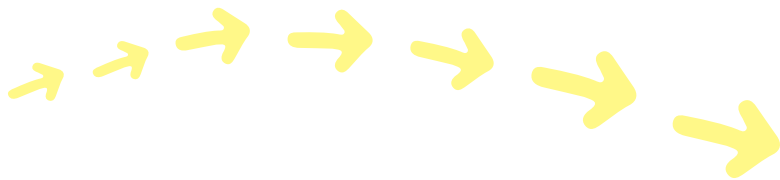




caminho de santiago



Estudos dos traçados
no Norte de Portugal



O presente documento reúne três estudos:

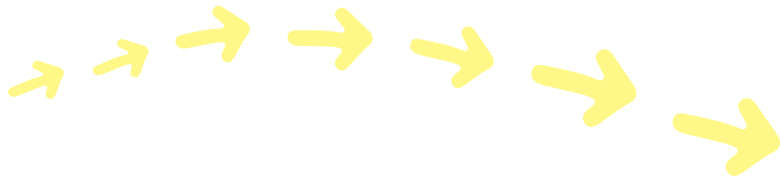
“Estudo do Traçado do Caminho Português”, elaborado por Hidria, incluído no projeto de Cooperação Transfronteiriça “Eurorregión 2020”, cofinanciado pelo POCTEP 2007 - 2013



“Estudo de Caracterização e Justificação Histórica do Traçado do Caminho de Santiago na Região Transmontana e das Necessidades de Investimento dos Caminhos de Santiago no Norte de Portugal”, elaborado por Naturbarroso, cofinanciado pelo Programa INTER-REG V A Espanha-Portugal (POCTEP)

“Estudo de viabilidade da candidatura à UNESCO do Caminho Português de Santiago”, elaborado por Rui Ramos Loza, Arquitecto, cofinanciado pelo Programa INTERREG V A Espanha-Portugal





Capítulo 1

**Caracterização e Justificação histórica dos traçados do
Caminho Português na região Norte de Portugal**





Estudo realizado por Hidria da Caracterização e Justificação Histórica do Traçado do Caminho de Santiago na Região Norte



QR1

CAMINHO PORTUGUÊS DE SANTIAGO NA REGIÃO NORTE

1. ANTECEDENTES E CONTEXTUALIZAÇÃO
2. ÂMBITO DE ESTUDO E OBJETIVOS
3. CAPÍTULO I. RELATÓRIO JUSTIFICADO DE DEFINIÇÃO
 - 3.1.DIFICULDADE NA ABORDAGEM PARA A DEFINIÇÃO DO TRAÇADO DO CAMINHO PORTUGUÊS NO TERRITÓRIO DE ESTUDO.
 - 3.1.1. ASPECTOS INSTITUCIONAIS E ORGANIZATIVOS
 - 3.1.2. VALOR MULTIDIMENSIONAL DO CAMINHO E VARIEDADE DE ITINERÁRIOS
 - 3.2 METODOLOGIA
 - 3.3.DESCRICÇÃO DAS ALTERNATIVAS DE TRAÇADO

DESCRICÇÃO DAS ALTERNATIVAS DE TRAÇADO

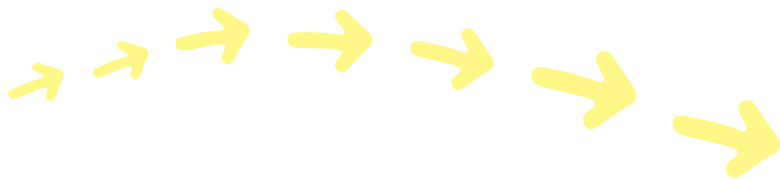
O CAMINHO PORTUGUÊS CENTRAL

O **Caminho Português Central** é o nome com que se designa a rota que segue a antiga *Estrada Real*¹, que ligava Porto, Barcelos, Ponte de Lima e Valença, e onde convergem todas as demais, servindo de espinha dorsal dos Caminhos Portugueses de Santiago. Daí este caminho também ser conhecido por Caminho Real.

O caminho completo vai de Lisboa a Santiago de Compostela, e tem um comprimento total de 622,67 km. O itinerário parte de Lisboa, passando por Santarém, Tomar, Ansião

¹ *Estrada real* era a antiga designação das estradas que faziam parte da Rede Rodoviária Nacional de Portugal, que a partir da proclamação da República em 1910 passaram a denominar-se *Estradas Nacionais*. A sua origem remonta em muitos casos à época romana, como é o caso da estrada que unia Porto e Barcelos.





e Coimbra antes de chegar ao Porto. A partir do Porto, a rota continua por São Pedro de Rates, Barcelos, Ponte de Lima e Valença, cruzando a fronteira com a Galiza pela Ponte Internacional até Tui.

O Caminho Central é considerado pela maioria como o principal Caminho Português de Santiago, tendo sido utilizado regularmente, a partir do século XIV, tanto por peregrinos anónimos, como por altos dignitários do clero e da nobreza. Cabe assinalar que é o trajeto mais curto e retilíneo que liga Porto com Santiago de Compostela e o itinerário mais utilizado ao longo da história pelas pessoas em trânsito entre a região do Douro e do Minho.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS, GEOGRÁFICOS E PATRIMONIAIS

A maneira de enfrentar os obstáculos geográficos do território entre Douro e Minho determinou, historicamente, a presença de diferentes traçados viários. Os principais problemas de passagem estavam nos rios, inicialmente o Leça, que neste espaço circula bastante encaixado, a seguir o mais largo e caudaloso Ave, e depois do Este, de menor importância, o perigoso Cávado, e com uma largura ainda superior o Lima, interpondo-se antes do Minho os regos do Paço (via costeira), o Coura em Caminha e, por fim, o Minho, equivalente em tamanho ao Douro no Porto. Os meios para cruzar estes cursos fluviais foram dois, ambos subsistentes ao longo do tempo, pontes e barcos, embora os primeiros fossem anulando os segundos, com a sua construção. Considera-se o século XIII como idade de ouro para a construção de pontes, tanto é assim que estas obras, consideradas de piedade e conseguidas com numerosas esmolas e heranças, conseguiram estabelecer o percurso, desde então praticamente invariável, do Caminho Central, que também gozou sempre de uma vantagem: a de ser o trajeto mais curto entre Porto e Valença, uma légua menos que por Braga, e mais de três léguas menos que pela variante costeira. O pragmatismo impunha-se, desta forma, ao interesse religioso de Braga, até então passagem preferencial.

No entanto, na década de 80 do século passado, quando a recuperação do Caminho Francês já era um facto, ainda estavam por definir os detalhes dos caminhos portugueses de peregrinação a Santiago, apenas esboçados em alguns trabalhos de síntese. Nessa altura, o professor Baquero Moreno considerava que este era um inadiável trabalho, sendo necessário *“proceder à pesquisa e recolha de documentação, que pela sua imensa dispersão dificulta a tarefa de integração dos dados num estudo de conjunto”*.² Então as associações, adiantando-se a pesquisadores e administrativos, juntaram esforços

² *Vias portuguesas de peregrinação a Santiago de Compostela na Idade Média*, Porto, 1986. Separata da Revista da Faculdade de Letras, II Serie, III (1986), p. 4.





neste itinerário, para tornar operacional um velho caminho para os novos tempos. Para esta definição contribuíram relatórios de peregrinos, como de Confalonieri, mas também o estado de conservação dos trilhos, uma vez superada a grande mudança do Porto, por ter ficado pouco afectada pela renovação viária ocorrida nos séculos XIX e XX, sobretudo se comparada com a mudança ocorrida nas rotas de Braga e costeira. Uma vez que os estudos documentais e no terreno foram avançando, não fizeram mais do que confirmar a boa escolha, já que o Caminho Central, na zona de Douro e Minho, reúne todos os itens e valores que permitem caracterizar os itinerários peregrinação jacobea, enquadrando-se perfeitamente com a rota principal demarcada na Galiza.

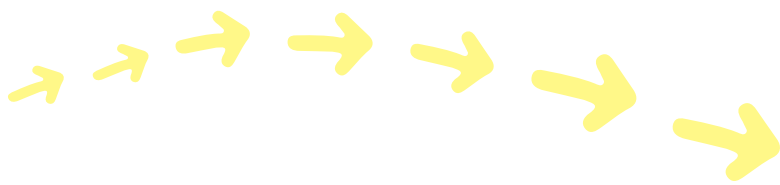
Como consequência do crescimento urbano do Porto, aglomeração que se estende também às imediações da cidade, o Caminho deve avançar por uma área urbana e periurbana ao longo de praticamente 10 km. No entanto, e apesar das modificações pontuais, a marcação é suficientemente conhecida, com partida na antiga Porta do Olival, da época, para chegar à Praça Carlos Alberto, na bifurcação das rotas da Ponte do Ave e litoral, por um lado, e a de Braga por outro. Não longe da igreja românica de Cedofeita, e na rua do mesmo nome, sempre em linha reta segue em direcção ao norte pela Ramada Alta, Carvalhido, Quinta da Prelada, o monte dos Burgos, São Mamede de Infesta e Custóias, de onde partia um primeiro ramal para a costa. Na altura terá sido possível que os peregrinos passassem pelo Mosteiro de Leça do Balio, mas é mais provável que continuassem em linha reta, como agora se propõe, por Araújo.

Segundo Araújo, o caminho mais frequentado, entre as três variantes possíveis, era o da ponte da Azenha, com subida ao lado da quinta dos Cónegos até a igreja de Barreiros da Maia, prosseguindo a linha recta interrompida junto ao encaixado do rio Leça através de Vilar do Pinheiro, Mosteiro, Vairão e a ponte do Ave e de Dom Zameiro. Contornando a quinta das Camélias, a rota prossegue por Boavista até São Pedro de Rates, lugar emblemático como poucos nos caminhos jacobeus portugueses.

Entre Rates e Barcelos é preciso passar por São Martinho de Courel, coroando o lendário alto da Mulher Morta. A descida até à vila do galo faz-se atualmente por Carvalhal, Porto Carreiro e Barcelinhos, até ao século XVIII chamado Santo André de Mareces, mas nem sempre foi assim, pois a partir do século XVI, a marcação era mais para o leste. Cruzando a ponte medieval do Cávado entramos já na cidade.

De Barcelos a Ponte de Lima, exceto pequenas variações, o percurso continua por Vila Boa, iniciando a subida à Portela de Tamel por São Pedro Fins e Bouças, descendo por Aborim até a ponte das Tábuas, com posterior trânsito por Balugães, Outeiro, Vilhadiz, Grajal e a portela da Facha, de onde desce em linha reta até Facha, Seara, Anta e freguesia de Correlhã, já às portas de Ponte de Lima.





Até Valença, após cruzar a ponte do Lima até Além da Ponte o caminho passa por Arcozelo, Carvalho Mouco (Calheiros), a ponte do Arco, Codeçal, Balada e Bandeira, concluindo com a Portela Grande de Labruja, que é o maior obstáculo de todo o itinerário, e descendo por Cabanas, Águalonga e Rubiães, com nova subida depois de vencer o Coura até são Bento da Porta Aberta e suave descida a Fontoura e Cerdal, de onde já se atinge Valença através de Tuído e, atualmente, Arão.³

1) RELATOS OU TESTEMUNHOS DE PEREGRINOS E VIAGEIROS (LITERATURA ODEPÓRICA)⁴

Considerado do século XIV, o anónimo inglês publicado por Samuel Purchas no século XVII regressa de Santiago por Valença, passando pela ponte de Rubiães, Ponte de Lima e Porto, com destino a Lisboa para venerar as relíquias de São Vicente.⁵

O polaco germanizado Nicolás de Popielovo, após completar a sua peregrinação a Compostela, onde tinha chegado embarcado desde Lisboa em Julho de 1484, regressa pela rota direita de Valença ao Porto através de Ponte de Lima, Barcelos, a ponte do Ave e São Pedro de Rates, onde se realizava um pequeno mercado. No seu itinerário também faz referência, entre Rates e Porto, ao lugar de Doxorres, não identificado.⁶

Procedente de Lisboa depois de reunir com D. João II, atuando como embaixador do imperador Maximiliano, no inverno de 1494 chega ao Porto Jerónimo Münzer, que não se desvia da via direita a Valença. Infelizmente, poucas são as palavras dedicadas pelo humanista de Nuremberg a estas jornadas lusas: a 9 de Dezembro, depois de almoço, sai do Porto em direcção a Barcelos, distante 8 léguas, onde *“riega sus muros un famosísimo rio que viene desde Braga...”*; no dia 10, também depois do almoço, parte em direcção a Ponte de Lima, a 5 léguas, vila banhada pelo Lima, *“con um bello puente de dieciocho arco. Después de haber comido em uma venta, a las tres millas, llegados a Coserrado”* (Cossourado); no dia 11, mais 3 léguas até *“Valencia de Mina, que es la última poblacion de Portugal por las costas del norte. Navegando por el rio Minho, que es tan caudaloso como el Rhin em Bassimlea, llegamos a la ciudad de Duy...”* (Tui).⁷ Como se pode comprovar, as principais preocupações deste viajero, como a maior parte dos que caminhavam ou cavalgavam em tempos passados, são as distâncias, as travessias seguras dos rios e a alimentação. A cavalo,

3 Este itinerário de Porto a Valença aparece bem estudado e definido, com suas variantes, trechos perdidos ou cortados e alternativas atuais, no guia editado pela Associação dos amigos do Caminho Português de Santiago. J. GOMES DE ABREU DE LIMA, *Caminho português Porto-Santiago The portuguese way*, Porto, 2004, pp. 13-40.

4 Não recolhemos aqui todos os relatos dos viajantes que completaram as etapas deste caminho, em sentido norte ou sul entre Ponte de Lima e Valença, nos casos em que depois utilizaram a variante de Braga ou alguma combinação híbrida com o Caminho da Costa. Não obstante, nos capítulos respetivos pode consultar-se a informação.

5 R. BRIAN TATE, T. TURVILLE-PETRE, *Two pilgrim itineraries of the later Middle Ages*, Santiago de Compostela, 1995, pp. 53-54.

6 J. GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros por España y Portugal. Desde los tiempos más remotos hasta comienzos del siglo XX*, t. I, Salamanca, 1999, p. 289.

7 J. MÜNZER, *Viaje por España y Portugal (1494-1495)*, Madrid, 1991, p. 191. Do rio Douro no Porto, também tinha dito que era tão grande como o Reno em Basileia, sendo evidente que não se preocupou muito em procurar comparações.





meio de transporte utilizado pelo alemão, realizava-se o caminho em não menos do que duas jornadas e meia porque tinham que atravessar a Serra da Labruja.

No Outono de 1522, Sebald Örtel percorre o Caminho Central depois da sua estadia em Compostela. Nesta ocasião, a sua maior preocupação, para além da longitude das etapas, é, ao jeito de um minucioso contabilista, o que gastaram por dia:

*“Desde allí [Redondela] hasta Duya [Tui] cinco millas, gastamos tres reales. El día siguiente por la mañana cruzamos un río que se llama Muga [Minho]. Hay una ciudad em su ribera, se llama Valentie [Valença], y cabalgamos hasta Egalumga [Águalonga, Paredes de Coura], fueron tres millas, gastamos dos reales y dos darges. Desde allí hasta Pumda do Limy [Ponte de Lima] fueron tres millas, em este lugar está um puente bonito y largo, mide 300 pasos de caballo largo, allí gastamos tres reales. Desde allí hasta Warselles [Barcelos] fueron cinco millas, gastamos 60 reales portugueses, desde allí a um pueblo que se llama Gassy [Rates?], fueron tres millas y gastamos 80 reales, desde allí hasta parda Portugal [Porto], fueron cuatro millas, allí queríamos enbarcarnos, pero no había algún barco que saliera a Lisboa”.*⁸

Para León de Rosmithal (1566), o trajeto entre Valença e Ponte de Lima era através de uma montanha muito pedregosa, citação que não parece ter correlação com as etapas posteriores galegas, mas sim com a Serra de Labruja, principal obstáculo entre o Porto e o Minho:

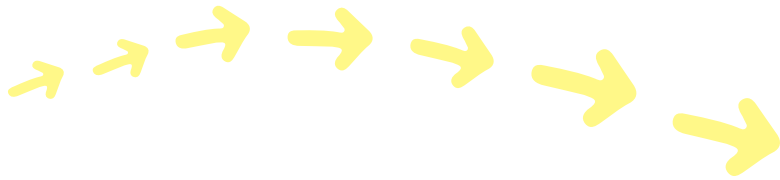
*“Al salir de Valencia hay que atravesar un monte muy alto y pedregoso, por donde no pueden ir los caballos y aún para los peones apenas es transitable; los caballos tuvieron que hacer um rodeo de dos millas de tan mal camino que no podía ser peor”.*⁹

Entre 1577 Bartolomé Villalba y Estanha, numa narração carregada de elementos literários e pitorescos, para captar a atenção do leitor, descreve o percurso realizado entre três a cinco anos antes e como de Compostela seguiu o itinerário que consideramos, em sentido inverso, passando por Valença e Ponte de Lima, onde o deixa para seguir por Braga. De Valença dirige-se a Cerdal, visitando detalhadamente o convento capuchinho de Nossa Senhora de Mosteiró, que em realidade, tal e como o descreve, foi reedificado em 1547 e estava rodeado por uma cerca que limitava a sua horta:

8 R. PLÖTZ, ‘Peregrinos alemanes <ad Sanctum Jacobum> por Portugal’, em H. BAQUERO MORENO (coord.), *Portugal na memória dos peregrinos. Atas das Jornadas sobre O Caminho de Santiago. 29 e 30 de março de 2001. Universidade Portucalense-Porto, Santiago de Compostela*, 2002, pp. 227-228.

9 J. GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros...*, op. cit., t. I, p. 257.





“Pues de esta primera población partió nuestro pelegrino a una montaña harto áspera, donde hay un regaladissimo convento, del seraphico Padre Sanct Francisco, de descalzos, con treze religiosos o pocos más. Llamase Nuestro Señor de O’Mosterio. Es una de las cosas más devotas que, a parezer del reverendissimo general Camora, había en España. El sitio está a dos leguas de poblado alguno grande; tiene una huerta tan extremadamente regalada, que nuestro pelegrino les dixo que desde luego la daba por la mejor que en España tuviesen religiosos algunos, porque en ella el castaño con sus erizones, el avellano, el peral, el ciruelo, eran tan naturales como los sauces, de los quales tiene muchos; los álamos, las carrascas, los pinos, los robles, y todo, tan fértil como los arboles más bien enxeridos. Hay unas fuentes frigidissimas, y unas escaleras que suben cubiertas de la arboleda natural, de manera que ni el ayre se impide, ni el Sol ofende. Suben por ellas a unas hermitas que son muy devotas. En esta casa y huerta abunda mucho todo género de frotas de un sabor extremado; probólas todas nuestro pelegrino. Es la casa pequeña, mas hecha de un pincel. Aquí tienen el cuerpo del beato fray Juan Basto, frayle lego de esta casa, que ha treze o catorze años que murió; mas vive y vivirá eternamente su fama. Está enterrado en un claustro por la gran ynquietud que en la iglesia daba su sancto cuerpo, a causa de la mucha gente que acudía a tomar tierra de su sepoltura, con la qual curan de calenturas. Tienen hecho ya un agujero para este efecto; todo lo qual nuestro pelegrino, demas de la relación de los dichos religiosos, quiso ynvestigar de los labradores que aún vivían. Los quales, todos a una voz, le dijeron que habían conocido al dicho frayle muy bien, y que era muy contemplativo, y hablava poco; gran limosnero. Ayunaba mucho tiempo; era muy afable, retrato de la misma verdad, grandíssimo observador de la regla, enemigo de oír cosas profanas; y después que ha muerto hemos visto que ha obrado Dios con la tierra de su sepoltura grandes maravillas; todos con juramento lo afirmaban. Esto mesmo dezían los religiosos puestas sus manos en el pecho, y juraban que su sanctidad era muy notoria y su exemplo singular, y los milagros verdaderos: todo lo qual creo yo.”¹⁰

A peregrinação de Monsenhor Fabio Biondo da Montalto e o seu secretário Giovanni Battista Confalonieri em 1594 é peculiar, pois ainda que no seu trajecto se tenham apoiado, numa primeira fase, em muitos dos trabalhos destinados a recuperar esta rota, o seu percurso não foi precisamente retilíneo ou, podemos também dizer, “ortodoxo”. À ida, de

¹⁰ B. de VILLALBA Y ESTAÑA, *El Pelegrino Curioso y Grandezas de España*, t. II, Madrid, 1889, pp. 2-5. O convento de Mosteiró fora fundado pelos capuchinhos em 1392, e reedificado várias vezes, a última no séc. XVIII.





facto, avançaram pela costa tomando o ramal de Moreira a Mindelo e Vila do Conde, mas curiosamente uma vez ali regressaram ao Caminho Central por São Pedro de Rates para continuar através de Barcelos, *“com uma grande ponte arcos muito longos”* e uma linda azinheira antes de a cruzar. Em Barcelos chegaram à ponte das Tábuas, onde param para comer, Correlhã, Ponte de Lima -aqui o italiano chegou a contar nada mais nada menos que 40 arcos na ponte-, a Venda da Pica, situada na subida da Serra de Labruja, *“má de passar”*, a ponte de Cerdal e Valença do Minho.

O regresso foi realizado pelo mesmo caminho, no sábado 7 de Maio cruzaram Valença, onde foram ao convento de São Fins, onde estavam instalados os jesuítas de Coimbra, para dormir. Mais tarde regressaram sobre os seus passos, nesta segunda oportunidade existem mais referências do que na ida:

“...por camino muy duro en la montanha, a Ponte Cerdal, de quatro casuchas; Santa María de Seirada, lo mismo. Comimos en una venta, bajo una encina, por no haber otro sitio; se llama Venta de Pica. Después, Agua Longa, de tres cabanhas. Se descende luego un monte áspero. Noche en Ponte de Lima. Seis leguas”.

Os problemas de abastecimento de alimentos e alojamento são constantes no percurso e depois da ponte das Tábuas existem referências claras referentes aos mesmos:

“Yum poco adelante hay solamente dos o tres refugios, que no podrán acoger diez cabalgaduras; tienen una capillita, con una encina; y el que no lleva no encuentra”.

Pernoitam em Barcelos, e depois de passar a ponte, que considera obra de romanos e o rio procedente de Astúrias (SIC.), na terça-feira 10 de Maio voltam e comem no Mosteiro de Moreira, a 5 léguas, *“y pasado éste ya no se pasa lugar alguno, solamente alquerías, como Casal de Pecho, y el Monasterio de Vará, de monjas de San Benito”*.¹¹ Como se comprova, apesar de estar a rota bem defenida há séculos, as carências para abastecer, comer ou dormir, eram consideráveis para quem não levasse cavalos ou mulas.

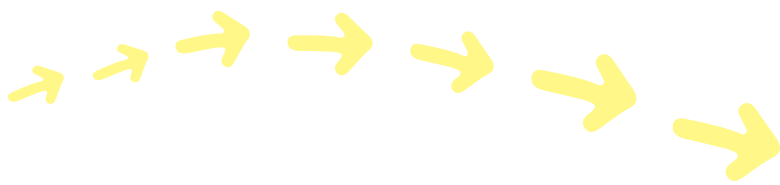
Demasiado sucinto é o relato do polaco Jacobo Sobieski, que percorre esta via em 1611 depois de visitar o apóstolo, passando por Valença, Ponte de Lima e Porto. A julgar pela seguinte hipérbole, que reproduzimos, captou-lhe especialmente a atenção a ponte sobre o rio Lima:

“Ponte de Lima, a cinco millas de Valença, tiene un puente de piedra bastante largo y ancho y de tan grande hermosura que, según mi parecer, no se encontraría otro en la cristiandad de igual obra, beldad y magnificencia”.¹²

11 J. GUERRA CAMPOS, ‘Viaje de Lisboa a Santiago en 1594 por Juan Bautista Confalonieri’, *Cuadernos de Estudios Gallegos*, XIX (1964), pp. 207-209 e 229-231.

12 J. GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros...*, op. cit., t.III, p. 182.





O napolitano Nicola Albani ofereceu-nos um dos relatos mais completos e aventureiros sobre a sua dupla peregrinação a Compostela. No tomo II, depois de chegar a primeira vez à cidade do apóstolo em 1743, confessa que outros caminhantes comentaram que não podia regressar sem conhecer antes Lisboa, e assim iniciou a via clássica dos peregrinos, e no dia 16 de Dezembro já estava em Tui:

"Case una milla despois de Tui, acabado xa o territorio de Espanha, hai que pasar un gran rio chamado rio Minho, de case media milla de ancho, más alá do cal un entra xa no dominio Portugues; o mencionado rio pásase con barca, que se atopa continuamente numa e outra beira, e hai que pagar dous cuartos, de Espanha, por persoa..."¹³

Na manhã do dia 18 de Dezembro sai de Valença depois de comentar que se obtém boas "esmolas" em Portugal, sobretudo se um vai bem vestido, já que os lusos são muito generosos, mas não gostam de esfarrapados. Menciona que tem de se atravessar uma montanha rochosa, a de Lima (Serra de Labruja), *"moi desastrosa e perigosa a causa dos ladróns, mais no había remedio xa que ese era o Caminho que tenia que facer"*. Às sete da tarde, já ao anoitecer, encontra no caminho uma pequena hospedagem, onde lhe indicam que tenha cuidado com cavaleiros que tomam de assalto os caminhantes na montanha. Resignado ao seu destino, bateu de frente com um bandido com que luta, ele com um sabre, o peregrino com seu bastão, e ao qual golpeia com força até matar. Nas suas aquarelas integradas no livro mostra, em três registos e em jeito de banda desenhada, o acontecido. Não por ser a única referência sobre os criminosos que atuavam na Serra de Labruja, deve ter sido o único encontro entre peregrinos assaltantes, mais um motivo para procurar a companhia de outros caminhantes e caminhar, a ser possível, em caravana. O sucedido a Albani pode ter motivado a sua mudança de planos, pois hospedado em Ponte de Lima lhe recomendaram encarecidamente que para evitar a vingança por parte da família do bandido que fujira em plena noite, que assim o fez, com a ajuda do criado de um homem que tinha vivido em Nápoles. E foi assim que sem saber, abandona a rota de Barcelos e segue em direcção a Viana. Contudo antes ainda teve tempo de admirar a ponte *"atravesada por um rio chamado com mesmo nome de Lima, cuma magnífica ponte de mármore de dez arcadas, a mas fermosa marabilla que poida verse..."¹⁴*

¹³ N. ALBANI, *Viaxe de Nápoles a Santiago de Galicia*, Santiago de Compostela, 2007, p. 171.

¹⁴ *Ibid. supra*, pp. 174-176.





Na segunda peregrinação, agora desde Lisboa e de novo em pleno inverno (Janeiro de 1745), o napolitano pode completar o caminho de Porto a Valença por Barcelos, “*uma gran vila deitada no rio Barcelos, que pasa xusto no medio dela, onde hai una soberbia ponte toda de mármore feita con gran magnificencia*”. Nesta caminhada o vento, a chuva e a neve tornaram a travessia dura, tanto que numa das noites e perante a falta de alternativas, foi obrigado a dormir num palheiro improvisado.¹⁵

2) DEFINIÇÃO DOS ANTIGOS TRAÇADOS: ELEMENTOS CONSTRUÍDOS DE CARÁCTER VIÁRIO

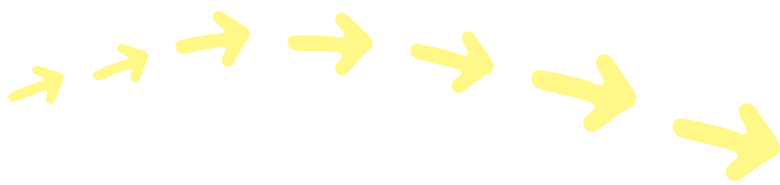
Um marco viário, assinalando a primeira légua do Porto em direcção a norte, é o *padrão da légua* (Santiago de Custóias, presente desde o séc. XIII), que também assinala a bifurcação do itinerário da costa; mantém-se na actualidade com um cruzeiro, erguido em 1625 e reconstruído em 1730. Pouco depois, em Araújo há outros dois elementos colocados para estimular a devoção dos locais e dos caminheiros: um sobreiro com a imagem de S. Pedro esculpida no seu interior, vulgarmente conhecida como carvalho santo, e mais um monumental cruzeiro com baldaquino. Neste ponto aparece uma série de variantes: descendo até à ponte da Azenha pela *Karraria Antiqua*, em direcção a ponente a *via veteris* (por Vairão e Vilarinho), ambas antigas, como se pode comprovar; a elas somou-se, em finais da Idade Média e sobretudo já na Idade Moderna, a rota pela nova ponte de Moreira, construída no século XV. Porém, a zona de passagem mais frequente deve ter sido a da já mencionada ponte da Azenha ou dos Ronfes, de origem romana reformada nos séculos XV e XVI, composta por três arcos e situada numa zona muito degradada pela presença da circunvalação do Porto, acompanhada por uma nora com os seus canais. A ponte de Moreira, que servia o mosteiro agostinho de São Salvador de Moreira, foi edificada no século XV, favorecendo tanto este itinerário como os desvios do litoral.

A segunda travessia de um rio, neste caso de envergadura, foi solucionada com a construção da ponte do Ave (séc. XII), também chamada de Dom Zameiro ou Zenário (*domno Cemario*) e citada nas ordens outorgadas por D. Afonso Henriques e D. Sancho I, e também em alguns dos itinerários. Reformada ao longo dos tempos, e atualmente mal tratada pelo efeito dos aumentos de caudal, apresenta oito arcos. No limite oposto estão a capela de Nossa Senhora da Ajuda, propícia para os viajeros, o Senhor do Padrão e varias alminhas serôdias.

Antes de passar pelo bem conservado núcleo rural de Arcos uma nova ponte, que data do século XII, de menor tamanho, unicamente de três arcos, cruza o rio Este.

¹⁵ N. ALBANI, *Op. cit.*, p. 210.





Rates tem um cruzamento viário onde no passado existia uma feira. Para além disso, constituía um polo de atracção para os romeiros devotos de San Pedro, suposto discípulo de Santiago e mártir. Aqui era possível deixar o caminho direito e entrar pelo ramal costeiro da Barca do Lago, muito utilizado na Baixa Idade Média.

Numa infrequente modificação, a rota medieval que descia do monte de Cima a Barcelos, passando por Monte de Baixo, Santa Cruz e Mereces e Barcelinhos, no século XVI passou a coincidir, quase na totalidade, com a atual N. 306, onde se situava a Forca Nova (de 1712) e o célebre Cruzeiro do Galo, atualmente transferido para o Museu Arqueológico ao ar livre instalado no inacabado paço dos condes.

Antes de entrar em Barcelos, na freguesia de Vila Boa, um documento cita, o que é pouco habitual, o Caminho jacobeu, que *“corre sempre pela estrada santiaguista até o Padrão da Forca Velha”*.¹⁶ Um feito milagroso, a aparição de uma cruz no atual Campo da Feira (1504), propiciou uma mudança no itinerário urbano dos peregrinos, que antes iam pelo Campo das Hortas, e desde então passavam pela Porta Nova (subsiste a torre ameada), por onde se desenvolve e cresce a localidade ao redor da capela das Cruzes. Apesar de tudo, a principal referência de passagem foi a ponte, iniciada em 1325 e terminada pouco depois de 1330 por iniciativa do conde D. Pedro. Esta tem seis arcos desiguais, os maiores de grande altura e amplos vãos, fortificada com uma torre, pelo lado de Barcelos, até 1800. A sua importância foi crucial para este itinerário, pois supôs o seu maior reforço em relação às restantes variantes, suprimindo assim a última barca do trajeto até ao Minho. Anteriormente o rio podia ser atravessado a pé ou, em caso de estar cheio, em barca que deixava os viajeros na Fonte de Baixo, possibilitando um acesso diferente à vila.

Saindo de Barcelos era preciso atravessar o rego de Pedrinha que, desde o século XVI, conta com uma modesta ponte do mesmo nome, que atualmente ficou afastada a oeste do itinerário delimitado, mas que pode servir um novo ramal que se dirige à costa por Abade de Neiva. Uma nova ponte que herdou o nome de uma estrutura anterior, composta por tabuleiros de madeira, permitia cruzar o rio Neiva (a ponte das Tábuas), em que no século XII existia uma cerca para os animais, e tábuas para trânsito das pessoas. A estrutura atual data do século XV, mas foi reformada em 1781.

Antes de Ponte de Lima é necessário cruzar o pequeno rio Trovela pela ponte medieval de Barros, e depois de chegar à vila, o rio Lima pela emblemática ponte romano-medieval. Assim se estabelecia o traçado existente da via XIX do Itinerário de Antonino, procedente de Braga, juntando-se aqui ambos os caminhos. Porém, a via romana que subia ligeiramente pela lateral da serra onde hoje trabalham dúzias de pedreiros, foi abandonada na época medieval, optando-se por um percurso inicialmente

16 C.A. BROCHADO DE ALMEIDA, J. GOMES DE ABREU DE LIMA, L.A. GORIÃO DE ALMEIDA E SILVA, em F. RODRÍGUEZ IGLESIAS (dir.), *A Grande Obra dos Camiños de Santiago. Iter Stellarum, IX (Camiño Português I. Os Camiños do Norte de Lisboa)*, A Coruña, 2007, p. 67.





mais cómodo pela veiga, o que obrigava logo depois a uma subida mais abrupta, tal como hoje a conhecemos, à Portela Grande. Neste trajecto há duas pequenas pontes sobre o rio Labruja, conhecidas como romanas mas só documentadas a partir do século XVI: a da Geia e a do Arquinho.

Na subida para a Portela Grande de Labruja, sem que tenha nada a ver com os peregrinos, mas sim com a invasão napoleónica, mas marcando o traçado viário dos finais da Idade Moderna, permanece no meio do monte, isolada, a Cruz dos Franceses. O mesmo cabe dizer, agora reportando-nos à antiguidade, do miliário colocado no adro da igreja de Rubiães, testemunho da passagem da via romana. A seguir, o rio Coura deve ser cruzado pela ponte de Peorado de alicerces romanos e reedificação medieval. Em Cerdal, sobre o rego da Pedreira, aparece outra modesta ponte com o mesmo nome.

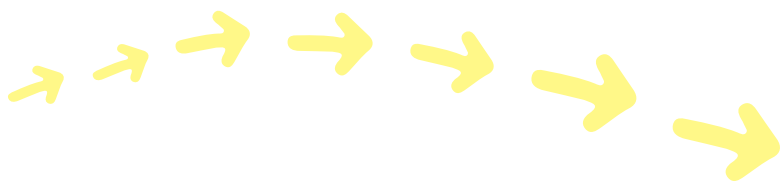
Chegados a Valença era possível aceder ao recinto murado pela porta de Santiago ou do Sol, e sair pela porta de Gabiarra, se bem que também era possível não ficar na praça, algo que também não seria infrequente no passado, para ir directamente ao cais.

A barca de Valença, propriedade do concelho e com porto em Ganfei, onde se conserva o topónimo *Cu do Porto*, transportava os peregrinos perto da ponte do Louro, em Rebordãos, no lugar conhecido como Campo das Barcas. Na margem oposta funcionava a barca de Tui, que já em 1125 foi concedida pela condessa Teresa ao bispo e cabido de Tui (*"Nullus habeat naven conducticiam in potu Tuda exceptis vobis"*), e tinha cais no estuário do rio Muíños, em correspondência com o cais de Valença. Então a passagem desta barca devia ser feita sem custo, *"todos por amor de Deus, sen preçó"*, mas a vantajosa condição não durou muito, vistos os enormes benefícios que aportavam os arrendamentos. Um terceiro porto era o de Lavacuncas ou San Xoán, perto do convento de San Domingos, mas habitualmente utilizado para as mercadorias, pelos barcos que faziam cabotagem subindo o rio. Duarte Darmas, no desenho de Tui em 1502, quando passa na companhia do rei D. Manuel I, situa nele navios de notória envergadura, sintoma do importante peso comercial que tinha. Por último, um porto mais antigo localizado no estuário do rio San Martinho, também com a sua capela, no lugar agora denominado Porto Savariz, ao pé da ponte internacional. Estas barcas habitualmente ofereciam serviços diferenciados para as pessoas, com pequenas lanchas a remos, e para as montadas, gado, liteiras, carros e bagagens volumosas, que iam sobre barcas de fundo raso.¹⁷

A primeira ponte sobre o Minho tardou muito a ser construída, e foi já concebida para tráfico misto, por um tabuleiro duplo, para o caminho-de-ferro e outros meios de transporte. Solicitada em 1875 e contratada em Maio de 1881, viu passar o primeiro comboio a 8 de Fevereiro de 1885, sendo oficialmente inaugurada a 25 de Março de 1886. Com ela, desapareceram as travessias de barco no caminho Central entre o Porto e Compostela.

17 E. IGLESIAS ALMEIDA, *Notas históricas del Bajo Miño. Puertos, Barcas, Pesqueras*, Tui, 1988, pp. 60-65; ID., 'El camino portugués a Santiago en su paso por Tui', *Compostellanum*, XXXIX, 3-4 (1994), pp. 461-462.





3) HOSPITALIDADE (ACOLHIDA E ASSISTÊNCIA AO PEREGRINO)

Mesmo à saída do Porto, em Carvalhido (agora zona urbana), no século XVI é citado um Casal das Vendas, sendo óbvio que nesta área, por ser comum nas partidas dos principais caminhos das cidades, são frequentes os serviços para viajantes, cavalgaduras e carros.

Perto do Porto, entre Custóias e Araújo e 800 m a leste do Caminho, encontra-se o mosteiro de Leça do Balio, fundado em 1003, que no século XII se converteu na primeira casa da ordem de S. João de Jerusalém em Portugal e no XIV foi reedificado. Porém, não há constância da passagem de peregrinos, para além do Livro Preto da Sé de Coimbra, de 1032, consta, em referência a casa, *a socorrida fórmula presente em regras*, fundações ou doações a mosteiros: *"in stipendium fratum et hospitium peregrinum"*.¹⁸ Um mosteiro que sim tem prestado apoio aos peregrinos, e no qual pararam tanto Confalonieri como o Duque Cosimo III de Medici, foi o de São Salvador de Moreira de Maia, fundado no século XI e inicialmente de acordo com a *regra bieita*, mas que a partir do século XII é ocupado pelos seguidores de Santo Agostinho. A zona de hospedagem tinha o atractivo de ter um *lignum crucis*.

Alojamento e caridade podiam obter-se, durante a época Medieval, no convento das freiras beatas de Mosteiró, localizados depois do rio Leça e Vilar do Pinheiro; a comunidade desaparece na Idade Moderna. Outro tanto caberia esperar, pouco depois, do também feminino mosteiro de São Bento de Vairão, fundado no século X e situado antes de descer para a ponte do Ave.

Depois da ponte do Ave ou Don Zameiro, chegando a Boavista existiu um alojamento dependente do mosteiro de São Simão da Junqueira, de sacerdotes agostinhos e citado em 1084, que no século XVI deu lugar a uma loja, *"umas casas, as quais estão ao longo da estrada que vai para a cidade do Porto... ..um palheiro da parte norte, e logo pegado a ele uma torre sobradada, e um alpendre da outra parte... ..e cerca uma estrebaria e uma corte"*. Ao longo da Idade Moderna foi substituído pela Venda das Pulgas, paragem dos grupos com alguma posição social.¹⁹

São Pedro de Rates, fiel à tradição de acolhimento, conta com o primeiro albergue de peregrinos deste novo caminho jacobeu contemporâneo, mas na Idade Média também prestava auxílio aos romeiros no seu convento, mencionado a partir do século XI e que fora cedido a Cluny e reconstruído por Dona Mafalda em 1152. De origem ficou o topónimo *Campo da Gafaria*.

¹⁸ C.A. BROCHADO DE ALMEIDA et alia, *Op. cit.*, t. IX, p. 77.

¹⁹ *Ibid. supra*, p. 215.





Também Barcelos tinha várias casas de acolhimento para peregrinos e doentes, em primeiro lugar um albergue, localizado na rua de Santa Maria entre os séculos XIII e XVI, e mais uma gafaria (1177), e desde o século XIV, também na rua de Santa Maria, o hospital do Espírito Santo. No final do século XVI é fundada a Misericórdia e nesta época funcionavam um par de *estalagens*.

No alto da Portela de Tamel, como habitualmente sucedia nas zonas altas, por mais que este fosse fácil de superar, havia uma pousada ou similar. Depois da ponte das Tábuas, em Balugães esteve o convento de Carvoeiro, ocupado na Idade Média. Depois de Vitorino de Piães, que não estava no caminho medieval, vemos o topónimo Albergaria.

Por ser um cruzamento de passagem obrigatória aos peregrinos, tanto para os procedentes de Braga como para os que vinham por Barcelos, Ponte de Lima teve desde sempre albergarias, gafaria, hospital e outros serviços de hospedagem. No capítulo apresentado nas cortes com Afonso V (1459), refere que na vila *“se fizeram albergarias e espritaes pera os romeus de Santiago en cujo camino estrada a dita villa esta e pera otros pobres e enfermos...”*²⁰ No final do século XV aparece citado, em frente à Porta do Souto, o hospital de Fóra ou *dos Passageiros*. Em 1530 foi fundada a Misericórdia com a sua igreja e hospital anexo. Outra opção para o alojamento de clérigos, frades ou nobres, era a do convento de Santo António dos Frades (séc. XV), um dos três existentes na vila.

Perto de Ponte de Lima, no lugar de Queijada, havia outra albergaria que foi doada ao mosteiro de Fiães em 1231.²¹ No troço mais próximo a Valença, de acordo com as Inquirições afonsinas de 1258, Fontoura contava com um hospital, mas já não aparece citado em 1307. Ao mesmo tempo, na freguesia de Arão houve uma albergaria da qual subsiste apenas a fonte.²²

A partir dos relatos de peregrinos conhecemos, os alojamentos ou vendas disponíveis para os acolherem. Já nos arredores da Serra de Labruja, na parte meridional da montanha, durante o século XVI existia a Venda da Pica, referenciada em diferentes diários, que não deveria oferecer grandes serviços a julgar pelas apreciações. Não se sabe exactamente onde começava, mas possivelmente pela zona da Bandeira, não longe da fonte das Três Bicas. É muito provável que corresponda à *“Venta de Rivas”*, a uma milha de Ponte de Lima, citada por Erich Lassota em 1581.²³ Albani menciona uma pequena pousada em Ponte de Lima na sua primeira viagem, e na segunda peregrinação *“unha miserable hospedaxe no campo, onde non había nin pan, só viño, a tres leguas de*

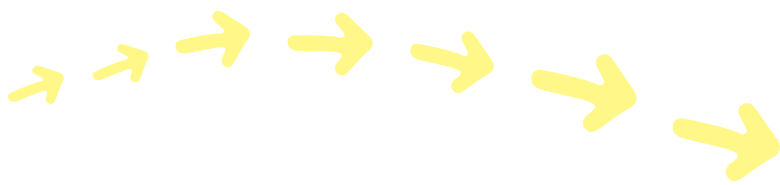
20 J. MARQUES, *A assistência no Norte de Portugal nos finais da Idade Média*, Porto, 1989, p. 50. Uma completa descrição dos edifícios do hospital e gafaria, procedente dum tomo de 1765, pode consultar-se nas pp. 55-56.

21 J. MARQUES, *A assistência...*, *op. cit.*, p. 39.

22 A. PEREIRA DE CASTRO, *Valença do Minho. Terra, Gente e Património*, Valença do Minho, 2010, pp. 237 e 334.

23 J. GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros...*, *op. cit.*, t. II, p. 424.





Barcelos”, e já na parte norte de Labruja, conhecido como “Monte de Lima”, fica a dormir na mesma hospedagem na qual lhe tinham advertido, dois anos antes, dos perigos que corria em aventurar-se sozinho na montanha. William Darylimpe (1774), um viajero inglês não adepto das incomodidades, ainda é mais crítico com as hospedagens portuguesas, em particular no que respeita a Valença, onde chegou “*la más miserável estallagen del mundo*”, ainda que não tenha dormido ali devido à oferta do capitão de artilheiros da praça de armas. Por um caminho muito mau dirige-se a Ponte de Lima, onde passa “*un puente de piedra, sumamente largo, pues tiene dieciséis arcos góticos y ocho de plano arco de bóveda*”. Felizmente, nesta vila encontrou uma hospedagem muito melhor comparada com as que tinha encontrado nos últimos tempos, para além disso continuava a ser difícil conseguir iguarias, algo que só se conseguia como um grande favor.²⁴

Outros lugares de acolhimento de peregrinos, em ocasiões excepcionais, eram os pórticos cobertos ou alpendres de algumas capelas ou igrejas. Cumpriam esta função, entre muitos outros, a capela da Senhora da Ponte (Barcelinhos), construída ao mesmo tempo que o passo estável do Cávado (foi fundada em 1328 por Egas Lourenço, chantre de Braga), e a de São Bento da Porta Aberta (séc. XVI), de explícita advocação, sita em Cossourado. Proporcionou um apoio similar a capela-edícula de São Miguel de Arcozelo (séc. XIV), localizada perto da ponte romano-medieval que atravessava o Lima.

Valença do Minho contou com um hospital, dotado de sete camas para doentes pobres, que mais tarde foi cedido por D. João III à Misericórdia, fundada no mesmo lugar em 1513, sendo uma das mais antigas de Portugal. Não obstante, devido às necessidades defensivas a casa foi ocupada por militares, até o século XIX. A localidade também tinha dois conventos: extramuros o do Bom Jesus, de Clarissas, fundado em 1498 e ocupado até 1769, e intramuros, nas Portas do Sol, o de São João de Deus, que já estava extinto na Idade Moderna.²⁵

A última oportunidade para procurar a caridade conventual antes de partir de Portugal por esta rota surgia no mosteiro de Ganfei, edificado perto da estrada real seguida pelos peregrinos, e próximo ao cais do mesmo nome. A caminho de Monção, o convento de San Fins de Friestas, de origem medieval e doado por D. João III à Companhia de Jesus no século XVI, também serviu de alojamento aos peregrinos distintos, como Fabio Biondo e Confalonieri, a partir da sua reedificação, em 1548, e até a expulsão da ordem pelo Marquês de Pombal (1759).

²⁴ J. GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros...*, op. cit., t. V, pp. 213-215.

²⁵ *Ibid. supra*, pp. 780-785.





4) CULTO E ICONOGRAFIA DO APÓSTOLO SANTIAGO

Entre as representações do apóstolo Santiago, cabe referir a da igreja de Santiago de Custóias, ligeiramente separada do caminho; a exposta na fachada da igreja conventual de São Simão da Junqueira, entre o Ave e o Este; e a da Igreja de Santiago do Couto, não longe de S. Pedro Fins de Tamel, que consiste numa imagem em pedra de Ançã de princípios do século XVI.

