www.pordata.pt/Municipios/Pe%c3%b5es+atropelados+total+e+mortos-233> (consultado em 24 de março de 2020).

PORDATA (2020b). Acidentes de viação com vítimas: total e por tipo de via – Continente [em linha]. *Portal da PORDATA*. Disponível em: <https://www.pordata.pt/Portugal/Acidentes+de+via%c3%a7%c3%a3o+com+v%C3%adtimas+total+e+por+tipo+de+via+++Continente-3094-262259> (consultado em 24 de março de 2020).

Rádio Renascença (2019). Fátima. As recomendações da GNR para uma peregrinação segura [em linha]. *Portal da Rádio Renascença*. Acedido em: <https://rr.sapo.pt/2019/04/28/pais/fatima-as-recomendacoes-da-gnr-para-uma-peregrinacao-segura/noticia/149455/> (consultado em 29 de fevereiro de 2020).

Rede viária do concelho de Santa Maria da Feira (2019, 13 de setembro). Acedido em: www.google.pt

Santuário de Fátima (2020). Fátima acolheu 6,3 milhões de peregrinos em 2019 [em linha]. *Portal do Santuário de Fátima*. Disponível em: <https://www.fatima.pt/pt/news/fatima-acolheu-63-milhoes-de-peregrinos-em-2019-2020-02-06> (consultado em 24 de março de 2020).

Turismo de Portugal (2018). Caminhos de Fátima [em linha]. *Portal do Turismo de Portugal (TP)*. Disponível em: <https://www.pathsoffaitth.com/pt-pt/ways/caminhos-de-fatima> (consultado em 05 de março de 2020).

Viagem Medieval em Terra de Santa Maria (n.d.). Início [em linha]. *Portal da Viagem Medieval em Terra de Santa Maria*. Disponível em: <https://www.viagemmedieval.com/> (consultado em 02 de fevereiro de 2020).

Anexos

- Tabelas que congregam e suportam as leis e normas explanadas ao longo deste documento;
- Imagens de suporte que sintetizam a informação relatada na Revisão de Literatura, como também os dados disponibilizados pela aplicação *Komoot*;
- Gravações editadas dos vídeos de demonstração dos dois percursos analisados (agregados externamente a este documento).

Anexo 1

Anexo 1 - Tabela. Normas da Carta Europeia do Desporto (maio de 1992)

Normas	Descritivo
Artigo 1.º, inciso I, alínea b)	“Assegurando a cada um a possibilidade de praticar desporto e de participar em atividades físicas e recreativas num ambiente seguro e saudável; e em cooperação com os organismos desportivos apropriados”.
Artigo 1.º, inciso I, alínea c)	“Assegurando a quem manifestar tal desejo e possuir as competências necessárias, a possibilidade de melhorar o seu nível de rendimento e de realizar o seu potencial de desenvolvimento pessoal e/ou de alcançar níveis de excelência publicamente reconhecidos”.
Artigo 1.º, inciso II	“Proteger e desenvolver as bases morais e éticas do desporto, assim como a dignidade humana e a segurança daqueles que participam em atividades desportivas, protegendo o desporto e os desportistas de toda a exploração para fins políticos, comerciais e financeiros (...)”.
Artigo 2.º, nº 1, alínea a)	“Entende-se por “desporto” todas as formas de atividades físicas que, através de uma participação organizada ou não, têm por objetivo a expressão ou o melhoramento da condição física e psíquica, o desenvolvimento das relações sociais ou a obtenção de resultados na competição a todos os níveis”.

Fonte: IPDJ. *Carta Europeia do Desporto* (<http://www.idesporto.pt/DATA/DOCS/LEGISLACAO/Doc120.pdf>)

Anexo 2

Anexo 2 – Tabela. Normas da CRP (1976)