A colegiada de Barcelos alberga alguns capitéis góticos decorados com conchas de vieira, um motivo, em certa parte, bastante difundido na época. Mais significativa é a escultura do cruzeiro barroco da Portela de Tamel, fechado em 1781, que em seu fuste apresenta esculpido um bordão com a cabaça e a vieira, elementos que fazem parte da equipagem do peregrino clássico. Outro cruzeiro preenchido de motivos jacobeus é o do Senhor dos Caminhos, no lugar de Pedreira, junto à capela do Senhor dos Aflitos e à capela da paróquia de São Miguel de Fontoura; a pintura foi recentemente restaurada por promessa de um peregrino alemão.

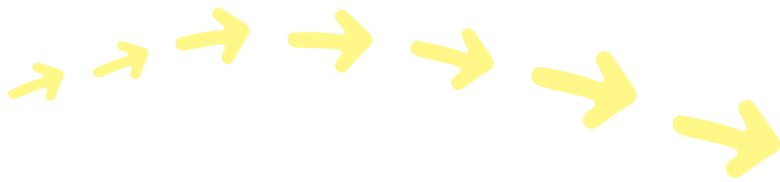
No território de Barcelos houve duas confrarias de Santiago, as de Creixomil e Encourados, e uma irmandade do mesmo título, a de Cambeses. Outras freguesias, atravessadas pela rota, que têm por patrono o apóstolo que descansa em Compostela são as de Cossourado (Barcelos) e Poiares (Ponte de Lima).

5) PATRIMÓNIO IMATERIAL VINCULADO COM A PEREGRINAÇÃO

São Pedro de Rates, que a tradição faz discípulo de Santiago e primeiro bispo de Braga, de acordo com a lenda elaborada no século XVI, teria sofrido o martírio após converter a filha e a esposa do legado romano, que aceitaram o cristianismo por ter curado a primeira. Um ermitão, de nome Fiz, encontraria o corpo do santo sepultara-o, e o lugar passaria a ser um centro de devoção até que as relíquias, em 1552, foram mandadas transferir para a catedral de Braga pelo arcebispo.

Saindo de Rates, no alto da Mulher Morta encontramos outra lenda e milagre que, apesar de não ter uma ligação directa com os peregrinos e com o apóstolo Santiago, encontra-se enquadrado no cenário da romaria e da via. Relata como um pai e um filho, que vão com a sua carruagem de bois para a feira de Barcelos, param num albergue onde estão uns peregrinos. Na hora do lusco-fusco, estes e estalajadeiro pedem-lhes que não passem pelo caminho de noite, pois na vereda fora assassinada uma mulher, mesmo no outeiro, e desde então aquele lugar tinha ficado amaldiçoado, aparecendo muitas vezes o diabo em forma de um carneiro preto. Eles não aceitam o conselho, avançam com os bois, cada vez mais inquietos, e acabam por dar de caras com o carneiro, mas





conseguem expulsá-lo com um eficaz e definitivo exorcismo; no local, assim purificado, mandariam construir um cruzeiro.²⁶

A grande lenda do Caminho Central encontra-se em Barcelos, um dos sítios em que se arreigou um relato milagroso, atribuído ao apóstolo Santiago e outros santos, que teve uma ampla divulgação por toda a Europa, com focos medievais em Toulouse e Santo Domingo de la Calzada, e uma transladação tardia, provavelmente já bem avançada a Idade Moderna, também aqui, nas margens do Ave. A lenda do enforcado desenforcado, que deu lugar a tantas representações pitorescas na Alemanha, Itália, França e Espanha, em Portugal alcançou uma maior visibilidade no meio popular, e seu principal símbolo, salvo o cruzeiro do padrão do Galo, é o Galo de Barcelos, reproduzido em milhares de estatuetas coloridas e vendidas nas grandes feiras da cidade, na região minhota e em todo Portugal, tal é a força atingida por este emblema.

Existem diferentes versões sobre o milagre, mas sem entrar em detalhes todas elas têm uma base comum, no infortúnio de alguns peregrinos galegos que passam pela cidade parando para comer numa taberna, e por não ter gasto o suficiente, já que levavam consigo galos cozinhados, o taberneiro vingava-se deles escondendo um talher de prata na bagagem do pai, sendo falsamente denunciados, quando partiam, ao juiz. Quando comparecem diante deste, que condena o suposto ladrão à forca, este jura que é tão inocente como que o galo assado que tem no saco cantará. Assim acontece, recobrando o animal a sua alegre plumagem, e em seu lugar é enforcado o taberneiro por falso testemunho.

Outra das versões advém do argumento de um crime sem culpa, e do falso testemunho dos que consideram que um peregrino de passagem por Barcelos foi reconhecido, tempos depois, como o culpado, sendo levado diante do juiz quando este ia comer um galo assado. Neste caso, o relato coincide em parte com o de Santo Domingo de la Calzada, já que o juiz o manda enforcar, mas uma vez pendurado, é sustentado por Santiago, como se representa numa das faces do cruzeiro, cantando depois o galo para exhibir o grande erro cometido.²⁷ A recente datação do cruzeiro do galo no século XVII desacredita, de certo modo, os anteriores relatos, que pretendiam recolher uma tradição medieval, mas que não retiram o encanto à força literária do milagre.

Também em Barcelos foi recolhida outra lenda, por parte de Gomes Pereira, que se cruza com o tema da peregrinação post mortem das almas. Assinala que, quando uma porta ou janela está a bater com o vento, na verdade é o postigo de Santiago, que dá passagem a visitantes vivos e mortos.²⁸

26 C. BURATTI BERMÚDEZ, *Lendas e tradições do Camiño Português de Santiago*, Santiago de Compostela, 2006, pp. 78-81.

27 F. DE CASTRO PIRES DE LIMA, *A lenda do Senhor do Galo de Barcelos e o Milagre do Enforcado*, Lisboa, 1965.

28 X. FILGUEIRA VALVERDE, *Op. cit.*, p. 738.





Sobre o culto das cruzes, originado pelo milagroso achado de João Pires em 1504, Domenico Laffi, peregrino a Compostela através de Portugal, acrescenta no final do século XVII, com crédula candura, que na zona situada ao redor da capela do Bom Jesus podem ser contempladas, formadas na terra como manchas impressas, várias cruzes grandes, principalmente nas festas da Exaltação da Santa Cruz e Sexta-feira Santa.²⁹

Entre as lendas mais belas do Minho cabe lembrar aquelas relacionadas com a peregrinação, recriada pelo povo como o melhor dos seguidores, da Rainha Santa. São relatos simples, com uma mistura de elementos presentes em outros ciclos hagiográficos e cheios de lugares comuns, que tentam preencher o vazio documental existente sobre o itinerário seguido pela comitiva régia.³⁰ Tal é a conservada em São Vicente de Fragoso, entre Rates e Barcelos, onde a própria dona Isabel daria nome a uma terra tão inóspita como “*fragosa*”, que nem sequer foi capaz de encontrar água para acalmar a sede. Então, a santa abençoou um penedo e dele fez brotar uma fonte, desde então considerada santa, com propriedades de cura e que fermenta a massa do pão de milho sem adubo. Desde então, a fonte foi chamada fonte de Santa Isabel, das Virtudes ou Santa.³¹ Pela mesma zona de Fragoso e áreas próximas, uma vereda antiga ainda é conhecida como Caminho de Santa Isabel.

Em Fontoura aparece novamente a Rainha Santa para acalmar e beber noutra fonte. Os camponeses foram cumprimentá-la e os mais necessitados receberam esmolas, ficando dona Isabel hospedada numa casa fidalga do local. A tradição de pernoitar também se conserva na Casa da Rua de Reguengo (Cossourado, Barcelos), em ambos os casos nas proximidades do Caminho Central.

Cumprir citar, no adro da igreja românica de Correlhã, que pertenceu à igreja de Santiago por doação de Ordonho II em 915, a capela de Santo Abdão, de meados do século XIII, na qual recebia culto um peregrino de Compostela de origem italiana, depois ermitão nesta serra, e que morreu em odor de santidade.

Alusivo à passagem do Minho é um dos milagres atribuído a S. Telmo, que de acordo com até seis testemunhos diferentes “no habiendo barco en el Minho para pasar a aquella Villa, [Valença] lo hacía el Santo sobre la capa tendiéndola al efecto en el rio y esto todas las veces que era necesario; y llegando a la parte opuesta se ponía la capa como si no estuviera en el agua”.³²

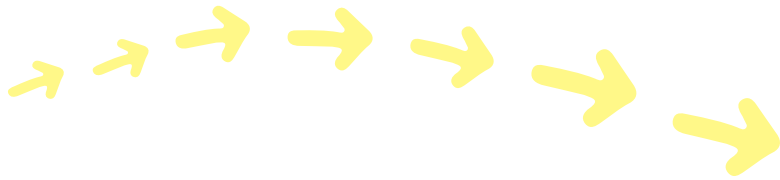
29 B. DE CUSATIS, ‘Fonti devozionali, storiche, geografiche e letterarie nell’odeporica lusitana di Domenico Laffi’, em *Atti del Convegno Internazionale di Studi. Santiago e l’Italia. Perugia, 23-26 Maggio 2002*, Perugia, 2005, p. 193.

30 A fonte desta peregrinação encontra-se na *Vida e milagres de D. Isabel*, que data do século XIV. H. BAQUERO MORENO, ‘Santa Isabel, Rainha de Portugal, peregrina a Santiago’, em H. BAQUERO (coord.), *Portugal na memória dos peregrinos. Atas das Jornadas sobre O Caminho de Santiago. 29 e 30 de março de 2001. Universidade Portucalense-Porto, Santiago de Compostela, 2002*, pp. 15-26.

31 M.M. DA COSTA PEREIRA, ‘Os Caminhos de Santiago na região do Baixo Neiva’, em *Actas do III Encontro Sobre os Caminhos Portugueses a Santiago, Valença do Minho, 21, 22 e 23 de Abril de 1995*, Valença do Minho, 1997, p. 271.

32 L. GALMES, *San Telmo*, Salamanca, 1991, pp. 110-111.





DESCRIÇÃO DO TRAÇADO PRINCIPAL

Municípios incluídos no itinerário do Caminho Central

O traçado principal do Caminho Central no Norte de Portugal atravessa os municípios do Porto, Matosinhos, Maia, Vila do Conde, Póvoa de Varzim, Barcelos, Ponte de Lima, Paredes de Coura e Valença.

Natureza física e paisagem no itinerário do Caminho Central

O itinerário, integralmente terrestre, assenta em grande medida sobre o traçado de antigas rotas que cruzam áreas florestais e agrícolas, aldeias, vilas e cidades históricas, bem como cursos de água atravessados por pontes, algumas delas de origem romana. Ao longo do percurso encontram-se várias capelas, igrejas, conventos, alminhas e cruzeiros, onde está presente com frequência a imagem do Apóstolo Santiago.

O traçado sofreu diversas modificações ao longo dos anos, motivadas em parte, pelo desenvolvimento urbano dos territórios que atravessa, com muitas partes do traçado que decorrem por asfalto e atravessam estradas com alto nível de perigosidade. Desde Setembro de 2011, as câmaras municipais trabalham para a recuperação de partes do Caminho que ficaram interditas pelo desenvolvimento urbano, especialmente no caminho que vai desde Lisboa ao Porto³³. No âmbito norte, os cruzamentos perigosos com estradas continuam a ser uma questão que preocupa o peregrino e as associações interessadas no Caminho Português, e para as quais é importante encontrar alternativas que tornem o percurso mais atraente e mais seguro.

Traçado do percurso e área geográfica que atravessa o Caminho Central

O traçado do Caminho Central, no âmbito deste estudo, tem o seu ponto de partida na Sé do Porto, e atravessa as seguintes localidades: Porto, São Pedro de Rates, Barcelos, Ponte de Lima e Valença, cruzando a fronteira que marca o rio Minho pela antiga ponte internacional para Tui, para continuar até Santiago de Compostela. A longitude do traçado entre Porto e Tui é de 125,49 km.

³³ Pombo, Antón, 2012. *Guía del Camino de Santiago. Camino Portugués*. Ed. Anaya Touring, Madrid.





Ilustração 2: Mapa com traçado do Caminho Central Português no âmbito do estudo. Fonte: Elaboração própria

Descrição por etapas do traçado do Caminho Central

Para a descrição detalhada do traçado do Caminho Central, a partir do Porto até Valença, adopta-se a divisão do percurso em partes/etapas, sugerido por António Pombo³⁴. As etapas estão marcadas pela disponibilidade de serviços ao peregrino no final do dia, mas o propósito deste relatório não é proporcionar um guia para o percurso, simplesmente a divisão em partes para a descrição detalhada do traçado a partir do ponto de vista físico ou geográfico, mencionando os pontos de referência essenciais.

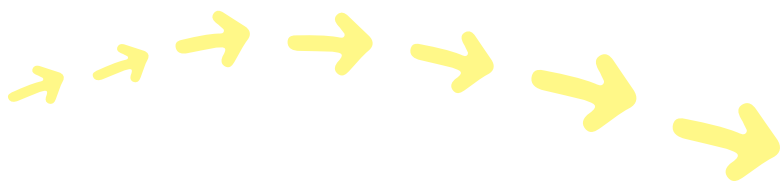
A seguinte tabela mostra de forma sintética as etapas e o comprimento de cada uma:

Etapa nº	Origem	Destino	Longitude (km)
1	Porto	São Pedro de Rates	37,28
2	São Pedro de Rates	Barcelos	15,95
3	Barcelos	Ponte de Lima	33,80
4	Ponte de Lima	Rubiães	18,50
5	Rubiães	Valença / Tui	19,96

Tabela 3: Etapas do Caminho Central

³⁴ Pombo, Antón, 2012. *Guía del Camino de Santiago. Camino Portugués*. Ed. Anaya Touring, Madrid.





Seguidamente, descreve-se detalhadamente cada uma das etapas das quais consta o traçado do Caminho Central do Porto a Valença.

Etapla 1: Porto - São Pedro de Rates (37,28 km)

O traçado parte da Sé do Porto descendo pela escadaria até à rua Pitões e continuando pela rua Pena Ventosa, junto à **Igreja dos Grilos**. Segue à direita pela Rua Santa-ana, e cruza a Rua Bainharia até à Rua Mouzinho da Silveira e Largo de São Domingos. Aqui liga com a Rua das Flores passando à frente da **Igreja da Misericórdia**, até encontrar a sinalização que marca o desvio para Barcelos pela íngreme Rua Ferraz. O traçado continua à direita pela Rua Vitória até ao cruzamento com a Rua dos Caldeireiros, onde muda de direcção para o Campo dos Mártires (Cordoaria). O percurso continua atravessando a praça ajardinada da Cordoaria, passando pela Igreja do **Carmo e das Carmelitas**, e continua até à Praça de Carlos Alberto seguindo pela Rua pedonal da Cedofeita que se prolonga em linha reta pela Rua Barão de Forrester deixando o núcleo urbano do Porto.

Desde a Rua da Cedofeita o traçado continua em linha reta seguindo a antiga via romana da *Karraria* até Araújo (9,73 km desde o Porto). Em Araújo, logo após passar a Igreja Paroquial e o Cruzeiro, o caminho dividi-se, apresentando duas alternativas: uma para a direita, que continua até à Ponte de Barreiros e que corresponde ao traçado original do caminho, e outra que se dirige para a esquerda até à Ponte Moreira, atualmente bem sinalizada, e recomendável por motivos de segurança.

O traçado original, cuja sinalização foi parcialmente apagada, desce pela Travessa Frei Almeida de Vasconcelos, e depois vira à direita pela Rua Sousa Prata, que conduz à citada Ponte de Barreiros ou da Azenha, de origem romana, que atravessa o rio Leça. A seguir, o caminho cruza com a estrada EN14, de duas faixas nos dois sentidos. Num cruzamento de baixa visibilidade, o traçado obriga o peregrino a saltar o separador da estrada, uma operação muito arriscada dada a velocidade do tráfego e a escassa visibilidade. Por baixo de uma ponte com arcos do metro, o traçado sobe num troço íngreme até uma zona ajardinada na Rua do Souto, onde se pode ver a capela de Nossa Senhora do Bom Despacho e a igreja de São Miguel, em Barreiros da Maia. O traçado continua por Recamunde através da estreita Rua do Outeiro até chegar à EN107. Segue o caminho pela esquerda da estrada, que cruza deixando-a à direita e continuando a subida até passar por baixo da A3 pela Rua Avelino Amaro da Sousa. Neste ponto, o traçado desvia à esquerda por uma estrada asfaltada convergindo com a variante de Ponte Moreira na zona do Polígono Industrial de Maia.





Desvio 1 no traçado do Caminho Central: Variante de Ponte Moreira (Moreira da Maia, Maia)

Em Araújo, passando a igreja paroquial e o cruzeiro, onde começa a Avenida de Frei Manuel Almeida de Vasconcelos, em vez de seguir por esta, o desvio continua em linha reta sobre o traçado de um caminho medieval posterior ao século XV, da qual data a construção da ponte e desde a qual se vê o **Mosteiro de Araújo**. Depois de passar a ponte, o itinerário cruza a estrada EN107 proveniente de Pedras Rubras e segue em direcção a leste até à rotunda onde se cruza com a estrada EN13 chegando a Moreira da Maia (12,83 km).

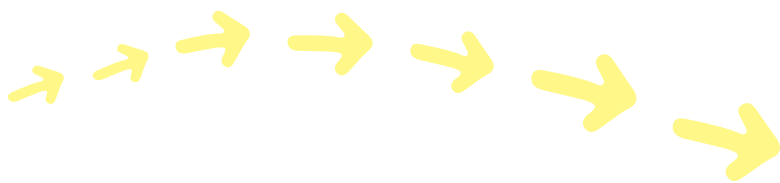
Depois de 400 metros pela estrada EN13, num troço relativamente perigoso, até ao **Cemitério de Moreira** virando à direita pela Rua Mestre Clara e continuando ao longo de 850 metros até à Rua Manuel Baptista Barros. Seguindo pela Travessa das Guardadeiras, o traçado dirige-se ao **Polígono Industrial de Maia**, continuando até Gemunde. Continua pela Rua do Outeiro até uma rotunda na qual se desvia para noroeste em direcção a Vilar do Pinheiro (17,53 km).

De Vilar do Pinheiro segue para Mosteiró (18,76 km) e Vilar (19,91 km), continuando pela estrada EN306 para Barcelos, cruzando Gião (22,65 km) e continuando por este troço, perigoso, até Vilarinho (25,90 km). Continua pela **Ponte medieval de Zameiro**, cruza o **Rio Ave** seguindo até à Junqueira (30,76 km) e São Miguel de Arcos (33,15 km), e segue até cruzar a estrada EN206 de Póvoa de Varzim a Vila Nova de Famalicão, até chegar a São Pedro de Rates (37,28 km).



Ilustração 3: Detalhe da variante de Ponte Moreira (Moreira da Maia, Maia) sobre ortofotografia à escala 1:25.000. O traçado original aparece em linha contínua, e a variante, em linha descontínua. Fonte: Elaboração própria





Etapla 2: São Pedro de Rates - Barcelos (15,95 km)

Desde São Pedro de Rates o traçado segue o caminho GR-11, cruzando a linha divisória entre os Municípios de Póvoa de Varzim e Barcelos para entrar na região do Minho. Segue o itinerário por 3 km em linha reta para o norte até cruzar com uma estrada asfaltada que se desvia para o oeste, deixando à esquerda a aldeia de Courel e continuando em direcção a nordeste até Pedra Furada (6,26 km), ascendendo pela Rua de Real até se juntar à estrada EN306. Já em Pedra Furada, o itinerário continua pela Rua Nova na freguesia de Góios (7,50 km) e passando pelo desvio de acesso ao Monte da Franqueira, onde se encontram um castro, as ruínas da **Torre Medieval de Faria e as do Convento do Bom Jesus de Franqueira**. Continuando pela estrada, o traçado passa pela **Capela da Senhora da Guia** e o itinerário continua desviando para oeste para Pereira (9,73 km), onde se encontra a **Igreja Matriz de Pereira** e junto desta, várias alminhas e um cruzeiro.

O traçado continua pela aldeia de Pentégãos e passa debaixo da auto-estrada que se dirige a Braga (A-11). Pouco depois desvia-se para leste em direcção ao lugar de Pereira (12,08 km), avança por Porto Carreiro cruzando o Rio Lima até chegar à Capela de Santa Cruz (1861). Segue depois pela Rua Mercedes até à passagem subterrânea que atravessa a estrada EN204 para Braga até chegar a Barcelinhos (15,14 km), passando pela **Capela de Nossa Senhora da Ponte** e cruzando o Rio Cávado pela Ponte Medieval até à **Igreja Matriz de Barcelos**. O traçado dirige-se ao centro de Barcelos pela Rua São Francisco, pelo Largo Dr. Martins Lima e pela rua D. António Barroso até ao Largo da Porta Nova, onde se situam a torre medieval e a **Igreja do Bom Jesus da Cruz** (15,95 km).

Nesta segunda etapa do percurso existem atualmente quatro desvios alternativos ao traçado original, todos eles sinalizados com setas amarelas e recomendados por motivos de segurança, para evitar os troços que passam por estradas de tráfego intenso, de alta velocidade e com baixa visibilidade. A seguir são descritas as variantes:

Desvio 2 no traçado do Caminho Central: Variante de Vairão (Gião, Vila do Conde)

Ao chegar, pela rua da Estrada Principal, ao cruzamento com a Rua da Igreja, na freguesia de Gião, em vez de continuar pela estrada N306, o desvio indica virar à direita pela rua da Igreja, virando pouco depois à esquerda, para norte até à rua Tresval, pela que continua até ao cruzamento com a rua da Moura Encantada, nas proximidades da Capela de Santo Ovidio. Continua o traçado subindo pela direita seguido da rua de Santo Ovidio e depois pela rua das Pedreiras que conduz à Capela de São João da Igreja de Vairão e ao Convento de São Bento, um conjunto arquitetónico de interesse e protegido, representação





da arquitectura do séc. XVI, com características maneiristas, barrocas e neoclássicas. Desde aqui o traçado vira em ângulo apertado à esquerda pela rua de São Bento até ao cruzamento com a rua dos Sombreiros e a rua da Piposa, à direita, pela qual continua em direção a norte até que se cruza com a N104, confluindo com o traçado principal na Igreja da Senhora da Lapa.

Desvio 3 no traçado do Caminho Central: Variante da Ponte do Ave (Ponte de D. Zameiro, Vila do Conde)

Desvio muito pequeno que evita um cruzamento com a estrada N306, ainda que uma pequena parte do percurso alternativo transcorra por ela. O desvio começa no cruzamento da rua Ponte do Ave (N306), com a rua de Sabariz que vira à esquerda. Em lugar de continuar por ela, o percurso alternativo segue pela N306 fazendo uma curva face a oeste, sem abandonar a rua Ponte do Ave até confluir com o traçado principal antes da Ponte de D. Zameiro sobre o rio Ave.

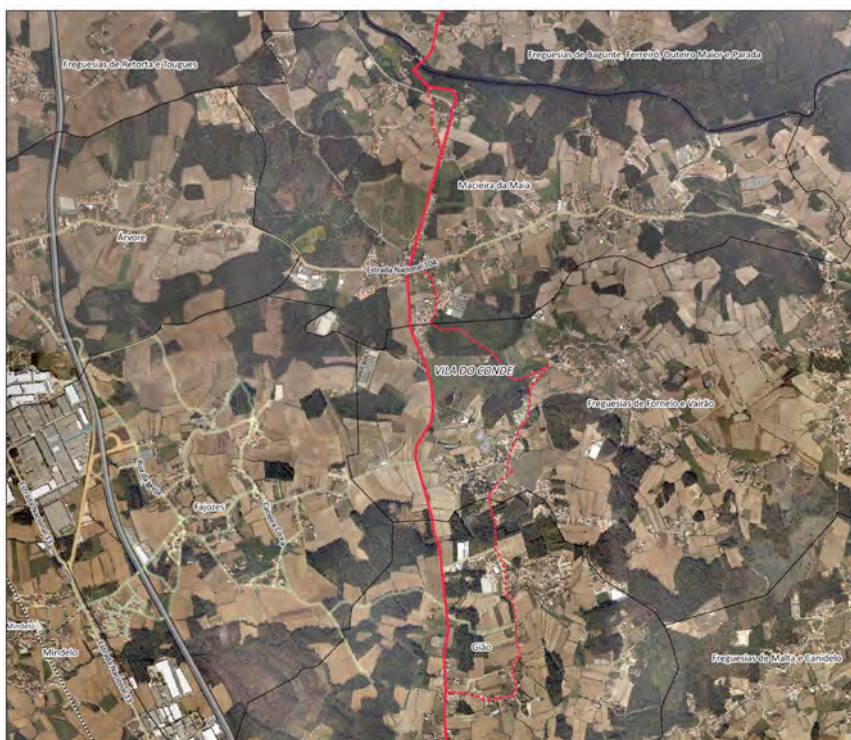
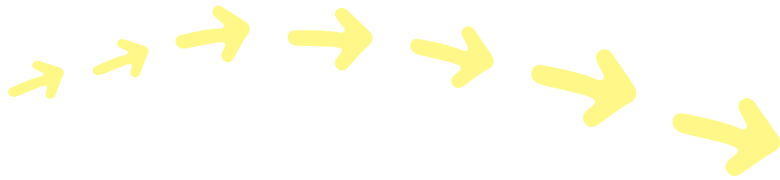


Ilustração 4: Detalhe das variantes de Vairão e Ponte do Ave (Gião, Vila do Conde) sobre ortofotografia à escala 1:25.000. O traçado original aparece em linha contínua, e a variante, em linha descontinua.

Fonte: Elaboração própria





Desvio 4 no traçado do Caminho Central: Variante de Santagões (Bagunte, Vila do Conde)

Depois de passar a ponte de D. Zameiro sobre o rio Ave, o traçado continua pela rua de Dom Zameiro até se cruzar com a estrada N306. Pouco depois, à direita, encontra a Estrada de Santagões, pela qual continua o desvio, deixando a N306 à direita. O traçado segue por estradas rurais, com troços asfaltados e outros de terra, descrevendo um ziguezague, atravessando a rua de São Miguel, a rua da Venda, a rua de Casal Coutinho e a rua de José Cândido que continua até chegar à rua de São Mamede, onde reencontra o traçado principal que leva à Capela de São Mamede continuando em direção a norte.



Ilustração 5: Detalhe da variante de Santagões (Bagunte, Vila do Conde) sobre ortofotografia à escala 1:10.000.
O traçado original aparece em linha contínua, e a variante, em linha descontinua.
Fonte: Elaboração própria

Desvio 5 no traçado do Caminho Central: Variante de Arcos (Vila do Conde)

Ao chegar a Arcos, depois de atravessar o cruzamento com a A7, onde se encontra a Quinta de São Miguel de Arcos, as setas amarelas marcam um desvio alternativo ao traçado principal, que se dirige a Rates passando pelo lugar de Moldes. No cruzamento, em vez de continuar pela rua do Souto, o percurso continua para a direita pela rua de António Bento Martins Júnior, rua da Alegria e rua do Rio Este, em Moldes. A partir daí, continua





virando ligeiramente para oeste, pela rua dos Ferreiros e chegando à rua da Gaferia pela qual sobe passando pelo Polidesportivo do Campo da Feira até à rua de Santo António, onde se encontra o famoso Albergue de Rates, e onde se une ao traçado principal, que vem desde o centro da vila onde está a Igreja Românica de Rates, e pela rua Direita em linha reta em direção a leste até à rua de Santo António.

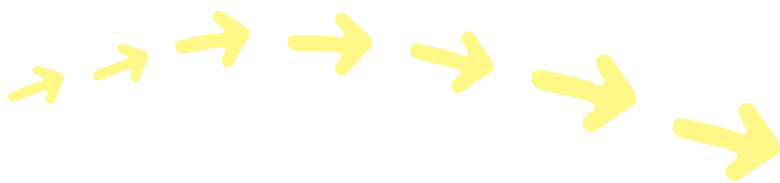
Etapas 3: Barcelos - Ponte de Lima (33,80 km)

O traçado sai de Barcelos pela Avenida da Liberdade. Como define Pombo³⁵, o antigo Caminho que saía de Barcelos encontra-se atualmente cortado pela auto-estrada. O itinerário continua pela estrada EN103 passando pela circunvalação até ao bairro de Vilarinho e chega pela estrada próxima ao **Campo de Futebol de Barcelos até a Igreja de Vila Boa** (2,98 km). A partir daqui, o traçado passa diante da **Capela do Espírito Santo** (S. XVI) e desce até à via ferroviária do Minho, que cruza para entrar num caminho correspondente com um itinerário GR. Continuando o traçado em direção a noroeste pela Rua Caminheiros de S. Tiago até Ribeira em Arantes (4,86 km), onde se pode observar a **Capela de São Sebastião** (S. XVII). Desde aí, continua pela **Capela de Santa Cruz** (S. XIX), seguindo uma estrada de terra que cruza a ponte da Ribeira da Capela, continuando até Portela de Tamel (9,47 km). O traçado inicia uma subida pronunciada até Laje e continua até ao lugar de Estrada, onde se encontra no alto a **Capela da Senhora da Portela** (S. XVII), a subida continua até encontrar a estrada EN204, que vai de Barcelos a Ponte de Lima. O traçado percorre cerca de 45 km pela estrada e continua por Aborim, cruzando a linha de comboio até Quintiães, onde a rua se chama Caminho de Santiago. Continua o itinerário até chegar à estrada EN308, de Viana do Castelo a Vila Verde que cruza para entrar em Balugães.

O Caminho continua por uma estrada estreita em terreno florestal, até à aldeia de Devesa, e chega ao cruzamento com a estrada EN204 que vai de Barcelos a Ponte de Lima, cruza a estrada, e passa pela **capela de São Sebastião** continuando pelo lugar de Fonte de Cal, avançando até chegar a Vitorino dos Piães (21,77 km). O Caminho inicia uma nova subida por um caminho onde se podem apreciar vestígios da **antiga calçada medieval**, até alcançar Portela e o **Alto da Albergaria** (23,09 km, 177 metros de altitude). O itinerário converge aqui com a estrada EN204, e continua durante 108 metros até ligar com uma estrada florestal, descendo para o vale do Lima, passando à frente da **Capela de São Sebastião**, com várias alminhas dedicadas a Santiago, e continuando entre vinhas e caminhos rurais até encontrar a EN203, proveniente de Viana.

35 Pombo, Antón, 2012. *Guía del Camino de Santiago. Camino Portugués*. Ed. Anaya Touring, Madrid.





A partir do local de Nabais, o traçado continua em linha reta em direção a nordeste, passando por Campo Novo, Pereira, Paço e Pedrosa. Cruza o Rio Trovela em direção a norte, passando pela **Capela de Nossa Senhora das Neves** (S. XVII). O itinerário aproxima-se da margem do Rio Lima, passando pelo viaduto sob a estrada EN201 de Braga a Viana, passando em frente à **Capela da Senhora da Guia** e da Igreja e **Convento de Santo António dos Capuchos** até ao centro medieval da vila de Ponte de Lima, passando pela **ponte antiga de origem romana**, com posteriores traços medievais.

Etapa 4: Ponte de Lima - Rubiães (18,50 km)

Esta parte do percurso sai de Ponte de Lima, após cruzar o rio, chegando ao cruzamento com a estrada EN202 a Arcos de Valdevez, e prossegue em linha reta até à Quinta de Sabadão. Passa por baixo do viaduto da auto-estrada A27, de Viana a Ponte de Lima até chegar à **Igreja Matriz de Arcozelo** (3,19 km). O itinerário continua 500 metros pela estrada local e depois por um percurso pedestre até cruzar o rio Labruja pela **ponte de Geira**, e viaduto da A3 para Braga. O traçado volta a cruzar a estrada, e continua deixando-a à esquerda por uma estrada asfaltada, ao longo da margem do rio Labruja, até à aldeia de Arco, e depois a Devesa, onde se encontra a **Capela de São Sebastião**. Desde aí segue até Codeçal (8,60 km).

O traçado continua subindo o **Alto da Portela** (400 m) por uma estrada estreita até à aldeia de Balada, a partir da qual se observa a **Igreja Matriz de Labruja e o Santuário do Senhor do Socorro** (S. XVIII). A estrada continua em declive ascendente muito pronunciado até ao lugar de Bandeira, e daí segue atravessando vários caminhos florestais até ao topo do **Alto da Portela** (13,38 km).

A partir do Alto, o traçado desce avançando até Cabanas, passando pelo local de Carreira e junto ao oratório de Fátima até à **ponte medieval de Águalonga** (16,40 km). O itinerário segue sobre o traçado da **antiga calçada romana**, até desembocar na estrada que se dirige a Paredes de Coura e 300 metros depois cruza-se com a estrada EN201 até ao lugar de São Roque (17,18 km), continuando por um percurso arborizado até à **Igreja românica de Rubiães**.

Etapa 5: Rubiães - Tui (19,96 km)

O traçado sai de Rubiães pela estrada EN201, continuando por uma via empedrada até à **ponte romana e medieval de Piorado**, que atravessa o rio Coura. Segue por um caminho alternando faixas asfaltadas com faixas de estrada geral, até ao lugar de Couto das Cabras, e continua a subir pelo vale, passando por Pecene e pela Capela de Nossa





Senhora do Alívio (s. XIX), até chegar à estrada EN302 e, mais adiante, ao cruzamento com a EN201, onde se encontra o **santuário de São Bento da Porta Aberta** (séc. XVIII) (4,40 km).

O itinerário sai da estrada para continuar por um percurso até entrar no município de Valença. O caminho continua a descer o vale do Minho por veredas empedradas entre povoamentos florestais mistos, passando pelas aldeias de Gontomil, Prado e Pereira até chegar a Fontoura (7,70 km), onde se encontra a **Capela do Senhor dos Aflitos**, com um cruzeiro do século XVIII com símbolos jacobitas. O caminho continua até cruzar novamente a EN201, perto da **capela de São Bento**, continuando por Paços e cruzando a **Ponte de Pedreira**, de origem romana. A partir daqui, o traçado continua em linha reta por uma estrada florestal até atingir a estrada EN13 entre Caminha e Viana, até Tuído (13,38 km). Continua até ao núcleo de Eido da Cima, em Arão (14,20 km), passando pela Igreja Matriz até chegar a Troias e passando por baixo da linha do caminho-de-ferro do Minho, até chegar à **Estação de Autocarros de Valença**. O Caminho sinalizado continua em direção à Ponte Internacional até Tui. Não obstante, são muitos os peregrinos que escolhem passar o centro histórico da fortaleza de Valença. Antigamente os peregrinos atravessavam o Minho de barco, antes da inauguração da ponte datada de 1886.

Desvio 6 no traçado do Caminho Central: Variante da Fortaleza de Valença

Esta alternativa ao traçado principal era até há pouco recomendada, aparecendo citada no Guia do Caminho Português do ano 2012 (Pombo, A., 2012). No entanto, atualmente está claramente sinalizada com setas amarelas, motivo pelo qual é escolhida pela maior parte dos peregrinos. Ao chegar à rotunda da N13, entrando no centro de Valença, em vez de continuar pela Avenida de Espanha até à Ponte Internacional de Tui, várias setas próximas entre si marcam o desvio à esquerda, que continua a subir pela Avenida dos Combatentes da Grande Guerra, até chegar a uma das portas de acesso à cidade fortificada. O traçado atravessa a fortaleza até à Praça da República, onde está a Câmara Municipal de Valença, e segue através da popular rua comercial de Mousinho de Albuquerque até à Igreja de Santa Maria dos Anjos, virando à direita para sair de novo por outra das portas da muralha que leva à Ponte Internacional que cruza o rio Minho até Tui. O desvio deve-se à atração turística e patrimonial da vila fortificada medieval de Valença, um bem protegido e classificado de Interesse Cultural.





Ilustração 6: Detalhe da variante de Fortaleza de Valença (Valença, centro urbano) sobre ortofotografia à escala 1:5000. O traçado original aparece em linha contínua, e a variante, em linha descontinua.

Fonte: Elaboração própria

IDENTIFICAÇÃO E DESCRIÇÃO DAS PRINCIPAIS VARIANTES DO TRAÇADO

O Caminho Central tem várias alternativas de traçado, das quais a mais citada e melhor documentada, é a que se dirige do Porto a Braga, e daí a Ponte de Lima para continuar o percurso principal do Caminho Central. Outra alternativa bem documentada é a que se conhece com o nome de “Caminho do Norte” ou de “Nossa Senhora do Norte” que, a partir de Barcelos se desvia para o oeste, pela aldeia de Lanheses, e continua a subida para norte até Vila Nova de Cerveira.

VARIANTE 1: “CAMINHO CENTRAL POR BRAGA”

O traçado original do Caminho de Braga passava pela antiga via romana XVI, que unia Lisboa, Santarém, Coimbra, Porto e Braga. Foi um dos itinerários mais utilizados pelos peregrinos em território português até ao primeiro quartel do século XIV, data em que foi construída a ponte de Barcelos e se remodelou a de Ponte de Lima, permitindo uma ligação mais direta e segura com a Galiza. A partir de então, os peregrinos procedentes do sul deixaram de fazer o desvio a Braga, para avançar para norte por Barcelos, deixando este itinerário num segundo plano face ao Caminho Central principal.



Antecedentes históricos

Até ao Porto se consolidar, no século XIII, como principal centro onde convergem os Caminhos provenientes de Lisboa e Coimbra, Braga desenvolve o papel de cidade de origem romana, bem comunicada por vias antigas em parte reutilizadas durante o Medievo, e também como única sé arcebispal e, portanto, expoente máximo religioso do reino e, em menor escala, também destino de peregrinações às tumbas de S. Frutuoso de Montélios, até que em 1102 Xelmírez translada o seu corpo a Santiago, e o de S. Martinho de Dume. No tridente que desponta a partir do Porto, com três Caminhos que passam respectivamente por Barcelos, Braga e Guimarães,³⁶ o de Braga, com origem romana na calçada que cobre o trajeto *Cale-Bracara* (via XIX do Itinerário de Antonino), é o central e o que deve ter mais concorrência até ao início do século XIII; o de Barcelos tornou-se, como verificado, na rota predilecta durante praticamente três séculos, abrangendo todo o período baixo-medieval; o caminho de Guimarães, por sua vez, parece sempre ser auxiliar de Braga, como desvio de devoção (Senhora da Oliveira,³⁷ São Torcato³⁸) ou curiosidade, tendo um uso muito menor. Braga e Guimarães continuam a figurar nos itinerários híbridos que muitos peregrinos e viajantes escolhem durante a Idade Moderna, pois a capacidade de atração destas duas cidades continuou a ser notável, por diferentes motivos, até ao presente.

A importância de Braga e do Caminho vem sendo reconhecida até mesmo pelos autores que defendem a primazia das rotas mais ocidentais:

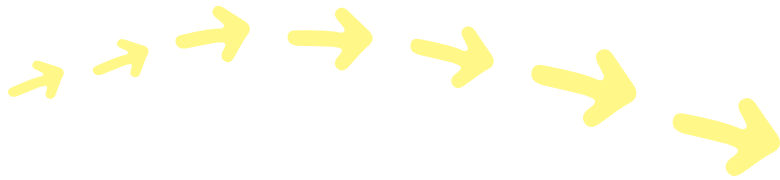
"Transposto o Rio Douro a variedade de percursos aumentava, tanto mas que uma considerável parte da população se acantonava no velho Entr-Douro-e-Minho, no antigo território dos Brácaros, génese de uma boa parte da futura Callecia e epicentro do fugaz reino suevo. As possibilidades de se chegar a Compostela aumentavam devido à densa rede de caminhos e aos antigos percursos romanos, muitos deles ainda, sen alternativa, como as únicas vias de penetração de longa distância. Daí que não seja de estranhar que os viajantes seguissem do Porto para Braga através da velha via romana e que desta cidade se aventurassem para o norte através da via romana (via XIX do Itinerário de Antonino) que cruzava o rio

³⁶ Os três caminhos aparecem nidiamente definidos na tese de licenciatura de C.A. FERREIRA DE ALMEIDA, *Vias Medievais. I. Entre-Douro e Minho*, Faculdade de Letras, Porto, 1967, que ficou inédita, mas é citada pela maioria dos estudiosos posteriores, assim J. Marques ou H. Baquero Moreno.

³⁷ C.C. OLIVEIRA FERNANDES, 'O livro dos milagres de Nossa Senhora da Oliveira de Guimarães', *Lusitania Sacra*, 2ª Serie, 13-14 (2001-2002), pp. 597-607. A Colegiata, como o Salvador de Oviedo, tinha o seu slogan para atrair peregrinos: 'Quen for a Santiago e não visitar a Senhora da Oliveira, não faz romaria verdadeira'.

³⁸ Em concorrência com o São Trocado de Celanova, a cidade considerava possuir o corpo de um dos sete homens apostólicos, bispo de Acci (Guadix), que evangelizaram Hispania. M. DE OLIVEIRA, 'Lendas apostólicas peninsulares', *Lusitania Sacra*, IV (1959), pp. 7-27.





Lima, na única ponte que aquele curso de água comportava desde o reinado de augusto (Ponte de Lima).³⁹

Se o itinerário do Porto a Braga está bastante claro, a partir da capital minhota não há muita dúvida de que o itinerário predilecto e maioritário, por ser o mais rápido, curto e melhor fornecido de passagens e hospedagem, era o de Ponte de Lima, ou seja, o retorno ao principal eixo do Caminho Central. Variantes muito secundárias, sem muita informação para além da arqueológica, seriam a de **Monção** (por Dume, Regalados, Nóbrega-Ponte da Barca e Arcos de Valdevez), com difícil continuidade na Galiza por Salvaterra de Minho, Areas e Paços de Bordén, e a antiga **Via Romana** ou via XVIII do Itinerário de Antonino, que a partir da ponte do Prado se dirigia a Terras do Bouro, Vilarinho das Furnas, São Bento da Porta Aberta, Albergaria e Portela do Homem. A via de Monção, com o tempo, acabou por substituir quase completamente a de Portela do Homem, pois a deterioração desta via romana era considerável, e antes do século XII a ponte sobre o Cávado tinha ficado destruída, enquanto que na de Monção funcionavam travessias de barco, substituídas por pontes do século XV sobre o Cávado e o Lima.

A saída do Porto fazia-se pela Porta do Olival, de onde também partiam o caminho para o porto de Matosinhos e Ponte de Ave e Barcelos. O de Braga rapidamente se separa dos anteriores, antigamente nos arredores, atualmente já no próprio centro da cidade, para tomar a direção da igreja da Lapa, atravessando em seguida os bairros de Paranhos e São Mamede de Infesta, encontrando a descida para cruzar a primeira ponte, a da Pedra, sobre o rio Leça. Por Santiago de Milheirós, Nogueira, Trinaterra e São Mamede de Coronado era preciso dirigir-se a Trofa Velha para atravessar o segundo rio, neste caso, o Ave, pela ponte de Lagocinha. Desde aqui existe uma variante para Braga por Vila Nova de Famalicão, numa área bastante povoada, que vai por Santa Catarina, São Cristovão de Cabeçudos, Pousadas e mais adiante a ponte Lamela, São Pedro de Escudeiros, São Pedro de Lomar (ponte) e Ponte Pedrinha, acedendo a Braga pela rua dos Pelames.

O caminho partia de Braga pela Porta de Maximinos, junto ao convento do Pópu-lo e à rua da Boavista. Em São Pedro de Merelim, não longe de São Martinho de Dume, cruzava a ponte Lameira, e a seguir o rio Cávado pela ponte do Prado, que é a mais longa do itinerário. Até Ponte de Lima passavam Murta, Santiago de Francelos, São Julião de Lage, a Portelinha de Moure e Portela das Cabras, a ponte medieval de Goães, a ponte nova sobre o Trovela e São Mamede de Arca, chegando à vila ao lado do hospital de S. João de Deus. Em Ponte de Lima, até ao século XVIII, a entrada para o recinto amuralhado realizava-se pela Porta de Braga. Aqui o caminho de Braga já coincide com

39 C.A. BROCHADO DE ALMEIDA, 'Caminhos Portugueses para Santiago. Património Histórico do Caminho do Litoral', em *O Camiño Português. Actas do Congreso O Camiño de Santiago para o século XXI. O Camiño Português, Pontevedra, 22, 23, 24 e 28 de marzo de 2007*, Santiago de Compostela, 2007, p. 140.



o de Barcelos, continuando juntos para Ponte de Lima.⁴⁰

No que se refere à **Via de Guimarães**, que sempre foi considerada como secundária quando comparada com as grandes rotas de peregrinação de Santiago de Compostela, do Porto continuava por Ferrarias, Roriz e Santo Tirso, e de Guimarães a Braga através das Caldas das Taipas e Sande, chegando à cidade pela Porta de Santiago.

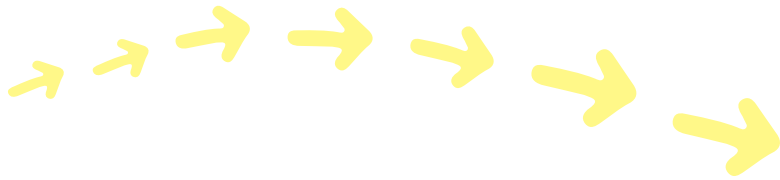
1) RELATOS OU TESTEMUNHOS DE PEREGRINOS E VIAJANTES (LITERATURA ODEPÓRICA)

Uma primeira narração sobre o trânsito entre Compostela e Braga, com ida vagarosa e volta apressada, é proporcionada pela História Compostelana, no episódio que relata o roubo eternizado pelo bispo de Compostela Diego Xelmírez. O crime ocorreu em 1102, quando o prelado se deslocou à sé bracarense para, supostamente, visitar as suas posses e o seu irmão na mitra Geraldo, mas em última instância para trasladarem, os portugueses entenderam que para roubarem, as relíquias dos mártires Silvestre, Cucufate e Susana, que descansavam na catedral de Braga, e o corpo de São Frutuoso, venerado na Igreja de Montélios, que foram doados em 883, por D. Afonso III, à Igreja de Compostela. Desafortunadamente, a descrição dos factos apenas fornece dados de passagem entre Braga e Minho, a não ser a menção expressa de Correlhã, que por estar também em posse da mitra santiagouesa, serviu de refúgio antes de cruzar o rio:

“Y permaneciendo el pontífice en Cornelhá, tras hacer el camino el arcediano según sus mandatos llegó hasta el río Minho, que pasa jumto a Tui. El río había estado encrespado durante tres días por tan duras tormentas que no había podido ser atravesado por ninguna embarcación. Pero una vez que los cuerpos de los santos fueron colocados jumto a su orilla, pareció que el río sintiera respeto hacia ellos, pues se dice que, una vez que se calmó la fuerza del viento y amainó la tormenta, el río ofreció tanta facilidad para atravesarlo a los que llevaban los santos, cuanta podía ofrecer la planicie de sus aguas, que corrían con tanta tranquilidad, una vez apaciguada la corriente, que ni una sola ola agitaba las aguas. Dejaron, pues, los santos, trasladados a través del sosegado río, en el cenobio de San Bartolomé, que está situado en las afueras de la ciudad de Tui. Entonces, el arcediano, dejando con ellos a um diácono, canónigo de Santiago, para que los custodiara fielmente, regresó a Cornelhá jumto al obispo y le hizo saber por medio de su relato lo que había ocurrido en el camino y dónde había dejado los santos de Dios. Luego el diácono, ese de quien henos dicho antes que había sido encargado de su custodia, trasladó religiosamente, según el mandato del pontífice, los mencionados santos a la iglesia de San Pedro de Cela, que San Frutuoso había construido.

40 C.A. BROCHADO DE ALMEIDA, J. GOMES DE ABREU DE LIMA, L.A. GORJÃO DE ALMEIDA e SILVA, ‘Porto-Braga-Ponte de Lima’, en F. RODRÍGUEZ IGLESIAS (dir.), *A Grande Obra dos Camiños de Santiago. Iter Stellarum, X (Camiño Português II. Os Camiños do Sur e do Interior)*, A Coruña, 2007, pp. 400-429; GARCÍA TERRÓN et alia, *Op. cit.*, pp. 92-143.





Y allí, mientras esperaban al obispo, les rindió la debida veneração".⁴¹

Um tardio desagravo daquelas ações teve lugar em 1966, após o Concílio Vaticano II, com a devolução de parte das relíquias de Frutuoso; o mesmo aconteceu com os três mártires, pelo mesmo caminho de volta, em 1984.

A comitiva de León de Rosmithal, composta por 40 pessoas, passa em 1566 por "Praque" (Braga), tanto à ida como à volta de Compostela. Da cidade, cruzando o Cavadum, "que corre no lejos de Braga, baixo un ponte de pedra no muy grande", havia cinco milhas até Ponte de Lima, e outras cinco para Valença. No regresso, feito pelo mesmo caminho, passaram novamente por Braga, e depois foram a "Gimaranten" (Guimarães) e Porto.⁴²

Segundo o relato de Damião de Góis, e embora a sua viagem não seja uma peregrinação a Compostela, o rei D. Manuel I (1502), sem indicar por onde transitou o cortejo, do Porto foi a Braga com a expressa vontade de visitar os túmulos de S. Frutuoso de Montélios e S. Martinho de Dume.

O humanista Nicolau Clenardo, de Bravante, foi contratado por D. João III como instrutor do Infante D. Henrique, desenvolvendo a sua missão durante três anos e meio em Évora. Quando D. Henrique se ordena, tem a oportunidade de cumprir seu desejo de visitar Santiago de Compostela (1537), pelo que se desloca com o seu criado Guilherme e três escravos, numa caravana com mulas, demorando treze dias de Évora, via Coimbra, a Braga. A 22 de Agosto, bem devagar, desloca-se a Santiago demorando outros quinze dias. Quando regressam, embora passem antes por Viana, via Barcelos, voltam a parar em Braga, almoçando no caminho com o prior de Tebosa.⁴³

Segismundo Cavalli, em 1568, sai do Porto para Santiago através de Ermesinde, Trofa, Porto, a ponte do Prado, a ponte de Goães, Ponte de Lima e Valença.

Outro dos que não deixaram de visitar Braga, nesta oportunidade à volta de Compostela, foi Bartolomé de Villalba e Estaña, donzel de Xérica, que entre 1573 e 1576, pois a viagem não é datada com precisão, foi de Valença a Ponte de Lima, e a partir daqui a Braga. Na catedral metropolitana faz uma extensa relação das relíquias que nela ainda se guardam, como os corpos de S. Geraldo, S. Pedro de Rates e Sto. Ovídio, e na sacristia também lhe mostraram a cabeça de S. Pedro de Rates, uma redoma com leite da Virgem e um cálice de S. Geraldo, no qual se coloca água para curar febres. De Braga, por devoção e curiosidade, ter-se-á deslocado até Amarante para conhecer o túmulo de São Gonçalo.⁴⁴

No último terço do século XVI, como prova da vitalidade do itinerário, ainda se pode citar a passagem de dois viajantes alemães, Stephan III Praum (1572), patricio de

41 *Historia Compostelana* (ed. de E. Falqué Rey), Madrid, 1994, pp. 94-99.

42 J. GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros...*, op. cit., t. I, Salamanca, 1999, pp. 257 e 262.

43 H. BAQUERO MORENO, 'O itinerário da viagem de Clenardo a Santiago de Compostela', em P. CAUCCI VON SAUCKEN (coord.), *Atti del Convegno Internazionale di Studi. Santiago e l'Italia. Perugia, 23-26 Maggio 2002*, Perugia, 2005, pp. 101-110.

44 B. de VILLALBA Y ESTAÑA, *El Peregrino Curioso...*, op.cit. t.II, pp. 8-10.



Nurenberg, que viaja a Compostela com o seu servo João Batista Brock, passando por Barcelos à ida e também por Braga à volta,⁴⁵ e o mercenário Erich Lassota de Steblovo, que de Guimarães passou a Braga, e daqui a Ponte de Lima e Valença. O caso de Lassota é circunstancial, pois em Janeiro de 1581, estando na cidade do Porto em quarentena por causa da peste, teve de mudar de planos e de itinerário, dirigindo-se em seguida, a partir de Vila Nova de Gaia, a Valongo, errando então o Caminho. E é assim que chega a Guimarães, onde prossegue para Braga:

“El 20 de enero seguimos hasta um puente llamado Ponto de Prado, que está sobre el rio Cávado, uma milla; después a Portas de las Cabras (lugar), dos millas; luego, a Ponte de Lima (villa grande y murada), dos millas; allí comimos”.⁴⁶

Ao voltar de Compostela fá-lo pela mesma rota de Valença, Ponte de Lima, “Santo. Amar (aldeia)” e Braga, de onde continuará para Guimarães e Porto, locais entre os quais cita as vendas do Carneiro e da Pica, e entre ambos a aldeia de Alfena.

Na viragem de século (1669-1700), realizou a sua viagem por Espanha e Portugal François de Tours, que do Porto foi a Braga, depois a Valença, e surpreendentemente não chega a Compostela, apenas até Vigo.

Na primavera de 1737, Diego de Torres Villarroel, professor de Matemática na Universidade de Salamanca, vai para Santiago passando por Braga, onde após trocar do quão recatadas andam as mulheres e das gravatas que usam os homens, lamenta a má qualidade da hospedagem, assinalando que continua até Valença não fazendo mais indicações do itinerário, pois toda a sua energia é dedicada a sátiras.⁴⁷

Para ampliar o seu conhecimento sobre o norte do país, Nicola Albani, ao regressar de Compostela na sua segunda peregrinação (1745), no início de maio passa por Braga, que considera a cidade mais bonita de Portugal, seguindo para Vila Nova de Famalicão e, posteriormente, para o Porto.⁴⁸

No final do século XVIII, os viajantes curiosos pelo norte de Portugal costumam deslocar-se em função das linhas oferecidas pela diligência, que ligam as principais povoações. Um percurso tipo, seguido por Maurice Margarot (viagem realizada entre 1771 e 1772), e que do Porto continua para Guimarães e Braga, passando depois a Viana, que vai substituindo Ponte de Lima nas preferências dos que querem conhecer mundo, e daqui a Valença, Tui, Vigo e Santiago. O mesmo cabe assinalar sobre o trajeto do inglês William Dalrymple (1774), que em Setembro, e queixando-se sempre da má qualidade dos caminhos, de Valença vai a Ponte de Lima, e desta vila a Braga atravessando um país “muito povoado, agradável e de propriedades muito próximas”; o percurso, de cinco léguas, foi

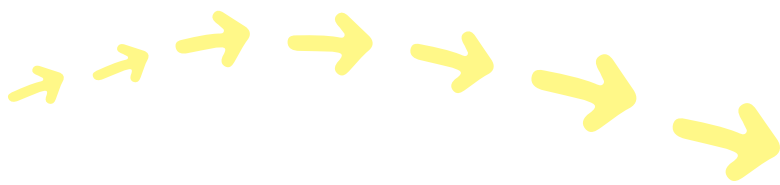
45 R. PLÖTZ, ‘Peregrinos alemanes...’, *op. cit.*, pp. 229-230 e 235.

46 J. GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros...*, *op. cit.*, t. II, p. 424.

47 D. DE TORRES VILLARROEL, *Viaje a Santiago y otros romances en estilo aldeano*, Salamanca, 1971, pp. 60-61.

48 N. ALBANI, *Op. cit.*, pp. 220-221.





percorrido em seis horas. De Braga prosseguiu para Porto.⁴⁹

Cabe lembrar, para não perdermos a continuidade da série histórica, um peregrino de destaque de meados do século XIX que se vale dos modernos meios de comunicação: o bordelês abade Pardiac. Embarcado até ao Porto, apanha a diligência na Praça Carlos Alberto primeiro para Braga, sede metropolitana que não pode deixar de visitar, fazendo depois um percurso costeiro.⁵⁰

2) DEFINIÇÃO DOS ANTIGOS TRAÇADOS: ELEMENTOS CONSTRUÍDOS DE CARÁCTER VIÁRIO

A calçada romana, reaproveitada da Idade media, constitui uma infra-estrutura da qual permanecem alguns vestígios, principalmente nos pilares das pontes. A primeira que tem uma origem romana, mas reformada posteriormente, é a ponte da Pedra, de arco único e tabuleiro plano, estendida sobre o Leça e citada por alguns itinerários; atualmente é reservada aos peões e está rodeada de um parque. As pedras almofadadas que ainda subsistem remontam à época romana.

O Ave era superado pela ponte de Lagocinha, ainda subsistente e de maior envergadura do que a anterior, com os seus seis arcos de meio ponto, todos de diferente tamanho. Data do século XII -um dos arcos parece romano- e aparece citada nas descrições do bispo do Porto Fernando Martins, falecido em 1185.

Depois de Braga, encontramos uma passagem menor sobre o rio Tordo, a ponte Lameira, onde existe um miliário que foi "abençoado" com a sobreposição de um cruzeiro. Pouco depois surge a monumental ponte do Prado sobre o Cávado, uma das mais belas do Minho. Esta, originária do século XII- para alguns, romana -, foi reedificada em várias ocasiões pelos danos causados pelas cheias, com uma remodelação completa realizada em 1617, a mando de Filipe II ao mestre vianense António de Castro. Conta com nove arcos, quatro deles de meio ponto e cinco apontados, e atualmente continua a suportar o tráfego rodoviário. Uma lenda diz que um rei leonês a tinha mandado reparar unicamente para atravessar o rio e encontrar-se com a sua amada, que morava na margem sul.

A última ponte medieval antes de chegar ao rio Lima é a de Goães, sobre o Neiva, que também é conhecida como ponte Pedrinha; tem três arcos e foi reconstruída em 1624.

3) HOSPITALIDADE (ACOLHIMENTO E ASSISTENCIA AO PEREGRINO)

O acolhimento em Braga estava garantido, em primeiro lugar nos muitos mosteiros

⁴⁹ J. GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros...*, op. cit., t.V, p. 215.

⁵⁰ L'abbé J.B. PARDIAC, 'Histoire de S. Jacques...', op. cit., p. 218.





e conventos existentes na cidade e arredores, incluindo a poderosa abadia de Tibães, próxima ao caminho na sua saída para Ponte de Lima. Por outro lado, na Rua do Souto estava a Albergaria de São João, referida em 1288, e na Rua Nova existia outro albergue fundado em 1278, com seis camas, pelo arcediogo Pedro Garcia. Desde 1249, por aparecer citada no testamento do cônego Pedro Gonçalves Barbudo, e posteriormente por Estevão Soeiro (1265), existe notícia da existência da albergaria de Santiago, dependente de uma confraria e ao lado da igreja da Cividade.⁵¹ Existiam mais albergarias na Rua da Boavista, na saída do Caminho Jacobeu para o norte, e nas Ruas de Maximinos, Paio Manta, etc; pouco depois, também nas imediações da via, encontrava-se a leprosaria de São Lourenço dos Gafos (Real). Aos anteriores há que somar dois hospitais, um templário, e outro de São João de Jerusalém, documentados no séc. XII.⁵²

De acordo com um processo bem conhecido, em consequência da falta de receitas, a má administração e o esmorecimento progressivo de muitas obras pias nascidas na Idade Média, vários pequenos hospitais, contribuindo com as respectivas rendas, foram reunidos, em 1508, no de São Marcos. No que respeita à Misericórdia de Braga, foi fundada em 1562. Uma tradição diz que São Telmo residiu em Braga dando assistência aos pobres e peregrinos num de seus hospitais, daí a grande devoção que têm nesta zona, sobretudo em Braga, ao Corpo Santo.

Entre Braga e Ponte de Lima, após a Portela das Cabras, em Anais perdura o topónimo Albergaria, testemunho de uma fundação citada em 1120.

4) CULTO E ICONOGRAFIA DO APÓSTOLO SANTIAGO

Ainda no Porto, a monumental igreja barroca de Nossa Senhora da Lapa, de grande devoção regional, ocupa o lugar da velha capela do Olho Vivo, topónimo que era uma clara advertência para os que passavam pela zona, que deveriam estar atentos a um possível assalto. No interior do templo foi guardado um cruzeiro, datado de 1622, que tem a particularidade de contar, no seu fuste, com uma figura de Santiago Peregrino esculpida; o santo segura o livro dos Evangelhos, o bastão e um chapéu com três vieiras.

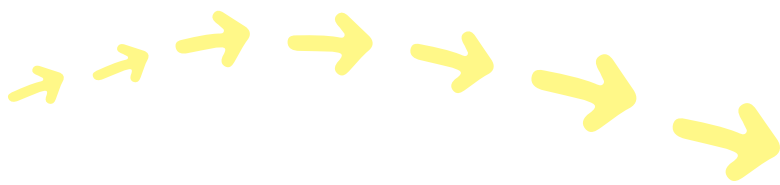
Santiago é o padroeiro de várias freguesias do itinerário, assim, entre Porto e Braga as de Milheirós e Antas, entre Braga e Ponte de Lima, as de Atiães e Francelos, ambas com imagens de Santiago Peregrino, a primeira trabalhada em pedra de Ançã e colocada na fachada. Em São Mamede de Coronado, depois passar o Ave, houve uma capela de S. Roque.

Na primeira metade do século XIII já estava ativa em Braga a confraria de Santia-

⁵¹ Uma nova doação, já em 1336, é a do abade de São Cristovão de Faria. J. MARQUES, 'O culto de S.Tiago no Norte de Portugal', en *Actas del II Encuentro sobre los caminos portugueses a Santiago. Conferencias y Comunicaciones*, Vigo, 1994, p. 71.

⁵² J. MARQUES, *A assistência...*, op. cit., pp. 39 e 47.





go da Cidade, com sede na igreja do mesmo título, que perdura na Idade Moderna e procede a reformar os seus estatutos em 1739.⁵³ Porém, o templo de Sant'Iago da Cidade existia muito antes, sendo o único da mesma época que a catedral, onde também havia uma capela, com paróquia própria, dedicada a Santiago.⁵⁴ Na cidade preserva-se a Porta de Santiago, situada ao lado do Seminário, com a mesma devoção, e do agora urbanizado Campo de Santiago.

5) PATRIMÓNIO IMATERIAL LIGADO À PEREGRINAÇÃO

Em Famalicão uma mulher relatou a José Leite de Vasconcelos a lenda de que Deus havia mandado Santiago pregar à Galiza, mas sendo uma terra tão distante que ninguém iria visitar, disse que não temesse e partisse sem medo, pois todos iriam vivos ou mortos além.⁵⁵ A história é exatamente igual ao de San Andrés de Teixido ou de Lonxe.

Na lendária fundação da Sé bracarense aparece, como em tantas outras dioceses que pretendem remontar a sua origem aos tempos apostólicos, a figura de São Pedro de Rates, que Santiago consagraria como primeiro pastor bracarense.

Um milagre atribuído a São Geraldo, primeiro arcebispo da sede bracarense (1099-1108), está relacionado com as vicissitudes do trânsito. O beneficiado pela sua intermediação foi o monge Paio ou Pelagio, que ao chegar ao Cávado, de volta a Braga, foi impedido de atravessar o rio, mas milagrosamente, por intercessão do santo, de repente apareceu um barco.⁵⁶

Descrição do traçado

Em seguida é descrito detalhadamente o traçado desta variante do Caminho Central que vai desde Porto a Braga e Ponte de Lima, onde se une com o caminho principal. Para a descrição do traçado, toma-se como referência a obra *Caminhos Portugueses de Peregrinação a Santiago, Trechos Portugueses*, publicada em 1999 pela Xunta de Galicia⁵⁷.

⁵³ J. MARQUES, *O Culto de S. Tiago no Norte de Portugal*, Braga, 1992, p. 5-6.

⁵⁴ M. CADAFAZ DE MATOS, 'O culto português a Santiago de Compostela ao longo da Idade Média. Peregrinações de homenagem e louvor ao túmulo e à cidade do Apóstolo entre os sécs. XI e XV', *Iacobus*, 25-216 (2009), p. 478.

⁵⁵ J. LEITE DE VASCONCELOS, *Op. cit.*, p. 25.

⁵⁶ J. MARQUES, 'Os Santos dos Caminhos Portugueses', *Revista da Faculdade de Letras, História, Serie III*, 7 (2006), p. 251.

⁵⁷ García Terrón, Anxeles (Dir.), 1998. Varios Autores. *Camiños portugueses de peregrinación a Santiago. Tramos Portugueses* (Vol. 2). Xerencia de Promoción do Camiño de Santiago, D.L. Santiago de Compostela, 269 pp.



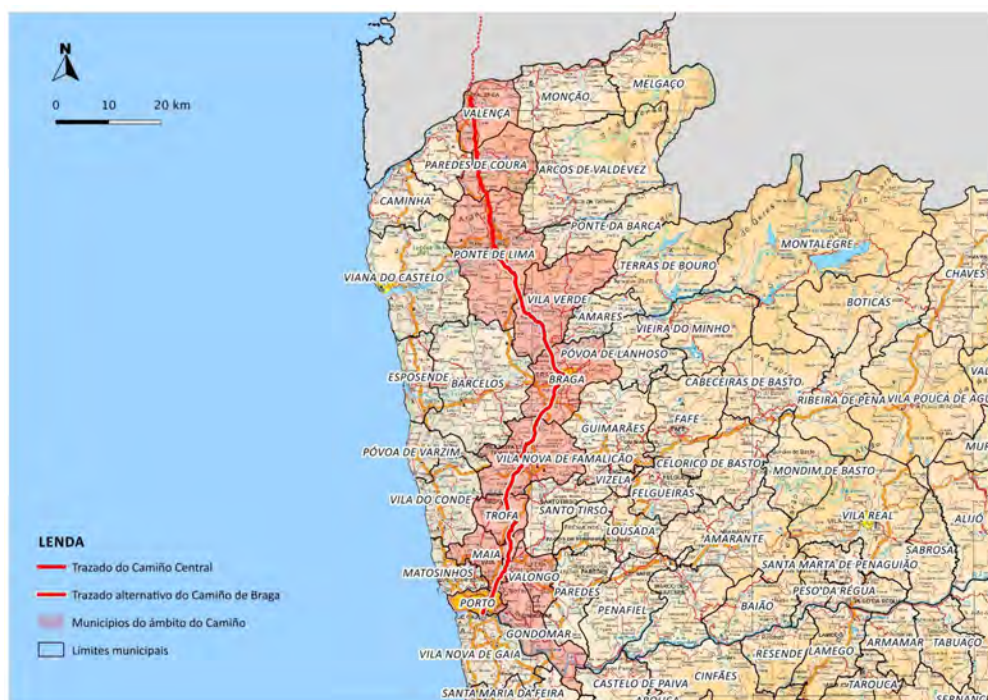


Ilustração 7: Mapa com traçado do Caminho Central de Braga. Fonte: Elaboração própria

Este caminho segue em vários trechos as antigas vias romanas a *Braccara Augusta* (Braga), e em alguns troços do percurso ainda se podem ver vestígios das antigas vias, bem como diversos elementos patrimoniais de devoção a Santiago. Por tratar-se de um caminho bem documentado, para a descrição detalhada desta alternativa ao Caminho Central desde Porto a Ponte de Lima, adota-se a seguinte divisão em etapas.

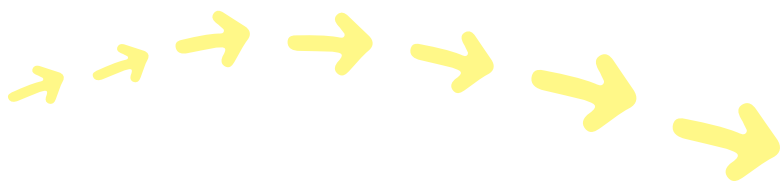
Etapla nº	Origem	Destino	Longitude (km)
1	Porto	Covelas	20,00
2	Covelas (São Gonzalo)	Hospital	24,00
3	Hospital	Braga	9,00
4	Braga	Goães	16,00
5	Goães	Ponte de Lima	17,00

Tabela 4: Etapas do traçado alternativo ao Caminho central

Etapla 1: Porto-Covelas (20,00 km)

O traçado parte da Sé do Porto dirigindo-se pela rua escura até à rua Bainharia e continua pela rua do Souto, Mouzinho da Silveira e rua das Flores. Sobe ao Largo dos Lóios, cruza a rua dos Clérigos até à Rua Almada, e continua por aqui até terminar na Praça da República, onde se ergue a igreja de Nossa Senhora da Lapa. O itinerário





segue pela rua Antero de Quental e vira à direita na Rua do Campo até à igreja de Paranhos, atravessando pouco depois a estrada da circunvalação e deixando o núcleo do Porto.

Continua o percurso até à **igreja de São Mamede de Infesta**, pela rua Henrique Bravo, entra no Concelho da Maia pela rua Bela da Parada, vira à direita na rua Manuel Gonçalves Lage, à esquerda na rua Ponte de Parada, e de novo à direita na rua Rodrigo Gonçalves Lage, junto ao Rio Leça. O percurso vira uma vez mais à esquerda na rua das Margaridas onde encontramos a pequena ponte pitoresca sobre o Rio Leça, a **Ponte d'Alvura**. O percurso quase plano segue até à Travessa Ponte de Alvura, vira à esquerda na rua Ponte de Alvura e, num percurso de ambiente campestre chega à rua de Alvura e continua em frente em direção a norte até à rua de Fundevila, um importante e bonito núcleo rural. Segue em frente pela Travessa da Arroteia e continua até à Rua da Arroteia, sempre em direção a norte pela rua Sidónio Pais, continuando pela rua Manuel da Silva Cruz, rua Padre António Costa, rua Central da Devesa, rua de Sá e até nos despedirmos da Maia na rua Central da Cavadinha, entrando no Município da Trofa.

A entrada na cidade faz-se pela rua Vale do Coronado que seguimos até ao Largo de Trinaterra, continua até Feira Nova, e cerca de 100 metros depois, volta a um caminho de terra até Vila Nova e Vila, cruzando novamente a estrada para passar ao lado da igreja de São Mamede de Coronado. Após cruzar a estrada nacional de Vila do Conde a Paços de Ferreira, sobe o Alto de Profitela e continua até ao lugar de Sachincho e desce para Rindo, onde chega novamente a uma estrada asfaltada passando em frente à **igreja de Covelas**. Cruza um riacho por uma ponte nova e vira até ao Juncal. Atravessa as vias ferroviárias e uma estrada até chegar ao local de São Gonçalo, onde se encontra uma capela do século XIX.

Etapas 2: Capela de São Gonçalo (Covelas) - Hospital (24,00 km)

O traçado continua a partir da **capela de São Gonçalo** até Paradela e Abelheira, cruzando a estrada nacional de Trofa a Santo Tirso, e cruzando o rio Ave na **Ponte de Lagoncinha**. Continua a estrada, depois da ponte, passando pelos locais de Garrida, Pé de Prata, Santa Catarina, Souto e Cabeçudos, onde se encontra a igreja paroquial de **São Cristóvão de Cabeçudos**. Continua por Deveza, Portela, onde cruza a estrada EN204 de Famalicão a Santo Tirso, e Real onde continua por um caminho de terra que termina na estrada de Famalicão a **Santiago de Antas** passando pela **Igreja Paroquial** de mesmo nome.

Continua o itinerário até ao lugar de Pinheiral, e São João de Pedra Leital, cruza a estrada pela passagem de nível até chegar a Cruz do Pelo, na estrada EN306 a Guimarães, e continua até o local de Montinho e depois, o local de Grilo, atravessando uma ponte





em ruínas sobre o rio Pelhe. Desde aí continua até Pousada, São Cosme do Vale, Telhado e cruza a estrada nacional de Cruz do Pelo a Braga Hospital. Segue o traçado passando pelo lugar de Paço, Portela de Santa Marinha até chegar de novo à estrada nacional, continuando até Hospital.

Etapa 3: Hospital - Braga (9,00 km)

Desde Hospital, o traçado continua em linha reta passando pelos lugares de Pedrosa e Quebradas e cruza uma vez mais a estrada EN309 de Famalicão a Braga. Após atravessar a **Ponte da Veiga**, o itinerário segue até ao lugar de Roçadas e Almoinha. Após uma bifurcação, o traçado continua pelo Caminho Municipal 1343 e por Boucinhas, na freguesia de Esporões, consagrada a Santiago, e cruza a estrada nacional de Celeirós a Esporões, continuando até ao lugar de Perdigão.

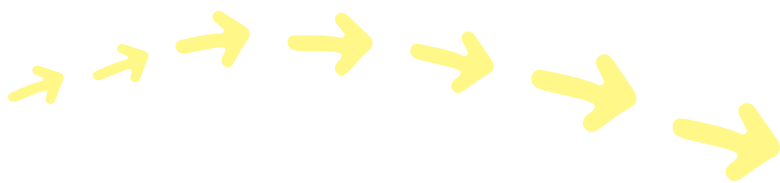
O itinerário segue até ao lugar de Ribeira, na freguesia de Arcos, Capela, e a partir daí segue pelo Caminho Municipal 1333-2 até passar por Ventoso e terminar no cruzamento com a estrada nacional a partir Cruz do Peto a Braga, junto ao **Cruzeiro de Lomar**. Continua pela estrada nacional até ao lugar de Hospital e segue em direção à aldeia de Santo Estevo de Penso, situada na margem esquerda do rio Este.

O traçado continua passando pela freguesia de **Figueirido**, com uma **antiga igreja românica** de grande valor patrimonial, modificada no século XVIII, e passa pelos lugares de Almoinha e Boucinhas, até chegar a **Esporões**, cuja **freguesia do século XI** é dedicada a Santiago. O itinerário segue em direção a Braga, passando por Perdigão, Ribeira, Capela e Ventoso, até à **freguesia de Lomar**, abundantemente documentada desde o século XI, e onde se encontra a **igreja paroquial, de origem romana**. Finalmente, o traçado entra em Braga pela Ponte da Pedrinha em Maximinos, sobre o rio Este.

Etapa 4: Braga - Goães (16,00 km)

O Caminho, a partir da Sé de Braga, passa pelo Arco da Porta Nova, Rua da Boavista até Real, em direção à **Igreja de São Francisco e Capela de São Frutuoso**. O traçado segue por estradas ou caminhos secundários até chegar à EN 201 em Merelim São Paio. Neste ponto, segue-se pela estrada e atravessa-se a Ponte de Prado, que data de 1616 e está catalogada como Monumento Nacional, e aqui entra em Prado, passando pela **Igreja Matriz de Prado** (séc. XVIII). Mais adiante, entra no lugar de Francelos, onde persiste a antiga igreja paroquial, atualmente **capela de Francelos**. O traçado continua até Lage Moure, Eucalipto de Moure e Carreira de São Tiago, passando pela Torre de Penegate e continuando por Portela das Cabras até chegar a Goães onde se encontra o Albergue de Peregrinos na antiga escola Primária.





Etapas 5: - Goães - Ponte de Lima (17,00 km)

De Goães toma-se a estrada para o Ângulo 40, continuando por Anais, Fornelos (Ponte Nova e Oficinas), segue-se a Capela de Santo Amaro, depois de um pequeno percurso pela estrada nacional chega-se ao Golfe de Ponte de Lima e desce-se depois a Madalena em direção ao centro de Ponte de Lima. Seguindo-se, a partir de Ponte de Lima, o traçado do Caminho Central.

VARIANTE 2: “CAMINHO DO NORTE” ou “DE NOSSA SENHORA DO NORTE”

Esta variante do Caminho Central desvia-se para oeste em Barcelos, em direção a Lanheses, e continua até Lanhelas e Vila Nova de Cerveira, onde cruza a fronteira, ou continua pela margem do Minho até Valença, unindo-se ao percurso principal do Caminho Central.

De acordo com diversas fontes que citam Manuel Inácio Fernandes Rocha, estudioso do Caminho, existia, no final do século XIX, na freguesia de Deão, pertencente a Viana do Castelo, o Santuário de Nossa Senhora do Norte, que servia de guia para os peregrinos, e do qual recebe o nome este Caminho. De acordo com Manuel da Rocha, este itinerário foi percorrido simultaneamente pelos mercadores das antigas e importantes feiras de Ponte de Lima e Caminha, durante os séculos XII e XIII, e os romeiros de S. João d'Arga, do Senhor da Saúde de Sá e pelos peregrinos a Santiago.

Antecedentes históricos

Apesar dos esforços imperativos de M.I. Fernandes da Rocha⁵⁸, que é o principal investigador desta rota, o Caminho da Senhora do Norte, também qualificado como “Central” por estar entre o da Costa e o de Barcelos a Ponte de Lima, não deixa de ser um roteiro secundário sem excessiva presença na literatura de viagens. O itinerário defendido, supostamente com uma base romana e habilitada durante a Idade Média, arranca em Barcelos, em jeito de uma variante, passa por Fragoso, Barroselas, Vila de Punhe, Portela Susã, Deucriste, Deão, Geraz do Lima, a barca do Lima, Lanheses, Amonde (onde cruzava o rio Âncora pela ponte de Tourim), Orbacém, a Senhora da Serra, Azevedo e Venada, com a capela de Nossa Senhora do Caminho, e depois prossegue para a ponte medieval de Vilar de Mouros, chegando a Vila Nova de Cerveira.

⁵⁸ *Nossa Senhora do Norte nos caminhos de Santiago*, Viana do Castelo, 1988. Refrenda este trabalho, contribuindo mais dados e um guia prática muito documentada, J.L. Conde de ALMADA, *A Caminho de Santiago. Roteiro do Peregrino*, Porto, 2000.





Onde estava a barca que cruzava o Lima, entre Geraz do Lima e Lanheses, ainda existe um marco, cruzeiros e alminhas e uma capela de Nossa Senhora das Candeias. A segunda travessia de importância era a do rio Coura, superada a partir do final do século XV, ou início do XVI, por uma ponte de três arcos.

Descrição do traçado

Esta alternativa apresenta maior dificuldade que o traçado principal do Caminho Central, uma vez que atravessa zonas de elevada inclinação. Não obstante, trata-se de um percurso de grande interesse paisagístico e patrimonial, que se encontra facilmente comunicado com o Caminho Central entre Barcelos e Balugães

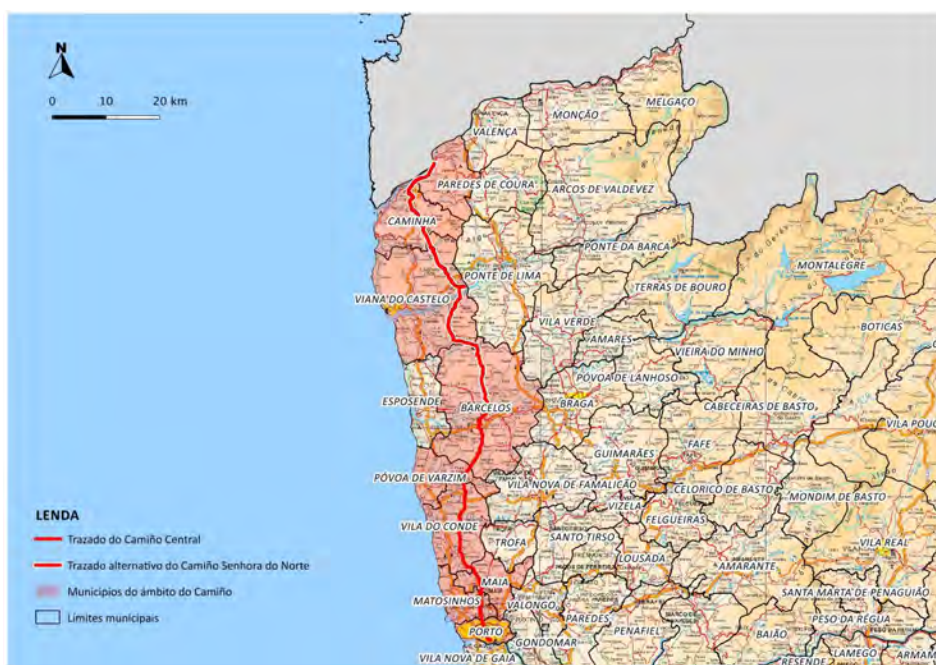


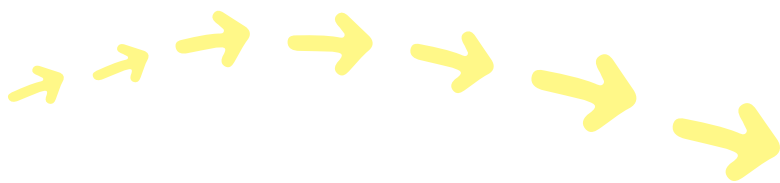
Ilustração 8: Mapa com traçado do Caminho do Norte ou de Nossa Senhora. Fonte: Elaboração própria.

A parte correspondente ao âmbito do estudo compreende o percurso de Barcelos a Vila Nova de Cerveira, onde cruza a fronteira com a Galiza em direção a Goián, Tomiño, Vigo, Redondela, Caldas de Reis, Padrón e Santiago de Compostela, ou continua até Valença, unindo-se ao percurso principal. O Caminho pode ser dividido em etapas como mostra a seguinte tabela.

Etapas nº	Origem	Destino	Longitude (km)
1	Barcelos	Lanheses	36,10
2	Lanheses	Lanhelas	32,00
3	Lanhelas	Vila Nova de Cerveira	9,00

Tabela 5: Etapas da variante “Caminho do Norte” ou “De Nossa Senhora do Norte”





De acordo com a descrição do Caminho mais recente, recolhida por Lourenço de Almada na obra *A Caminho de Santiago - Roteiro do Peregrino*, publicada pela Lello Editores em 2000, o itinerário parte de Barcelos e passa por Abade de Neiva, Mosteiro de Carvoeiro, Lanheses, São Lourenço da Montaria, Argela e Vila Nova de Cerveira.

Etapas 1: Barcelos - Lanheses (36,10 km)

O traçado sai em direcção a Abade de Neiva seguindo o GR-11 na rua da Estrada Velha, passa por Santa Leocádia de Tamel, e continua por um caminho florestal em direcção a nordeste até à Quinta de São Miguel, onde vira em direcção a noroeste e continua em direcção a Quintiães. Cruza o rio Neiva pela **Ponte do Mogardo**, e continua até Carvoeiro cruzando a estrada EN-244 para Vacaria. Passa pelos lugares de Vacaria e Ventoso, e continua em direcção a norte até cruzar o rio Lima chegando a Lanheses.

Etapas 2/3: Lanheses - Lanhelas / Vila Nova de Cerveira (32,00 km)

Esta parte do Caminho atravessa a Serra de Arga entre os rios Lima e Minho, sendo um percurso com mudanças pronunciadas de declive e, portanto, de maior dificuldade. O itinerário parte da **Igreja de Santa Eulália**, em Lanheses, e contorna o Parque Empresarial de Lanheses, continuando por um troço de cerca de 500 m pela estrada EN305 até Meixedo. Continua até Vilar de Murteda, saindo da estrada para continuar por caminhos florestais até São Lourenço da Montaria, e segue até cruzar o rio Âncora por uma velha ponte. Segue o traçado até Pedrulho, Abelheira, Pedras Frias e passa pelo local de Chão do Porto, onde cruza a auto-estrada A28 do Porto a Caminha por uma passagem subterrânea. Continua até Argel e segue um troço paralelo à margem do rio Coura que cruza a **Ponte Medieval** em direcção a Lanhelas. A partir daqui, o traçado segue em paralelo ao rio Minho até chegar a Vila Nova de Cerveira.

O CAMINHO PORTUGUÊS DA COSTA

O Caminho Português da Costa é o nome com o qual foi baptizada a rota que comunica Porto com Santiago de Compostela seguindo o trajecto que faz a linha do litoral. A partir de Porto a rota segue para norte pela costa até Valença e Tui, donde se une ao traçado do Caminho Central em Galiza até Santiago de Compostela. Existe uma variante que atravessa o rio Minho em Caminha até à Guarda para continuar pela costa da Galiza, por Baiona e Vigo, unindo-se em Redondela com o trajecto do Caminho Central até Compostela.

Actualmente é um itinerário em crescimento, que une e complementa o Caminho





Central, através de São Pedro de Rates. As Câmaras Municipais da Costa do Norte de Portugal, iniciaram em 2010 um projecto intermunicipal para reconhecimento e qualificação do Caminho Português da Costa, mediante acções de Identificação e regulação do traçado, da disponibilidade de informação e sinalização do Caminho em todos os municípios, a consulta de Informação histórica para contextualizar os bens culturais ligados ao Caminho e a promoção turística, cultural e social. Actualmente encontra-se também sinalizada a ligação entre o Caminho Central e o da Costa, entre São Pedro de Rates e Esposende.

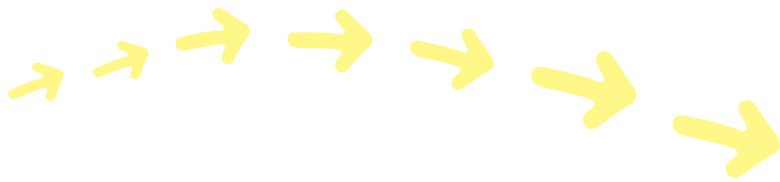
ANTECEDENTES HISTÓRICOS, GEOGRÁFICOS E PATRIMONIAIS

O Caminho da Costa, Atlântico ou Ocidental, está perfeitamente definido a partir do século XVI, e de certo modo pode ser considerado um fruto do Renascimento, esses novos tempos que com o sucesso das expedições ao Oriente e América promovem um notável desenvolvimento das vilas costeiras, até então limitadas às actividades pesqueiras, no campo do comércio e da construção naval, que promovem constantes trocas com navios procedentes do Norte da Europa e do Mediterrâneo. Inaugura a nova era, precisamente, o rei Venturoso, D. Manuel I, com a sua viagem a Compostela em 1502. Ele, ao longo do trajeto, toma decisões que ainda reforçam mais esta via, por exemplo a construção das igrejas matrizes de Azurara e Vila do Conde. A partir de então são raros os peregrinos que utilizem exclusivamente o itinerário da ponte do Ave e Barcelos, pois a quantidade de localidades como as citadas, e muito especialmente a de Viana da Foz do Lima, sem esquecer Caminha, todas bem providas de Albergarias, hospitais ou estalagens para acolher os peregrinos e viajantes, mudarão para sempre a estrutura da rede viária jacobea entre o Porto e o Minho. O incómodo de ter que passar estuários de rios de barco, em alguns casos com algum perigo, como o da foz do Lima, compensava-se pelo facto de atravessar uma área com maior atividade e com maior possibilidade de receber esmolas. O crescimento económico da faixa litoral também se reflete na febril atividade construtiva no início do século XVI, com três grandes templos de nova planta, os de Azurara, Vila do Conde e Caminha, além de muitas outras reedificações e melhorias na transição do gótico final manuelino para o Plateresco e Renascimento pleno, em que trabalharam operários biscainhos e galegos, assim como no Hospital de Santiago o fizeram os portugueses.⁵⁹

Embora não haja dúvida de que a rota costeira é uma das maiores para os peregrinos que se deslocam do Porto a Compostela, mais difícil é precisar quais foram exatamente estes itinerários, que costumavam ser mistos, ou seja, com variadas opções para

⁵⁹ P. PEREIRA, 'Construccions na Gran Estrada: O Camiño de Santiago e a arquitectura portuguesa (1400-1521)', em X.C. VALLE PÉREZ (coord.), *Do Tardogótico ó Manierismo. Galicia e Portugal*, A Coruña, 1995, pp. 77-90.





transitar entre o denominado Caminho Central e a orla costeira, que também tem uma rota sempre próxima ao mar, através de diferentes ligações, com presença e intensidade diversa em diferentes épocas. Ao tentar fazer uma primeira hierarquização, pesquisando um eixo principal, parece que a via mais utilizada foi a de São Pedro de Rates que se dirigia à Barca do Lago para seguir desde então perto da costa até Viana, e desde Caminha remontava o rio Minho até Valença. Outro Caminho muito importante, especialmente a partir do final da Idade Média, é o que passa pela ponte de Moreira avança em direção ao Mindelo, Vila do Conde e Barca do Lago ou Fão, confluindo com o anterior, caso se cruzasse o estuário do Cávado em Fão, perto de Esposende. Menores parecem ser outras ligações, como a de Barcelos a Viana ou o antigo Caminho de Santiago de Custóias a Mindelo, e muito mais tardio, e pouco utilizado no passado, o que poderíamos denominar como Caminho costeiro puro, pela porta de Matosinhos. Quanto às variações originadas pela passagem de barco de Caminha a Camposancos, único que subsiste dos históricos, e de Vila Nova de Cerveira a Goian, em 2004 substituído por uma ponte, a viabilidade dos itinerários Monástico e do Vale do Tebra dependem já da colaboração com a Galiza, e do interesse em recuperá-los.

Apesar de terem sido os últimos a serem valorizados contemporaneamente, e não em todas as suas variantes, os itinerários atlânticos representam melhor do que o de Braga, ou o Central, o espírito contra-reformista da peregrinação, praticada tanto por personagens ilustres como por mendigos. Tanto é assim que com o avançar do tempo que da mesma forma aconteceu com a população, também os caminhos e os peregrinos foram aproximando-se do mar, outrora temido e com o tempo objeto predileto de devoção. Assim, Vila do Conde, Viana do Castelo, Caminha e Vila Nova de Cerveira, que já tinham uma comprovada relevância história jacobea, e também Póvoa de Varzim e Esposende, que se desenvolveram mais tarde, são chamadas a marcar as etapas desta rota.

Como antecedente das estradas medievais citamos a via romana *Per loca maritima*, que ao contrário das vias XVIII e XIX do Itinerário de Antonino, são muito complexas de identificar, sendo tantas as hipóteses que mais vale não pretender justificar nada a partir de tão confuso e pouco esclarecedor cenário. Outra questão a considerar é o reforço que pode ter a via atlântica, por enquanto não fácil de quantificar, a razão do tráfego marítimo internacional e costeiro, pois da mesma forma que acontecia na costa cantábrica, é bem possível que os peregrinos tenham escolhido Vila do Conde e, sobretudo, Viana, para desembarcar e continuar o caminho para Compostela a pé. Existe registo, através de alguns jornais, da utilização de navios, com partida de Lisboa, para chegar à Galiza ou regressar de Compostela, e também do recurso a embarcações menores para avançar mais rápido pela costa e subir o rio Minho.





1) RELATOS OU TESTEMUNHOS DE PEREGRINOS E VIAGEIROS (LITERATURA ODEPÓRICA)

O rei D. Manuel I parece ser chamado a inaugurar oficialmente a via atlântica, e ninguém poderia ser mais indicado do que ele para este desígnio, por ter sido o promotor incansável das expedições marítimas que percorreram meio mundo, dando vida a novos portos como o de Viana. Pelo relato elaborado por Damião de Góis, sabemos que ao voltar de Compostela optou, a partir de Ponte de Lima, por onde passa a 25 de Novembro de 1502, dirigir-se a Vila do Conde e Azurara. É possível que a partir de Barcelos tenha descido pelo Cávado até Fão, seguindo por terra para Vila do Conde⁶⁰

Como se fosse um propagandista precursor, frei Claude de Bronseval, que deixou como testemunho a sua viagem na *Peregrinatio Hispanica* (1531-1533), acompanhando o abade de Claraval D. Edme de Saulieu, cruza o Minho em barca desde Tui, de três em três, para Valença, mas dirige-se pela margem sul do rio até ao lugar da Barca, entre Valença e Vila Nova de Cerveira, onde comem numa estalagem. A sua entrada em Portugal não podia ser mais feliz, pois *"aquí fomos mil veces mellor recibidos e tratados que en Tui"*, assim como em Caminha, onde encontraram hospedagem com camas muito limpas, e para jantar peixe fresco.⁶¹ A qualidade do alojamento desceu em Viana, e depois de ter passado por Belinho e São Bartolomeu do Mar, cruzaram o Cávado na Barca do Lago, dirigindo-se para o interior, pelo antigo Caminho existente, até São Pedro de Rates, também com pouca sorte na hospedagem. Desde Rates, como fazem muitos peregrinos do presente em sentido inverso por partir a etapa até à cidade do Porto em dois, detiveram-se em Vilar de Porcos, atualmente Vilar do Pinheiro, mas não encontraram onde dormir, e tiveram de continuar caminho até ao Porto. O percurso, que misturou os Caminhos costeiro e Central sem passar por Barcelos e Ponte de Lima, deve ter sido muito frequente durante a Baixa Idade Média.

Pouco tempo depois, em 1537 Clenardo também desenha um percurso em ziguezague, concluída a peregrinação, de Ponte de Lima a Viana, e daqui a Barcelos e Braga.⁶²

Sem que figure citado até ao presente, o bispo polaco de Vilnius, Jerzy Radziwill, esteve em Compostela, em 1578, na companhia de seu irmão Stanislaw e uma comitiva de doze pessoas. Após visitar o apóstolo, em 18 de Março, sem saber qual foi o itinerário utilizado, estavam em Vila do Conde, de onde seguiriam para Lisboa.⁶³

Em 1594 Confalonieri usa a via que do mosteiro de Moreira, onde param, se dirige a Mindelo e Azurara, povo que elogia tanto pela sua localização como pela sua soberba

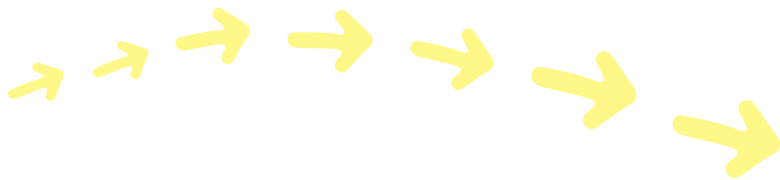
60 H.C. BAQUERO MORENO, 'La Peregrinación a Compostela', *op. cit.*, p. 182.

61 *Peregrinatio Hispanica. 1531-1533, I* (París, 1970), pp. 302-303 e 308-309.