Capítulos	Normas	Descritivo
	Artigo 9.º, alínea d)	“Promover o bem-estar e a qualidade de vida do povo (...)”.
	Artigo 9.º, alínea e)	“(…) defender a natureza e o ambiente, preservar os recursos naturais e assegurar um correcto ordenamento do território”.
	Artigo 64.º, nº 2 alínea b)	“(…) promoção da cultura física e desportiva, escolar e popular, e ainda pelo desenvolvimento da educação sanitária do povo e de práticas de vida saudável”.
	Artigo 65.º, nº 4	“O Estado, as regiões autónomas e as autarquias locais definem as regras de ocupação, uso e transformação dos solos urbanos (...), e procedem às expropriações dos solos que se revelem necessárias à satisfação de fins de utilidade pública urbanística”.
	Artigo 66.º, nº 2 alínea b)	“Ordenar e promover o ordenamento do território, tendo em vista uma correcta localização das actividades, um equilibrado desenvolvimento sócio-económico e a valorização da paisagem”.
	Artigo 66.º, nº 2 alínea c)	“Criar e desenvolver (...) parques naturais e de recreio, bem como classificar e proteger paisagens e sítios, de modo a garantir a conservação da natureza e a preservação de valores culturais de interesse histórico ou artístico”.
	Artigo 79.º, nº 1	“Todos têm direito à cultura física e ao desporto”.
	Artigo 79.º, nº 2	“Incumbe ao Estado, em colaboração com as escolas e as associações e colectividades desportivas, promover, estimular, orientar e apoiar a prática e a difusão da cultura física e do desporto (...)”.

Fonte: Diário da República n.º 86/1976, de 10 de abril (CRP)

Anexo 3

Anexo 3 – Tabela. Normas da LBAFD (2007)

Capítulos	Normas	Descritivo
	Artigo 2.º, nº 1	“Todos têm direito à actividade física e desportiva, independentemente da sua ascendência, sexo, raça, língua (...)”.
	Artigo 4.º, nº 1	“O desenvolvimento da actividade física e do desporto é realizado de forma harmoniosa e integrada, com vista a combater as assimetrias regionais e a contribuir para a inserção social e a coesão nacional”.
	Artigo 6.º, nº 1	“Incumbe ao Estado, às Regiões Autónomas e às autarquias locais, a promoção e a generalização da actividade física, enquanto instrumento essencial para a melhoria da condição física, da qualidade de vida e da saúde dos cidadãos”.
	Artigo 6.º, nº 2 alínea a)	“Criar espaços públicos aptos para a actividade física”.
	Artigo 6.º, nº 2 alínea b)	“Incentivar a integração da actividade física nos hábitos de vida quotidianos, bem como a adopção de estilos de vida activa”.
	Artigo 6.º, nº 2 alínea c)	“Promover a conciliação da actividade física com a vida pessoal, familiar e profissional”.
	Artigo 8.º, nº 3 alínea c)	“A adopção de medidas adequadas à melhoria efectiva das condições de acessibilidade, de segurança e de qualidade ambiental e sanitária das infra-estruturas e equipamentos desportivos de uso público”.
	Artigo 10.º	“O Estado, em colaboração com as instituições de ensino superior, promove e apoia a realização de estudos e trabalhos de investigação sobre os indicadores da prática desportiva e os diferentes factores de desenvolvimento da actividade física e do desporto”.
	Artigo 31.º, nº 1	“A actividade física e a prática desportiva em espaços naturais devem reger-se pelos princípios do respeito pela natureza e da preservação dos seus recursos, (...) e da preservação do património natural e cultural”.
	Artigo 33.º	“São associações promotoras de desporto as entidades, sem fins lucrativos, que têm por objecto a promoção e organização de actividades físicas e desportivas, com finalidades lúdicas, formativas ou sociais (...)”.

Fonte: Lei n.º 5/2007, de 16 de janeiro (LBAFD)

Anexo 4



Associação de Amigos dos Caminhos de Fátima

peregrinação pelos campos

Lisboa →→ Fátima

peregrinação
1^a
15
ABRIL

reunião de preparação:
7 Fev. 21:00 | 22:30
→ Reunião com o Padre Rui no Hospital Egas Moniz, para explicar o programa: etapas, dormidas, equipamento, preparação física, esclarecimento de dúvidas peregrinas.

caminhada de preparação:
7 Mar. 08:00 | 22:00
→ Um dia de caminhada de preparação, com todo o grupo e equipamento, idêntico a um dia caminhada em peregrinação, para conhecer o grupo, avaliar a condição física, regras de segurança, refeições, logística, equipamento.

peregrinação Lisboa-Fátima:
31* Mar. a 5 Abr. - 148km
→ *Saída da Sé de Lisboa, dia 31 de Março pelas 21:00, até ao Parque das Nações, - 1 Abril, Vila Franca de Xira - 2 Abril, Azambuja, 3 Abril, Santarém - 4 Abril, Olhos de Agua - 5 Abril, Fátima.