62 H. BAQUERO MORENO, 'O itinerário da viagem...', *op. cit.*, p. 110.

63 R. SKOWRON, 'Un obispo, un diplomático y un noble de letras. Tres relaciones polacas de peregrinación a Santiago de Compostela de la segunda mitad del siglo XVI', *Iacobus*, 23-24 (2008), p. 415.





igreja, fazendo o mesmo com Vila do Conde, pois “*estos dos lugares forman una de las hermosas vistas que hay en Portugal*”. Após cruzar o Ave, indicando que se construía uma ponte para acabar com o desconforto da barca, chega ao convento e à igreja paroquial de Vila do Conde, mandada fazer por D. Manuel I, que ficou apaixonado pelo local quando ia a Compostela. Aqui retornam à via Central de Rates.⁶⁴

Corria o ano de 1615, quando constatamos a presença, em Viana da Foz do Lima, José Trazia, arcebispo da Macedónia, “*que por esta villa pasa pera Samtiaguo da Gualiza*”. A câmara concedeu-lhe uma ajuda de 8.000 rs.⁶⁵

O príncipe da Toscana, Cosimo III dei Medici, em 1669 percorre estas comarcas em direção a Compostela, tomando a estrada que vai do Porto para o convento de Moreira, cruzando a ponte do Ave e chegando a Rates, de onde se encaminha à Barca do Lago, cruzando depois o rio Neiva e a Foz do Lima, até Viana, de barco. Em Caminha, como vai ser a norma entre os itinerários italianos desta época, toma um barco até Tui. É especialmente interessante, para conhecer o Caminho costeiro, a Descrição que Lorenzo Magalotti, relator oficial, faz dele o passar do Cávado, traduzido como rio de Prado, que então já se devia fazer, preferentemente, por Fão, e não na barca do Lago:

“...il Rio de Prado con barche, s’andò a trovar la spiaggia del mare sopra le Ville di Fao e d’Esposenda, l’una sopra la riva l’altra sulla foce del suddetto fiume. Il camino fu sempre tra la spiaggia renosa e la com osta, che formano le montagne asprissime di pietra viva”.

Depois de cruzar também o Lima, com minucioso relato de como foi construída a passagem de pedra na areia que leva ao cais, repousa no convento franciscano antes de continuar para Caminha. De caminho a esta vila ficam surpreendidos pela contínua presença de casas junto ao mar, no escasso espaço útil existente e feitas de pedra, com os campos fechados com cercas do mesmo material. Já em Caminha vão dormir noutro convento de franciscanos, embarcando no dia seguinte, 1 de Março, numa “*lancia*” de remos e velas que em pouco mais de quatro horas os deixa em Tui.⁶⁶

Domenico Laffi, na companhia de frei Giuseppe Liparini, que parte de Lisboa a 19 de Setembro de 1687, a partir de Porto foi a Rates, e daqui a Barca do Lago até um “*Braccio di Mare*” (Foz do Lima), continuando por Viana do Castelo e Caminha, onde

⁶⁴ J. GUERRA CAMPOS, *Op. cit.*, pp. 205-207.

⁶⁵ ‘O porto de Viana nos Caminhos de Santiago na Galiza’, en *Actas del II Encuentro sobre los Caminos Portugueses a Santiago. Conferencias y Comunicaciones*, Vigo, 1994, p. 100.

⁶⁶ P. CAUCCI VON SAUCKEN, *El Viaje del Príncipe Cosimo dei Medici por España y Portugal*, Santiago de Compostela, 2004, pp. 304-306; A. SÁNCHEZ RIVERO, A. MARIUTTI DE SÁNCHEZ RIVERO, *Viaje de Cosme de Médicis por España y Portugal (1668-1669)*, Madrid, 1933, pp. 326-328. Pier María Baldi, que formaba parte do séquito, deixou-nos acuairelas moi realistas de Moreira, Rates, Viana e Caminha.





tomou um barco para remontar “Fiume mini” até Tui, chegando a Santiago em 15 de Outubro.⁶⁷

No ano Santo de 1717 Buonafede Vanti, guiado por Laffi, reproduz passo a passo o itinerário do bolonhês, e depois de visitar Viana também apanha uma barca em Caminha para chegar a Valença. O seu relato tem muito interesse por relatar, pela primeira vez e à saída do Porto, o caminho mais litoral, uma estrada *“alquanto sassosa, che conduce a Matosgnes, distante uma lega”*. Em Matosinhos visita o famoso e milagroso Crucificado, tido por obra de Nicodemo, e relata o prodígio de que fora encontrado boiando no mar sem um braço, e como depois uma mulher cega descobriu a peça que faltava, considerando um pedaço de madeira, mas quando quis expulsá-la do fogo para se aquecer, recuperou milagrosamente a visão, percebendo a quem pertencia. No convento de S. Francisco estava o corpo de Frei João da Póvoa, sete vezes vigário provincial de Portugal, morto em odor de santidade.

Após pernoitar em Matosinhos, em 26 de Julho faz duas léguas *“di strada buona”* até a Vila de Mindelo, onde depois de comer com o abade, *“doppoi ebbi che fare per una lega arenosa fino a Toroso”*, volta a elogiar a via, o que é indício de entrada de cada recente reparação, *“uma strada assai lumga, pulita, e adornaté di bellissime Case,...”*. O rio Ave (*“Daver”*) teve que atravessá-lo, pois não havia barca, e a água chagava-lhe aos joelhos. No convento das Clarissas de Vila do Conde estão enterradas cinco beatas.

No dia 27 prossegue a sua marcha para Fão, onde passa o Cávado pela barca da foz, que o leva a Esposende, miserável sítio de pescadores. Através de “Esperignes” (?) chega a Viana de noite, fazendo uma completa descrição de como passou a foz do Lima:

“...per fine sopra um colle si principia a scendere precipitosamente senpe per l’arena per um buon miglio fino al fiume nominato Lima, che si passa, parte per um Ponte assai lumgo fatto di lastre grossissime di macigno senza sostegni laterali, e parte per Barca, che accom osta alla Porta della Città”.

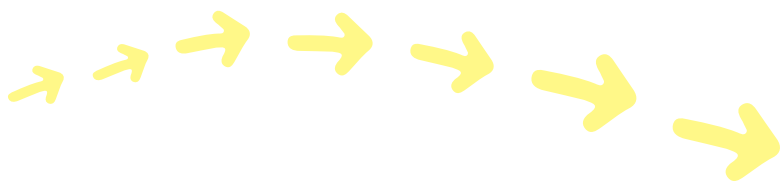
No dia seguinte oficia no convento dos frades descalços, fora da cidade, mas ligado por uma boa estrada, e continua a “Comignia” num burro que lhe proporcionam. Em Caminha visita o convento franciscano de Santo António, onde os frades, às cinco da madrugada, o acompanham ao porto para apanhar o barco para Valença e Tui⁶⁸

No regresso da sua primeira peregrinação a Santiago, e depois do encontro com o bandoleiro de Labruja, que precipitou a sua fuga noturna de Ponte de Lima, Nicola Albani (1743) chega a Viana, acolhendo em seu *“miserável hospital”*, do qual parte a 21 de Dezembro:

67 B. DE CUSATIS, ‘<Viaggio da Padova a Lisbona> di Domenico Laffi: tra devozioni antoniane e ricordi jACOPEI’, em *Actas del Congreso de Estudios Jacobeos*, Santiago de Compostela, 1995, pp. 193-208.

68 G.L.B. VANTI, *Viaggio Occidentale a S. Giacomo di Galizia, Nostra Signora della Barca e Finis Terrae (1717-18)*, ed. de G. Tamburlini, Trieste, 2004, pp. 73-75.





“...ao saír cómpre pasar o río máis arriba mencionado en barca pagando dez reais daquela moeda...; ten uma anchura de case um cuarto de milla e durante todo o día tiven que estar caminhando sobre a area á beira do mar. Pela noite cheguei a Vila do Conde...”.⁶⁹

Dois anos depois irá repetir a experiência, também na viagem de volta, e depois de demorar em Vigo mais de dois meses ao serviço de uns cavaleiros, encaminha-se a Portugal pela *Guarda*, cruzando o rio com o barco do Corpo Santo, até Caminha, levando consigo um cavalo que alugou na Galiza. Gostou muito de Caminha e prosseguiu até Viana, onde passou onze dias, recuperando de males de saúde, em casa de um compatriota napolitano que conheceu na primeira peregrinação. De Viana não segue pela costa, mas por Braga.

Para deixar também um testemunho do século XIX, vale a pena lembrar aqui o itinerário seguido pelo peregrino esmolante, de 70 anos e natural de Caravaca de la Cruz, Juan Sánchez, que em 1816, por meio do passaporte emitido em Campomaior, sabemos que passou por Coimbra e Porto, e depois por Coia (Gaia?) e Póvoa de Varzim, desviando para Braga e Valença para chegar a tempo às festas de Santiago.⁷⁰

Como anteriormente comentado para outras vias, o abade Pardiac transitou em 1862 de Braga a Barcelos, e com a diligência de Viana e Caminha, última cidade de Portugal, onde com vento favorável para impulsionar as velas, chegou em poucas horas de barca, até Tui⁷¹

No final do mesmo século, dois peregrinos que se dirigem a Roma e Jerusalém desde Compostela oferecem-nos um conjunto de impressões já de acordo com os novos tempos, em que a viagem se realizava, por parte de quem dispunha de meios, em diligência ou ferrovia. Assim, em 17 de Fevereiro de 1875 partem a pé de Tui para tomar a barca do Minho, presenciando o embarque de bois e cavalos “*que se hacía de una manera bárbara, obligando al ganado a subir desde la orilla a la lancha, lo que se conseguía a poder de aguijonazos y no sin haberse bañado repetidas veces en las aguas del río los pobres animales*”. Depois do descontentamento provocado pela inspecção na alfândega de Valença, cidade à qual sobem por um Caminho “*agrio*”, tomam a diligência a Vila Nova de Cerveira e Caminha, onde param para comer num “*hotel*”, que apesar de ser uma casa de pobre aparência os serviu bem. Às 16h30 estavam em Viana, com o seu porto em obras, onde após um breve passeio cruzam a ponte de madeira sobre o areal que em praia-mar cobrem as marés. Sem poder usar ainda a ferrovia, com a ponte de ferro em obras, prosseguem até Barcelos na diligência, entrando no Porto no dia seguinte antes de amanhecer.⁷²

69 N. ALBANI, *Op. cit.*, p. 179.

70 A. POMBO RODRÍGUEZ, ‘Dos noticias sobre la peregrinación, por el Camino Portugués, durante el siglo XIX’, en *IV Congreso Internacional de Asociaciones Jacobeas. Actas. Carrión de los Condes (Palencia). 19-22 de Septiembre de 1996*, Burgos, 1997, pp. 195-197.

71 L’abbé J.B. PARDIAC, *Op. cit.*, p. 219.

72 J.M. FERNÁNDEZ SÁNCHEZ, F. FREIRE BARREIRO, *Santiago, Jerusalén, Roma. Diario de una peregrinación a estes y otros santos lugares de España, Francia, Egipto, Palestina, Siria e Italia, en el año del Jubileo Universal de 1875*, t. I, Santiago de Compostela, 1880, pp. 327-331.





2) DEFINIÇÃO DOS ANTIGOS TRAÇADOS: ELEMENTOS CONSTRUÍDOS DE CARÁTER VIÁRIO

A partir do Caminho Central, coincidente na sua primeira parte com a via atlântica, segue na primeira bifurcação para o mar, que começa no padrão da légua de Santiago de Custóias como uma *"Via Veteris"*, assim citada em 1268, depois cruza o rio Leça pela ponte de Dom Goimil. Ponte de cavalete e com um único arco ogival, provavelmente do século XIII e construída pela ordem hospitalar da vizinha Leça do Balio, que foi recuperada em 2014. Aqui o caminho continua por Pedras Rubras, Vila Nova da Telha, Labruge, Modivas, Vila Chã e Mindelo em direção a Azurara.

Uma segunda via, que na verdade se une rapidamente com a ponte de Dom Goimil em Vila Nova da Telha, é a ponte de Moreira, edificada no século XV no Leça, que para além de servir o próximo mosteiro, imediatamente se converte numa passagem preferencial para seguir do Porto a Vila do Conde.⁷³

O terceiro ramal rumo à costa deve ter sido um dos mais utilizados, que de São Pedro de Rates continuava pela Cova da Andorinha e Lagoa Negra (Barqueiros), onde restam impressões do aproveitamento aurífero romano, até à barca do Lago, distante quase 4 km da foz do Ave e localizada na última e calma curva do rio.

O caminho entre o Porto e Azurara devia encontrar-se em péssimo estado no final do século XV. Na vereação portuense de 1 de Abril de 1486, Joane Anes Magro, residente em Azurara, alude a este assunto, lembrando que as freguesias da região, entre elas, as de Mindelo, Fajozes, Vairão, Macieira, Retortão, São Salvador de Árvore, Santo Estevão, Tougues e Santa Maria do Vilar, contribuíram com "pedra para calcarem o dicto camjnho" dado que eles eram os principais usuários da via, deslocando-se com as suas carroças para os mercados de Azurara.⁷⁴

Desde Azurara os peregrinos tinham obrigatoriamente de ir a Vila do Conde apanhar a barca, já mencionada nas vereações de 1466,⁷⁵ que nem sempre contava com um barqueiro, por mais que fosse obrigatória a sua presença se os que atravessavam fossem estrangeiros. Apesar de não ser uma passagem muito larga, e sendo vários os projetos que não chegaram a materializar-se, até 1792 não houve uma ponte, que para além disso não foi duradoura, uma vez que em 1821 foi destruída por uma cheia, sendo substituída por uma de tábuas até 1893, na qual se fez a atual de pedra. Por outro lado, o caminho antigo não atravessava a povoação de Vila do Conde, ao lado do rio, mas prosseguia para o norte por Quintela, onde Brochado de Almeida constata a presença de uma *carraria antiga*, já no século X, muito provavelmente de origem romana.⁷⁶ Sem se aproximar a Pó-

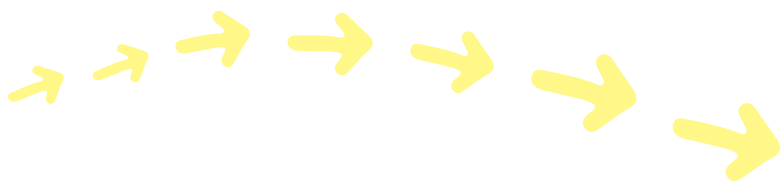
73 C.A. BROCHADO DE ALMEIDA, 'Caminhos Portugueses para Santiago...', *op. cit.*, pp. 146-147.

74 H. BAQUERO MORENO, *Vias portuguesas de peregrinação...*, *op. cit.*, pp. 4-5.

75 J. MARQUES, 'Viajar em Portugal...', *op. cit.*, p.102.

76 *Op. cit. supra*, p. 150.





voa de Varzim, prosseguia por Argivai, Amorim e Estela, recebendo logo após a rota proveniente de Rates, unidas ambas para cruzar o Cávado pela barca do Lago. Esta funcionava entre Fonte Boa e Gemeses, contando com uma capela dedicada a Nossa Senhora do Lago (séc. XIII), que é citada numa canção de Fernão do Lago; permaneceu ativa até ao final do século XIX. Na Idade Moderna, no entanto, também operava outra barca entre Fão e Esposende, pelo que não seria preciso utilizar a anterior, a quatro quilómetros da foz, permitindo um trajeto mais costeiro através de Apúlia. No entanto, a barca do Lago era de graça, “por Deus”, apta para todos os tipos de viajantes e servida por quatro barqueiros, e da foz de pagamento, e apenas apta para peões.

Pela barca do Lago, evitando Esposende e a faixa dunar, durante a Idade Moderna o itinerário procura a passagem mais rápida para Viana pela montanha, avançando por Góios e Belinho até ao rio Neiva, salvo por uma ponte que foi derrubada por uma cheia em 1869, reposta logo depois, e por São Romão de Neiva e Vila Nova de Anha chegava-se a Darque para procurar a passagem de barco da foz do Lima, à qual se chegava sobre a barra arenosa por um caminho de tábuas que com o tempo foi revestida, bem visível na aguarela que Pier Maria Baldi fez durante a viagem de Cosimo III de Médici e também descrito por Laffi. No cais estava a capela de São Lourenço, que ainda subsiste. A primeira ponte só foi edificada em 1818, mas uma cheia destruiu-a sendo renovada pela atual de ferro, desenhada por Eiffel, também destinada ao comboio, em 1878. Os viajantes que utilizavam a diligência no século XIX ficavam surpreendidos perante a ponte de madeira, de sinuoso traçado e de mais de 1 km de comprimento. Em 1874, Modesto Fernández disse que alguns dos seus companheiros, apesar do vendaval que piorava, depois de rezarem a todos os santos e se benzerem, preferiram fazer o trajecto da ponte a pé.⁷⁷

Em Viana saía-se do recinto murado pela porta de Santiago, prosseguindo muito perto do mar por Areosa, Carreço e Afife, até superar o pequeno rio Âncora, com uma opção para o interior por Cristelo, e outra mais litoral pelo moderno núcleo de verão de Vila Praia de Âncora e Moledo, assim até chegar a Caminha, acedendo pela Porta de Viana.

Quanto ao porto de Caminha, até o século XV não tinha muita atividade, entre os barcos de cabotagem e proximidade, por terem de pagar décimos e outros direitos de ancoragem, mas a pedido dos vereadores da cidade, o rei D. João I concede um porto franco. Tomando a barca de Caminha a Camposancos, desembarcando na *Area do Corpo Santo*, o itinerário seguido pela *Guarda*, Oia, Baiona e Vigo até Redondela, onde se ligava ao Caminho de Tui.⁷⁸ Essa barca era chamada de *Corpo Santo*, pois como tal era citado e conhecido no Medievo San Telmo, por ter na margem de Camposancos com

⁷⁷ M. FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, *Portugal Contemporáneo. De Madrid a Oporto pasando por Lisboa (Diario de un caminante)*, Madrid, 1874, p. 468.

⁷⁸ Sen moito tino vén sendo chamado ‘Camiño Monacal’. G.E. AMOR MORENO, M.I. FERNANDES DA ROCHA, E. IGLESIAS ALMEIDA, C. DEL RÍO BOUZAS, *El Camino Portugués de la Costa*, Vigo, 2002.





uma capela dedicada ao patrono dos navegantes, muito indicada na travessia do estuário do Minho. O serviço da barca está documentado em 1540, em que se faz o primeiro arrendamento, e tem perdurado até à atualidade.⁷⁹ Em Setembro de 1879, o P. Fidel Fita e Aureliano Fernández Guerra assistem no embarcadouro de Caminha, a partir do qual vão ao colégio jesuítico de Camposancos pelas águas abaixo do Minho, a uma ruidosa discussão entre “Orfeu”, o barqueiro, e as “bacantes”, as mulheres que carregavam a bagagem, que por algum motivo desconhecido o queriam desfazer: “*infernál escena*” que se prolongou durante duas horas, até que, finalmente voltou a paz e puderam navegar sem contratempos por aquele lago, “*tan seductor como el golfo de Ischia*”.⁸⁰

Para continuar para Valença subindo o rio Minho pela sua margem sul, havia duas opções: ou dirigir-se à ponte medieval que cruzava o Coura em Vilar de Mouros, por onde vinha o caminho da Senhora do Norte, ou tomar a barca para atravessar o estuário na própria vila de Caminha. Na Idade Moderna, como temos comprovado pela literatura odepórica, a alternativa mais conveniente era a de subir diretamente de barco até Valença e Tui. A atual ponte metálica data de 1878. O caminho a pé ou a cavalo continua por Seixas, Lanhelas e Gondarém, entrando na muralha de Vila Nova de Cerveira pela porta de Viana.

Se em Vila Nova de Cerveira se cruzava na barca para Goián, com a capela de Nossa Senhora da Barca à outra margem do rio e São Cristóvão como protector do trânsito como padroeiro da paróquia, a rota portuguesa mais directa seguido por Você, Tomilho, Hospital de Taborda, Vincios e Vigo até Redondela, um itinerário que, apesar dos esforços da *Asociación Amigos de los Pazos*, atualmente permanece esquecido.

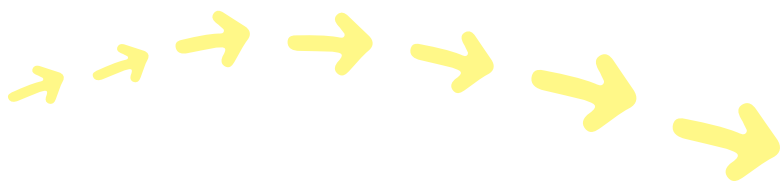
Caminho de Valença, a via portuguesa do litoral cobre o último troço através de Lovelhe, Breia, Gontige, Vila Meã e São Pedro da Torre, onde uma pequena ponte medieval cruzava o rio das Ínsuas, de um só cavalete. Em São Pedro da Torre funcionou a barca de Amorim, herdeira do medieval porto de Barcellas, mas devia ser reservada a um tráfego local, mantendo-se ativa até 1916. Valença estava já muito perto através de Cristelo.

Deixamos para o fim a consideração da via propriamente litoral na sua parte inicial, ou seja, a que do Porto ia por Matosinhos até Mindelo, onde já ligava com a ponte de Custóias em Labruge. Partia da Praça dos Ferradores, e devia ter muita intensidade de passagem até ao porto de Matosinhos, mas não tanta, pelo menos até já depois de entrar na Idade Moderna, na sua continuação para Vila do Conde, cruzando o rio Leça pela ponte de Guifões, que data de 1258, para seguir por Leça da Palmeira, Perafita e Lavra até Labruge. Matosinhos, além de guardar memória da lenda das conchas, também tinha, desde a Idade Média, o Santo Cristo de Bouças, mais conhecido como Bom Jesus de Matosinhos, de muita devoção e romarias em Portugal e no sul da Galiza.

79 E. IGLESIAS ALMEIDA, *Notas históricas...*, op. cit., pp. 97-98.

80 F. FITA, A. FERNÁNDEZ-GUERRA, *Recuerdos de un viaje a Santiago de Galicia*, A Coruña, 1993 (facs. de Madrid, 1880), p. 10.





3) HOSPITALIDADE (ACOLHIMENTO E ASSISTÊNCIA AO PEREGRINO)

O tardio desenvolvimento de Azurara, sobretudo a partir do século XVI, é notado na sua oferta hospitalar, circunscrita à Misericórdia, de 1566, anteriormente com função desenvolvida pelo convento franciscano, de princípios do século, que também possuía o corpo de São Donato Mártir.

Vila do Conde contava com o poderoso Convento das Clarissas, desde 1314, erigido num outeiro, e também com o masculino da Encarnação. A Misericórdia data do final do século XVI.

Em São Romão de Neiva havia um mosteiro beneditino, documentado em 1087.

A cidade de Viana do Castelo conserva intacto o edifício que foi do Hospital Velho, agora dedicado ao posto de turismo. Datado do século XV, resultou duma fundação de João Pais o Velho, destinado a peregrinos e romeiros. Quando João Pais e Fernão Martins vão às cortes de 1459 como procuradores por Viana, expõem a Afonso V que *“en esta villa, está fundado hum ospital para os peregrinos e romeros que vão pera San Tyago...”*, pedindo ajuda para a sua manutenção. No Medievo também contou com um lazareto e no século XVI com o recolhimento de Santiago e várias estalagens, e com duas confrarias especializadas na acolhida de passageiros: a do Nome de Jesus dos Mareantes e a da Misericórdia. Curiosamente, na Misericórdia de Viana, fundada em 1587, consta a entrega de pequenas ajudas a muitas mulheres procedentes do sul, e também a clérigos, todos em peregrinação a Santiago, ou talvez revestidos como tais para melhor conseguir esmolas, mas não se sabe com certeza se também eram hospedados.⁸¹ Para além dos hospitais havia um convento de pregadores e outro de franciscanos dedicado a Santo António.

Caminha contou com uma albergaria, fundada por Gonçalo Gil de Briteiros e a sua esposa em 1457 para os peregrinos, com o tempo assumida pela Câmara, e a obrigatória Misericórdia, criada em 1537. Também houve um convento franciscano na ilha da Ínsua, na foz do Minho e, desde 1608, o de Santo António, de capuchinos.

Entre Caminha e Vila Nova de Cerveira encontramos referência à hospitalidade dispensada aos peregrinos nas casas grandes ou fidalgas. Trata-se da Casa do Outeiral, hoje convertida na célebre Estalagem A Boega, que conserva na sua porta a seguinte gravação de 1592: *“Caza dobridação para passageiros e mendigos que nela quizer dormir”*. Pouco depois, e antes de entrar em Vila Nova de Cerveira, houve um pequeno convento de Bento em Santa Maria de Loivo, documentado nos séculos XV e XVI.

O hospital Velho ou do Ecce Homo de Vila Nova de Cerveira foi, em 1473, *“muy pobre e fallecido das cousas necessárias aos peregrinos e pessoas que nelle ham de receber acolhimento e gasalhado”*, razão pela qual o abade de Mangoeiro, Álvaro Domingues, lhe

81 M.M. LOBO DE ARAÚJO, 'As <esmolas> e os pobres da Misericórdia de Viana da Foz do Lima na primeira metade do século XVI', *Arquipélago-História, II Serie, VIII* (2004), pp. 257-258; M.A. FERNÁNDES MOREIRA, *Op. cit.*, pp. 96 e 99.





lega em testamento bens no valor de 12.000 libras.⁸² No século XVI tinha quatro camas, mas foi então anexado pela Misericórdia.

4) CULTO E ICONOGRAFIA DO APÓSTOLO SANTIAGO

A principal referência para o culto Jacobeu da fachada atlântica, muito notável por ter sido a primeira de Portugal em datas posteriores à descoberta do mausoléu apostólico no Libredón, é a consagração que o bispo Nausto de Coimbra fez, em 862, na igreja de Castelo de Neiva Santiago, inscrição em pedra que se conserva no local (núcleo museológico de arqueologia).

Santiago é o padroeiro de várias igrejas desta orla atlântica atravessada pelos caminhos de peregrinos, como Labruge, Vila Nova de Anha (com duas representações de Santiago Peregrino) e Amorim. Na catedral de Viana do Castelo sobressai a portada gótica da sua fachada, que com um estilo arcaico que bebe em fórmulas românicas representa parte do colégio apostólico (estátuas-coluna), entre o qual há que salientar um apóstolo peregrino com vestuário completo: parece que estamos diante de Santiago Maior, mas trata-se de Menor ou Alfeo, muitas vezes contagiado com a indumentária de romeiro. A cidade também tinha na sua muralha uma porta de Santiago.

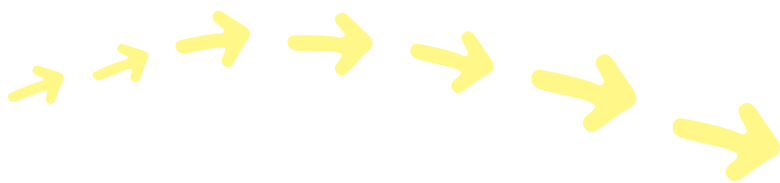
Em Vila do Conde existe uma capela dedicada a São Roque e Santo Amaro (1580), ambos peregrinos, e o primeiro representado como romeiro jacobeu numa escultura; no interior também se conserva uma pintura de Santiago Peregrino. A vizinha cidade de Póvoa de Varzim conta desde a antiguidade com uma confraria de Santiago, ainda ativa, com capela. Por todo o litoral são numerosas as advocações próprias dos caminhos, cruzeiros e alminhas, mas como costuma ser frequente nada têm a ver com a peregrinação, mas com votos ou devoção particulares, contribuindo, unicamente, para determinar a passagem da estrada real. Em Gontige e Vila Meã, já perto de Valença, houve uma série de capelas de Santiago que desapareceram, e na capela de Santo Isidoro de Moledo (Caminha) existe uma imagem de Santiago, muito bonita, que deve ter feito parte de uma albergaria.

5) PATRIMÓNIO IMATERIAL VINCULADO COM A PEREGRINAÇÃO

A principal lenda jacobea do itinerário, fundamental para justificar a utilização da concha de vieira como emblema da peregrinação, até então apenas citadas no sermão de Veneranda Dies de forma muito menos explícita, surgiu em Bouças, nome que recebia Matosinhos. O primeiro texto conhecido encontramos-lo num manuscrito do *Códice Alcobacense*, conservado na Biblioteca Nacional de Lisboa, de 1443; pouco depois

⁸² H. BAQUERO MORENO, 'A Vía Medieval do Atlântico...', *op.cit.*, p. 39.





também, com algumas variantes, é citado nos Autos dos Apóstolos (Lisboa, 1505).⁸³ No século XVI já devia ter uma difusão notável, pois chega a ser incorporada por Fr. Juan de Azcona, em 1532, na versão do Códice Calixtino que se conserva na Biblioteca Nacional de Madrid, passando depois aos “panexiristas” (pregadores) da Idade Moderna, tais como o licenciado Molina, Oxea, Castellá Ferrer, Erce Ximenez, Horta e Vega, etc.⁸⁴ De acordo com uma das versões mais simples, um cavaleiro da Maia entrou com o seu cavalo desenfreado no mar em direção ao barco no qual passava o corpo de Santiago, e quando saiu da água comprovou que a sua montada e toda a sua roupa estavam cobertas de conchas de vieiras, e tirando o chapéu que usava para o mar também aconteceu o mesmo, ficando maravilhado. Perguntando aos dois discípulos que governavam o barco que significado tinha aquilo, acabou conhecendo os mistérios da fé e ser baptizado. Outras versões mais elaboradas dão nomes aos protagonistas e situam mesmo o acontecimento a meio do banquete de um casamento, em que vários cavaleiros jogavam na praia às canas, caindo um deles ao mar. Além do baptismo, há cada vez maior interesse em resolver o enigma das vieiras:

*“Noso Senhor Iesu Christo quis mostrar por ri a os que ora são, e a os que haon de vir que a este seu vassallo quiseren amar, e servir, e que o vieren buscar alli hu yl for soterrado, que leven en de taes conchas como essas de que tu es conchado, en maneyra de outras taes por final...”*⁸⁵

Passando Belinho, e pouco antes de chegar ao rio Neiva, na capela de São Cristovão da Portela conta a tradição de que os romeiros de passagem tinham que deixar lá, depositado na porta, pão de trigo para o sustento de outros veandantes posteriores sem meios.⁸⁶

Referente à passagem da Rainha Santa é a tradição que plantou uma laranjeira na Casa do Outeiral, em Gondarém, pouco antes de chegar a Vila Nova de Cerveira.

DESCRIÇÃO DO TRAÇADO PRINCIPAL

Municípios incluídos no itinerário do Caminho da Costa

O traçado principal do Caminho da Costa no norte de Portugal passa pelos municípios

83 M. MARTINS, ‘A Trasladação de S. Tiago’, *Broteria LXXVI* (1963), pp. 59-65; A. M. RIBEIRO DE CUNHA, ‘A devoção e a peregrinação jacobeeas em Portugal (II)’, *Ad Limina*, IV (2013), p. 128.

84 L. VÁZQUEZ DE PARGA et alia, *Op. cit.*, t. I, p. 131-132.

85 M. CASTELLÁ FERRER, *Historia del Apóstol de Iesvs Christo Sanctiago Zebedeo, Patrón y Capitán General de las Españas*, Santiago de Compostela, 2000, p. 124.

86 C.A. BROCHADO DE ALMEIDA et alia, *Op. cit.*, t. IX, p. 360.





do Porto, Matosinhos, Maia, Vila do Conde, Póvoa de Varzim, Esposende, Viana do Castelo, Caminha, Vila Nova de Cerveira e Valença.

Natureza física e paisagem no itinerário do Caminho da Costa

Se tivermos em conta o caminho completo, poderemos falar de um itinerário de natureza mista, marítima e terrestre, pois segundo as fontes que melhor documentam esta rota^{87 88 89} e informação disponibilizada pela Câmara Municipal de Vila do Conde, a utilização do caminho de peregrinação está fundamentalmente relacionada com o facto de que as viagens marítimas eram mais rápidas e menos expostas aos perigos associados aos itinerários terrestres. Estes itinerários marítimos tinham como base as rotas comerciais feitas ao longo da costa atlântica portuguesa, que os peregrinos, muitos deles estrangeiros, utilizavam para se deslocar desde Lisboa para os portos de Aveiro, Porto e Viana do Castelo, continuando depois por terra até Santiago de Compostela.

O traçado correspondente à parte Norte de Portugal é inteiramente terrestre percorrendo em paralelo à margem costeira, e, portanto, caracterizada por uma paisagem onde o mar é um elemento predominante.

Traçado do percurso e área geográfica que atravessa o Caminho da Costa

O traçado do Caminho da Costa parte do Porto ascendendo para o norte pela linha costeira até Valença, onde se une ao Caminho Central para continuar até Santiago. A rota percorre as cidades do Porto, Matosinhos, Vila do Conde, Póvoa de Varzim, Esposende, Viana do Castelo, Caminha, Vila Nova de Cerveira e Valença, onde cruza a ponte internacional do século XIX até Tui.

O traçado entre Porto e Tui tem um comprimento total de 131,0 km.

87 Moreno, Grato Amor et al., 2002. *El Camino Portugués de la Costa*. Ed. Asociación de los Amigos de los Pazos, Vigo.

88 Turismo do Porto (Oportunidade, 2015). Sitio web de Turismo do Porto. *Caminhos de Santiago*. Accesible desde: <http://www.visitporto.travel/MaisPorto/Paginas/Geografia/tema.aspx?TipoArtigo=32&conteudo=58&SubAreaType=14&SubArea=166>

89 Caminho Português da Costa (Caminhodacosta), 2015. Sitio web del Camino Portugués da Costa. Accesible desde: <http://caminhodacosta.wix.com/caminhodacosta>



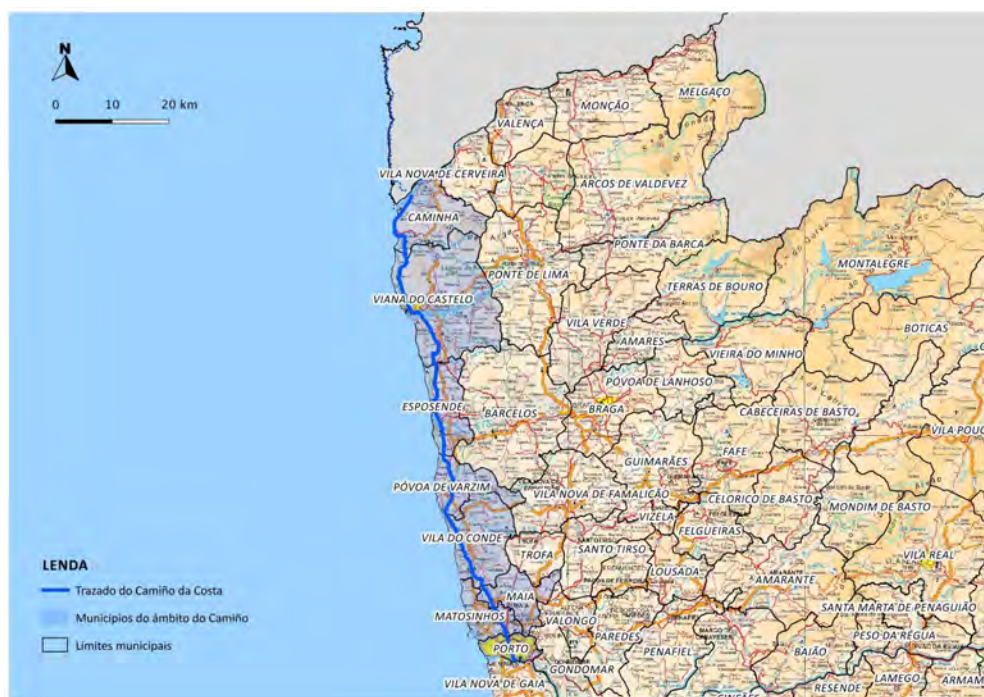


Ilustração 9: Mapa com traçado do Caminho Português da Costa no âmbito de estudo. Fonte: Elaboração própria

Descrição por etapas do traçado do Caminho da Costa

Para a descrição detalhada do traçado do Caminho da Costa, divide-se o percurso em etapas, segundo o itinerário sugerido por Turismo do Porto⁹⁰, como demonstra a seguinte tabela.

Etapa nº	Origem	Destino	Longitude (km)
1	Porto	Maia	12,0
2	Maia	Póvoa de Varzim	15,0
3	Póvoa de Varzim	Esposende	20,0
4	Esposende	Viana do Castelo	25,0
5	Viana do Castelo	Caminha	20,0
6	Caminha	Vila Nova de Cerveira	20,0
7	Vila Nova de Cerveira	Valença/Tui	19,0

Tabela 6: Etapas do "Caminho Português da Costa"

⁹⁰ Turismo do Porto (Oportunity, 2015). Sitio web de Turismo do Porto. *Caminhos de Santiago*. Accesible desde: <http://www.visitporto.travel/MaisPorto/Paginas/Geografia/tema.aspx?TipoArtigo=32&conteudo=58&SubAreaType=14&SubArea=166>



Etapla 1: Porto – Maia (12,0 km)

O traçado parte da **Sé do Porto**, descendo pelas escadas em direcção à Rua Escura e Rua do Souto, que começa no cruzamento da Rua Bainharia e Rua dos Pelames, deixando para trás a Rua Mouzinho da Silveira e a Rua das Flores, o itinerário ascende pela Rua dos Caldeireiros em direcção ao Campo dos Mártires da Pátria (Cordoaria), e a partir daqui continua pela Rua da Cedofeita seguindo o traçado da antiga via da Karraria, via romana que unia “Cale” (Porto) e Barcelos. O traçado continua em linha reta até alcançar a Rua Barão de Forrester, o Largo da Ramada Alta e Rua 9 de Julho. Atravessando a Rua Egas Moniz e a Rua da Constituição, chega-se à Praça do Exército Libertador, onde se encontra o **Cruzeiro do Senhor do Padrão**. Segue o itinerário pela Rua Carvalhido e Rua do Monte dos Burgos até à estrada da circunvalação do Porto. Continua pela antiga estrada do Porto a Vila do Conde, e pela Rua do Seixo até chegar ao **Cruzeiro de Padrão da Légua (S. XVII)**, em Matosinhos, que marca o lugar onde separavam as antigas via da *Karraria* que seguia a Barcelos, e via Veteris que continua em direcção a Vila do Conde.

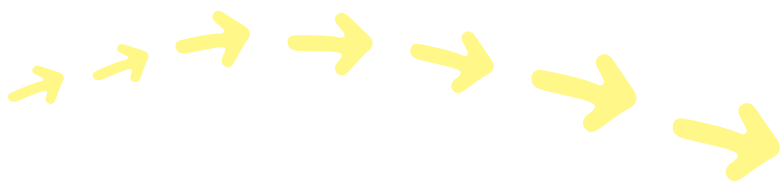
A partir do Cruzeiro de Padrão da Légua, o itinerário desvia para Ponte pela Rua da Fonte Velha até ao **Largo do Souto**, referenciado em 1258 como “ad passagem Sanctii Iacobii Costoyas”, e que durante séculos foi considerado o centro da freguesia. O traçado passa pela igreja paroquial de **Santiago de Custóias** (s. XVIII), e segue em direcção ao norte pela Rua da Cal, que desce para o rio Leça. Atravessa o rio pela **Ponte Medieval de Dom Goimil** (s. XIII-XIV). O percurso segue para o norte pela Rua da Estrada, até entrar no município da Maia passando pelo **Marco do Couto de Leça** (séc. SXII) na subida a Pedras Rubras, e que marca os limites do Couto de Leça.

Etapla 2: Maia - Póvoa de Varzim (15,0 km)

O percurso entra na Maia pela Rua da Estrada em Moreira da Maia, continuando o percurso pelas proximidades do Aeroporto Internacional Dr. Francisco de Sá Carneiro, numa paisagem que mistura o urbano e o rural. Segue pela Rua da Botica, passando junto à **Capela de Nossa Senhora Mãe dos Homens** até à Praça do Exército Libertador, conhecida localmente como a Feira de Pedras Rubras, e entrando na Rua Professor António Rocha, que continua até à Rua Alberto Campos Costa Maia e à Rua da Aldeia. A partir daqui, o itinerário sai da Maia até à Rua da Igreja, onde se encontra a **sede da Junta de Freguesia** de Vila Nova da Telha e **Igreja de Santa Maria**. Junto ao cruzeiro da igreja o traçado vira à esquerda na Travessa do Cruzeiro Velho até à Rua de Lagiêlas, pela qual entra no concelho de Vila do Conde.

Segue o itinerário em direcção ao lugar de Mote, onde cruza com a Rua da





Venda Velha. Daí continua para norte em direção à **igreja de Santiago de Labruge** e segue em direção às **Almas Grandes** (séc. XIX), na Rua de Labruge, continuando a viagem por terreno florestal até à freguesia de Mindelo, onde passa junto à igreja e aos lugares de Lameira e Paredes, seguindo a Rua da Estrada Velha. Neste ponto, o trajeto aproxima-se da costa atravessando a Reserva Ornitológica de Mindelo até ao lugar de Pindelo, na freguesia de Árvore. O trajeto continua pelo lugar da Granja, próximo à igreja do antigo Convento dos Capuchos e de Santa Maria de Azurara, até chegar ao Rio Ave. Cruza o rio pela ponte do final do século XVIII, que substituiu a ponte antiga.

Em Vila do Conde existem diversos trajetos para continuar em direção ao norte. A evolução urbanística ocorrida a partir do século XVI, e durante a época moderna, fez com que os percursos se fossem adaptando. Atualmente o caminho sinalizado cruza a Praça da República em direção à Calçada e à Rua do Lidador. Continua pela **Igreja Matriz de Vila do Conde**, centro político, administrativo e religioso do núcleo durante os séculos XV e XVI. A uma curta distância estão a **Misericórdia de Vila do Conde** e novo edifício da câmara municipal. O traçado continua em direção à Póvoa de Varzim, um núcleo que ganhou importância durante a época moderna, e que atualmente atravessa o traçado do caminho passando pela Rua da Igreja, Rua da Costa e Praça Antero de Quental até ao lugar de Alto da Pega e Poça da Barca.

Etapa 3: Póvoa de Varzim - Esposende (20,0 km)

O caminho segue pelas freguesias costeiras de Póvoa de Varzim, passando à beira-mar. Este troço do percurso inicia-se na Rua dos Ferreiros, para continuar atravessando o bairro pesqueiro até ao **Centro Cívico da Póvoa**, na Praça do Almada, onde se destaca o edifício da Câmara Municipal. Continua o itinerário até à via pedonal de Junqueira e passando pela **Igreja de São José**, que é um albergue de peregrinos. Segue o traçado para a rua marginal à beira da **Praia da Póvoa**. Continua a viagem pelos lugares de Vila de Aver-o-Mar e Aguçadoura, seguindo a margem litoral ao lado de praias e areais, numa paisagem de particular atrativo pelo seu carácter natural e costeiro. O itinerário passa pela **Capela de Santo André**. Atravessa o rio Alto e uma zona de pinhal até entrar no Concelho de Esposende

Etapa 4: Esposende - Viana do Castelo (25,0 km)

O trajeto entra em Esposende através de um caminho agrícola conhecido localmente como “Caminho da Vida e da Morte”. Passa a Ramalha e a antiga Vila Menendi, até à **igreja paroquial dedicada a São Miguel**, no centro da vila de Apúlia. O itinerário segue





em direção ao **Cruzeiro dos Mouros** e à vila de Fão, atravessando o Caminho das Areias e passando junto à **capela de Santo António** (séc. XVII). Seguindo o traçado pelo Santuário do Bom Jesus (s. XVIII) e prosseguindo pelo centro histórico de Fão, depois de passar pelas alminhas do Cais, o itinerário chega à Ponte de D. Luís Filipe sobre o rio Cávado. Passado o rio, segue pela margem direita até ao núcleo de Esposende. O caminho continua passando pela Igreja Paroquial (séc. XX), subindo depois até à capela de São João do Monte (S. XX). Segue o itinerário pela Estrada Velha em direção à freguesia de Mar e Belinho.

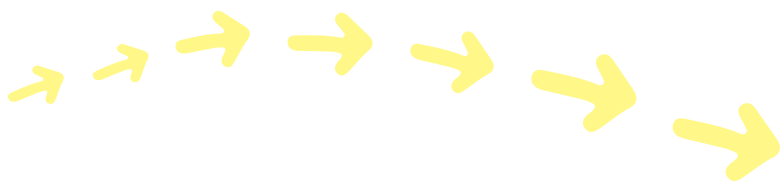
Em **Belinho** o traçado passa pela **igreja paroquial** (S. XIX) e **cruzeiro de granito** datado de 1677, que formam um interessante conjunto. Um pouco mais à frente chega à **Capela de Santo Amaro** (1671), passando pelo sítio de Portela, onde se encontra a **Capela de São Critóvão**, um templo datado do século XV. Continua na freguesia de Antas junto aos muros de granito da **Casa de Belinho**, que marcam o percurso da antiga via romana Via Veteris. Junto à Casa de Belinho encontra-se a capela de **Nossa Senhora do Rosário** e, mais adiante, a capela de **Nossa Senhora dos Remédios** (séc. XVIII), e um cruzeiro que data de 1713. Seguindo a Travessa dos Ferreiros, o itinerário segue até Carvalha e desce para a margem do rio Neiva.

Etapas 5: Viana do Castelo - Caminha (20,0 km)

O traçado atravessa o rio Neiva pela **Ponte do Sebastião** até ao **Castelo de Neiva**, freguesia de Viana do Castelo. Atravessando o lugar de Moldes chega à Avenida Central, de onde se pode subir até à **Igreja de Santiago**, a mais antiga consagrada ao apóstolo fora do território espanhol. Daqui dirige-se até Santiago de Perlinha em direção à freguesia de São Romão de Neiva, chega até ao lugar de Aldeia de Cima e toma a antiga Estrada Real, que neste ponto recebe o nome de **Rua Caminho de Santiago**, e segue em direção ao **Mosteiro de São Romão**, junto ao Monte da Senhora do Crasto. Desvia o itinerário da Estrada Real para continuar por um caminho florestal, passando junto ao Cenóbio em direção à freguesia de Chafé, onde novamente retoma a Estrada Real, por entre alminhas e um Via Sacra, atravessando a freguesia até chegar a Vila de Nova de Anha, passando pela **Igreja de Santiago**.

O itinerário continua através do **Monte de Faro**, em direção a Darque e Viana do Castelo, onde entra após passar a **ponte de Eiffel**. Em Viana do Castelo o caminho entra no centro histórico medieval e parte em direção a norte passando pela **Capela de São Roque**, no Campo da Agonia. Segue o trajeto em direção à Areosa pela Rua dos Sobreiros entre várias quintas num trajeto de grande riqueza paisagística. Atravessa o Ribeiro de Pego, passando junto à **Capela e Quinta da Boa Viagem**, e continuando até Carreço por um itinerário caracterizado pela presença de casas agrícolas, em que estão sempre presentes





igrejas, capelas, alminhas e cruzeiros, alternando com zonas de arvoredos. O trajeto chega à freguesia de Afife e continua por trilhos e caminhos florestais até ao **Convento de Cabanas**. Cruza o ribeiro de Cabanas e desce a **Serra de Santa Luzia**. De Cabanas sobe para Agrichouso, passa pelo lugar da Pedreira até ao **Cruzeiro de Vale** e lugar da Matança, onde termina esta etapa do traçado.

Etapa 6: Caminha - Vila Nova de Cerveira (20,0 km)

O Caminho entra no concelho de Caminha pela freguesia de Âncora, passando junto ao **Cruzeiro de São João**, localizado no topo do monte junto à **Cividade**, um castro ocupado desde 200 a.C. até 200 d.C. O traçado desce por caminhos florestais em direção à Rua do Crasto até chegar ao **Cruzeiro Novo**. Seguindo em direção ao centro da freguesia, onde se situa a Junta da Freguesia, o itinerário passa pelo cruzeiro da igreja paroquial dedicada a **Nossa Senhora da Assunção**, seguindo até ao **Ninho de Nossa Senhora dos Esquecidos**, datada em 1750.

O itinerário chega à **Ponte da Torre** (s. XVII), que antes da construção da Estrada Real em 1856, permitia a passagem sobre o rio Âncora. O trajeto continua até chegar a Vila Praia de Âncora, entre campos de cultivo, atravessando a rua da Barrosa, onde se encontra o monumento nacional megalítico do **Dólmen da Barrosa** (4000 a.C.). Prosseguindo por antigos caminhos empedrados, chega à Rua Miguel Bombarda e à Praça da República, onde se pode ver a **Capela da Senhora da Bonança**, padroeira dos pescadores. Continua pela rua 5 de Outubro desviando para a esquerda em direção à costa, até ao **Forte da Lagarteira**, Monumento Nacional que representa uma estrutura defensiva, do século XVII.

Uma alternativa de traçado do Dólmen da Barrosa, vai pela Avenida 8 de Julho virando à esquerda no final desta até chegar à **Capela de São Sebastião** (séc. XVII) para subir um imponente escadório construída no início do século XX, que conduz ao **Monte do Calvário**. Este percurso alternativo permite ver a **Capela de São Salvador do Mundo**, e gruta de **Nossa Senhora de Lurdes**, e desfrutar de uma excelente vista sobre o Casario das Redondezas, que abrange a serra, o rio e o mar. O itinerário segue novamente até à base do escadório, e continua pelo núcleo rural, passando pela **Fonte da Retorta**, e por vários nichos e alminhas, até retomar o traçado principal.

O itinerário principal segue pela beira-mar até à **Capela de Santo Isidoro**, sede da Confraria do mesmo nome que congregava até 15 freguesias dos Concelhos de Caminha e Viana do Castelo, no século XVII, e que abriga uma imagem do Apóstolo Santiago. Continua a antiga via romana alternando com zonas de areal até chegar a Moledo, onde se situam vários **vestígios arqueológicos** de instrumentos líticos entre 15000 e 10000 a.C., e salinas romanas e medievais. No final do percurso que faz a linha litoral, segue o traça-





do pelo túnel da linha de caminho-de-ferro em direcção a Fonte Velha, e chega à antiga estrada de Viana para Caminha, hoje chamada Avenida Santana. Continua em linha reta até à **Capela de Nossa Senhora das Preces**, de recente reconstrução (1996), onde se encontram um nicho dedicado à mesma santa e um lavadouro.

O traçado segue até à estrada EN13 e cruza em direcção à freguesia de Cristelo, consagrada a Santiago. Segue pela estrada antiga atravessando a área florestal de Camarido, passando pelas alminhas de Camarido. Passa o nível as linhas de caminho-de-ferro, de onde se observam o **Mosteiro e Forte da Ínsua**, onde confluem os rios Minho, Coura e o Oceano Atlântico, onde se situam uma atalaia militar e um farol. O Caminho entra em Caminha através do antigo Caminho de Viana, que hoje recebe o nome de Rua dos Pescadores, onde se situa a **Capela de Nossa Senhora da Agonia**, e continua passando pelo antigo **Convento de Santa Clara**, atualmente transformado numa escola, chegando assim ao centro monumental de Caminha.

Passada a **Torre do relógio** (s. XVI), e a **Igreja da Misericórdia**, em estilo renascentista e barroco, continua pela Rua Direita, entrando no núcleo edificado mais antigo de Caminha. O itinerário segue pelas ruas estreitas do centro histórico com a **Igreja Matriz** construída em 1488 durante o reinado de D. João IV.

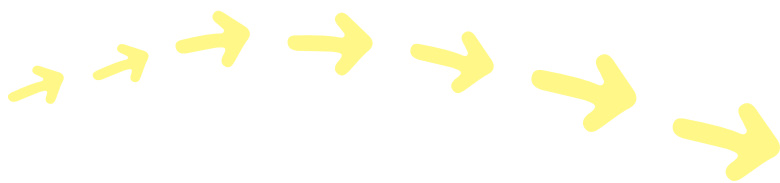
A partir daqui há duas alternativas para atravessar a fronteira até à Galiza. A primeira consiste em fazer a travessia no barco que une Caminha com Camposancos e a Guarda, e continuando em direcção a Santiago de Compostela pelo Caminho Galego da Costa.

A segunda alternativa continua por via terrestre, seguindo em direcção a Seixas, e atravessando a ponte sobre o rio Coura, passando junto à **Capela da Senhora da Ajuda**. O itinerário continua paralelo à estrada EN13, seguindo o caminho sinalizado até à **Capela de São Bento** (séc. XII), e passando pela igreja paroquial com o seu cruzeiro. O traçado passa novamente perto da linha do caminho-de-ferro, atravessando o túnel, e seguindo a ribeira do Minho. O trajeto chega à freguesia de Lanhelas e continua por uma senda empedrada ou caminho da Tamboril até à Casa da Anta. Sube em direcção à **igreja paroquial**, perto da qual se encontra a **Casa do Povo**, que tem várias figuras de conchas de vieira esculpidas, e onde se observam outras casas particulares que mostram uma variada simbologia relacionada com o Caminho de Santiago. O itinerário continua pela Rua da Boucinha até ao lugar de **Cruzeiro Velho**, passando o túnel da auto-estrada A28, e entrando no território de Vila Nova de Cerveira.

Etapas 7: Vila Nova de Cerveira – Valença (19,0 km)

O traçado continua, neste último trecho, paralelo ao rio Minho, numa paisagem dominada pela vegetação da ribeira do rio. A entrada para o concelho de Vila Nova de





Cerveira faz-se pelo sopé do **Monte dos Goios**, pelo Largo de Gouvim. O itinerário decorre pela Rua da Pedreira e do Penedo, serpenteando entre as casas de arquitetura tradicional até chegar ao lugar de Aldeia. Continua pela Rua do Feital, e depois em direção à **Capela de São Sebastião**, passando pelo Largo Carvalheira da Silva e Couto do Caminho de Santiago. Após passar um cruzeiro entra na Rua da Veiga que leva à estrada de São Pedro, e ao Solar da Louros e **Paço do Outeiral**, que contorna por um Caminho também designado como Caminho de Santiago. Segue o itinerário pela Rua do Couto até à Rua da Coriscada, e Rua do Fulão, até chegar à estrada EM1023, em direção ao **Cruzeiro de Loivo**. A partir daqui, o traçado dirige-se para a **Capela da Senhora do Porto** pela estrada EN1025 e, seguindo pela mesma estrada, passa pela **Capela do Senhor dos Esquecidos**, continuando pela estrada EM1026. Depois de atravessar o regueiro de São Gonçalo, o trajeto dirige-se à **Capela de São Roque** e, daqui, ao centro histórico da cidade, a Rua das Cortes e a Rua das Penas até à Calçada das Cortes.

O traçado atravessa a estrada nacional EN13 por uma passagem inferior que dá acesso à **Praça do Município**, de onde continua até à **Igreja Matriz** e ao Largo do Terreiro, onde se encontra o **Castelo de Cerveira**. Neste ponto existe a opção de fazer a travessia do Minho pela Ponte da Amizade (que antigamente se fazia de barco). A outra alternativa de traçado por terra continua até Valença pela Rua Queirós Ribeiro até ao Largo 15 de Fevereiro, a partir do qual o caminho coincide com o traçado da estrada EN13 durante uns poucos metros. Após atravessar a estrada, o itinerário continua até à **Quinta de Santo António**, e depois segue pela Avenida da Liberdade. A partir daqui continua pela Rua da Estrada Real até ao lugar da Breia, continuando pelo Largo do Meio da Breia, a Rua Nova e Rua do Mineiro, cruzando com a estrada EN302, até à Rua de São Sebastião. O caminho continua até à **Capela de Santo Amaro**, perto da igreja paroquial de Reboreda, a que acede pela Rua do Cruzeiro. Passado o cemitério da igreja, continua pela Rua da Igreja, cruzando novamente a estrada EN13, e seguindo pela Rua da Escola e Rua de Zeuragues. O traçado discorre pelas ruas de Carcavelos e do Peso, por entre campos de cultivo e pinhais nas margens do rio Minho, até chegar à Rua Arte, onde o ambiente se torna mais urbano até chegar à Rua Pires Zina, onde se situa a **Capela de São Sebastião**.

O traçado segue pelo Largo do Cruzeiro, Rua 25 de Abril e Rua da Lagoa até à zona industrial de Campos. Devido à recente urbanização desta zona, o traçado atual desvia-se pela Rua 1º de Outubro, até entrar na Avenida 24 de Junho, onde discorre paralelamente à linha de caminho-de-ferro até ao Largo 25 de Abril e Rua da Maceira, que entra no lugar de Chamosinhos, já pertencente ao concelho de Valença. O traçado em Valença é coincidente com o traçado do Caminho Central que atravessa a fronteira pela **Ponte Internacional de Tui no Minho**.





IDENTIFICAÇÃO E DESCRIÇÃO DAS PRINCIPAIS VARIANTES DO TRAÇADO

Uma alternativa para o percurso da costa é a **ligação que, desde São Pedro de Rates, une o Caminho Central ao Caminho da Costa**, dirigindo-se à Barca do Lago (hoje Esposende), um caminho de que existe evidência desde a Idade Média, do qual alguns antecedentes históricos já expostos na descrição do Central, e que atualmente continua a ser escolhido por muitos peregrinos.

O traçado do caminho sai de Rates em direção a Magosa, Quinta da Andorinha, cruza a estrada N205 e continua até Lagoa Negra, Barqueiros, cruza a estrada IC14 e segue até Fonte Boa. Depois cruza a auto-estrada A28 para o oeste para ir para Pedreiras e continuar até ao rio Cávado, que atravessa e em seguida vira à esquerda pela Avenida de São Martinho, entrando em Esposende pela Rua Narciso Ferreira.

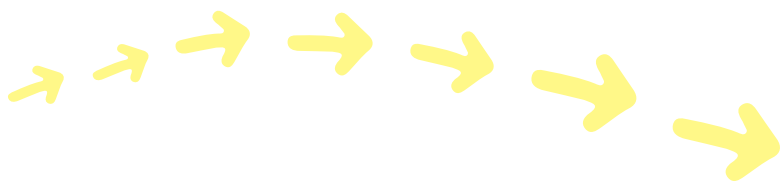
O CAMINHO PORTUGUÊS INTERIOR DE SANTIAGO

O Caminho Português Interior de Santiago designa o caminho que vai de Viseu até Chaves e cruza a fronteira com a Galiza em direção a Chaves onde se une com o "Caminho Sanabrés, Sul ou Ourense" em direção a Santiago de Compostela. Trata-se de uma rota antiga, amplamente documentada, de que existe evidência desde a Idade Média.

Em 2010, os municípios desta rota, começaram a trabalhar na recuperação, documentação e sinalização do que qualificaram como "Antigo Caminho Medieval do Interior de Portugal" desde Viseu até Chaves. Terminados os trabalhos de sinalização e limpeza, o traçado do caminho foi inaugurado publicamente em Abril de 2012 em Viseu, com a presença dos presidentes das câmaras municipais envolvidas.

A importância de Viseu como ponto de partida do Caminho Português Interior deve-se à sua antiguidade e ao papel que foi desempenhando ao longo da história, como ponto de encontro dos caminhos que comunicavam o centro e o sul do país com o Alto Douro e Trás-os-Montes. A cidade tem origem em torno de 3000 a.C., apresentando inúmeros indícios desta primeira ocupação. Nas imediações da cidade existem várias amostras de monumentos megalíticos e castros, localizados estrategicamente nos topos dos montes que a rodeiam. Os romanos deixaram em Viseu uma importante rede viária, dos quais hoje são perfeitamente distinguíveis vários troços bem conservados. Um exemplo é a Cava de Viriato, um recinto octogonal de 38 hectares, cercado de muros e um fosso de defesa. A sua datação não se conhece ao certo, mas não se relacionou com Viriato até ao século XVI. As posteriores ocupações por suevos, visigodos e muçulmanos, deixaram alguns vestígios no património arquitetónico de Viseu, até que no século XII passou de novo para os cristãos. A cidade foi desenvolvida sob a autoridade eclesiástica, período





em que se construiu a Catedral. Já no século XVIII construíram numerosas igrejas e palácios representativos do estilo barroco. A partir do século XIX, a cidade viveu um grande crescimento demográfico, mas ainda conservando o seu carácter rural e de ponto de referência no cruzamento de caminhos.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS, GEOGRÁFICOS E PATRIMONIAIS

Provavelmente falamos sobre o mais antigo caminho de peregrinação de longo curso através de Portugal, com origem em Coimbra e principais etapas em Viseu, Lamego, Peso da Régua, Vila Real, Vila Pouca de Aguiar e Chaves, de onde prosseguiria até à fronteira, ligando em Chaves com o Caminho Sanabrés, que vinha de Zamora. Porém, ou talvez também por isso, o mais antigo caminho é também o menos fácil de identificar, pois carece de muitos dos elementos, considerados nas anteriores vias, que permitem fixar uma marcação viária no Medievo e, acima de tudo, testemunhar a passagem dos peregrinos. Para maior confusão, surge a controvérsia terminológica, porque o *Caminho Interior*, entendemos que o mais próximo da fronteira com Castela do antigo reino, não era tal, uma vez que mais perto da fronteira existe outra rota, chamemos-lhe **Caminho Oriental**, avançando em paralelo a esta e à Via da Prata, que servia os peregrinos das regiões meridionais (leste do Algarve, Alentejo, Beira Baixa) e também aqueles que, desviados da Via da Prata, preferiam avançar através de Portugal. A sua implantação, a partir da fronteira, é definida por Estremoz, Crato, Castelo Branco, Guarda, Castelo Rodrigo, Freixo de Espada à Cinta, Miranda do Douro e Bragança, onde se encontra com o *Caminho Leonés ou Trasmontano*.⁹¹ Assim, da mesma forma que acontece entre o Caminho Português Interior e o Caminho Central, do itinerário “raiano” havia várias ligações com o itinerário de Coimbra-Viseu-Lamego-Chaves, rotas transversais que até podiam conduzir, em função dos interesses de cada viajante ou peregrino, até ao Caminho Central. Múltiplas conexões e variantes que, portanto, parecem complicar a definição do itinerário, atualmente sinalizado entre Viseu e a fronteira em Chaves. No entanto, há autores que têm apostado por esta rota, mesmo antes de o estudo dos caminhos jacobinos portugueses atingir o atual desenvolvimento, e que a têm considerado a mais importante do reino⁹²; o mais sensato, porém, é valorizá-lo como um eixo importante, mas sem exagerar a sua primazia:

“Mesmo assim, muitos fiés oriundos de Viseu e de Lamego utilizavam o percurso Poiares, Vila Real, Vila Pouca de Aguiar e Chaves, seguindo daqui para Verín en direcção Ourense. Lamego era um importante ponto de bifurcação porque não só recebia peregrinos de Coimbra, como ainda da estrada da fronteira que trazia

⁹¹ De Escarigo a Chaves é descrito na obra divulgativa de C. GIL e J. RODRIGUES, *Pelos Caminhos de Santiago. Itinerários Portugueses para Compostela*, Lisboa, 1990, pp. 95-133.

⁹² Entre eles destaca Joaquim Veríssimo Serrão (*Os Caminhos Portugueses de Santiago. Séc. XII-XVI*, Paris, 1974).





gente de todo o sul do país, residente no interior, e cujos principais pontos de passagem são a via do Guadiana, Évora, Castelo Branco, Covilhã, Guarda e Trancoso. Sen esquecer que toda a divisória entre Portugal e Castela constituía uma porta de entrada de devotos oriundos de toda a Europa, como aliás se comprova pelo casal de peregrinos alenães, Pedro e Jacomina, que entram no nosso país pelo porto de Castelo de Vide.”⁹³

Apesar do exposto, a existência de uma via romana, reutilizada na parte central da Idade Média, uma vez que a Reconquista deixou expedito o trânsito, permite-nos, pelo menos, reconstruir troços da via medieval entre remanescências romanas e construções de passagens estáveis sobre os rios, tendo que recorrer a outros elementos identificativos (albergarias, hospitais, igrejas e confrarias de Santiago, etc.) para fixar o itinerário com algumas garantias. A própria existência da via romana apresenta algumas lacunas, sendo hipotético um percurso que ligava *Aeninivm* (Coimbra) e *Veseo* (Viseu), incluindo a ligação posterior para *Bracara Avgvsta* (Braga), com *Aqvae Flaviae* (Chaves).

Na Idade Média, a partir de Coimbra a via procuraria o apoio do mosteiro de Lorvão e da vila muralhada de Penacova, passando até Santa Comba Dão para dirigir-se a Viseu por Tondela, mais rápido, ou pela variação de Carregal do Sal, Canas de Senhorim e Senhora do Viso. Desde Viseu a Lamego passaria, entre outros lugares, pela ponte de Almargem, Vila Meã, a serra de Montemuro, Mouramorta, Bigorne e São Tiago de Magueija. Em Lamego, importante encruzilhada da região transmontana, onde chegava uma rota principal proveniente da Guarda, Trancoso e Sernancelhe, outra via transversal conduzia, por Mesão Frio, para Amarante, Guimarães e Braga, sendo estimável que deve ter tido uma considerável importância no Medievo. A partir de Lamego, o Caminho para o norte desceria até ao Douro pelos socacos de vinha, para tomar a barca da Régua, ou qualquer outra que funcionava neste sector, e voltar a subir até à passagem de São Gonçalo de Lobrigos, perto de Santa Marta de Penaguião, e Cumieira, cruzando o rio Sordo para se dirigir, por Parada de Cumhos, a Vila Real. O vale do Corgo define o âmbito do trânsito, através de Vilarinho da Samardã e Parada do Corgo, para Vila Pouca de Aguiar ⁹⁴

Uma nova oportunidade para ligar este itinerário com as vias centrais era proporcionado, desde Vila Pouca de Aguiar, o caminho que se dirigia a Guimarães através da ponte de Cavês, que de acordo com a tradição foi construída por Frei Lourenço Mendes, que assim agiu como o seu irmão de congregação, o pregador São Gonçalo do Amarante.⁹⁵ Este foi o itinerário seguido por Leo de Rosmithal, que elogiou a qualidade da obra.

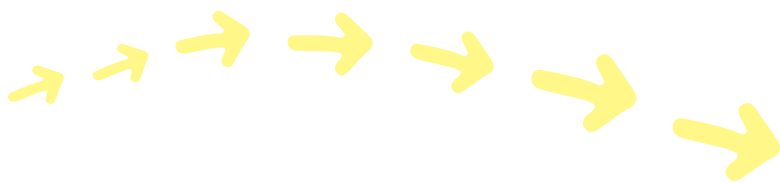
Por fim, de Vila Pouca de Aguiar era preciso avançar até Pedras Salgadas e pela

93 H. BAQUERO MORENO, 'As peregrinações a Santiago e as relações entre o Norte de Portugal e a Galiza', *I Congresso Internacional dos Caminhos Portugueses de Santiago de Compostela*. Porto, Palácio da Bolsa 10-11-12 de Novembro de 1989, Lisboa, 1992, p. 76.

94 C.A. BROCHADO DE ALMEIDA et alia, 'De Coimbra a Chaves, por Viseu e Lamego', em *Op.cit. t.X*, pp. 328-379; GARCÍA TER-RÓN et alia, *Op. cit.*, pp. 144-229.

95 J. MARQUES, 'Viajar em Portugal...', *op. cit.*, p. 97.





ponte de Cidadelhe, passando também por Vidago, onde pelo vale do Tâmega se continuava por Vila Nova da Veiga e Outeiro de Jusão até Chaves. Até à fronteira havia três possíveis variantes: a de Outeiro Seco e Vilarelho da Raia, mais direta; a do Couto de Ervededo, Agrela e Cambedo; e a de Seara Velha e Vilar de Perdizes.

1) RELATOS OU TESTEMUNHOS DE PEREGRINOS E VIAGEIROS (LITERATURA ODEPÓRICA)

O principal relato do itinerário, e não deixa de ser paradoxal, não é de um peregrino ou devoto do apóstolo, mas o de um geógrafo muçulmano, Abu “Abd Allah Muhammad Al-Edrisi”, que no terceiro trimestre do século XII descreve dois Caminhos para ir a Compostela desde Coimbra, o marítimo e o terrestre:

“Reanudando ahora nuestra relación primera, direnos que el camino de Coimbra a Santiago por tierra es éste: de Coimbra a la aldea de Avo hay una jornada; de esta aldea a la de Outeiro, otra jornada; otra, desde allí al principio de la tierra de Portugal, que el camino atraviesa por espacio de um día hasta llegar a Villabona del Quer, jumto al Duero o rio de Zamora, cuyo paso se efectúa en barcas dispuestas para el tránsito. De dicha aldea al rio Minho, en el castillo de Braga, hay 60 millas, equivalentes a dos jornadas y otras dos desde este castillo a la ciudad de Tui, pequena, bonita y abumdada”.⁹⁶

Faltaria um dia mais de Tui a Compostela, pelo que no total somaria oito longos dias, é de se supor que a cavalo, que de certo modo equivalem às programadas no livro V do Códice Calixtino. Como se pode verificar, para qualquer possível reconstrução rodoviária a partir do texto, é muito moderado ao citar povoações; apenas as aldeias de Avô, identificada ao longo do rio Alva, afluente do Mondego; São Miguel do Outeiro, começando 10 km a oeste de Viseu; Vila Boa de Quires (Marco de Canaveses), a leste de Penafiel e não longe da confluência do Tâmega com o Douro; e no final a confusão de colocar Braga no rio Minho. A marcação aproximada do itinerário parece melhor encaixar com a via romana que se dirigia para Braga, a ponte do Caminho medieval, com desvio final não para Chaves, mas pela via de Braga a Contrasta (desde 1262 Valença) e Tui. Neste âmbito rodoviário adquire maior importância Marco de Canaveses, que na Idade Média fica fora dos principais trajetos de peregrinos descritos, mas que no século XII deve ter tido um importante papel no trânsito entre Trás-os-Montes, a Beira Alta e Douro, uma vez que para além da ponte romana reparada na época medieval a mando de D. Mafalta, a própria rainha doou o seu palácio de Canavezes para hospital de peregrinos.⁹⁷

⁹⁶ J. GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros...*, op. cit., t. I, pp. 186-197; P. SÁNCHEZ LÓPEZ-ORCAZBERRO, ‘Los Caminos Portugueses a Santiago en la obra del geógrafo árabe Al-Idrisi’, *Actas do III Encontro Sobre os Caminhos Portugueses a Santiago, Valença do Minho, 21, 22 e 23 de Abril de 1995*, Valença do Minho, 1997, pp. 51-59.

⁹⁷ ‘...esse dito Hospital será sempre limpo, em coberto e con portas serradas, con camas em que possam jazer nove peregrinos, aos quais serão dadas rações ou de entrada ou de partida, e mais lume, água e sal; e finando-se algum dos peregrinos seja





Uma história triste, que se converte em evento de um provável traçado, é a que refere a violação de uma peregrina alemã, de nome Jacomina, que na companhia de seu marido foi assaltada por três vaqueiros perto de Castelo de Vide, que "*tomaram a dicta mulher e por força dormjran com ella*", notícia publicada em carta da chancelaria de D. Afonso V a 13 de Dezembro de 1455.⁹⁸

Itinerário transversal, de carácter híbrido e singular, é o de Leon de Rosmithal de Blatna, que em Portugal passou por Freixo de Espada à Cinta, Torre de Moncorvo e Alebra, cruzando o rio Tua para seguir por *Villa Alavanca* (Vila Pouca de Aguiar?) e *Barcodevonde* (Salomonde ou Vila da Ponte?) transpondo também o rio Tâmega, e depois por Lanhoso (Póvoa de Lanhoso, com a ponte do Porto), de onde entroncam com o Caminho Central em Braga.⁹⁹

Um roteiro semelhante ao da Rosmithal é o de Diego Torres de Villarroel (1737), que na companhia de Agostinho de Herrera passou por Almeida, Pinhel, Trancoso e Ponte do Abade encurta o Caminho Interior, na sua passagem para Braga e Valença, em Lamego.¹⁰⁰

2) DEFINIÇÃO DOS ANTIGOS TRAÇADOS: ELEMENTOS CONSTRUÍDOS DE CARÁCTER VIÁRIO

Pouco depois de sair de Viseu encontramos um dos troços mais atrativos desta rota: o coincidente com a calçada com grandes pedras e supostamente romana, de Pousa Maria, que permite contemplar e utilizar, em perfeito estado, 300 metros do seu percurso, e em estado regular outros 700 m, constituindo uma das calçadas mais antigas de Portugal com um melhor nível de conservação. Logo depois uma primeira ponte, a de Almargem (desaparecida), permitia transpor o Vouga. Dita construção, considerada de origem romana, é citada em todos os itinerários da Idade Moderna, entre eles o de P. João Bautista de Castro.¹⁰¹ Mais adiante encontramos um topónimo que normalmente se associa aos caminhos, o de Fonte Santa, e uma nova ponte de origem medieval e dita romana, sobre o rio da Ermida, em Mouramorta. A próxima ponte, agora sobre o rio Balseão, é a de Reconcos.

As barcas que prestavam o serviço neste troço do rio Douro tinham um interesse fundamental para comunicação não só Trasmontana, mas entre sul e norte do país, e vice-versa, através de Lamego e Vila Real. Entre elas destaca-se a barca da Régua, sempre

enterrado con três missas de sobre altar, e com pano, e será e seja dita na minha capela que está nos Paços meus uma missa em cada semana per minha alma'. A.M. RIBEIRO DA CUNHA, 'A devoção e a peregrinação jacobinas em Portugal', *Ad Limina*, II (2011), 85-114.

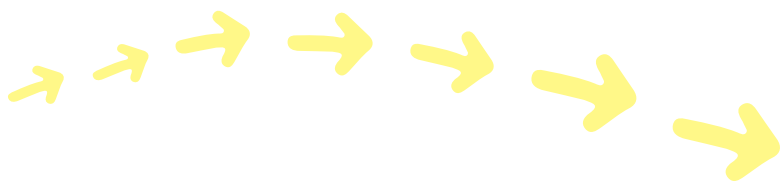
98 Humberto Baquero estimado que a trama de peregrinos que fora assaltada para entrar pouco depois de entrar em Portugal, continuaria por Castelo Branco, Covilhã, Viseu e, provavelmente, pelo Caminho Interior. 'La Peregrinación a Compostela', *op. cit.*, p. 188.

99 R. PLÖTZ, 'Peregrinos alemanes...', *op. cit.*, pp. 173-174.

100 D. DE TORRES VILLARROEL, *Viaje a Santiago y otros romances en estilo aldeano*, Salamanca, 1971, p.

101 *Mappa do Portugal antigo, e moderno*, III, Lisboa, 1763. O roteiro de Viseu a Lamego é definido, fixando percorridos dunha légoa entre punto e punto, por Campo, Ponte do Almargem, Rio de Mel, Mamouros, Crasto, Senhora da Ouvida, Bigorne, Cruz da Cam., e Lamego.





favorecida por uma alta rentabilidade.¹⁰² Anteriormente já está documentada a passagem da Foz do Corgo, também conhecida como de Canelas, que também era paga. Para os peregrinos sem meios, a rainha D. Mafalda instituíra uma barca “por Deus”, isto é, sem pagamento, no século XII, que funcionava entre o cais de São Martinho de Mouros (Lamego) e Barqueiros (Porto de Rei), por águas abaixo da Régua até ao século XX.¹⁰³ Nesta área, a partir do século XVIII dominada por Peso da Régua, centro de contratação da uva transferida em barcos rabelos para o Porto, a primeira ponte a primeira ponte foi construída em 1872, em tempos de D. Luís I, e ferroviária já em 1927.

Uma nova ponte medieval, a do rio Sordo, é colocada à entrada em Vila Real, e liga Cidadelhe entre Vila Pouca de Aguiar e Pedras Salgadas. Após esta localidade balnear vem a ponte romana de Águas Romanas, sobre o ribeiro de Avelames.

3) HOSPITALIDADE (ACOLHIDA E ASSISTÊNCIA AO PEREGRINO)

Não longe de Coimbra, e antes de Penacova, encontra-se o Mosteiro de São Mamede de Lorvão, fundado no final do século IX e regida por São Bento desde o século XI.

Junto à ponte de Reconcos existia uma venda, atualmente em ruínas, e no cruzamento do Douro, junto à barca de Moledo, um hospital.¹⁰⁴

Vila Real, como todas as cidades importantes, contava com um hospital de peregrinos, com o título do Espírito Santo, com capela. Os peregrinos e transeuntes podiam ficar na casa até três noites.

Depois de Vila Real, no lugar de Gralheira (freguesia de S. Tiago de Telões), existiu uma albergaria.

Evidentemente a vila de Chaves, de passagem obrigatória nos itinerários trasmontanos e cruzamento das vias sul-norte com as provenientes de Bragança rumo a levante, teve desde cedo um albergue destinado aos peregrinos. A fundação foi obra de D. Mafalda, a esposa do rei Afonso Henriques, no século XI, e originalmente foi dedicada a Santa Maria Madalena, ainda que depois passou a estar sob a protecção de Nossa Senhora de Rocamador, advocação muito frequente nas rotas de peregrinação, e em particular no Caminho Francês. A sua entrada, que é o único elemento subsistente, foi transferido para os jardins da torre de Menagem. Dada a sua antiguidade tem sido considerada como uma das mais antigas fundações, específicas para peregrinos, de Portugal, e constitui um dos principais argumentos para sustentar que a via de Chaves tinha uma grande relevância, como rota jacobea, pelo menos nos séculos XI e XII. A posteriori é documentado

¹⁰² O Mestre de Avis, em pago polos servizos prestados, concedeu a Gonçalo Vasques Coutinho a barca da Régua a 8 de dezembro de 1385. J. MARQUES, ‘Viajar em Portugal...’, *op. cit.*, pp. 103-104.

¹⁰³ C. D’ABREU, ‘Das antigas barcas de passagem no Douro Ibérico’, *Douro*, 21 (2006), p. 50.

¹⁰⁴ M. GONÇALVES DA COSTA, *Historia do bispado e cidade de Lamego, I*, Lamego, 1977, pp. 578-580.





outro albergue, de fundação atribuída aos duques de Bragança em seu próprio palácio, ao lado da igreja matriz, que seria o embrião da Misericórdia; a confraria deste título, aliás, foi instalada neste local em 1498.

Na variante de poente a partir Chaves, que passa por Seara Velha e conduz a Vilar de Perdizes, nesta última localidade fronteiriça encontramos uma notável surpresa no hospital, de grande tamanho e atualmente em ruínas, onde ainda se pode ler na porta: "Hospital pêra agazalho dos romr. de Santiago. Anno de 1724 ". Na verdade, a fundação data de 1551, em que D. António de Sousa, abade da freguesia, institui e dá "um hospital em que se curassen os doentes e recolhessem os peregrinos que fosse a São Tiago da Galiza", instituição dedicada a Santa Cruz que dispunha de capela, aposentos e farmácia "para que na dita casa ou albergaria se recebessem, agasalhassem e tratassem nas suas doenças peregrinos pobres de Santiago de Compostela...". Mais clareza impossível, ainda que atualmente Vilar de Perdizes fique um tanto à margem do moderno fluxo de peregrinos, pois se a presença de peregrinos não fosse notória, não faria sentido criar uma obra assistencial de tanta magnitude.¹⁰⁵

4) CULTO E ICONOGRAFIA DO APÓSTOLO SANTIAGO

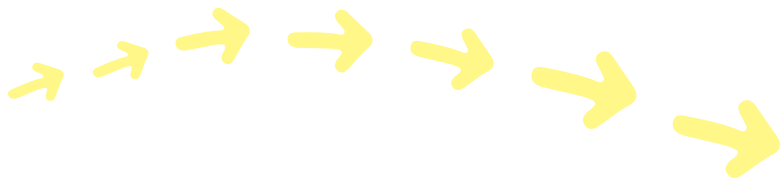
Uma série de alminhas, decoradas com cruzeiros de Santiago, acompanham a via perto de Viseu, em Abraveses. Em Almargem existe um cruzeiro e pouco depois, em Vila Meã, uma capela da Senhora da Saúde que, no passado, foi dedicada a Santiago. Daquele tempo detém uma bela imagem do apóstolo peregrino, de aspeto sereno, coberto com a túnica, capa, escarcela, bastão, cabaça e chapéu de aba curta com a vieira cosida na frente.

Entre Mouramorta e Bigorne, a igreja paroquial de Mezio, rodeada por vários cruzeiros, mostra representações de santos nos caixotins da sua cobertura de madeira, incluindo Santiago Maior e São Roque com os preceptivos utensílios de peregrinos da Idade Moderna. O nosso apóstolo está de novo presente na serra de Montemuro na capela de Baltar, e uma vez mais, como advocação, na ermida localizada entre Portas de Montemuro e Mouramorta. Antes de Lamego existe uma nova paróquia com Santiago como padroeiro: a de Magueija. Na sua porta lateral foi colocada uma imagem de Santiago Peregrino.

Na descida para o Douro desde Lamego a rota passa pela freguesia de Sande, com igreja dedicada a Santiago do século XII, reedificada por completo nos séc. XVIII e XX. Subindo por São Gonçalo de Lobrigos há uma capela de S. Tiago, e em Parada de Cunhos várias capelas de S. Gonçalo e S. Roque. Vila Real, por sua vez, contou no Largo do Tavalado, em pleno centro da cidade, com uma capela de Santiago pertencente à confraria homónima (séc. XV). Na imponente igreja barroca dos Clérigos existe uma escultura do

¹⁰⁵ GARCÍA TERRÓN et alia, *Op. cit.*, p. 223.





mesmo estilo de Santiago.

Após Vila Real, num ambiente onde o culto a São Gonçalo atingiu notória intensidade, é necessário atravessar as freguesias de Santiago de Zima e Santiago de Telões. O mesmo acontece entre Pedras Salgadas e Vidago, onde se encontra a capela de Santiago de Vila Meã e a freguesia de Santiago de Oura. Já perto de Chaves, em Redial existe outra capela de Santiago.

Entre Chaves e a fronteira, Couto de Ervededo tem uma última capelinha dedicada ao apóstolo, e Cambedo outra a São Gonçalo.

DESCRIÇÃO DO TRAÇADO PRINCIPAL

Municípios incluídos no itinerário do Caminho Interior

O traçado do Caminho Português Interior de Santiago atravessa os Municípios de Viseu (35,5 km), Castro Daire (36,6 km), Lamego (28,28 km), Peso da Régua (3,7 km), Santa Maria de Penaguião (15,3 km), Vila real (22,9 km), Vila Pouca de Aguiar (24,8 km) e Chaves (38,2 km).

Natureza física e paisagem no itinerário do Caminho Interior

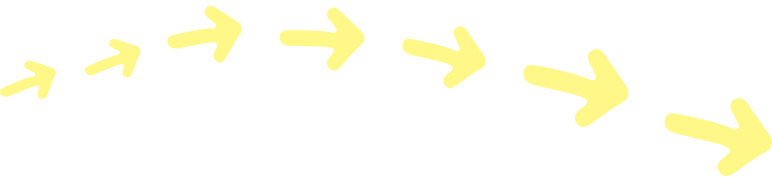
Trata-se de um caminho que, como o seu nome indica, ascende pelo interior de Portugal de Viseu a Chaves, pela região de Trás-os-Montes e Alto Douro. O traçado coincide, em vários troços, com antigas vias de origem romana e medieval, bem como com caminhos agrícolas. A paisagem é rural, dominada pelo mosaico de cultivos, prados e zonas mais elevadas das serras que rodeiam a região. O caminho passa por rios e regatos através de pontes antigas de pedra e passarelas, sulcando pitorescos vales dominados por um mosaico paisagístico de usos agrícolas e núcleos rurais dispersos. Ao longo do percurso encontram-se numerosas capelas e santuários, muitos dedicados ao Apóstolo Santiago, assim como cruzeiros e alminhas.

O percurso une núcleos de grande interesse histórico e riqueza patrimonial, como Viseu, Vila Real e Chaves.

Traçado do itinerário e área geográfica que atravessa o Caminho Interior

O traçado atual, proposto pelas Câmaras Municipais, para o Caminho Interior, tem como base a publicação do livro Camiños portugueses de peregrinación a Santiago. Tra-mos portugueses, publicado em 1998 pela Consellería de Cultura, Comunicación Social e Turismo da Xunta de Galicia, contando com a assessoria científica do professor D. Arlindo





Etapa nº	Origem	Destino	Longitude (km)
1	Viseu (Fontelo)	Almargem	16,7
2	Almargem	Ribolhos	23,3
3	Ribolhos	Bigorne	19,7
4	Bigorne	Penude	11,9
5	Penude	Bertelo	29,2
6	Bertelo	Vila Real	11,0
7	Vila Real	Parada de Aguiar	26,6
8	Para de Aguiar	Vidago	22,6
9	Vidago	Chaves	19,7
10	Chaves	Verín	26,1

Tabela 7: Etapas do Caminho Português Interior de Santiago

Etapa 1: Viseu (Fontelo) - Almargem (16,7 km)

O itinerário sai de Viseu pela Cava de Viriato, seguindo a Estrada Velha, com duas alternativas. A primeira dirige-se à direita para a Rua de Santa Amélia até à Escola Preparatória de Abraveses; a segunda alternativa continua para o centro da Freguesia de Abraveses, saindo pela Rua da Praça e continuando pela Rua da Eirinha e seguindo em frente por um caminho de terra até a Escola Preparatória.

O itinerário vira à esquerda no primeiro cruzamento, pelo lugar de Quinta da Corga, e pouco depois vira novamente à esquerda para a estrada nacional. Cruza a estrada IP5 virando para o leste em direção a Moure da Madalena e Moure Calvalhal, passando à frente de umas alminhas onde figura a Cruz de Santiago. O itinerário atravessa a Lavandeira até chegar de novo à estrada asfaltada e cruzando-a. Pouco depois atravessa a estrada nacional de Castro Daire chegando ao Campo da Madalena.

Depois de passar por outro conjunto de alminhas, o traçado vira novamente à direita incorporando-se à estrada nacional, que decorre um trecho, saindo para o oeste para novamente virar para o leste voltando a incorporar-se à mesma. O trajeto continua 800 metros sobre a estrada e sai pela margem direita continuando o itinerário por um caminho de terra até chegar a Bigas. Passada a **Capela da Nossa Senhora das Necessidades**, vira à direita, antes da ponte, por uma rua empedrada, cruza a estrada nacional e chega a Pousa Maria.

Continua o traçado por um trilho de terra, até um cruzamento de três caminhos, em que continua pelo central, até alcançar um trecho da antiga via romana que segue a estrada nacional, junto à **Ponte de Almargem**. Depois da ponte, continua à direita cruzando o centro urbano de Almargem e, passando a **Capela da Nossa Senhora**, chega até um cruzeiro Jacobeu.





Etapla 2: Almargem - Ribolhos (23.3 km)

Desde o cruzeiro, o itinerário segue pela Rua da Boavista, por um caminho de terra. Chega até uma estrada asfaltada e vira à esquerda e depois à direita, continuando por um caminho de terra até chegar a um cruzamento. No cruzamento vira novamente à direita e, mais adiante, à esquerda, descendo até ao rio Cabrum. Cruza o rio e sobe até a casa do Guarda Florestal.

O traçado chega até à estrada asfaltada, no lugar de Água de Alte e vira à esquerda, e depois novamente à esquerda num cruzamento não sinalizado, até chegar a Vila Meã. Continuando pela estrada chega a **Moledo** e avança até à **igreja paroquial**, onde segue em frente para o interior da aldeia. Passada a aldeia, atravessa o rio Balteiro por uma ponte, e sobe ao monte até Penedos Juntos. Desce novamente o caminho até uma pista florestal, virando à esquerda até cruzar com a estrada asfaltada, e continua à direita da estrada até chegar a Mões.

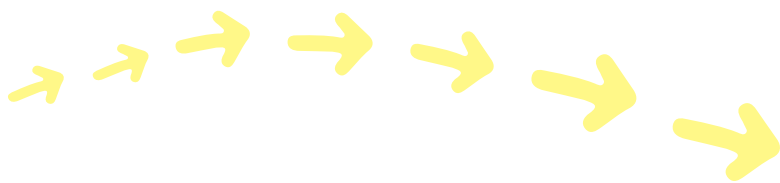
Após passar o núcleo de Mões, o traçado chega até um alto e começa a descer por outra estrada até chegar a Vila Boa. Antes de chegar à **Capela de Vila Boa**, vira à direita, passando à frente de um lavadouro. Cruza novamente uma estrada, e continua por um caminho de terra passando diante das últimas casas de Vila Boa e chegando a um cruzamento de caminhos, em que continua pelo central até uma bifurcação. Continua à direita até uma nova bifurcação, na qual continua por um caminho à esquerda que termina numa área de prados, entrando num pitoresco vale. O traçado continua atravessando os prados até retomar o caminho para o outro lado do vale, e subindo até à estrada asfaltada que leva à Ribolhos e depois continuando em frente em direcção a Vila Franca.

Etapla 3: Ribolhos - Bigorne (19,7 km)

O itinerário continua em Ribolhos atravessando a estrada que vai para Vila Franca, descendo até à aldeia. Rodeia a capela à direita e desce pelo caminho que vai para o rio Paiva, atravessando por uma passarela de pedras. O caminho continua subindo a Quinta do Vale da Cabra por um caminho de terra, e depois empedrado, até chegar a uma estrada que vira à esquerda em direcção ao lugar de Pinheiro. Continua por um caminho através do monte, até cruzar com a estrada de Vila Nova de Paiva, e passando por Farejinhãs e Fareja. Continua a **ponte sobre o rio Paiva**, e depois pela primeira rua à direita, subindo em direcção a Baltar.

Em Baltar, o Caminho passa na frente da **Capela de Santiago** e sobe até chegar a um cruzamento, continuando à direita, até chegar ao local do parque e a estrada nacional de Castro Daire a Lamego. Após passar a estrada, dirige-se a Cinfães, e após percorrer cerca de 500 metros pela estrada, ainda por um caminho à direita que leva a uma ponte





de origem romana e a outra **Capela dedicada a Santiago**, até chegar a Mouramorta.

Passando o núcleo de Mouramorta, junto a um cruzeiro, segue o traçado por um caminho que leva a Mezio, passando por diversas passarelas de pedra que cruzam riachos, chega a um muro sinalizado com uma seta amarela indicando o caminho, rodeando o muro pela esquerda e passando por umas pedras até chegar a uns moinhos. O traçado segue descrevendo um semicírculo que contorna a serra até ligar com um caminho que corre entre muros, e que vira novamente à esquerda para chegar a Mezio.

Passando a **igreja de Mezio**, o itinerário continua em direção à estrada nacional, desviando-se, antes de chegar à mesma, por um caminho sobre uma ponte que novamente termina na estrada nacional. Continua na margem direita da estrada em direção a Bigorne.

Etapas 4: Bigorne - Penude (11,9 km)

O traçado continua em direção à Ponte de Reconcos que cruza o rio Balsemão, segue paralelamente à margem direita da estrada nacional de Viseu a Lamego até passar por Maqueijinha, onde se destaca a Igreja Paroquial, em devoção a Santiago. Continua em direção a nordeste passando por Matança, sinalizada por uma cruzeiro com data de 1889, e passa pela Capela de Santa Cruz, continuando pelo caminho antigo que passa pelos lugares de Bairral, Outeiro Pereira, Parelunga e Purgaçal. Entra de novo na estrada nacional, sai dela em direção a Ordens e, finalmente, a Penude.

Etapas 5: Penude – Bertelo (29,2 km)

O Caminho sai de Penude pela estrada nacional, no cruzamento chamado Carreira de Tiro, e continua até Lamego, onde se destaca a Catedral dos Remédios. Sai de Lamego pela estrada para Resende em direção a Souto Covo, atravessando antes de chegar, à estrada nacional de Lamego a Vila Real. Desde Souto Covo, continua até à estrada nacional para a Régua e atravessa, seguindo em frente até São Pedro de Balsemão. Junto à Quinta do Atalho, segue pela Quenlla do Atalho até Sande. Aí cruza o afluente do Varosa para seguir até à Régua pela estrada nacional. Ao sair da Régua, o traçado atravessa novamente a estrada nacional em direção a noroeste, para virar depois para o nordeste até São Gonçalo de Lobrigos, também com a presença de uma **Capela dedicada a Santiago**.

O itinerário continua até São João de Lobrigos, cruzando a estrada nacional de Régua a Vila Real, em São Miguel de Lobrigos, e continua para o norte até Santa Comba e Banduge. Novamente cruza a estrada nacional e chega a Pousada e Covelo, atravessando o núcleo da povoação e saindo em direção a Bertelo, onde cruza novamente a estrada nacional.





Etapla 6: Bertelo - Vila Real (11,0 km)

O traçado continua até Santa Barbara e ascende para o norte até Cumieira e Silhão, cruza a ponte sobre o rio Sordo até chegar a Relvas. A partir daqui, desvia em direcção a noroeste e cruza a estrada nacional até chegar a **Parada de Cunhos**, onde se destaca a **igreja paroquial**. O traçado sai de Parada de Cunhos em direcção a leste para apanhar a estrada nacional, que continua até Vila Real, passando pela Catedral e **Igreja dos Clérigos**.

Etapla 7: Vila Real - Parada de Aguiar (26,6 km)

O traçado continua em Vila Real em direcção a Calçada, Vila Seca, Gravelos e Escariz, percorrendo paralelamente à estrada nacional entre Vila Real e Chaves até chegar à ponte sobre o rio Corgo. Após passar a ponte, continua até Benagouro, desviando para o nordeste até Vilarinho de Samardã, situada à margem direita do rio Corgo, onde a igreja paroquial guarda a imagem de **São Gonçalo** da antiga confraria do mesmo nome. A partir daqui, o caminho antigo encontra-se em mau estado e torna-se intransitável, pelo que o traçado continuaria pelo caminho que desce para o rio, e depois para a direita. Passado o rio, sobe até à linha de comboio, seguindo pela margem esquerda até Tourencinho, Gralheira e, finalmente, por um caminho antigo até Zima, passando pela Capela de São Gonçalo.

O traçado continua em direcção a Parada do Corgo, Motenegrelo e Parada de Aguiar, topónimo que se refere ao acolhimento de peregrinos e viajantes que passavam por estas terras.