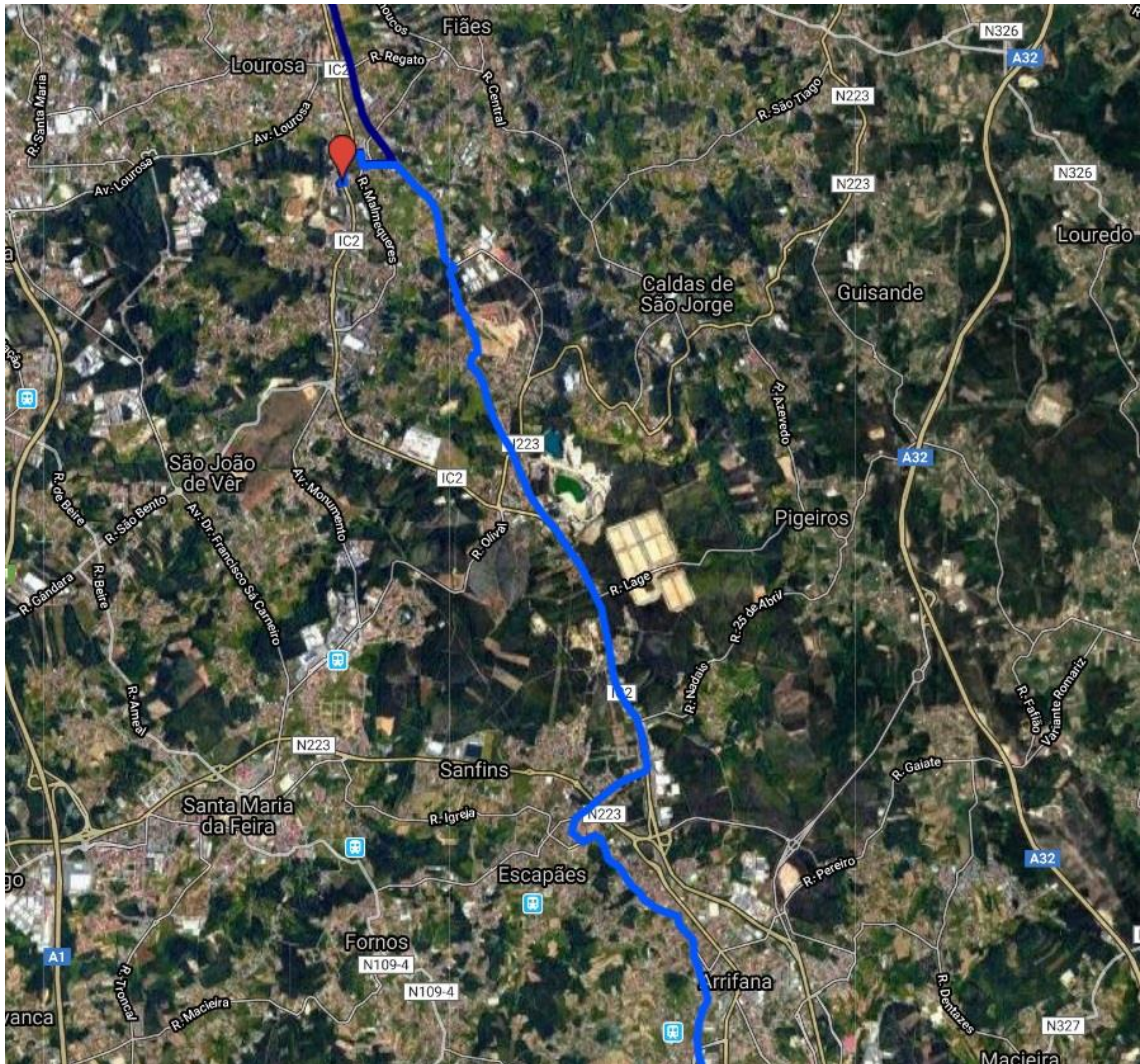
inscrições + info:
WWW.CAMINHO.COM.PT/PERUI2020



organização:

Anexo 4 – Todas as etapas de preparação do “Caminho do Tejo”: com partida na cidade de Lisboa e destino ao Santuário de Fátima (Fonte: AACF)

Anexo 5



Anexo 5 – Imagem de satélite do itinerário pertencente ao “Caminho do Norte”, dentro do concelho de Santa Maria da Feira (Fonte: Google)