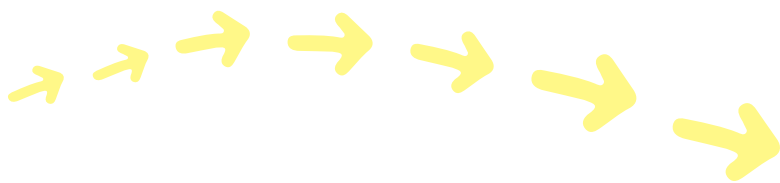
Etapla 8: Parada de Aguiar - Vidago (22,6 km)

O itinerário continua até Vila Pouca de Aguiar, saindo pela Rua Doutor Bento Acácio Ribeiro, descendo até Cidadelhe e cruzando a Ponte. Segue a antiga estrada romana, devidamente sinalizada, até Pedras Salgadas e daí para Águas Romanas, passando a **ponte sobre o rio Avelame**, continuando até Sabroso de Aguiar. O traçado atravessa a estrada nacional de Chaves e sobe o alto de Reigás. Continua paralelo à estrada pela margem esquerda descendo, até chegar a uma pequena subida em que se encontra a bifurcação para Oura. O caminho segue até Salus e Vidago.

Etapla 9: Vidago - Chaves (19,7 km)

O caminho continua até alcançar a **igreja neo-românica**, continuando pela sua direita até cruzar com a estrada nacional e prosseguindo até Valverde, Pereira de Selão e





Redial, onde encontramos uma **Capela dedicada a Santiago**.

A partir daqui o traçado continua até Vila Nova da Veiga, cruzando novamente a estrada nacional, que volta a cruzar ao passar o núcleo de povoação, junto ao cemitério. Segue a estrada nacional por Outeiro Jusão até Chaves.

Etapas 10: Chaves - Verín (26,1 km)

Existem pelo menos três alternativas de traçado¹⁰⁷, para cruzar a fronteira até à Galiza: por Vilarelho da Raia, por Seara Velha, e por Ervededo.

A primeira parte de Chaves em direção a Outeiro Seco, passando perto da igreja românica de **Nossa Senhora da Azinheira**, e continuando até **Senhora da Portela**. A partir daqui, dirige-se a Vilarelho da Raia, onde a igreja paroquial contém uma pequena imagem do Apóstolo Santiago, e cruza a fronteira até Rabal.

A segunda alternativa de traçado sai de Chaves pelo oeste, em direção a Vale de Anta, Soutelo, e **Seara Vela, paróquia dedicada a Santiago**. Continua até ao **santuário da Senhora da Aparecida**, e da Senhora das Necessidades, chegando a Meixido. Passa pela ponte de Assoreira e **Ponte de Chaves** até chegar a Vilar de Perdizes, onde cruza a fronteira até Xironda. Este caminho até há alguns anos estava em muito mau estado resultando intransitável, pelo que a escolher este caminho existe uma alternativa de traçado que desde a **Capela de Nossa Senhora das Necessidades** vai a Castelões, voltando a Meixido, e de lá segue pela estrada asfaltada em direção a Soutelinho da Raia e, entre a igreja paroquial e a **Capela do Senhor dos Passos**, sai para a direita o caminho antigo que leva até à Ponte de Assoreira.

Finalmente, a terceira alternativa de traçado sai de Chaves pelo quartel em direção a Montalegre, e continua até Soutelinho e Couto de Ervededo, passando por outra **Capela de devoção a Santiago**, e chegando à **Ponte de Santiago** que atravessa. Continua até Agrela e Cambedo, com a **Capela dedicada a São Gonçalo**, e pouco depois atravessa a fronteira até Casas dos Montes.

IDENTIFICAÇÃO E DESCRIÇÃO DAS PRINCIPAIS VARIANTES DO TRAÇADO

Existe uma variante documentada deste caminho que, saindo de Lamego, dirigia-se a Guimarães e Braga, para se ligar com o Caminho Central em Ponte de Lima. Ao recuperar e sinalizar-se esta variante ligar-se-iam os dois caminhos principais (Central e Interior), oferecendo mais alternativas aos peregrinos atuais.

¹⁰⁷ García Terrón, Anxeles (Dir.), 1998. Varios Autores. *Camiños portugueses de peregrinación a Santiago. Tramos Portugueses* (Vol. 2). Xerencia de Promoción do Camiño de Santiago, D.L. Santiago de Compostela, 269 pp.





É importante realçar que, uma vez que o caminho atravessa terrenos facilmente inundáveis e pontes sobre rios, que se encontram em mau estado, por vezes é necessário alterar temporariamente o traçado original. As Câmaras Municipais, através da página oficial do Caminho Português Interior de Santiago, têm publicado as alterações no percurso original devido a razões de segurança, especificando a alternativa mais recomendada para cada caso.

O CAMINHO DE LEONÉS

Entre os muitos itinerários pelos quais passaram peregrinos através de Portugal, à parte dos já retratados, o mais notável em Portugal é conhecido como Caminho Leonés, que em Castela é batizado de *Caminho Trasmontano*, tal é a percepção de procedência ou continuidade de cada um. Esta rota, que já foi sinalizada na década de 90 do século XX em colaboração entre a Zamorana Fundación Ramos de Castro e as câmaras da região de Bragança, avançaria desde Zamora e Alcañices até Quintanilha, que cruza o rio Maçãs, e na Terra Fria por Veiga, Milhão e a medieval Ponte das Carvas, em Gimonde, sobre o rio Sabor, e pouco depois a de São Lázaro, antes de entrar em Bragança. Na cidade havia, na Rua Grande dos Sapateiros, a Albergaria de São Vicente, documentada em 1296,¹⁰⁸ e na Baixa Idade Média, também, três estalagens.

Após deixar a praça murada de Bragança dirige-se a Castro de Avelãs (antigo mosteiro, do qual resta uma Igreja românico-mudéjar), utilizando o que restava da via romana XVII do Itinerário de Antonino, e então cruzava com uma variante pelo Alto Tuela conduzindo a Vinhais -com possível saída do país rumo a A Mezquita, cruzando novamente com o Caminho Sanabrés-, as pontes de Vale de Arneio e Pico, Tortomil, a ponte de Nozelos e Chaves; a variante sul, pelo Baixo Tuela, prosseguiria por São Cláudio de Formil, Vilar de Peregrinos -belo e aparentemente esclarecedor topónimo-, Ponte Pedrinha, Vale de Telhas e Lama de Ouriço também a Chaves.¹⁰⁹

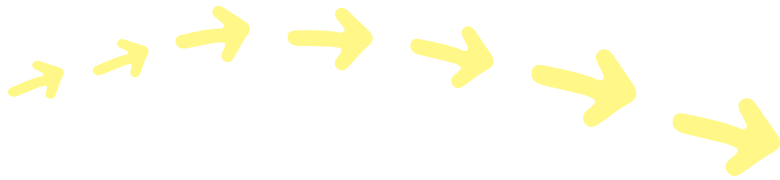
A crónica de D. João I relata que Bragança era um local de passagem muito utilizado pelos almocreves e mercadores castelhanos que se dirigiam às feiras compostelanas, aos quais provavelmente se uniriam, em caravana, alguns peregrinos.¹¹⁰

108 J. MARQUES, *A assistência...*, op. cit., p. 39.

109 C.A. BROCHADO DE ALMEIDA et alia, 'De Bragança á Vía da Prata', em *Op. cit.*, t. X, pp. 306-327.

110 A.M. RIBEIRO DA CUNHA, *A devoção...*, op. cit., p. 113.





USO ATUAL DOS DIFERENTES TRAÇADOS

RECUPERAÇÃO E ESTADO ATUAL DOS DIFERENTES TRAÇADOS DO CAMINHO DE SANTIAGO

Desde os anos 90, a *Xunta de Galicia* tem vindo a desenvolver diversas ações dirigidas à recuperação dos traçados do Caminho de Santiago no âmbito da Galiza. Assim, em 1995 começaram os primeiros trabalhos para a delimitação oficial dos diferentes itinerários do Caminho de Santiago, no território galego, por parte da Dirección Xeral de Patrimonio. A delimitação oficial dos traçados, estabelecido por decreto publicado no Diário Oficial da Galiza, compreende tanto a definição do traçado, como a proteção do território histórico em que se desenvolve, e garante a proteção e valorização das rotas jacobéias.

Em 2011 aprovou-se a delimitação do Caminho Francês em território galego e, atualmente encontram-se delimitados os traçados definitivos do Caminho Primitivo ou de Oviedo, o Caminho Inglês e Caminho de Santiago Norte e Rota da Costa, bem como os troços do Caminho Português, Rota da Prata e Caminho de Fisterra na sua passagem pelo espaço municipal de Santiago de Compostela.

Atualmente trabalha-se na delimitação, ao longo do território galego, dos restantes itinerários do Caminho de Santiago, entre eles, o Caminho Português de Santiago.

Como a própria *Xunta de Galicia* manifesta, a delimitação destas rotas supõem uma aposta na proteção do património galego mais singular, tanto do ponto de vista da integração das infra-estruturas incluídas no âmbito de proteção dos traçados, como no que se refere aos valores culturais e ambientais associados a estas vias de peregrinação.

Não obstante a tarefa que a *Xunta de Galicia* está a realizar em território galego para a delimitação do Caminho Português, não existe uma delimitação reconhecida por parte de uma entidade com competências na matéria dentro do Estado Português.

Apesar disto, são muitas as entidades e pessoas que já desde os anos 80 e, especialmente a partir da década de 90, trabalham na recuperação histórica e patrimonial, bem como na delimitação dos diferentes itinerários do Caminho de Santiago em território português.

Nos anos 80, a associação galega **Asociación de Amigos de los Pazos** começou a reivindicar a validade do antigo itinerário de peregrinação a Santiago desde Portugal, a partir do relato de Giovanni Battista Confalonieri (Roma, 1561), realizando os primeiros percursos pelo caminho e organizando os primeiros congressos científicos para documentar a peregrinação histórica por esta rota.

Já nos anos 90, foi a **Associação Galega de Amigos do Caminho de Santiago** (AGACA), que, em 1993 culmina os trabalhos de investigação, recuperação e sinalização do traçado galego do **Caminho Português a Santiago**. Para realizar a tarefa de



identificação do traçado, a AGACA usou como base a informação cartográfica elaborada pelo Colexio de Enxeñeiros de Galicia complementando-a com investigação documental e trabalho de campo para o reconhecimento do velho caminho medieval, que eles próprios classificaram como “Caminho da Lírica” ou “Caminho dos Trovadores”, referindo-se à lírica galaico-portuguesa da Idade Média. Nesse mesmo ano, patrocinado pela Xunta de Galicia, a associação edita o **primeiro guia do Caminho Português na Galiza**.

Finalizada esta primeira fase, faltava recuperar o itinerário no território português. Numa segunda fase, foi estabelecido levar a cabo a investigação do trajeto de Ponte de Lima a Valença, com a colaboração de especialistas do âmbito académico e religioso. A partir deste trabalho de investigação do traçado, nasce a primeira associação de amigos do Caminho em Portugal; a Associação de Valença do Minho dos Amigos do Caminho de Santiago.

Em 1995, no III Encontro sobre os Caminhos Portugueses de Santiago, ambas as associações apresentaram o trabalho de recuperação do trajeto Ponte de Lima - Valença. Começava assim a consolidação do **Caminho Central Português**. Em 1996 foi editado o **primeiro guia do trajeto Ponte de Lima - Valença**, realizado conjuntamente por ambas as associações.

Imediatamente nasceram novas associações jacobéias em Portugal, como a **Associação dos Amigos do Caminho Português a Santiago de Ponte de Lima**, que prosseguiu a investigação do Caminho Central Português para o sul, delimitando e sinalizando o trajeto entre Porto, Barcelos e Ponte de Lima.

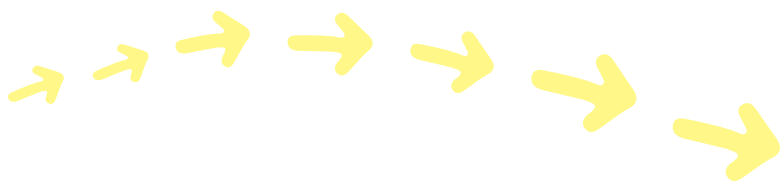
Durante anos, o Caminho permaneceu apenas delimitado a partir do Porto, até que Alexandre dos Santos Ratos, através da sua investigação e seguindo o traçado do relato de Confalonieri, promoveu a delimitação e sinalização do traçado de Lisboa ao Porto, realizado pelas associações numa terceira fase, que terminou em 2006, culminando assim a delimitação e sinalização do traçado do Caminho Central Português, de Lisboa a Santiago.

O resultado de todo o trabalho está compilado no **Guia do Caminho Central Português**, editado pela **AGACA em 2006** com o patrocínio da Dirección Xeral do Patrimonio Cultural da Xunta de Galicia, editado tanto em galego como em português.

O Caminho Central é um itinerário ainda em processo de definição, especialmente entre Lisboa e Porto. As Câmaras Municipais estão a envolver-se na recuperação de vias antigas, e em Setembro de 2011 realizaram-se várias modificações. Por outro lado, o desenvolvimento do território ocasionou a existência de pontos de perigo que devem ser estudados com a finalidade de encontrar alternativas que reduzam o risco ou a implementação de infra-estruturas como áreas subterrâneas, pontes e outros. Assim como ocorre com outras rotas, apenas o tempo acabará estabelecendo um itinerário que deve ser submetido a um processo de delimitação para o proteger ¹¹¹.

111 Pombo, Antón, 2012. *Guía del Camino de Santiago. Camino Português*. Ed. Anaya Touring, Madrid.





Assim, por exemplo, a Câmara Municipal de Barcelos, em reunião ordinária de 14 de Março de 2014, apresentou uma proposta de aprovação do itinerário do “Caminho Central Português de Santiago no concelho de Barcelos”, em colaboração com a Associação Espaço Jacobeus. Esta proposta advém do facto de não existir nenhum documento onde se justifique de forma clara o traçado do percurso designado como “Caminho Central Português de Santiago”, na sua passagem por Barcelos. Nesta proposta alegam-se pressões por parte de outros municípios, entidades privadas e indivíduos que, por razões de diversa índole (desconhecimento, excesso de zelo, confusão na interpretação, etc.), vão contra a definição do que se defende como o “traçado mais correto”.

Outros traçados e variantes do Caminho Central foram também, nos últimos anos, objeto de delimitação visando a sua valorização. Assim, a Câmara de Guimarães realizou em Outubro de 2012 um “Estudo, identificação e fundamentação de um percurso dos Caminhos de peregrinação a Santiago na área do Município de Guimarães”. Nesse mesmo ano, a Associação Espaço Jacobeus realizou a sinalização com setas amarelas do itinerário de Guimarães a Braga, sendo este itinerário uma variante do Caminho Central que vai para Braga por Guimarães.

Embora o Caminho Central se consolide como o Caminho de uso maioritário desde os anos 90, após o trabalho de delimitação e sinalização realizado pelas associações, a rede de caminhos jacobeus em território português inclui outros itinerários, também documentados e em que também se realizaram ações de identificação, delimitação e sinalização, com o desenvolvimento de infra-estruturas de apoio ao peregrino nos últimos anos.

Assim, em 2007 reuniram-se em Esposende as entidades municipais que constituem o âmbito territorial do denominado **Caminho Português da Costa**, conscientes do potencial cultural e turístico da peregrinação a Santiago, onde constataram a falta de investigação e informação sobre este caminho, bem como a ausência de sinalização e de infra-estruturas adequadas para a atenção e informação ao peregrino.

Na defesa e consolidação deste caminho trabalhou intensamente a Associação Amigos de los Pazos, identificando e sinalizando o mesmo na sua passagem por Porto, Vila do Conde, Póvoa de Varzim, Esposende, Viana do Castelo e Caminha.

Esta associação promoveu dois feitos notáveis como a publicação do livro “O Caminho Português da Costa” e a “Declaração de Oia”, um documento de intenção para conseguir a inclusão do Caminho da Costa nas rotas jacobinas, ratificada por nove concelhos galegos e portugueses, onze entidades de turismo e comércio e vários especialistas de história e arqueologia, objetivo conseguido para o Ano Santo de 2010.

Já no ano passado, 2014, as Câmaras Municipais de Viana do Castelo e Vila do Conde, apresentaram um projeto intermunicipal conjunto “Caminhos de Santiago: O Caminho Português da Costa”, com o objetivo de realizar ações concretas que ponham





em valor o Caminho Português da Costa. Com este projecto promoveram uma série de iniciativas para a consolidação do Caminho Português da Costa: identificação e justificação histórica do traçado; sinalização do itinerário; restauração de infra-estruturas; e criação de áreas de descanso, entre outras previstas para os próximos anos.

Outro dos itinerários sobre o qual nos últimos anos se tem vindo a fazer um intenso trabalho de reconhecimento e valorização é o Caminho Português Interior de Santiago, que atravessa os municípios de Viseu, Castro Daire, Lamego, Peso da Régua, Santa Marta de Penaguião, Vila Real, Vila Pouca de Aguiar e Chaves. Este itinerário atravessa a fronteira em Vilarelho da Raia, e percorre cerca de 180 km da Via da Prata, já em território galego, até alcançar Santiago. O traçado está sinalizado e conta com infra-estrutura de apoio ao peregrino.

Esta nova rota jacobea, de origem medieval, foi inaugurada oficialmente em 2012 em Viseu, depois de um esforço conjunto entre as câmaras municipais do âmbito territorial de modo que decorre, de acordo com o traçado de trilhos tradicionais, com base em critérios de rigor histórico, e tendo em conta a riqueza patrimonial, iconográfica e toponímica associada ao Caminho. O traçado atual é baseado no livro “Caminho de Peregrinação a Compostela; Itinerários portugueses”, que conta com a assessoria científica de Dr. Arlindo Cunha, com algumas modificações motivadas pelas mudanças no território, com a finalidade de garantir a segurança para os usuários do Caminho. No entanto, o traçado apresenta ainda problemas para a segurança em alguns pontos, devido à deterioração das infra-estruturas e a presença de áreas inundáveis, que requerem um estudo de campo atualizado e em profundidade com o fim de definir alternativas permanentes para evitar estas questões.

DADOS ESTATÍSTICOS DO USO ATUAL DOS CAMINHOS DE SANTIAGO

A **Oficina do Peregrino de Santiago** recolhe dados estatísticos dos peregrinos que ali vão, uma vez terminada a sua peregrinação.

A análise destes dados recolhidos entre os anos 2004 e 2014, permite extrair conclusões quanto à evolução do número de peregrinos que vêm a Santiago, o Caminho que percorrem, a sua nacionalidade e local de origem, entre outros.

No contexto geral da peregrinação a Santiago, observa-se nos últimos dez anos uma **tendência de crescimento contínuo e uniforme do número de peregrinos**, com destaque para os picos de afluência que correspondem aos anos santos de 2004 e de 2010, com 179.944 e 272.135 peregrinos, respetivamente.

No ano passado, **2014**, o número de peregrinos manteve-se em números próximos aos do ano santo, chegando a um **total de 237.866 peregrinos**.



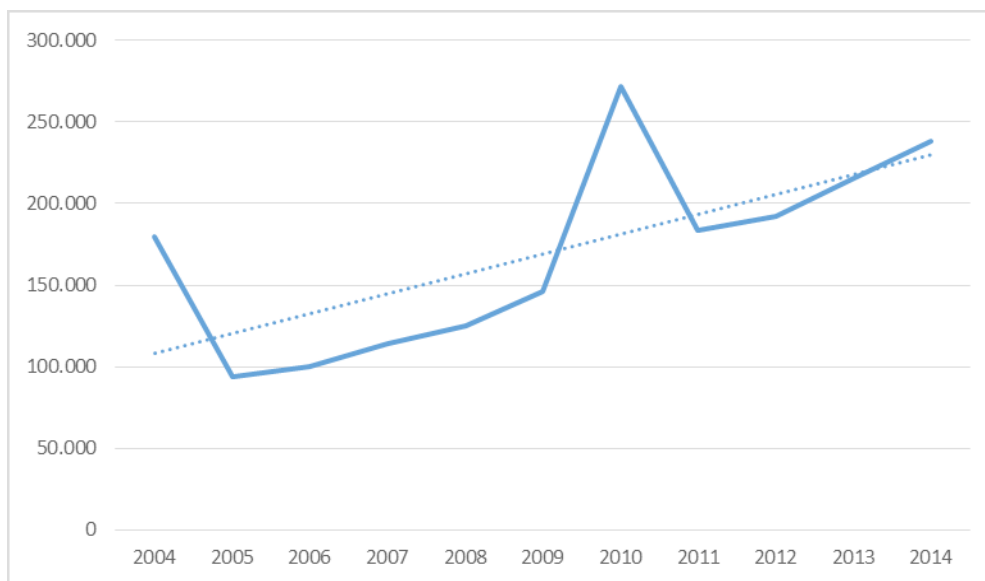


Gráfico 1: Evolução do número total de peregrinos entre os anos 2004 e 2014.

Fonte: Elaboração própria - Dados da Oficina de Peregrinos de Santiago

A grande maioria dos peregrinos que vêm a Santiago percorrem o Caminho Francês que é, com destaque, o traçado mais reconhecido tanto a nível nacional como internacional.

Os restantes Caminhos mantêm uma afluência de peregrinos muito inferior aos números do Caminho Francês, mas que despontam nos últimos quatro anos. Destaca-se, no entanto, o **Caminho Português**, que se posiciona como o **segundo itinerário escolhido pelos peregrinos**, com um notável crescimento nos últimos anos, especialmente a partir do ano santo de 2010, como se verifica nos gráficos seguintes.

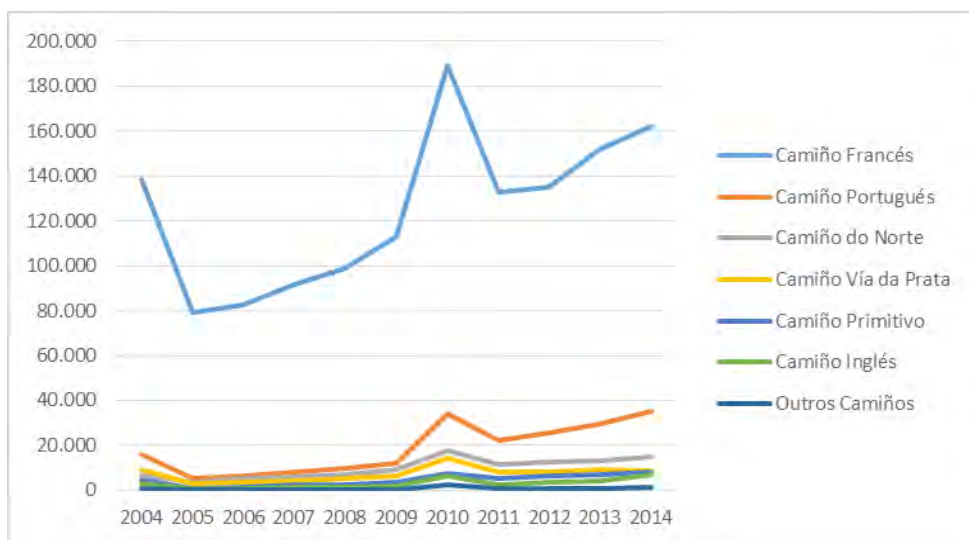


Gráfico 2: Evolução do número de peregrinos em diferentes Caminhos entre os anos 2004 e 2014.

Fonte: Elaboração própria - Dados da Oficina de Peregrinos de Santiago



Este crescimento do Caminho Português deve-se a variados fatores, sendo “uma das principais razões indicadas pelos peregrinos para escolher este itinerário a vontade de conhecer um caminho novo e a existência de um número reduzido de peregrinos em comparação com o Caminho Francês. A beleza natural também é citada, e o caminho é descrito pelos peregrinos como um dos mais interessantes, tanto pela sua herança histórica e cultural como pela beleza natural” [Ana Catarina Mendes, 2009].

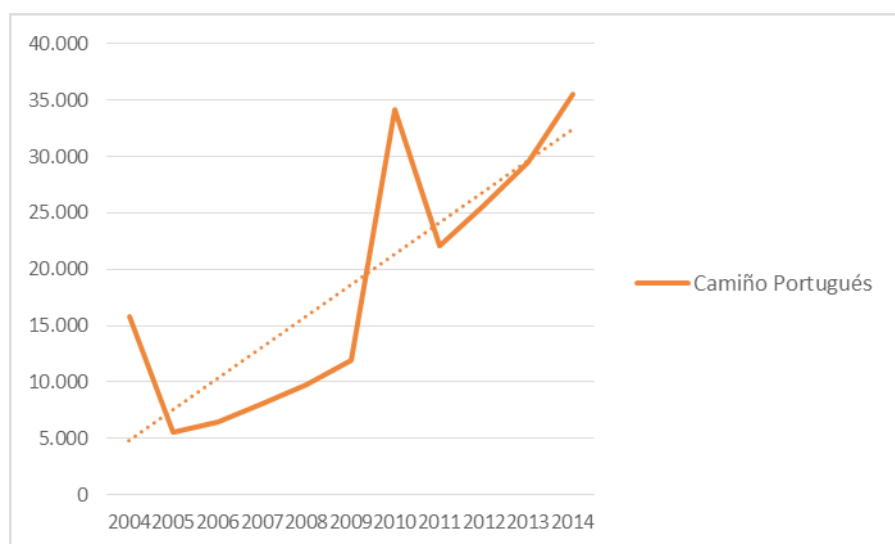


Gráfico 3: Evolução do número de peregrinos no Caminho Português.
Fonte: Elaboração própria - Dados da Oficina de Peregrinos de Santiago

A época de maior afluência de peregrinos concentra-se nos meses de verão, entre Junho e Setembro. Como se pode observar no gráfico seguinte, **Agosto é o mês mais transitado com um total de 51.216 peregrinos em 2014**, ainda que não alcance os números do ano santo, mantém a tendência global de crescimento do número de peregrinos ao longo dos últimos anos.

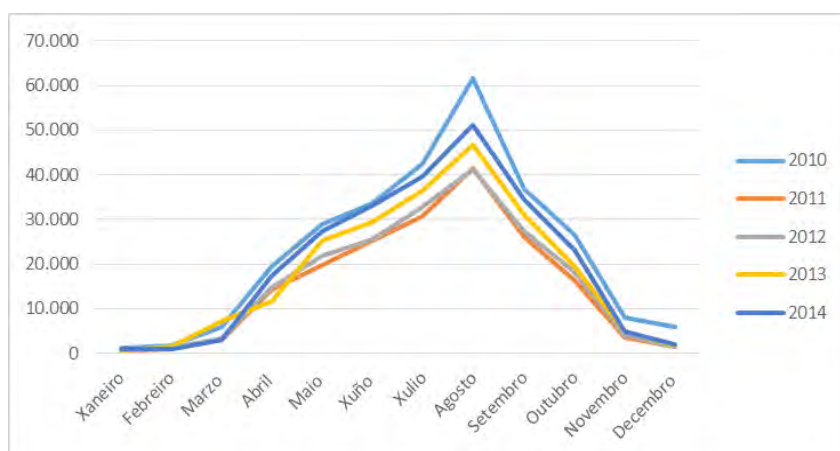
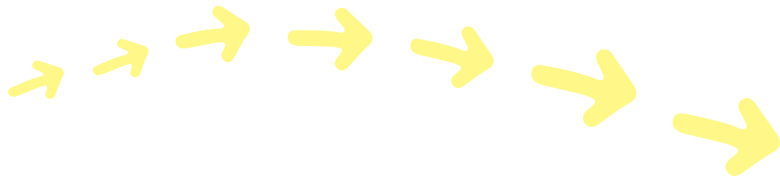


Gráfico 4: Evolução do número de peregrinos por meses nos últimos cinco anos.
Fonte: Elaboração própria - Dados da Oficina de Peregrinos de Santiago





No que respeita às nacionalidades dos peregrinos, estas são muitas e diversas, chegando a Santiago peregrinos de todas as partes do mundo. Não obstante, ao longo dos últimos dez anos, constata-se que **a grande maioria dos peregrinos é de nacionalidade espanhola**, seguidos pelos alemães, italianos, franceses, portugueses e americanos, que ocupam sempre os primeiros lugares na classificação de nacionalidades.

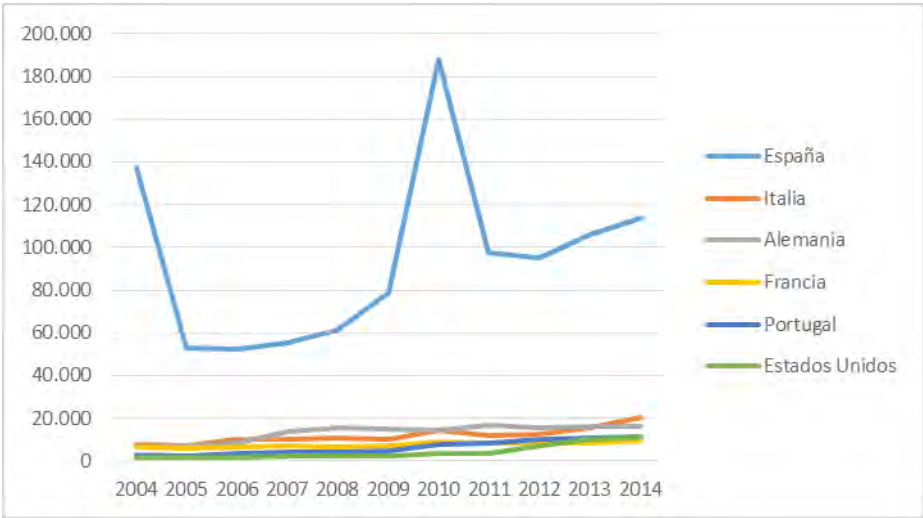


Gráfico 5: Evolução das principais nacionalidades dos peregrinos entre os anos 2004 e 2014
Fonte: Elaboração própria - Dados do Escritório de Peregrinos de Santiago

A partir do ano de 2004 e até ao ano de 2010, Portugal ocupou o quinto lugar nas nacionalidades dos peregrinos, ascendendo ao quarto lugar do ano de 2011, e mostrando um **clara tendência de crescimento dos peregrinos de nacionalidade portuguesa**.

Ano	Total de peregrinos	Total de peregrinos portugueses	Posição da nacionalidade portuguesa em relação ao total de nacionalidades
2004	179.944	3.252 (1,81%)	5º
2005	93.924	2.574 (2,74%)	5º
2006	100.377	3.365 (3,35%)	5º
2007	114.026	4.001 (3,51%)	5º
2008	125.141	4.341 (3,47%)	5º
2009	145.877	4.854 (3,33%)	5º
2010	272.135	7.786 (2,86%)	5º
2011	183.366	8.649 (4,72%)	4º
2012	192.488	10.329 (5,37%)	4º
2013	215.880	10.698 (4,96%)	4º
2014	237.886	11.655 (4,90%)	4º

Tabela 8: Peso dos peregrinos portugueses na peregrinação a Santiago.
Fonte: Elaboração própria - Dados da Oficina de Peregrinos de Santiago



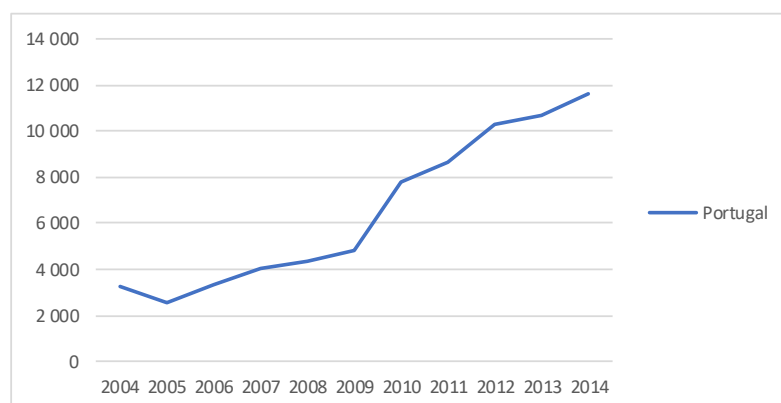


Gráfico 6: Evolução dos peregrinos de nacionalidade portuguesa entre os anos 2004 e 2014.

Fonte: Elaboração própria - Dados da Oficina de Peregrinos de Santiago

Embora seja verdade que não se pode concluir que um crescimento dos peregrinos de nacionalidade portuguesa esteja associado, diretamente, a um crescimento nos peregrinos que escolhem o Caminho Português, podemos supor que muitos dos peregrinos de nacionalidade portuguesa escolherão esta opção de caminho, o que se vê refletido, como já mencionado, no claro posicionamento do Caminho Português como segunda opção após o Caminho Francês.

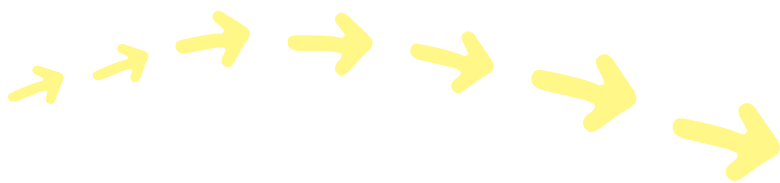
Para ver a importância que está a adquirir o Caminho Português, basta observar que **idades como Tui e Porto estão situadas, nos últimos cinco anos, entre as dez primeiras na eleição do local de origem da peregrinação**, junto com cidades como Sarria, Saint Jean Pied Port, León, Cebreiro, Roncesvalles ou Ponferrada, entre outras, e todas elas cidades de passagem do Caminho Francês.

Posição	Evolução na posição das principais cidades local de partida da peregrinação				
	2010	2011	2012	2013	2014
1º	Sarria	Sarria	Sarria	S. Jean P. Port	Sarria
2º	Cebreiro	S. Jean P. Port	S. Jean P. Port	León	S. Jean P. Port
3º	Tui	León	León	Cebreiro	Tui
4º	S. Jean P. Port	Cebreiro	Cebreiro	Tui	León
5º	Roncesvalles	Roncesvalles	Roncesvalles	Porto	Porto
6º	Ponferrada	Ponferrada	Tui	Ponferrada	Cebreiro
7º	León	Tui	Ponferrada	Roncesvalles	Ponferrada
8º	Astorga	Porto	Porto	Astorga	Roncesvalles
9º	Ourense	Astorga	Astorga	Valença do Minho	Ferrol
10º	Porto	Pamplona	Pamplona	Pamplona	Astorga

Tabela 9: Evolução na posição das principais cidades escolhidas como local de partida da peregrinação.

Fonte: Elaboração própria - Dados da Oficina de Peregrinos de Santiago





A Oficina de Peregrinos de Santiago não inclui dados do itinerário que percorrem os peregrinos, por isso para avaliar qual ou quais dos diferentes traçados existentes em território português os peregrinos escolhem é preciso atentar às cidades portuguesas escolhidas como local de origem. Estes dados permitem uma aproximação ao posicionamento dos diferentes traçados atualmente.

Se observamos a evolução ao longo dos últimos dez anos, as cidades do Porto e Valença, mostram uma tendência crescente, mais marcante no caso do Porto. Lisboa e Ponte Lima também mostram um crescimento, especialmente a partir do ano de 2010, e nas cidades de Braga e Chaves, o crescimento é menos notório, começando a destacarem-se nos últimos três anos.

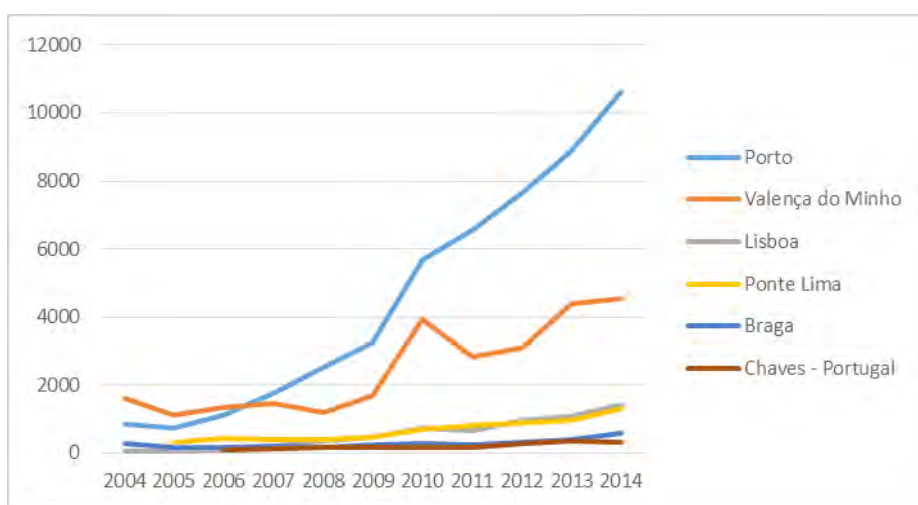


Gráfico 7: Evolução das principais cidades portuguesas escolhidas como local de início da peregrinação.

Fonte: Elaboração própria - Dados da Oficina de Peregrinos de Santiago

Se tomarmos como referência os anos 2004, 2009, 2010 (por ser ano santo) e 2014, observamos como **a cidade do Porto está entre as principais cidades escolhidas pelos peregrinos para começar o seu itinerário em território português.**

Assim, em 2004 o Porto ocupava a 28ª posição na classificação geral do local de origem da peregrinação, atingindo no ano santo de 2010 a 10ª posição, e subindo no passado ano de 2014 até à 5ª posição.

A cidade seguinte com maior crescimento é Valença do Minho, próxima à fronteira e à cidade de Tui, onde a maior parte dos peregrinos que realizam o Caminho Português optam por iniciar a sua caminhada.

Em 2004 aparecem também a cidade de Braga, e fora do âmbito do presente trabalho, e com muito menor importância a cidade de Lisboa.





Cidade	Ano 2004		
	Nº de peregrinos	% Em relação ao total	Posição
Braga	282	0,16	53º
Sao Pedro de Rates	-	-	-
Barcelos	-	-	-
Chaves - Portugal	-	-	-
Guimarães	-	-	-
Viana do Castelo	-	-	-
Coimbra	-	-	-
Fátima	-	-	-
Póvoa de Varzim	-	-	-
Viseu	-	-	-
Aveiro	-	-	-
Faro	-	-	-
Esposende	-	-	-
Viseu	-	-	-
Aveiro	-	-	-
Faro	-	-	-
Esposende	-	-	-

Tabela 10: Posição das principais cidades escolhidas como local de partida da peregrinação em 2004. Fonte: Elaboração própria - Dados da Oficina de Peregrinos de Santiago

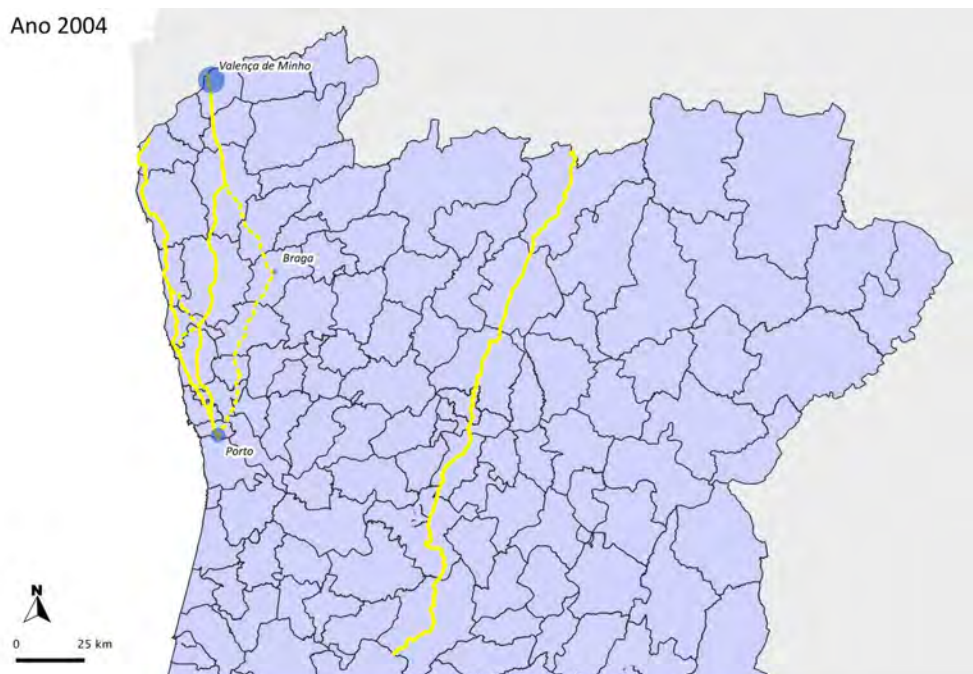
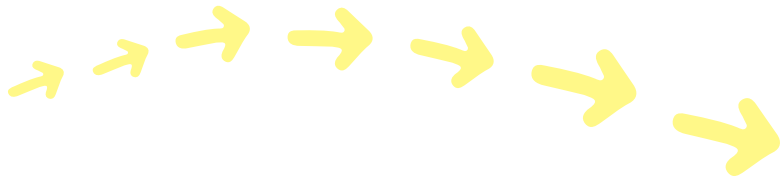


Ilustração 11: Importância das cidades portuguesas escolhidas como local de início da peregrinação. Fonte: Elaboração própria - Dados da Oficina de Peregrinos de Santiago





No ano de 2009, como mostram os dados a seguir, a cidade do Porto situa-se como a primeira escolha no território português, acima de Valença do Minho. Neste ano destaca-se o posicionamento de outras cidades como Ponte Lima e Chaves, e o aumento da cidade de Lisboa, fora do âmbito do presente estudo.

Cidade	Ano 2009		
	Nº de peregrinos	% Em relação ao total	Posição
Porto	3.236	2,22	12º
Valença do Minho	1.686	1,16	18º
Lisboa	449	0,31	38º
Ponte Lima	456	0,31	37º
Braga	228	0,16	53º
São Pedro de Rates	-	-	-
Barcelos	-	-	-
Chaves - Portugal	144	0,10	63º
Guimarães	-	-	-
Viana do Castelo	-	-	-
Coimbra	-	-	-
Fátima	-	-	-
Póvoa de Varzim	-	-	-
Viseu	-	-	-
Aveiro	-	-	-
Faro	-	-	-
Esposende	-	-	-

Tabela 11: Posição das principais cidades escolhidas como local de partida da peregrinação em 2009. Fonte: Elaboração própria - Dados da Oficina de Peregrinos de Santiago



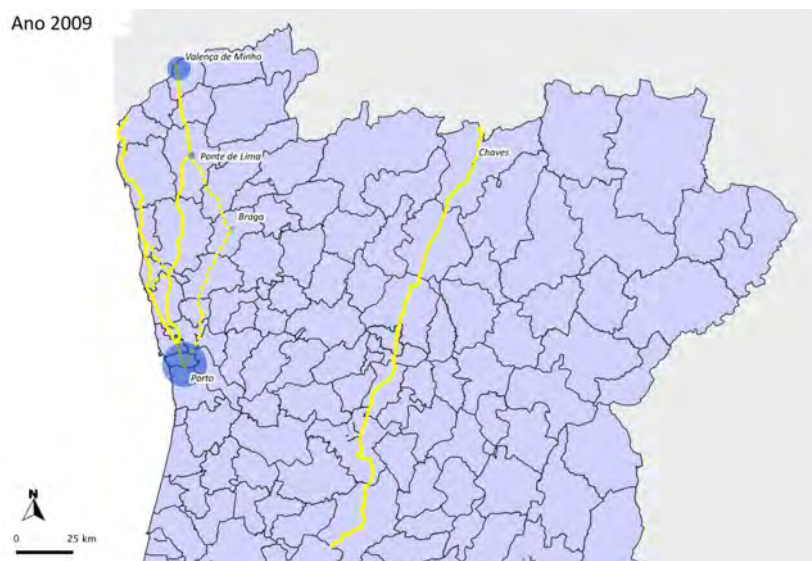
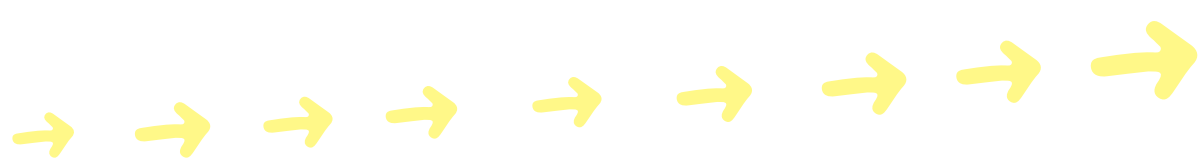


Ilustração 12: Importância das cidades portuguesas escolhidas como local de início da peregrinação.
Fonte: Elaboração própria - Dados da Oficina de Peregrinos de Santiago

Cidade	Ano 2010		
	Nº de peregrinos	%Em relação ao total	Posição
Porto	5.694	2,10	10º
Valença do Minho	3.931	1,44	15º
Lisboa	718	0,26	37º
Ponte Lima	709	0,26	39º
Braga	271	0,10	68º
Sao Pedro de Rates	-	-	-
Barcelos	-	-	-
Chaves - Portugal	172	0,06	71º
Guimarães	-	-	-
Viana do Castelo	-	-	-
Coimbra	-	-	-
Fátima	-	-	-
Póvoa de Varzim	-	-	-
Viseu	-	-	-
Aveiro	-	-	-
Faro	-	-	-
Esposende	-	-	-

Tabela 12: Posição das principais cidades escolhidas como local de partida da peregrinação no ano de 2010.



Ano 2010

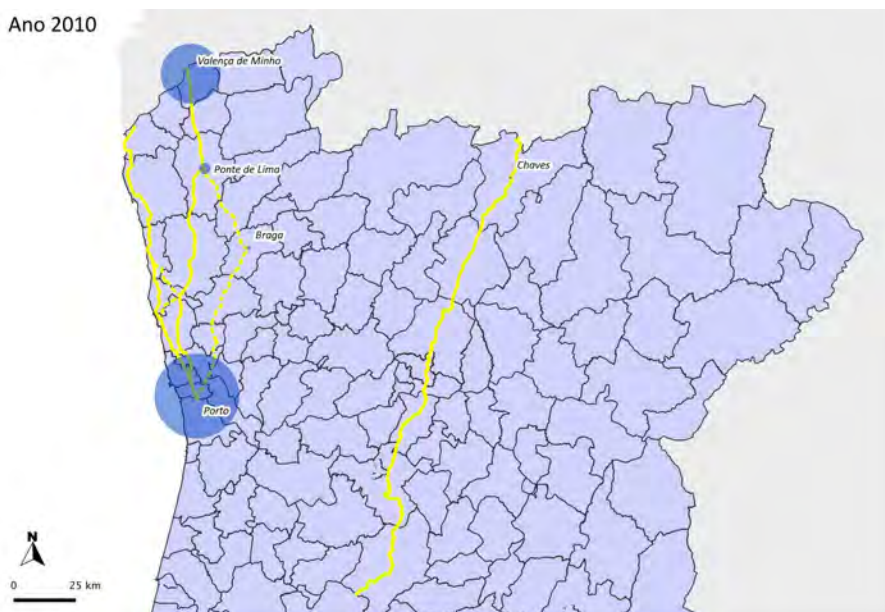


Ilustração 13: Importância das cidades portuguesas escolhidas como local de início da peregrinação.
Fonte: Elaboração própria - Dados da Oficina de Peregrinos de Santiago

No ano passado, 2014, a cidade do Porto ficou em 5ª posição como local de origem das peregrinações. Esta cidade é considerada atualmente como o local principal de início da peregrinação em território português, tanto para os peregrinos que decidem fazer o Caminho Central Português, como o Caminho da Costa.

O aumento do número de peregrinos que escolhem Ponte de Lima, também apresenta um notável crescimento desde 2009, quando não aparecem registos de peregrinos que iniciem o Caminho nesta cidade, e deixa por isso constância da maior preferência pelo traçado do Caminho Central e da sua maior projecção, tanto a nível nacional como internacional.

Aparecem igualmente em destaque outras cidades como Braga, Barcelos e a vila de São Pedro de Rates, deixando constância de que o traçado do Caminho Central adquire maior notoriedade, tanto no traçado Central, que passa por Rates e Barcelos, como a variante que passa por Braga.

Em 2014 outras cidades do âmbito de estudo, adquirem também alguma importância como local de origem da peregrinação, como Chaves, Guimarães, Viana do Castelo, Póvoa de Varzim e, fora do ambiente de estudo, Viseu, o que é indicativo de que outros Caminhos como o Caminho da Costa e o Caminho Interior, estão a adquirir uma certa relevância.



Cidade	Ano 2014		
	Nº de peregrinos	% Em relação ao total	Posição
Porto	10.636	4,47	5º
Valença do Minho	4.551	1,92	13º
Lisboa	1.435	0,60	27º
Ponte Lima	1.315	0,55	30º
Braga	565	0,24	41º
Sao Pedro de Rates	531	0,22	43º
Barcelos	542	0,23	42º
Chaves - Portugal	328	0,14	53º
Guimarães	282	0,12	60º
Viana do Castelo	184	0,08	74º
Coimbra	157	0,07	81º
Fátima	134	0,06	90º
Póvoa de Varzim	60	0,03	123º
Viseu	70	0,03	120º
Aveiro	39	0,02	128º
Faro	37	0,02	131º
Esposende	24	0,01	143º

Tabela 13: Posição das principais cidades escolhidas como local de partida da peregrinação em 2014. Fonte: Elaboração própria - Dados da Oficina de Peregrinos de Santiago

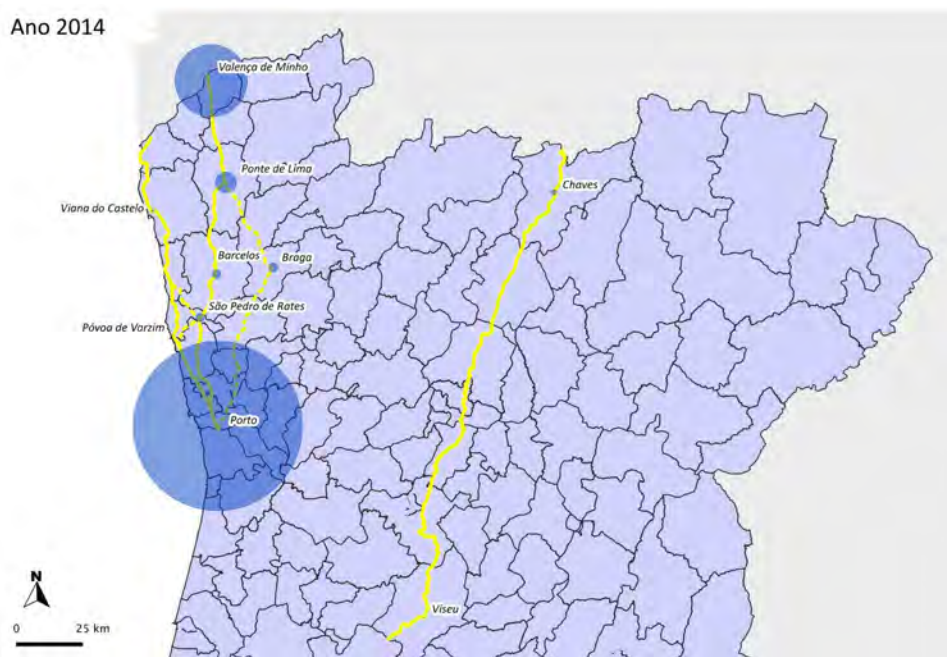
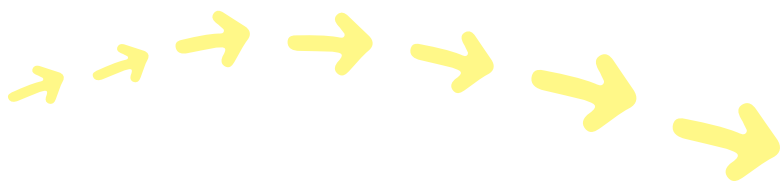


Ilustração 14: Importância das cidades portuguesas escolhidas como local de início da peregrinação. Fonte: Elaboração própria - Dados da Oficina de Peregrinos de Santiago





PROPOSTA E JUSTIFICAÇÃO DO TRAÇADO DO CAMINHO PORTUGUÊS

CONCLUSÕES DERIVADAS DA ANÁLISE DA DOCUMENTAÇÃO HISTÓRICA

Como resultado do trabalho de recolha e análise sistemática da informação documental, consultas realizadas a especialistas e avaliação dos elementos que definem a historicidade, obteve-se a definição do traçado histórico do Caminho Português de Santiago. Contudo, **não se pode afirmar que existe um traçado único**, mas sim que foram identificados até sete traçados que poderíamos denominar como “históricos”, com origem em Portugal, incluindo os caminhos principais e suas variantes, bem como outros caminhos provenientes do interior da Península, que entram em Portugal pela região de Trás-os-Montes e se unem a outras vias de peregrinação a Compostela, como a Via da Prata ou o Caminho Sanabrés.

Os diferentes caminhos identificados, mais do que uma classificação ou hierarquização devido ao número de peregrinos que passaram por eles, mostram uma superioridade de uso em determinadas épocas da história, algumas das quais coincidem com as de maior afluência ao santuário de Compostela.

Assim, devido às vicissitudes do território localizado a norte do Douro, embrião do reino independente de Portugal a partir de 1140, no que diz respeito ao uso dos caminhos pelos peregrinos podemos estabelecer uma periodização:

1. Antes da nacionalidade, ou seja, em meados do século XII, estão bem documentados os caminhos que passavam por **Braga e Guimarães**, e também a via atualmente equivocadamente denominada “**Caminho Interior**”, proveniente de Coimbra através de Viseu, Lamego, Vila Real e Chaves, aproveitando a marcação da via romana que comunicava Olissipo com Bracara Avgvsta. Não se pode dizer o mesmo da sua extensão para Portela do Homem (**Geira romana**) meramente hipotética como rota jacobea, assim como do prolongamento de Braga em direção a **Monção**, que não deixou grandes testemunhos nem em Portugal nem na sua extensão através da Galiza.
2. A partir do início do século XIII em diante, o **Porto** já figura como o núcleo que centraliza a passagem comercial, e também de viajantes e peregrinos, substituindo Braga. Desde então, e embora mantendo a variante de Braga para o norte, com ligação em **Ponte de Lima**, vai consolidando o que hoje é chamado “**Caminho Central**”, e mais ainda após a construção da ponte de Barcelos e reedificação parcial da de Ponte de Lima. À exceção da presença de alguns itinerários híbridos, que utilizam o caminho de Rates à **Barca do Lago**, um itinerário que sem dúvida





teve a sua importância, a rota direta central atinge uma evidente primazia até ao final da Idade Média. Como alternativa menor, e como opção, estaria o **Caminho da Senhora do Norte** através de Lanhelas e Vilar de Mouros.

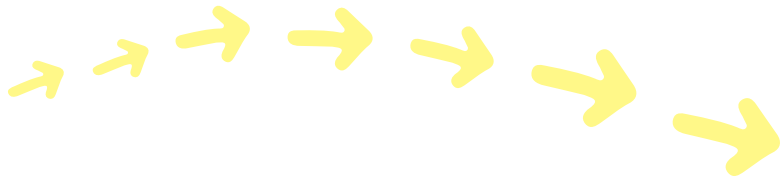
3. Com o desenvolvimento das cidades costeiras marítimas **de Azurara, Vila do Conde, Viana da Foz do Lima ou Caminha**, a alternativa costeira, já existente na Idade Média com ramal a partir **de S. Tiago de Custóias ou São Pedro de Rates**, e agora a partir de **Moreira**, é consolidada como o itinerário mais frequentado, com possíveis passagens para a **Galiza através de Caminha, Vila Nova de Cerveira e Valença do Minho**, que continua a ser a mais utilizada. Constata-se em datas mais tardias a passagem de viajantes por **Matosinhos**, articulando assim uma via totalmente litoral.
4. O caso dos caminhos do **Nordeste Trasmontano** é peculiar, pois mais do que se constituírem como itinerários propriamente portugueses, fazem parte das variantes ou atalhos provenientes da **Via da Prata**, entre **Mérida e Zamora**, ou do grande ramal do **Caminho Sanabrés**, nascido pouco depois de Zamora, com passagem provável, constatado na Idade Moderna, por Bragança, e possíveis saídas a partir de Vinhais, Chaves ou Vilar de Perdizes.

CONCLUSÕES DERIVADAS DA ANÁLISE DO USO ATUAL E FUNCIONALIDADE DOS CAMINHOS

À vista dos dados estatísticos de uso e preferências dos peregrinos, assim como do estado atual dos diferentes caminhos existentes, conclui-se o seguinte:

1. A tendência de crescimento que o Caminho de Santiago mantém, quanto ao número de peregrinos, desde o último ano santo, é especialmente marcada no caso do **Caminho Português**, que se posiciona como o segundo itinerário escolhido pelos peregrinos e com uma clara tendência de crescimento.
2. O número de **peregrinos de nacionalidade portuguesa** manifesta um crescimento contínuo nos últimos dez anos, situando os peregrinos portugueses no 4º lugar, apenas superados pelos espanhóis, os alemães e os italianos.
3. As cidades de **Tui, Porto e Valença do Minho** são reflexo do crescimento do Caminho Português ao situar-se entre os primeiros lugares das cidades que são





escolhidas como local de origem da peregrinação.

4. A cidade do **Porto manifesta um forte crescimento** como local de origem da peregrinação nos últimos dez anos, passando a ocupar o 5º lugar em 2014, com um total de 10.636 peregrinos que iniciaram o caminho nesta cidade.
5. A presença notável no ano passado de outras cidades como Ponte de Lima, Braga, Barcelos e a vila de São Pedro de Rates, como origem da peregrinação, supõem que o **Caminho Central e sua variante de Braga** são os mais reconhecidos e movimentados.
6. As cidades de **Póvoa de Varzim, Viana do Castelo, Chaves e Viseu** mostram um aumento no número de peregrinos que escolhem como lugar de origem, o que mostra que nos últimos anos outros traçados como o Caminho da Costa ou o Caminho Interior estão a adquirir importância, possivelmente também pelo intenso trabalho realizado pelas Câmaras e as Associações de Amigos do Caminho para a sua delimitação e sinalização.
7. O **Caminho Central por Barcelos**, sendo o primeiro dos traçados a ser estudado, delimitado e sinalizado, e justificado historicamente como um caminho tradicional de peregrinação, é hoje em dia o itinerário em Portugal mais reconhecido, tanto a nível nacional como internacional.

PROPOSTA DE TRAÇADO DO CAMINHO PORTUGUÊS E JUSTIFICAÇÃO



Tendo em conta as conclusões resultantes da análise histórica e funcional dos traçados do Caminho Português, propomos, como traçado recomendado para uma possível delimitação e reconhecimento em Portugal, o Caminho Português Central de Santiago que passa pelos municípios do Porto, Matosinhos, Maia, Vila do Conde, Póvoa de Varzim, Barcelos, Ponte de Lima, Paredes de Coura e Valença.

O traçado proposto corresponde à descrição do traçado detalhado anteriormente no presente estudo, com a alternativa recomendada que, em Araújo (Maia), se dirige para a Ponte da Moreira.

O traçado proposto apresenta-se em mapas anexos à escala 1: 25.000 em Ortofotografia digitais atualizadas de Portugal.



Além disso, recomenda-se a delimitação da variante do Caminho Central de Braga, mas a determinação do percurso atual requer um trabalho de reconhecimento em campo atualizado, para uma proposta concreta de traçado, tendo em conta o estado atual do terreno.

O Caminho Central Português de Santiago é considerado o mais fidedigno e que reúne os elementos fundamentais para o reconhecimento como via histórica de peregrinação: reconhecida antiguidade do traçado, a existência de elementos patrimoniais, culturais, arquitetónicos e religiosos ligados ao culto a Santiago, a presença de elementos relacionados com as vias medievais e a presença de caminhos antigos. Além disso, é o itinerário que, nos dias de hoje, tem um uso mais intenso e, por isso, requer uma maior proteção e melhoria para garantir a satisfação da procura de forma sustentável e compatível com a conservação e proteção dos valores culturais, naturais e patrimoniais associados.

Assim, o traçado proposto apresenta as seguintes características que justificam a sua escolha:

- É um traçado consolidado pela tradição e pelos relatos históricos de viajantes da Idade Média, estando amplamente documentado.
- É o traçado que reúne o maior número de elementos patrimoniais ligados ao Caminho de Santiago.
- É o traçado remarcado por diferentes autores e historiadores especializados no Caminho Português, como o traçado com mais peso histórico e caráter tradicional.
- É o traçado que os guias e informação existente sobre o Caminho Português referem como o “caminho principal” e o “caminho tradicional” Português de Santiago.
- É o traçado que maior número de peregrinos regista atualmente.
- É o traçado mais curto e direto, que liga a região norte de Portugal, do Douro a Santiago de Compostela.

No entanto, por motivos de segurança, propõe-se a alternativa ao “traçado principal” que, em Araújo, desvia para a Ponte da Moreira, em vez de o da Ponte de Barreiros, como figura no mapa anexo descrito no ponto anterior, correspondente à descrição do traçado por etapas, Etapa 1: Porto - São Pedro de Rates.





CAMINHO CENTRAL NO TERRITÓRIO DE SANTA MARIA DA FEIRA E VILA NOVA DE GAIA



QR2

FONTES DOCUMENTAIS E BIBLIOGRÁFICAS



QR3

INTRODUÇÃO E ÂMBITO DE ESTUDO E METODOLOGIA

ANTECEDENTES HISTÓRICOS, GEOGRÁFICOS E PATRIMONIAIS RELATOS OU TESTEAMUNHOS DE PEREGRINOS (LITERATURA ODEPÓRICA)¹¹²

Só no fim da Idade Média e início da Idade Moderna surgem os primeiros testemunhos escritos da passagem por terras portuguesas de peregrinos oriundos de toda a Europa.

León de Rosmithal de Blatna, cunhado do rei Jorge de Bohemia, viajou por Espanha e Portugal (1465-1467) acompanhado de um séquito de aproximadamente 50 pessoas.

Após entrar em Portugal por Freixo de Espada à Cinta, Rosmithal e a sua comitiva, é recebido por D. Afonso V (Rei de Portugal) na sua passagem por Braga, entregando-lhe cartas da sua irmã a Infanta D. Leonor casada com o Imperador Frederico II¹¹³.

Após o encontro com o Rei de Portugal, Rosmithal segue para Santiago de Compostela, e é no seu retorno que passa por terras de Santa Maria em direção a Lisboa. No seu relato de viagem podemos ler esta curiosa descrição:

¹¹² Aqui apresentamos os relatos de peregrinos representativos da literatura odepórica (tipo de narrativa com determinadas características específicas), percorridas em ambas as direções durante peregrinação (ida e vinda).

¹¹³ Armando de Lucena. *Caminho Português de Santiago*. Lisboa: Academia Nacional de Belas Artes, 1965. p.11



«[...] De Porto a Rifana hay cinco milias de camino; este último es pueblo situado lugar montuoso, no lejo del mar, y todo el camino desde o Porto se hace por la costa, llevando el mar a la derecha; en aquella parte no hay ningún rey ni príncipe cristianos, sino que está habitada por los sarracenos, que los hay negros y blancos; de Rifana a Aguada [...]»¹¹⁴

Em 1484, Jerónimo Münzer médico e geógrafo alemão homem de uma cultura geral adquirida nos seus estudos e ampliada pelas suas viagens, fugido da peste negra que assolava Nuremberga desde o ano transacto, parte em viagem para os Países Baixos. Supõe-se que é o seu interesse pelos descobrimentos portugueses e espanhóis que o leva a encetar esta viagem pela Europa Ocidental.

O seu relato, esparto em palavras, por terras de Espanha e Portugal dá-nos conta da sua passagem pelo território aqui analisado em 6 de Dezembro de 1494, com esta sucinta passagem:

«[...] El día 6, acabada la comida saliendo de Coimbra por parajes fecundos y campiñas, en dos días llegamos a la ínclita y antiquíssima Oporto, que está situada en la falda de um altísimo monte [...]»¹¹⁵

Já em 1521-1522 é Sebald Örtel, cidadão abastado da mesma cidade de Nuremberga, que em retorno da sua peregrinação a Santiago de Compostela utiliza o mesmo trajeto mas em sentido contrário, ou seja em direção a Lisboa. No seu relato conta-nos:

«[...] Allí¹¹⁶ gastamos 128 reales o K. d. (?). Y en jueves cabalgamos hasta Riffano(?)¹¹⁷, fueran cinco milla, allí gastamos 90 reales.[...]»¹¹⁸

Depois de sair no dia 25 de Julho de Santiago de Compostela, o monge beneditino francês Frei Claude de Bronseval acompanhante do abade de Clairvaux, Edme de Saulieu, em visita aos mosteiros ibéricos em 1532-1533 escreve assim no seu «Incipit peregrinatio hispânica»¹¹⁹ do dia 3 de Julho de 1532:

«Nous entrâmes au Portugal et nous allâmes pour une bonne route, à travers une région montueuse et inculte, jusqu'à une auberge isolée dans une champagne nommée Grijó. Nous prîmes un liger repas dans cete hospice grossier e lamentable. Partis de là, nous arrâmes par une route magnifique et facile à un bourg appelé Arrifana, où nous reposâmes bien cette nuit-là.»¹²⁰

114 Robert Plötz – Peregrinos Alemanes «Ad SanctumJacobum». *Portugal na Memória dos Peregrinos*. Santiago de Compostela: Xunta da Galicia, 2002. p. 177

115 Jerónimo Munzer. *Viaje por España y Portugal (1494-1495)*. Madrid: Ediciones Polifemo, 2002. p.191

116 Porto.

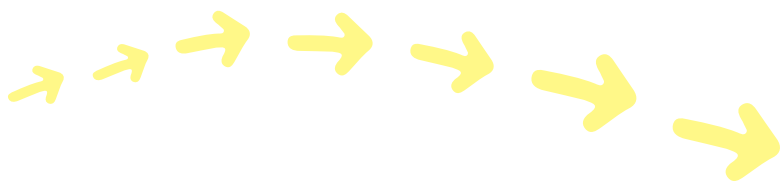
117 Arrifana.

118 Robert Plotz, *Op. cit*, 2002. p. 228

119 Com base neste titulo original, Dom Maur Coucheril autor da Introdução e Notas.

120 Peregrinatio Hispanica; Vol 1; p.299





Em 1575 passa por aqui Bartolomé de Villaba y Estaña, peregrino nascido em Xérica (Reino de Valencia) no seio de uma família rica e fidalga. A perda da riqueza leva a que, para matar a sua vontade de conhecer terras estranhas, não hesite em vestir o traje e o hábito de peregrino.

Do seu «El pelegrino Curioso y Grandezas de España», um relato de viagem e de imaginação, Villaba y Estaña deixa-nos este escrito da sua passagem por estas terras:

«[...] Tendo saído deste lugar¹²¹, foi o nosso peregrino ao convento de Regina¹²², mosteiro de dezoito cónegos regulares. Fica perto da estalagem do Curval e junto à Regina¹²³. [...]»¹²⁴

Erich Lassota de Steblovo, que nasceu em 1567 no seio de uma antiga família nobre e numerosa da Polónia e Silésia, empreende em 1573 a sua viagem a Itália onde em Pádua inicia o seu diário. Foi militar ao serviço de Felipe II em época de lutas contra Portugal.

A 5 de Janeiro de 1581 Steblovo empreende a sua peregrinação a Santiago e deixa-nos esta sucinta passagem:

«[...] El 13 de enero pasamos a Oliveira¹²⁵ (lugar) y Arifana de Santa Maria¹²⁶ (villa), una milla, donde comimos; después a Villa Nueva, situada cerca do Porto, por arriba del rio Duero, cinco millas.[...]»¹²⁷

Gianbattista Confalonieri, filho de uma família nobre de origem milanese, nasceu em Roma em 1561. Estudou no Colégio Romano e doutorou-se em filosofia e teologia.

No início da década de 90 do século XVI, encontrava-se em Velletri, como secretário do cardeal Alfonso Gesualdo. A 21 de Junho de 1592, era eleito visitador, secretário e juiz do sínodo da catedral de Velletri.

No decorrer desse mesmo ano, quando Fabio Biondi Montalto foi nomeado colector apostólico de Clemente VII em Portugal, Confalonieri acompanha-o como seu secretário. A 21 de Abril de 1594 parte de Lisboa na companhia de Biondi numa peregrinação a Santiago de Compostela.

Graças à forma pormenorizada como nos descreve todo o itinerário entre Lisboa e Santiago de Compostela, (e as observações sobre as cidades pelas quais passou), leva a que o seu

121 Vila Nova de Gaia.

122 Supõe-se que este mosteiro com dezoito cónegos regulares se trate do Mosteiro de Grijó frades de Santa Cruz de Coimbra.

123 A Estalagem do Curval situava-se junto a Malaposta do Curval junto a Bemposta onde se situava um Paço no que pernoitavam os reis quando percorriam este caminho.

124 Bartolomé de Villalba y Estaña; Gianbattista Confalonieri (2002). *Por terras de Portugal no século XVI*. Lisboa: CNCDP. p. 34

125 Oliveira de Azeméis

126 Arrifana

127 José García Mercadal (1952). *Viajes de extranjeros por España y Portugal* (vol. 1). Madrid : Aguilar. p.1266





relato da peregrinação seja considerado como o Codex Calixtinus¹²⁸ do Caminho Português.

As suas entradas de 26 e 27 de Abril descrevem desta forma a sua passagem pelo território analisado:

«Martes, 26 de abril, [...] Venda da Pica; Arrifana, villa; Sotoredondo¹²⁹, lugarcito; Venda dos Carvalhos. Noche en el Monasterio de Grijó, de los frailes de Santa Cruz de Coimbra. Hoy seis léguas.

Miercoles, 27 de abril, a la ciudad de Porto, dos léguas[...]»¹³⁰

Já no retorno Confalonieri descreve de forma muito descritiva a passagem por este trajeto:

«[...] Quarta-feira, onze de Maio, às 3 andamos só duas léguas para longe do Porto, até um Mosteiro de frades de Santa Cruz de Coimbra chamado de Grijó, lugar muito delicioso, com um jardim ou vinha, longas e deliciosas alamedas laranjais e fruta em quantidade.[...].

Quinta-feira, onze de Maio. Souto Redondo, lugar de quatro casitas. Arrifana, vila com um bairro comprido de boas casas, e dispersa, onde tocam os sinos de uma igrejita diante da qual há uma cruz de mármore [...]»¹³¹

Nos anos de 1666 e 1667, Cosme III de Médicis viaja pela Península Ibérica sendo a passagem por Portugal considerada de suma importância, não só devido aos fortes laços culturais e económicos que sempre uniram Portugal e Florença mas também pela curiosidade que uma Toscana (envolvida numa crise política, diplomática e económica), tinha sobre a situação do reino de Portugal e a capacidade demonstrada em enfrentar a potência espanhola¹³².

Por outro lado, e dada a sua formação religiosa, Cosme III de Médicis visita muitas igrejas e mosteiros durante toda a sua viagem.

É a 24 de Fevereiro de 1667 que Cosme III de Médicis atravessa Terras de Santa Maria a caminho do Porto. À passagem do seu périplo - na relação de Lorenzo de Magalotti -, informa que proveniente de Coimbra segue para Grijó alcançando nesse mesmo

128 O *Codex Calixtinus* ou *Códice Calixtino* também referido como *Liber Sancti Jacobi*, é um manuscrito iluminado de meados do século XII. O seu Livro V é o mais antigo guia para os peregrinos que faziam o Caminho rumo a Santiago de Compostela, incluindo conselhos, descrições do percurso e das obras de arte neles existentes, assim como usos e costumes das populações que viviam ao longo da rota.

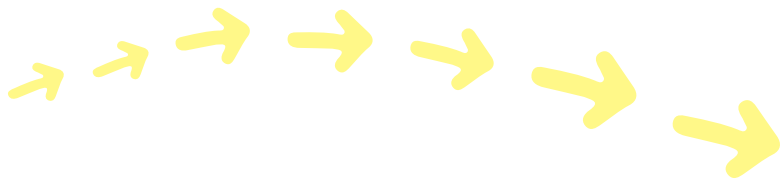
129 Souto Redondo.

130 Juan Manuel Lopez-Chaves Melendez (1998). *El Camino Portugues / Juan Battista Confalonieri*. Vigo: Asociación Amigos de los Pazos. p.21-22; Bartolomé de Villalba y Estaña; Gianbattista Confalonieri (2002), *Op.cit.* p. 258-259.

131 Bartolomé de Villalba y Estaña; Gianbattista Confalonieri, *Op.cit.*, 2002. p. 276.

132 Cosme III de Médicis recebeu em audiência diversos membros da comunidade italiana em Portugal, entre os quais o engenheiro Antoniacci (responsável pela reconstrução de algumas fortificações na fronteira); alguns religiosos que missionaram no Congo, nas Índias Ocidentais e nas Orientais e com o General Dinis de Melo e Castro, Conde das Galveias, vencedor da batalha de Montes Claros contra os Espanhóis.





dia o Porto «[...] onde o gran duque visitou a catedral e, no altar mor de talla dourada, as reliquias de san Pantaón mártir [...]»¹³³

Vinte anos mais tarde é a vez de Domenico Laffi um sacerdote bolonhês com um gosto especial por visitar lugares santos como Santiago de Compostela, Jerusalém e Lisboa.

É após a sua última grande peregrinação para conhecer a cidade do grande Santo António que decide, ao retornar de Lisboa para Bolonha, voltar a visitar Santiago de Compostela pela última vez.¹³⁴

A passagem por Terras de Santa Maria é descrita de forma singela e sem dispormos do conhecimento da data exata de sua passagem. Sabemos que após ter permanecido em Albergaria-a-Velha por dois dias devido a chuva, que «[...] Após passado o mau tempo, apanhámos cavalgadura para ir à cidade do Porto [...]»¹³⁵ e após visita ao Porto, sai no dia 5 de Outubro de 1687 para Rates.

Em 1743 e 1745 é a vez de Nicola Albani passar por Terras de Santa Maria.

Albani, nascido em Melfi (Itália) supostamente em 1714, servo e secretário de nobres e prelados, metade peregrino e devoto sincero, aventureiro “pícaro”, viaja da sua terra a Santiago de Compostela e daí vem para Lisboa em 1743 onde permanece durante dois anos. Em 1745, ano Santo, decide voltar a Santiago de Compostela antes de retornar a Lisboa para regressar à sua terra natal.

Assim na sua primeira¹³⁶ e na terceira passagem¹³⁷ por Terras de Santa Maria, Albani tem como destino Lisboa (proveniente de Santiago de Compostela sendo que na terceira já sem as vestes de peregrino). Segue do Porto para Aveiro com o único intuito de apanhar um navio para a capital do reino.¹³⁸

Na sua segunda passagem, a 19 de Janeiro de 1745, em peregrinação a Santiago de Compostela é descrita de forma simples e sem grandes descrições referindo apenas: «[...] Na mañá do dia 19 seguín a miña viaxe, e pola tarde cheguei à cidade de Porto [...]»¹³⁹

Assim, e após a análise dos relatos de peregrinos aqui descritos, (que compreendem o século XV, XVI, XVII e XVIII), podemos dizer que o itinerário principal utilizado pelos peregrinos provenientes do Sul para atravessar Terras de Santa Maria até ao Porto segue, sempre, o mesmo eixo de Arrifana, Souto Redondo, Grijó, Vila Nova de Gaia.

133 Diversos. *El Viaje De Cosme III de Medicis*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, 2004. p. 549.

134 Brunello de Cusatis. *O Portugal de Seiscentos na “Viagem de Pádua a Lisboa” De Domenico Laffi: Estudo Crítico*. Lisboa : Presença, 1998. p. 32.

135 Brunello de Cusatis; *Op. Cit.* p.110.

136 Nos dias 27, 28 e 29 de Dezembro de 1743.

137 Nos dias 14 e 15 de Maio de 1745.

138 Nicola Albani. *Viaxe de Napoles a Santiago de Galicia*. Santiago de Compostela: A Nosa Terra 2008. p.180-181.

139 Idem, *Op. Cit.*, p. 210.





ALBERGUES, HOSPITAIS E MISERICÓRDIAS: A REDE ASSISTENCIAL

Um Caminho de Santiago – assim como uma qualquer via de comunicação longa –, só é sustentável se existir, ao longo dos seus percursos locais, recursos que permitam aos peregrinos e viandantes recuperar as forças de uma longa jornada de forma a poderem descansar e alimentar o corpo e, em alguns casos, também, a alma, em segurança. Tal acto, normalmente só era concretizado num *estau*, fosse ele uma albergaria, hospital¹⁴⁰, Misericórdia ou, mesmo, numa casa particular¹⁴¹.

Ao analisar os relatos de peregrinos e tendo em conta o eixo utilizado - Arrifana; Souto Redondo; Grijó; Vila Nova de Gaia -, constatamos de imediato que tanto no Mosteiro de Grijó como no da Serra do Pilar, repousaram ali peregrinos na sua passagem.

Podemos afirmar sem dúvida que Grijó, que foi vila e sede de concelho até ao início do século XIX e hoje freguesia do município de Vila Nova de Gaia é o epicentro da hospitalidade no itinerário analisado, já que este mosteiro dominicano é referenciado por quase todos os peregrinos.

Antes de alcançar Grijó a toponímia de “Albergaria de Souto Redondo” dá-nos conta da existência neste local de um albergue, já que Souto Redondo é passagem da estrada que liga a capital portuguesa ao Porto desde tempos remotos¹⁴².

Tal como Grijó, Vila Nova de Gaia é o principal ponto de passagem para norte em direção a Santiago de Compostela. Na vila há que acrescentar que anterior à edificação do mosteiro da Serra do Pilar existia um Hospital fundado por D. Afonso III¹⁴³.

Por fim, e com o peso que uma famosa lenda¹⁴⁴ acontecida aquando da passagem por Arrifana em peregrinação da Rainha Santa Isabel, podemos ter em consideração (com o ónus devido a uma lenda), a possibilidade de em Arrifana existir à época uma das muitas casas particulares desde os primórdios dos tempos – substituem a inexistência de hospedarias –, para dar apoio aos viandantes nas principais vias de comunicação e que recebam por isso determinados privilégios reais¹⁴⁵.

Com a análise desta amostra podemos confirmar a existência, no trajeto analisado, de uma rede assistencial composta pela Albergaria de Souto Redondo, o Mosteiro de Grijó, o Mosteiro da Serra do Pilar e o Hospital fundado por D. Afonso III em Vila Nova de Gaia, sendo que fica por comprovar a existência de uma estalagem particular em Arrifana.

140 do latim *hospitāle*-, «habitação para hóspedes», ou seja, para pobres e viandantes, incluindo peregrinos e romeiros dos santuários que partiam geralmente da iniciativa particular de fieis empenhados na observância das obras de misericórdia através de legados testamentários ou por meio de fundações de índole religiosa.

141 Vários são os privilégios atribuídos por ordem régia nos séculos XIV e XV a que fizesse pousada em sua casa. Iria Gonçalves – *Privilégios de Estalajadeiros Portugueses (Séc. XIV e XV)*. Separata da revista da faculdade de Letras de Lisboa, III série, n.º 11, 1967. Lisboa: Universidade de Lisboa, 1968.

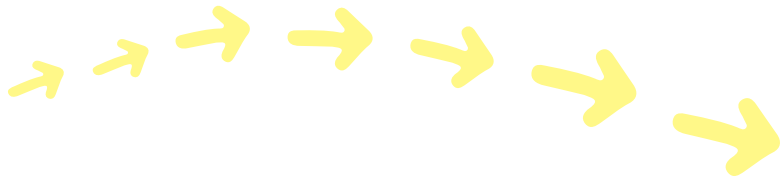
142 Subsiste em Souto Redondo restos da sua famosa calçada romana assim como vestígios das vias posteriores.

143 António Carvalho da Costa. *Corografia Portuguesa*. Lisboa: Officina de Valentim da Costa Deslandes impressor de Sua Magestade, 1706-1712. Tomo 1. p.357.

144 Ler em “Lendas e Tradições”.

145 Iria Gonçalves. *Op. Cit.* p.10.





OS REPERTÓRIOS DE VIAGEM E AS VIAS HISTÓRICAS: DEFINIÇÃO DE ANTIGOS TRAÇADOS VIÁRIOS

Após a análise do primeiro e segundo pressupostos ou planos que nos dão as bases do itinerário que seguiam os peregrinos, e a rede assistencial associada, vamos analisar e confrontar o itinerário de peregrinação com a possibilidade da existência de uma via histórica associada ao mesmo itinerário.

Assim, e tendo em conta o período temporal apresentado pelos relatos, isto é, entre os séculos XV e XVIII, utilizamos para esta análise o Roteiro Terrestre de Portugal de João Baptista de Castro que faz parte do Tomo III, Parte V do seu «Mapa de Portugal antigo e moderno»¹⁴⁶, o mais importante reportório de viagem conhecido.

O Roteiro de Lisboa para a cidade do Porto em que se contam cinquenta e duas léguas indica-nos que o itinerário é:

«[...] Oliveira de Azemeis	1
S. João da Madeira	1
Souto Redondo	1
Grejo	1
Carvalhos	1
Rechoussa	1
Porto	1[...]»¹⁴⁷

No entanto no Roteiro de Coimbra para o Porto em que se contam dezoito léguas apesar da descrição diferente segue o mesmo itinerário:

«[...] Oliveira de Azemeis	1
A S. António¹⁴⁸	1
Souto redondo	1
Grijó	1
Carvalhos	1
Porto	2[...]»¹⁴⁹

¹⁴⁶ João Baptista de Castro. *Mapa de Portugal antigo e moderno*. Lisboa: Off. de Francisco Luiz Ameno, 1762-1763.

¹⁴⁷ João Baptista de Castro, *Op. Cit.*. Tomo III, Parte V. p. 81.

¹⁴⁸ Depreendemos que Santo António é um lugar junto a Arrifana.

¹⁴⁹ Idem, *Ibidem*. p. 54.



Em complemento à informação aqui apresentada – e de forma a contribuir com mais elementos viários para este trabalho –, podemos acrescentar a toponímia da via que nos fala de Caminho ou Estrada Romana, ou Estrada Real, como a existência de vestígios ainda hoje visíveis das antigas vias (Romana, Medieval e Moderna).

Por outro lado, na travessia da Serra de Negrelos podemos observar parte da calçada medieval da estrada que ligava os mosteiros de Grijó com o da Serra do Pilar, com a curiosidade desta calçada ser presenteada matematicamente por plataformas que serviam em nosso entender para os frades poderem realizar, de forma mais fácil, a ascensão ou a descensão da dita serra com os carros carregados com os vegetais frescos de Grijó ou quando traziam o peixe de Vila Nova de Gaia.

Por fim, podemos acrescentar que era em Vila Nova de Gaia que nos deparávamos com a Barca do Porto que fazia a muito movimentada travessia entre Gaia e o Porto por esta se cruzar frequentemente com as embarcações que subiam e desciam o rio Douro¹⁵⁰. Assim, desta forma podemos confirmar o itinerário como assente sobre uma via histórica.

CULTO E ICONOGRAFIA DO APÓSTOLO SANTIAGO

Neste trajeto encontramos duas igrejas que têm como patrono o Apóstolo Santiago Maior: a primeira é a Igreja de Santiago de Lourosa (Santa Maria da Feira) e a segunda, a pequena Capela de Santiago do Monte (Vila Nova de Gaia), ambas ausentes do Caminho tal como sucede em outros pontos, tanto em Portugal como na Galiza.

Sobre a Igreja de Santiago de Lourosa (Paroquial) a notícia mais antiga chega-nos através de um testamento de 1234 ao Mosteiro de Pedroso e à primitiva igreja, a qual tem já nessa época como patrono São Tiago. Nas inquirições de D. Dinis, em 1288, faz-se referência à paróquia de São Tiago onde residiam nove casais.

Quanto à Capela de São Tiago do Monte (Vila Nova de Gaia) surge a primeira vez associada a uma fonte do mesmo nome e em 1117 já a ermida surge um século depois. Sobre a qual tecem-se curiosas lendas¹⁵¹.

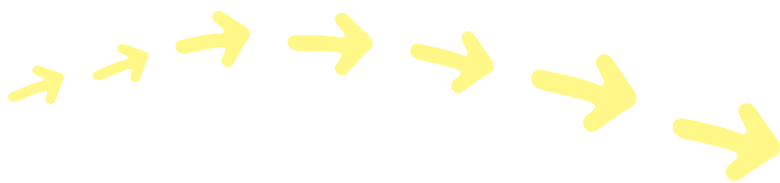
LENDAS E TRADIÇÕES

As lendas e tradições fazem parte do património imaterial do Caminho de Santiago, abrangendo o Património Cultural Imaterial ou Intangível, expressões de vida e tradições que comunidades, grupos e indivíduos em todas as partes do mundo, recebem

150 José Marques - Viajar em Portugal nos séculos XV e XVI. *Revista da Faculdade de Letras: História*, vol. 14. Porto: Universidade do Porto. Faculdade de Letras, 1997. p. 102.

151 Arlindo Magalhães. *Santiago em Portugal : A devoção e a peregrinação*. Vila Nova de Gaia: Câmara Municipal, 2001, p. 112.





dos seus ancestrais quee passam os seus conhecimentos para os seus descendentes.

No itinerário aanalisado, a somar ao património do culto e iconografia já referenciado existe neste plano uma lenda associada à Rainha Santa Isabel e à sua peregrinação a Santiago de Compostela, ou da Galiza como se dizia antigamente, e que se conta assim:

«[...] Passando por aqui em romaria a S. Tiago de Galliza, a rainha Santa Isabel, é tradição que, em casa onde dormiu, deu vista a uma cega. E comendo uma laranja azeda, de uma pevide d'ella nasceu uma laranjeira, e as laranjas que ella dava tinham junto ao pé as cinco quinas das armas de Portugal.[...]»¹⁵²

Não conhecemos, até ao momento, outras lendas ou tradições associadas a Santiago neste espaço territorial.

CARTOGRAFIA HISTÓRICA: A CONFIRMAÇÃO DE UM CAMINHO

Com o sexto pressuposto da metodologia chegamos à comprovação final com este plano ou amostra da existência de um "Caminho de Santiago" já que os seis pressupostos se confirmam todos em conjunto.

Assim, a nossa primeira análise recai na obra de Fernando Álvares Seco¹⁵³ que é o primeiro mapa de Portugal do qual se tem conhecimento – mesmo sem indicar as vias de comunicação –, estão representadas as povoações já identificadas anteriormente.

Tal como na obra de Seco – sem representação da ligação entre as localidades –, o mesmo sucede nos «*Mappas das provincias de Portugal offerecidos ao illustrissimo e excellentissimo Senhor Conde de Oeyras*» por João Silvério Carpinetti¹⁵⁴ publicados em 1762.

Já na «*Carta Geographica da Provincia de Entre Douro Minho e Tras os Montes*» de Jozeph Monteiro de Carvalho¹⁵⁵, podemos descortinar pela primeira vez a ligação entre as povoações, tal como na «*Carta militar das principaes estradas de Portugal*» de 1808¹⁵⁶ – apesar do erro de espelhamento na representação gráfica –, é, perfeitamente definido,

¹⁵² Pinho Leal. *Portugal Antigo e Moderno* (Vol 1). Lisboa: Livr. Editora Tavares Cardoso e Irmão, 1873. p. 238.

¹⁵³ Fernando Álvares Seco. *Portugalliae que olim Lusitania, novissima & exactissima descriptio*. Escala [ca. 1:1300000]. Roma : [s.n.], 1560.

¹⁵⁴ João Silvério Carpinetti. *Mappas das provincias de Portugal*. Escala [ca 1:660000] - [ca. 1:1300000]. - Lisboa : Imp. Francisco Manuel, 1762.

¹⁵⁵ CARVALHO, José Monteiro de. *Carta Geographica da Provincia de Entre Douro Minho e Tras os Montes* [...]. [Escala não determinada] [entre 175[?]- e 1777].

¹⁵⁶ ECA, Lourenço Homem da Cunha de. *Carta militar das principaes estradas de Portugal*. Escala [ca. 1:470000]. Lisboa: [s.n.], 1808.





a via que liga as localidades referenciadas mas sem a devida minuciosidade das triangulações geodésicas, só posteriormente representadas na *Carta Corográfica (ou Carta Geral do Reino)* na escala 1:100.000 produzidas pela Direcção-Geral dos Trabalhos Geodésicos, sobre a direcção de Filipe Folque¹⁵⁷ e começadas a imprimir a partir de 1861.

Assim, podemos ver plasmado nas Cartas nº 10 (Aveiro) e nº 7 (Porto) da Carta Corográfica, com a exatidão e a possibilidade de ser replicada na cartografia atual, todo o itinerário identificado e confirmado como Caminho de Santiago.

CONCLUSÃO

Com base na análise efetuada – e com os dados que conseguimos recolher até à data –, depreendemos que o itinerário utilizado pelos peregrinos a Santiago na sua passagem por terras de Santa Maria (da Feira) em direcção ao Porto, segue o apresentado por João Baptista de Castro no seu Roteiro Terrestre até Grijó.

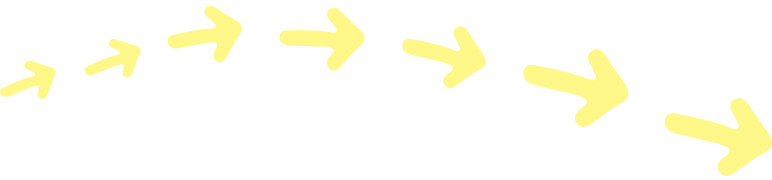
Depois do Mosteiro de Grijó, acreditamos que, em vez de seguir para Vendas dos Carvalhos como o indicado por Baptista de Castro, adotaria o caminho mais reto e rápido, pelo caminho utilizado pelos frades dominicanos seguindo para Perosinho e a passagem pela Serra de Negrelos e a sua Calçada para alcançar Vila Nova de Gaia, onde atravessaria o rio Douro na Barca do Porto, para depois, a partir do Porto, dirigir-se em direcção a Santiago de Compostela.

Assim, plasmado para os dias de hoje o Caminho de Santiago segue de Arrifana por Malaposta, Souto Redondo, Lourosa, Moselos, Grijó, Sermonde, Perosinho, Canelas, Vila Nova de Gaia.

O itinerário referido encontra-se atualmente sinalizado e documentado pela Câmara Municipal de Santa Maria da Feira, e pode ser consultado em anexo ao presente relatório, que contém o mapa do traçado à escala 1:25.000 sobre a base de ortofotos digitais de Portugal com uma definição de 50 centímetros, facultadas pelo Instituto Geográfico Português (IGEO, 2004).

157 Esta é a primeira cartografia assente na triangulação geodésica realizado em Portugal.





A variante do Caminho de Braga



QR4

INTRODUÇÃO E OBJECTIVOS E ÂMBITOS DE ESTUDO

DESCRIÇÃO ATUALIZADA DO TRAÇADO

DESCRIÇÃO DETALHADA DO PERCURSO E DA PAISAGEM

O Caminho de Braga percorre aproximadamente 97 quilómetros entre o Porto e Ponte de Lima, onde se une ao itinerário principal do Caminho Português Central, continuando em direção a norte até Valença. O percurso segue, em vários troços, as antigas vias romanas a Braccara Augusta (Braga), sendo possível apreciar, em diferentes partes do itinerário, vestígios originais das antigas vias. Assim, ao longo do percurso, encontram-se numerosos elementos de interesse patrimonial como capelas, igrejas, pontes, e outros elementos arquitetónicos, muitos deles catalogados como património protegido. Algumas das capelas e igrejas presentes no Caminho têm o Apóstolo Santiago como patrono; um exemplo é a igreja paroquial de São Tiago de Antas, no município de Vila Nova de Famalicão, de origem romana.





Imagem 2. Elementos do património histórico e religioso presentes ao longo do traçado do Caminho de Braga. À esquerda: imagem de cima, Igreja de Covelas (Trofa); imagem de baixo: Ponte de Lagoncinha (Vila Nova de Famalicão); direita: Alminha da Ponte (Vila Nova de Famalicão).

Outro elemento patrimonial, de carácter religioso, que “acompanha” de forma constante o peregrino ao longo deste itinerário são as alminhas, manifestações de culto muito populares na Galiza e em Portugal, que pertencem ao período compreendido entre os séculos XVIII ao XX, nas quais os caminhantes paravam para rezar uma oração ou depositar uma esmola “para ajudar a libertar as almas do purgatório”.

As inúmeras pontes e outros elementos viários, muitos deles de origem romana e com elementos posteriores medievais, são testemunho dos antigos caminhos sobre os quais assentam o traçado do Caminho de Braga, um dos mais antigos caminhos de peregrinação a Compostela desde Portugal.

Rodeado por uma paisagem atrativa e bem conservada, o percurso avança por caminhos rurais e florestais, apresentando também muitos troços asfaltados coincidindo com estradas nacionais, no geral, de baixo perigo. A imagem a seguir mostra a diversidade paisagística que caracteriza este itinerário.





Imagem 3. Diferentes tipologias de paisagem presentes no itinerário do Caminho de Braga.

Ainda que o estado de conservação do caminho em geral, é bom, um aspeto que é importante evidenciar, é a presença, nalguns pontos do caminho, de sinais de abandono das terras, degradação do pavimento que dificulta a caminhada, e mesmo presença de poluição por derrames nos rios e acumulações incontrolladas de resíduos sólidos em áreas rurais e suburbanas. Considerando a relevância que o Caminho de Santiago tem para o desenvolvimento da Euro-região, estima-se necessária a cooperação de todas as entidades locais para garantir a conservação e a manutenção em boas condições desta rota de importância histórica e cultural.

O cuidado e o respeito pela paisagem e pelos recursos naturais dos lugares pelos quais discorre o caminho é um aspeto fundamental que não pode ser ignorado. O cuidado e a conservação da paisagem no caminho contribui, não só para assegurar o deleite da experiência dos peregrinos, mas também para que o próprio caminho sirva como ferramenta para melhorar a qualidade ambiental e paisagística dos terrenos adjacentes e, em geral, dos municípios envolvidos.

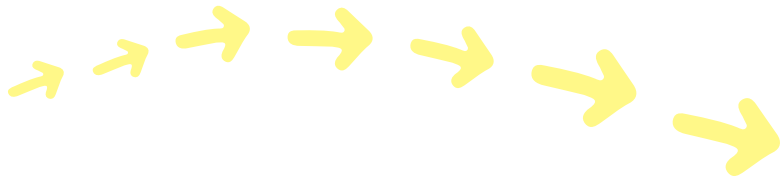


Imagem 4. Descargas e acumulação de resíduos em vários pontos do Caminho. Esquerda: descarga de detergentes no Rio Leça (Maia); direita: acumulação de resíduos sólidos nas freguesias de Requião (em cima) e Vale de São Martinho (em baixo), em Vila Nova de Famalicão.

No que respeita à descrição detalhada do traçado, ainda que se trate dum caminho bem documentado nas referências históricas, não existem guias completos e atualizados do Caminho de Braga. O guia mais completo do itinerário é o realizado pelo professor D. Arlindo Magalhães Ribeiro da Cunha no livro *Camiños Portugueses de Peregrinación a Santiago. Tramos Portugueses*, publicado em 1998 pela Consellería de Cultura, Comunicación Social e Turismo da Xunta de Galicia. Contudo, desde o ano da publicação, o traçado sofreu diversas modificações. O texto do citado livro foi revisto no ano 2012 pela Associação de Amigos do Caminho de Santiago no Norte de Portugal. Não obstante, no reconhecimento do caminho realizado para o presente estudo, encontraram-se algumas variações com respeito ao traçado descrito nesta última revisão do itinerário, especialmente na etapa final que vai desde Braga a Ponte de Lima.

Com base no reconhecimento do traçado do Caminho de Braga e à disponibilidade de serviços, propõe-se a seguinte divisão do Caminho de Braga em cinco etapas para facilitar a realização do percurso a pé. Esta divisão por etapas constitui a base para a proposta de criação de novos albergues no Caminho de Braga que assegurem a disponibilidade de serviços mínimos aos peregrinos que escolhem este itinerário (ver capítulo dedicado a este assunto no presente estudo).





Etapa nº	Origem	Destino	Longitude (km)
1	Sé de Porto (Porto, Catedral)	São Gonçalo, Covelas (Trofa)	22,77
2	São Gonçalo, Covelas (Trofa)	São Tiago de Antas (Vila Nova de Famalicão)	15,12
3	São Tiago de Antas (Vila Nova de Famalicão)	Sé de Braga (Braga, Catedral)	24,80
4	Sé de Braga (Braga, Catedral)	Lugar de Pereiro, Goães (Vila Verde)	18,93
5	Lugar de Pereiro, Goães (Vila Verde)	Ponte Medieval (município de Ponte de Lima)	15,65

Tabela 1: Sugestão de etapas para o percurso a pé do Caminho de Braga.

De acordo com esta divisão do percurso, apresenta-se a seguir, a descrição detalhada de cada etapa, de acordo com o estado atual do Caminho e da sinalização encontrada.

Etapa 1: Sé de Porto – São Gonçalo, Covelas (Trofa)

O caminho parte da Sé do Porto, seguindo o mesmo traçado do Caminho Central por Barcelos, descendo até à Igreja de São Lourenço –ou Igreja dos Grilos–, continuando pela Rua da Bainharia e cruzando a Rua Mouzinho da Silveira, continuando pelo Largo de São Domingos até à Rua das Flores. O caminho separa-se do percurso principal na Rua do Ferraz, pela qual o Caminho Central continua até Barcelos. Neste caso, o Caminho de Braga continua pela Rua das Flores até à Rua dos Caldeireiros, virando à direita até ao Largo dos Lóios. Cruza a Rua dos Clérigos e segue pela Rua do Almada que desemboca, depois de uma subida em linha reta, na Praça da República. Continua, contornando o Quartel-General de Santo Ovídio e termina na praça, no seu lado norte até chegar à igreja de Nossa Senhora da Lapa. Prossegue-se pela Rua Antero de Quental, passando pela capela do Senhor do Olho que alberga um cruzeiro jacobeu. Segue-se pela Rua Antero de Quental até ao fim. Virando à direita o caminho segue pela Rua do Campo Lindo até à Igreja de Paranhos e depois, pelas Ruas Dionísio dos Santos e Dr. Bernardino de Almeida, até chegar à Estrada da Circunvalação. Virando ligeiramente à esquerda e pouco depois à direita, o caminho entra na Rua da Asprela. Segue pelas Ruas do Dr. B. de Oliveira Gaio (à esquerda) e de Moalde (em frente), passando próximo à atual igreja matriz de S. Mamede de Infesta. O caminho que nos conduz a Ponte de Parada faz-se pelas ruas da Igreja Velha, que ladeia a Quinta do Dourado ou de Santo António. Depois de cruzar a Rua Manuel Gonçalves Lage segue pela Rua Bela de Parada que vai dar a uma fábrica. Virando à esquerda entra na Rua da Ponte de Parada na Estrada de Coronado.

O percurso atravessa a Ponte de Parada sobre o Rio Leça e depois continua em frente abandonando a estrada para virar à direita na Rua Rodrigo Gonçalves Lage, que vai dar





a uma fábrica. Passando pela sua frente, o velho caminho continua, primeiro atravessando uma pequena ponte, e de seguida inflete à esquerda, seguindo até ao lugar da Guincheira. O caminho passa debaixo duma casa (antigo moinho). Em frente e à direita continua pela Rua das Margaridas, já em Milheirós. Continuando, entra então num pinhal, por onde o antigo caminho seguia. Depois de curvar à direita e em seguida à esquerda, efetua uma descida para o lugar de Alvura, onde cruza novamente o Rio Leça na Ponte d'Alvura.



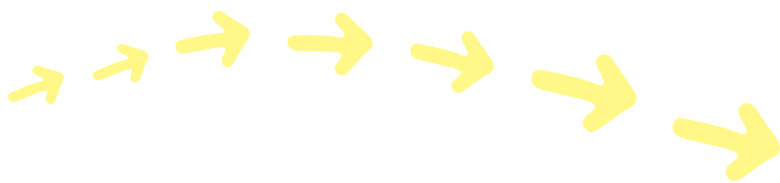
Imagem 5. Ponte de Alvura sobre o Rio Leça (Milheirós, Maia).
Elaboração própria.

Prosseguindo por esse caminho, ao cimo, vira-se à esquerda entrando na Rua de Fundevila. Passa-se pela Casa da Alvura e no cimo da rua pela Casa dos Gericota. Neste cruzamento, da Rua de Fundevila com a Rua das Escolas, há um cruzeiro. Continua-se pela Rua do Monte das Cruzes e Travessa da Arroteia que termina na Rua da Arroteia, pela que viramos à direita e avançamos pela Estrada Nacional 318-1, por diversas ruas em direção a São Mamede do Coronado. O caminho segue pela Rua Sidónio Paes e Rua Manuel da Silva Cruz que termina sob o viaduto da IC 24. Logo em frente, à direita pode ver-se uma casa brasonada, onde, conforme informava Arlindo Cunha no seu livro, as tropas francesas ficaram (séc. XVIII) antes de seguir para o Porto. O caminho deixa à direita a Igreja de Nogueira e segue pela Rua Central de Devesa passando pelo lugar de Silva Escura. A partir daí a rua passa a chamar-se Rua de Sá. Depois de continuar pela esquerda na próxima bifurcação chega-se à Rotunda da Via Diagonal e mais à frente à Casa Paredes e à entrada da Quinta de Penedo. O caminho encontra a Rua Central da Cavadinha que a seguir ao Fontanário, à esquerda, começa a subir para S. M. do Coronado por uma mata de eucaliptos.



Imagem 6. Casa Brasonada (Freguesia de Nogueira, Maia). Elaboração própria.





A entrada para a cidade faz-se pela Rua Vale do Coronado que seguimos até ao Largo de Trinaterra. Inletimos à direita pela Rua Rego da Telha que, ora calcetada (paralelos) ora em terra batida até chegar ao Largo do Divino Espírito Santo com a Capela do Espírito Santo. Vira-se para a Rua Espírito Santo e segue-se pela Rua Comendador José Ferreira Thedim e Rua do Brêto que ao subir passa por uma alminha e continua em frente até encontrar novamente a Rua Vale do Coronado que segue à direita. Caminha-se por esta até ao Largo da Nossa Senhora de Lurdes, onde viramos à esquerda para seguir pela Rua da Tulha até ao Vale do Coronado. Novamente seguimos por esta rua que pelo facto de não ter berma torna-se perigosa a progressão até à Rua de Santa Eulália.

O caminho passa por um posto de transformação de energia elétrica, onde continua à direita pela Rua da Mamoa. Chega por aqui à Rua Vale do Coronado que cruza para prosseguir pela Avenida Luís de Camões. Poucos metros depois, vira à direita na Rua do Lousado, passando por baixo da autoestrada A3 por um túnel em direção à Igreja de São Bartolomeu. Em frente a essa igreja vira à direita na Rua de Dr. Délio Santarém e de seguida à esquerda na Rua de Valexa que acompanha pela direita até à Rua de Pombal. O Caminho segue à esquerda pela Rua de Outeiro e após uma forte subida, desce à Rua da Mina para virar à direita e transpor a via-férrea. Chegando à Rua da Fonte inflete depois à esquerda por um caminho de pedras que leva a uma alminha na esquina com a Rua da Carreira. Segue o percurso à esquerda passando por uma região agrícola até à Rua do Outeiral. Inflete à esquerda e segue-se pela próxima à direita. Logo em frente está a Rua do Castanhal que se converte num caminho rural por entre um campo agrícola. Chega-se à Rua Central subindo por um caminho de pedras por entre um pinhal. Por esta rua alcança-se o lugar de São Gonçalo, pertencente à freguesia de Covelas, passando pelo cruzamento da Travessa da Costa, onde anos atrás houve um albergue, e continua pelo Largo da Senhora dos Caminhos e a Rua de São Gonçalo que nos leva à Igreja de São Gonçalo (1893).

Etapa 2: São Gonçalo, Covelas (Trofa) – São Tiago de Antas (Vila Nova de Famalicão)

O caminho atravessa a estrada asfaltada até à Capela de S. Gonçalo, e segue por um caminho de terra. Vira à direita na Travessa da Revolta. Continua pela estrada de terra, vira na primeira à esquerda e à frente encontra-se com uma estrada paralela. Vira na primeira à esquerda, passa por baixo da autoestrada depois de entrar novamente num caminho de terra batida, seguindo sempre em frente. Mais adiante, vira-se de novo à esquerda. Junto a uma casa grande com quinta, o caminho vira na primeira à direita e segue sempre pelo caminho que tem muros de ambos os lados. Chegando a um alto, junto a um antigo posto emissor de Rádio, o caminho começa a descer e curva para a direita, passando por uma





grande plantação de eucaliptos. O percurso continua até chegar ao lugar de Paradela. Segue até uma estrada - Rua Campos Monteiro – e continua até ao fundo da rua. No arco da Bela Vista volta a virar à direita pela Rua Martins Sarmiento. Continua em paralelo à estrada até alcançar a Estrada Nacional Trofa-Santo Tirso.

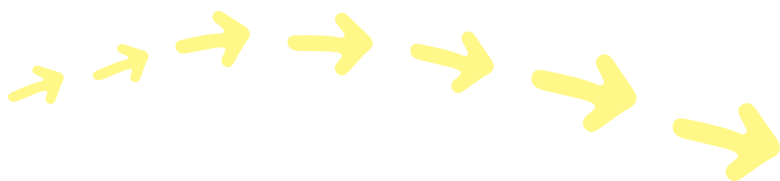


Imagem 7. Ascensão pelo eucaliptal no Monte de Paradela (Bougado, Trofa). Elaboração própria

Cruzada a estrada, o percurso segue em frente por um caminho velho (passa por baixo duma linha de alta tensão, após a qual segue um pouco em linha reta e vira de novo à esquerda. Em frente a uma unidade fabril o caminho vira à direita e chega até ao lugar da Nova Abelheira, num largo com vários caminhos empedrados, segue em frente, reencontrando o velho caminho e desce até uma bifurcação onde segue pelo caminho da direita. Desce até chegar a uma estrada asfaltada que passa por cima duma velha ponte e mais adiante chega-se à Ponte da Lagoncinha.

Depois de atravessar a Ponte da Lagoncinha, o caminho segue a atual estrada. Passa sucessivamente os lugares de Garrida, Fonte dos Castanheiros, Santa Catarina, Estrada (lugar da Quinta do Souto) e Palhais. Aqui vira à esquerda, ao lado da Casa de Boamense, e passa por Esmeriz, seguindo até Queimados e Portela. As propriedades privadas cortaram neste ponto o traçado primitivo, segundo relatava Arlindo Cunha na citada obra sobre os itinerários portugueses do Caminho de Santiago. O caminho contorna o muro pela esquerda e, na primeira bifurcação, corta para a direita, e vira de novo à direita mais adiante. Este caminho, hoje empedrado, vai entroncar numa estrada asfaltada (Famalição/Santiago de Antas), onde se vira para a direita, passando ao lado da Igreja Paroquial de Santiago de Antas.





Etapa 3: São Tiago de Antas (Vila Nova de Famalicão) – Sé de Braga (Braga)

Pouco depois da igreja de Santiago o caminho inflete à esquerda para o lugar de Pinheiral e Lagoas. Passando na ponte sobre a auto-estrada, vira à esquerda e, no cruzamento a seguir, segue em frente para S. João de Pedra Leital. Seguindo uma estrada de macadame chega-se à Cruz do Pelo. Ainda há relativamente pouco tempo seguia-se em frente. Hoje, é preciso pender um pouco para a esquerda e logo seguir pela direita até ao lugar de Montinho e depois Grilo. Após uma leve subida, o caminho segue pela direita. Pouco depois chega à autoestrada entroncando numa estrada de pedra. Depois vira para a direita onde o antigo caminho se encontra novamente cortado pela presença duma casa recentemente construída neste ponto. Segue pelo lugar de Aldeias Novas. Pouco depois o caminho bifurca-se, seguindo em frente para Pousada. Na capela alpendrada de Santo António, pela esquerda, segue o caminho para Cimo de Veiga, que atinge depois a EN 309, e que acompanha por algum tempo. Passada uma ponte em Ribeira de Baixo, logo a seguir, o antigo caminho sai da E. N. para a esquerda e segue por Paredes, Gondim, Igreja de S. Cosme do Vale, sobe para Torre, e desce para Cal de Cima, já na freguesia de Telhado.

O caminho chega de novo à N-309, continuando até à Igreja Paroquial de Telhado e ascendendo até ao lugar de Calvário. Continua pela atual estrada de pedra, passando por umas alminhas até chegar a Penedo Pinto. Logo a seguir vira à esquerda para o lugar de Paço, e vai dar às proximidades da Igreja de Santa Marinha. Quando se encontra uma estrada asfaltada, volta para a direita, junto dumas outras alminhas, e segue até à Portela de Santa Marinha, onde entronca na EN 309 - Cruz do Pelo/Famalicão. Vira então para a direita, mas logo se bifurca para a esquerda, para um caminho de terra que leva ao lugar de Hospital.

Daqui, segue até à igreja paroquial Santo Estêvão de Penso, passando antes pelos lugares de Quebradas e Torneiros atravessando antigos traçados de Caminhos Municipais, e atravessando uma vez mais a estrada nacional. Pouco depois do cruzamento, imediatamente após uma antiga ponte (Ponte da Veiga), praticamente escondida, o caminho corta por uma antiga vereda, que leva ao lugar de Pardieiros e Penso e depois a Trandeiras. Segue em frente pelo Caminho Municipal 1343 e continua por Bocas (já na freguesia de Esporões, dedicada a Santiago). Atravessa-se a EN 569 - Celeirós/Esporões, seguindo em frente até ao lugar de Perdigão onde já o velho caminho se transformou em estrada larga e calcetada.

Numa curva apertada da estrada, o caminho vira para a esquerda; chega ao lugar de Ribeira (da freguesia de Arcos). Volta para a esquerda entrando numa estrada em paralelo até ao lugar da Capela, espécie de largo/cruzamento. A partir daqui segue o indicado Ca-





minho Municipal 1333-2 que, depois de passar no lugar de Ventoso, vai atingir a Estrada Nacional Cruz do Pelo/Braga no chamado Cruzeiro de Lomar, relativamente próximo da velha paroquial românica. Segue então um pouco pela EN 309 e vira para a direita na Rua Couteiro e daí ao Largo da Santa Justa. Passando pela Rua Monsenhor Airosa e Rua São Geraldo chega ao Largo de Santiago, a Porta de Santiago e ao Largo de São Paulo. O caminho segue pela Rua Gonçalo Pereira passando na frente da Sé de Braga.

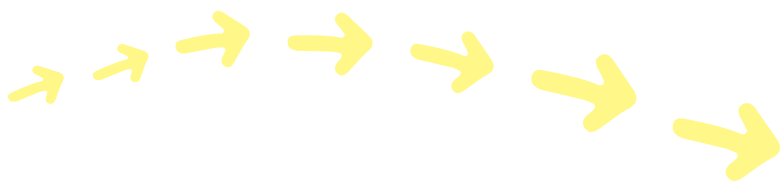


Imagem 8. Cruzeiro de Lomar (esquerda); sinal do Caminho Municipal CM 1333 (direita).

Etapas 4: Sé de Braga (Braga) – Lugar de Pereiro, Goães (Vila Verde)

Após passar a Sé de Braga o caminho continua pela Rua do Cabido e vira à esquerda na Rua D. Diogo de Souza, onde encontramos um desvio que indica continuar em frente até entroncar na Rua Almeida. Não obstante, o traçado original vira à direita na Rua Frei Caetano Brandão indo até à Praça Conselheiro Torres de Almeida onde vira à esquerda seguindo sucessivamente a Rua Boavista, Largo Souza Gomes, Rua Costa Gomes, Calçada de Real e novamente a Rua Costa Gomes. Aproximadamente 6 quilómetros mais à frente o caminho chega à Ponte de Prado. Passada esta e virando à direita, encontra-se à esquerda um pelourinho. O caminho passa pelo lugar do Faial (rua nº 2). A igreja (nova) do Prado fica à esquerda, um pouco depois está a capela de Santo Amaro, já no lugar de Estrada, à direita, e a antiga igreja paroquial de Santiago de Francelos (hoje Capela de Francelos) à esquerda. Contornando esta última pela esquerda, encontra-se um pouco à frente a EN 201 (Braga-Ponte de Lima, km 57). Antigamente tomava-se a estrada por pouco tempo abandonando esta no desvio para Oleiros. Hoje, a sinalização indica cruzar a estrada e continuar em frente pela Rua da Aguela, voltando a encontrar-se de novo com a N-201, que segue por pouco tempo até a deixar mais adiante à direita até à Igreja de Moure. Ao chegar a um cruzamento com a estrada municipal, o caminho vira à esquerda e avança até São Miguel para virar de novo à esquerda e continuar por uma estrada forestal até Portela das Cabras. Depois de encontrar-se de novo com a estrada N-308,





deixa esta à esquerda para continuar por um troço que atravessa uma zona com árvores coincidindo com a calçada romana (via XIX do itinerário Antonino). A partir daqui o caminho segue avançando pelo traçado da antiga via romana, sinalizado em todo o trajeto, atravessando uma zona agrícola de atrativa paisagem até chegar ao lugar de Pereiro, em Goães, Vila Verde.

Etapas 5: Lugar de Pereiro, Goães (Vila Verde) – Ponte Medieval (Ponte de Lima)

Seguindo pelo mesmo caminho que vai dar de novo à estrada nacional N-308, toma esta pela esquerda continuando pouco tempo até virar à esquerda em Pinheiro de Abaixo para continuar até entrar na freguesia de Rio Mau. Segue o caminho virando à direita em Xisto e dirigindo-se para o norte até ao Lugar de Outrelo e passando pelo Cruzeiro e Albergaria. Continua subir em direção a Ponte de Lima, passando um troço pela estrada nacional N-201, deixando esta à esquerda, perto de Póvoa, e seguindo um sinuoso trajeto que atravessa caminhos agrícolas e zonas arborizadas, num troço de grande riqueza paisagística, sempre seguindo o itinerário da via romana XIX. O caminho segue até ao lugar de Ventoso, atravessando por um túnel a autoestrada A3 e continuando até Picarouba e Guerlido, voltando a encontrar-se com a nacional N-201, que segue algum tempo, passando diante da Capela de Santo Amaro. Abandona a estrada pela Rua do Sobreiro que segue até se cruzar com a estrada N-307 que continua algum tempo até chegar à freguesia de Arca. O caminho continua passando por um campo de golfe de recente construção até chegar à rotunda onde se cruzam as estradas nacionais, continuando em frente pela Avenida António Feijó, deixando à direita o Tribunal Judicial de Ponte de Lima e continuando em frente até entroncar com a Rua Cardenal Saraiva, onde se encontra a Igreja Matriz de Ponte de Lima. Da igreja continua pelo Largo da Misericórdia e a Rua Postigo, passando pela Igreja da Misericórdia, segue pelo Passeio 25 de Abril até ao Largo de Camões e a Ponte Medieval, juntando-se ao traçado principal do Caminho Central.



Imagem 9. Ponte Medieval de Ponte de Lima, onde a variante do Caminho de Braga se une ao traçado principal do Caminho Central.





DESVIOS ALTERNATIVOS AO TRAÇADO PRINCIPAL

O traçado do Caminho de Braga apresenta dois desvios atualmente sinalizados, de curto percurso. Ambos os desvios encontram-se no município de Braga, dentro do núcleo urbano central da cidade. O primeiro, situa-se na aproximação a Braga pela Rua da Mouta (correspondente a um troço da Estrada Nacional N-319) até ao Largo das Alminhas na freguesia de Lomar. Encontramos uma dupla seta direcional amarela situada numa bifurcação, depois duma alminha. Ainda que as setas indiquem que existem dois caminhos possíveis, não há nenhum sinal específico que informe o peregrino de qual é o Caminho principal e qual é a alternativa de percurso, nem o motivo do desvio, ainda que tudo parece indicar que se trata dum desvio para evitar o troço que vai pela estrada nacional.



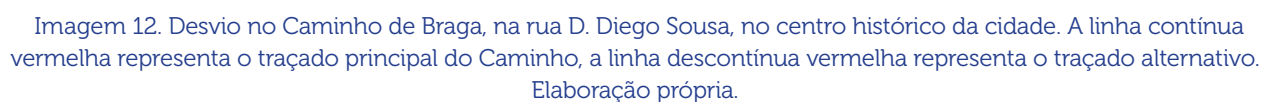
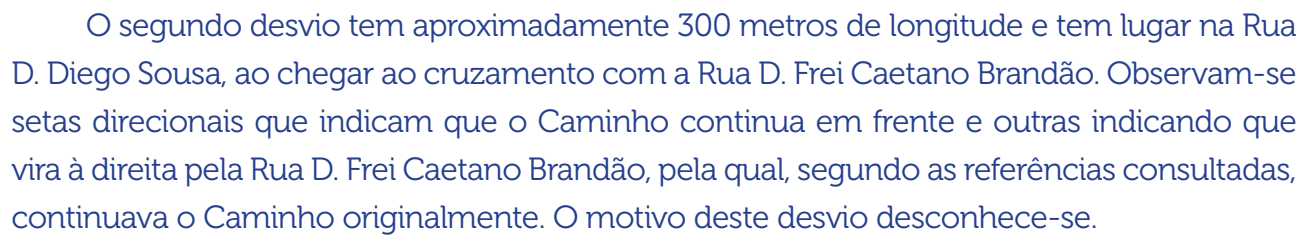
Imagem 10. Sinalização do primeiro desvio alternativo, situado numa bifurcação da freguesia de Lomar, município de Braga. Elaboração própria.

O desvio corresponde a um troço de aproximadamente 1.327 metros e volta a unir-se com o traçado principal após o viaduto que cruza o rio Este, na Rua Monsenhor Airosa.



Imagem 11. Desvio no Caminho de Braga, em Lomar. A linha contínua vermelha representa o traçado principal do Caminho, a linha descontinua vermelha representa o traçado alternativo. Elaboração própria.





Ambos os pontos foram incluídos como recomendações de melhorias à sinalização em anexo ao presente estudo, com a finalidade de proporcionar informação completa e precisa aos peregrinos sobre o desvio e os motivos pelos quais se recomenda a alternativa ao traçado principal.





Estudo realizado por Naturbarroso da Caracterização e Justificação Histórica do Traçado do Caminho de Santiago na Região Transmontana:



QR5



CAMINHO DE SANTIAGO NA REGIÃO TRANSMONTANA
INTRODUÇÃO E ÂMBITO DO ESTUDO E METODOLOGIA

CAMINHO PORTUGUÊS DA VIA DA PRATA



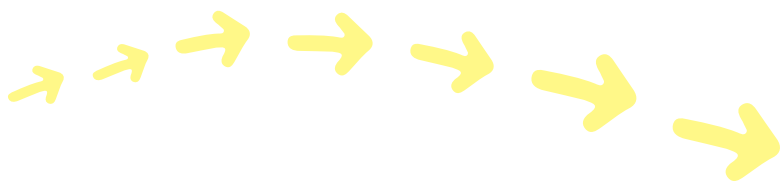
Se, como expressam nos seus relatos os peregrinos, o Caminho começa e termina à porta de casa de cada um, tendo como ponto comum o túmulo do Apóstolo, na Catedral de Santiago então, haverão centenas de caminhos, ramificados pelo território e que se vão entroncando na proximidade daquele local de peregrinação, pois cada peregrino que saia de sua casa em direção a Santiago, terá de percorrer um caminho secundário que o leve às vias principais. É, pois, natural que existam várias referências a diversos itinerários que levam a Santiago por todo o país, o mesmo acontecendo com a região de Trás-os-Montes. Neste sentido, os percursos do Caminho devem ser entendidos como as vias de ida e/ou de regresso a casa.

Os caminhos de Santiago são considerados um dos denominadores comuns da cultura europeia, com efeito, o Caminho foi declarado primeiro Itinerário Cultural Europeu em 1987 e Património da Humanidade (em Espanha em 1993 e em França em 1998).

A “Via de la Plata” é um dos principais caminhos de Santiago. Trata-se de um itinerário que vai de Sevilha até Santiago de Compostela, e aproveita, em grande medida, até à sua desembocadura em Astorga, uma antiga calçada romana, cuja descrição se encontra já retratada no “Itinerário de Antonino”¹⁵⁸, obra datada do século III.

¹⁵⁸ O Itinerário de Antonino, é um “guia de estradas”, escrito no século III, porventura no tempo do Imperador Antonino Pio, e no qual se descrevem todas as calçadas do império romano do seu tempo. A descrição consistia na enumeração das cidades, “mansões” e “estações” que se encontravam ao longo do seu percurso, assim como as distâncias que separavam uma das outras, através da informação dada pelos “marcos miliários”, apostos ao longo das calçadas. Disponível em: http://oa.upm.es/7253/2/INVE_MEM_2010_78650.pdf (12/06/2016)





Os troços desta “via”, apresentados por partes no “Itinerário de Antonino”, representam um corredor, pré e proto-histórico, desde as costas de Cádiz até às terras leonesas que Roma foi consolidando, pela primeira vez e por épocas, como um caminho primitivo, traduzido nesta cartografia como um traçado quase retilíneo.

Esta via representou um eixo fundamental de todo o Norte peninsular na expansão dos reinos cristãos em direção ao Sul, na Reconquista. E, logo após ter servido de instrumento militar, foi via de emigração até às terras recém conquistadas.

No contexto da Reconquista esta via foi utilizada como Caminho de Santiago pelos cristãos das importantes comunidades moçárabes de Sevilha, Mérida e Córdoba que se dirigiam a Santiago de Compostela. Daí o ser chamado, também, Caminho Moçárabe.

Na Idade Média e no Renascimento foi Caminho Real, desde Sevilha a Salamanca e Valladolid, continuamente percorrido não só por reis e suas cortes mas, também, por personalidades ligadas às Descobertas, ao comércio e por intelectuais¹⁵⁹.

A Via da Prata, como estrutura de comunicação, continuou a revelar-se estratégica até aos dias de hoje, tendo sido eixo vertebrador quer do caminho-de-ferro, quer da rede viária (estrada nacional 630 e Autovia 66), daí decorrendo as designações de caminho, calçada, via, estrada, rota e autovia de la Plata.

Esta via, na sua estrutura base, ligava Sevilha a Astorga, apresentando variantes ao longo de toda a sua extensão. Na província de Zamora, mais concretamente, em Granja de la Moreruela, a Via apresenta três alternativas:

- (I) Segue até Benavente, em direção a Astorga (aqui, entronca com o Caminho Francês de Santiago de Compostela).
- (II) O chamado Caminho Sanabrês, segue até Tábara e deriva em direção a Puebla de Sanábria, passando por A Gudiña, Laza, Ourense e daqui até Santiago. Por sua vez, esta alternativa pode ainda fazer-se, descendo até Verín e daí seguir para Xinzo de Limia, Allariz, Ourense e Santiago.
- (III) O Caminho Português da Via da Prata, que na cidade de Zamora, deriva para Alcañices, Bragança (Quintanilha), Vinhais, Chaves (Segirei), entroncando em Verín no Caminho Sanabrês.

O itinerário da Via da Prata desenvolve-se sempre em proximidade com a fronteira com Portugal, pelo que seria natural a incursão de alguns peregrinos em território nacional nas regiões meridionais (leste do Algarve, Alentejo, Beira Baixa e Trás-os-Montes). Um outro exemplo da sua implantação, a partir da fronteira, corresponde ao percurso por Estremoz, Crato, Castelo Branco, Guarda, Castelo Rodrigo, Freixo de Espada à Cinta, Miranda do Douro e Bragança¹⁶⁰.

¹⁵⁹ ROLDÁN HERVÁS, J. M. (n.d.). El Camino de la Plata: iter o negotium. Gerión. Vol. Extra 323-340

¹⁶⁰ GIL, Carlos; RODRIGUES, João (1990). Pelos caminhos de Santiago: itinerários portugueses para Compostela. Lisboa. Publicações Dom Quixote.





Outros itinerários são indicados com maior ou menor fundamentação histórica e reconhecimento pela comunidade científica dedicada ao estudo dos caminhos de Santiago, designadamente os que provêm de Sul e atravessam concelhos como Miranda do Douro, Vimioso, Macedo de Cavaleiros, Mirandela e Torre de Moncorvo e que se articulam naquele. No entanto, e devido ao seu incipiente desenvolvimento e reconhecimento, não estão ainda convenientemente sinalizados para poderem constituir um recurso seguro para qualquer caminhante.

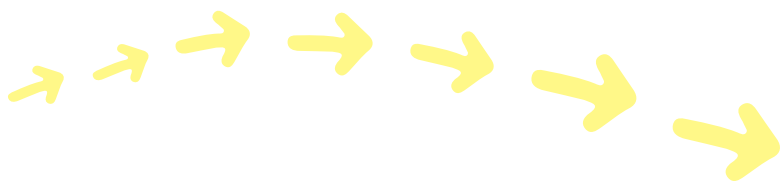
O mapa seguinte ilustra a multiplicidade de vias possivelmente associadas às peregrinações a Santiago de Compostela que percorriam o distrito de Bragança passando pelos territórios mencionados.



Figura 1: Mapa dos Caminhos de Santiago no Distrito de Bragança

Fonte: Região de Turismo do Nordeste Transmontano, 1998





Como já indicado, a Via da Prata apresenta algumas variantes centrando-se, o presente capítulo, naquela que será a variante mais notável na região transmontana. A sua designação pode alterar entre variante “Portuguesa”, “Transmontana”, “Brigantina” ou “Leonesa” e a inexistência de consenso em torno da mesma tem prejudicado afirmação e promoção deste caminho.

Ao longo da investigação realizada, ficou claro que a denominação mais consensual é “Caminho Português da Via da Prata”, desde logo, porque assim o designa um trabalho pioneiro, de sinalização com marcos e setas amarelas feito pela Fundação Ramos de Castro, de Zamora, em 2001, em colaboração com a Associação “Amigos del Camiño de Santiago de Zamora” e as câmaras de Bragança e Vinhais.



Figura 2: Placa do Caminho Português da Via da Prata
Fonte: Elaboração própria, 2016





Figura 3: Detalhe da placa do Caminho Português da Via da Prata
Fonte: Elaboração própria, 2016

Não obstante todas as outras designações fazerem jus ao território e identificam corretamente a geografia deste itinerário. O presente estudo opta pela utilização desta última designação, não só tendo em conta a existência dos marcos retratados onde ela consta mas, também, por se ter verificado que se trata daquela mais utilizada por autores e investigadores (em especial estrangeiros)¹⁶¹ e pelas diferentes associações portuguesas e espanholas do Caminho de Santiago.

DESCRIÇÃO DO PERCURSO

A Via da Prata sai de Sevilha e traça uma linha vertical paralela a Portugal. Tal como já indicado, quando chega a Zamora existem três alternativas, duas que continuam por Espanha e contornam o extremo nordeste de Portugal e uma terceira que entra em Portugal por Quintanilha, passa por Bragança, Vinhais, Chaves (Segirei) e se junta de novo à Via da Prata, na cidade galega de Verín e cuja imagem de traçado se representa de seguida.

¹⁶¹ CASTRO, Alfonso Ramos de, (2002). Camino Portugués de la Via de la Plata. Zamora. Fundación Ramos de Castro.

- RAGU, Alison (2005). 2. Pilgrim Guides to Spain: The Camino Mozárabe or Via de la Plata, C: Braganza-Zamora-Santiago. Confraternity of Saint James.



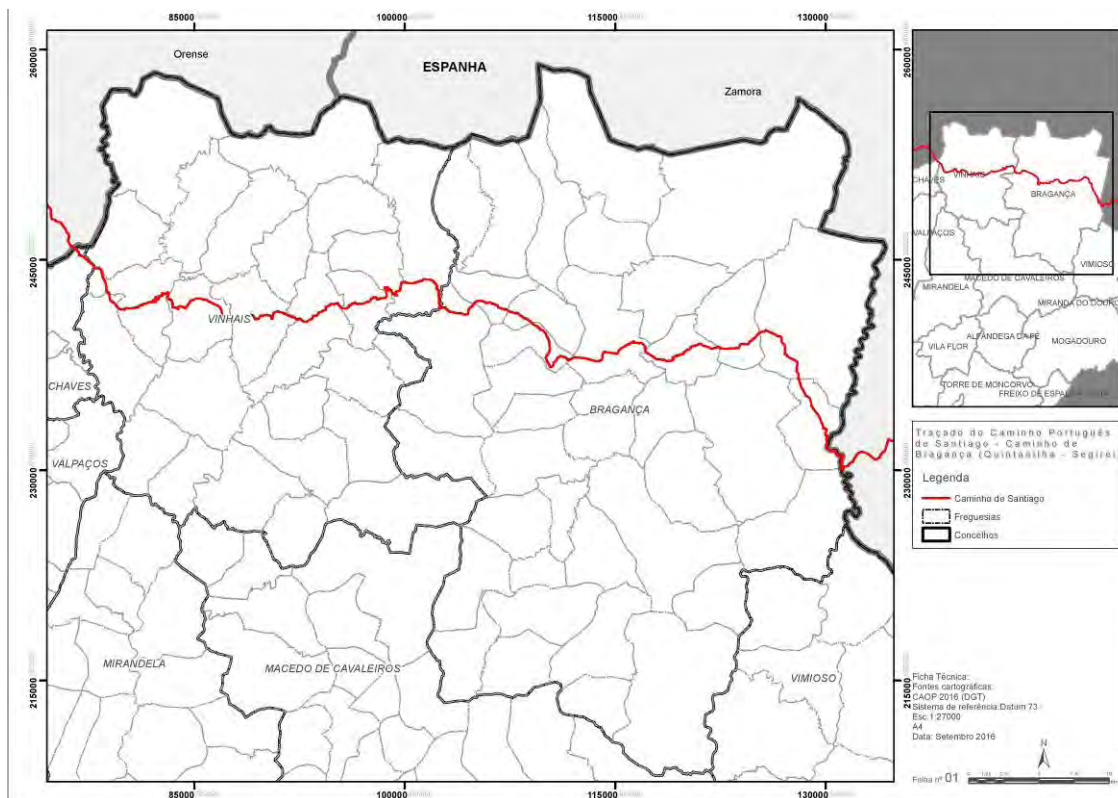


Figura 4: Percurso do Caminho Português da Via da Prata
Fonte: Elaboração própria (2016)

As características específicas deste caminho conferem-lhe um carácter transfronteiriço único, em especial em território português, pois absorve toda a riqueza paisagística da região, marcada pela presença constante da natureza. As diferentes etapas do percurso conduzem os peregrinos através das paisagens transmontanas marcadas pelo relevo acidentado que transforma o caminho num percurso de dificuldade média-alta. Esta região alberga uma das maiores reservas naturais de todo o território lusitano, o Parque Natural de Montesinho, com uma extensão de 75.000 hectares, que se estendem pelos municípios de Bragança e Vinhais.

O património cultural é, também, parte integrante do percurso, patente quer no ambiente rural das suas aldeias, quer nas tradições locais, quer ainda no seu património arquitetónico, maioritariamente de origem religiosa.

A descrição do percurso que a seguir se apresenta assenta na observação direta, realizada pelos investigadores, complementada pelas diferentes fontes documentais consultadas de entre estas últimas destacando-se, o trabalho de Castro (2002)¹⁶², o guia de Ragu (2005)¹⁶³, o guia desenvolvido pela Associação Azimute (2007)¹⁶⁴ para a Câmara

¹⁶² CASTRO, Alfonso Ramos de. (2002). Camino Portugués de la Vía de la Plata. Zamora. Fundación Ramos de Castro.

¹⁶³ RAGU, Alison (2005). 2. Pilgrim Guides to Spain: The Camino Mozarabe or Via de la Plata, C: Braganza-Zamora-Santiago. Confraternity of Saint James.

¹⁶⁴ AZIMUTE (2007). Caminho de Santiago – Via da Prata: Quintanilha – Segirei. Bragança. Associação Azimute



Municipal de Bragança, a descrição desta variante publicada online pela localidade galega de Soutochao (n.d.)¹⁶⁵, a obra do Professor Arlindo Cunha (1991)¹⁶⁶ e o trabalho desenvolvido pela Xunta da Galicia em 1999¹⁶⁷.

Esta descrição será feita por etapas, apenas na parte correspondente ao território português (desde Quintanilha a Segirei), cujos mapas constituem os anexos 8, 9 e 10, e incluindo um breve enquadramento deste troço em território espanhol.

Previamente a esta descrição cumpre referir que a recolha, in situ, de dados primários por parte dos investigadores responsáveis pelo presente documento permitiu constatar que a sinalética existente em território nacional é débil, por vezes confusa ou até inexistente, recomendando-se a definição de uma sinalética uniforme (preferencialmente de acordo com a normativa publicada no Diário Oficial de Galicia número 220, de 18 de novembro de 2015) e a (re)marcação de todo o percurso, a fim de evitar equívocos nos peregrinos.

Cumpre, ainda, referir o trabalho voluntário de algumas associações locais¹⁶⁸ em prol da manutenção e conservação quer da sinalética quer do próprio caminho.

ENQUADRAMENTO INICIAL:

O caminho inicia-se no centro da cidade espanhola de Zamora, onde existe albergue, seguindo depois pelas localidades de La Hiniesta, Valdeperdices, Almendra, Campiello, Muelas del Pan, Ricobayo, Cerezal de Aliste, Bermillo de Alb, Fonfria (que dispõe de albergue), Fornillos de Aliste, Ceadea, Arcillera, Vivinera, Alcañices (onde existe albergue), Sejas de Aliste, Trabazos, San Martín del Pedroso, atravessando a fronteira com Portugal, em Quintanilha. De Zamora a Quintanilha são aproximadamente 107 quilómetros, que se encontram estruturados em quatro etapas.

Após Quintanilha o caminho prossegue em três etapas que a seguir se descrevem.

ETAPA 1: QUINTANILHA – BRAGANÇA (24 KM)

A primeira etapa em solo português inicia-se no albergue de Quintanilha, o primeiro e único no troço português. Passa-se pelo interior da povoação recomenda-se uma visita ao interior da igreja onde se encontra uma imagem da Rainha Santa Isabel, aqui denominada "Rainha Antiga". Segundo a tradição, terá sido esta a primeira freguesia em território português por onde terá passado D. Isabel de Aragão, após a sua entrada em Portugal, a

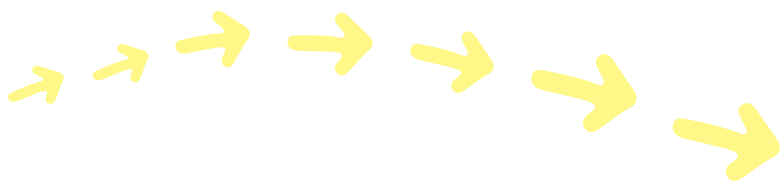
¹⁶⁵ <http://www.soutochao.com/camino-de-santiago-portugues-de-la-via-de-la-plata/> [Consultado em 22/05/2016.]

¹⁶⁶ CUNHA, Arlindo de Magalhães Ribeiro da; ALVES, Maria Manuela Neves. (1991). Caminhos transmontanos de peregrinação a Compostela. Brigantia. Vol. XI, nº 3/4. p. 49-79.

¹⁶⁷ TERRÓN, A. G.; PORTUGAL, J. (coord.), et al (n.d.) – *Caminhos Portugueses de Peregrinação a Santiago – Itinerários Portugueses*. Xunta da Galiza.

¹⁶⁸ <http://associacaotransmontanacaminhosdesantiago.org.pt/pt/> Consultado em 22/05/2016.





caminho de Trancoso, onde se casaria com o rei D. Dinis, a 24 de Junho de 1282.

A etapa decorre no Parque Natural de Montesinho, uma área protegida, que faz do caminho um espaço privilegiado de contacto com a natureza, com a fauna e flora locais. A parte inicial do percurso apanha, ainda, um pouco de estrada, mas rapidamente volta a encontrar as veredas que levam à aldeia de Réfega, que merece destaque pela arquitetura popular. Entre esta aldeia e a próxima localidade, que é Palácios, a paisagem é dominada pelo rio e os pequenos ribeiros. É possível observar alguns pombais tradicionais desta zona do país. De Palácios segue para Babe¹⁶⁹, atravessando a povoação. Desde este local o caminho oferece uma das vistas panorâmicas mais belas da rota: do planalto, desce-se até ao vale do rio Sabor em direção à ponte medieval de Gimonde que atravessa o rio de Onor. Trata-se de uma aldeia pitoresca que possui um conjunto de atrativos, onde se destaca a gastronomia, com uma indústria associada à produção do porco bísaro.

O caminho sai de Gimonde, para cumprir a última parte da etapa, que nos levará à cidade de Bragança. Subindo um pouco e depois descendo até passar a ponte medieval de S. Lourenço.

A chegada a Bragança é marcada pela imagem do seu castelo. Bragança é sede de concelho e capital do Nordeste Transmontano. Trata-se de uma cidade antiga, com uma importante riqueza histórica e patrimonial, como testemunha o conjunto monumental da Cidadela, Castelo e Domus Municipalis. Na arquitetura religiosa releva a Sé Catedral, as igrejas de São João Batista (antiga Sé de Bragança), Santa Maria e São Francisco. No plano cultural destaca-se o Museu Ibérico da Máscara e do Traje e o Museu Abade de Baçal (onde se encontram peças variadas de diferentes épocas, desde a arqueologia à pintura e numismática).

A cidade de Bragança foi um importante ponto de passagem para os peregrinos, que de Castela se dirigiam a Santiago de Compostela. No interior das muralhas existiu uma igreja paroquial de Santiago, construída ou em frente à igreja de Santa Maria ou no largo de S. Tiago.

Na cidade havia uma albergaria documentada em 1296 e, na Baixa Idade Média, eram já três estalagens documentadas, o que era uma raridade para a época¹⁷⁰. Estas estruturas tinham um papel importante no acolhimento aos peregrinos. Atualmente não existe albergue em Bragança, no entanto, o município pretende promover a criação desta estrutura no centro histórico da cidade, onde termina esta etapa.

¹⁶⁹ Segundo alguns autores (Moreno 1986, Terrón 1999 e Cunha & Alves 1991) o traçado mais percorrido na sua origem passava pela aldeia Milhão, em vez de ir a Palácios e Babe, para chegar a Gimonde. No ponto 2.7 justifica-se a opção tomada.

¹⁷⁰ MARQUES, José. (1989). A assistência no Norte de Portugal nos finais da Idade Média. Revista da Faculdade de Letras: História, série II, vol. 6. p. 11-94





ETAPA 2: BRAGANÇA-VINHAIS (30 KM)

A segunda etapa inicia no centro histórico de Bragança, no Largo da Sé, e segue pela rua Alexandre Herculano, no sentido da saída da cidade em direção a Vinhais. Ainda na zona urbana, na rua Conde de Arões, merece destaque a Igreja de Santiago, na paróquia de Santiago, de construção recente.

Segue-se pela mesma rua até cruzar o IP4 e, depois, seguindo por um caminho de terra, junto ao IP4, até se encontrar a indicação de Vinhais, continua-se pelo traçado da estrada nacional EN 103 em direção a Grandais.

Continuando em direção a Vinhais, desde o caminho, conseguem-se avistar os restos do antigo Mosteiro de Castro de Avelãs, do século XIII. Da antiga igreja, resta apenas a cabeceira, construída em tijolo em estilo românico mudéjar.

O caminho segue para Lagomar, que tinha como orago o Apóstolo Santiago, assim como a localidade vizinha de Sabariz. Hoje as duas aldeias pertencem à freguesia de Donai, onde existe um relicário de Santiago na igreja paroquial.

Este troço do caminho, ladeado por arvoredos de carvalhos e castanheiros centenários, campos cultivados e pequenos vales, leva até Portela.

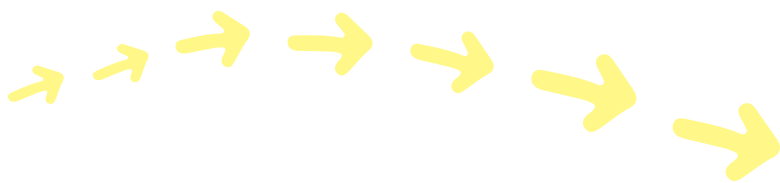
Na aldeia de Portela é necessário cruzar a estrada nacional EN 103 em direção a Castrêlos. Segue-se em direção a Nordeste, cruzando, novamente, a estrada nacional EN103 que acompanha o caminho serpenteando em paralelo, praticamente, em todo o percurso até à ponte sobre o rio Baceiro, em Castrêlos.

Sobe-se continuamente, pelo caminho principal, até chegar ao pico do monte. Aí, inicia-se a descida até à aldeia de Soeira. Passando pela igreja de São Bernardino de Sieina, entra-se em campo aberto, entre soutos e prados até se chegar a Soeira, a primeira freguesia do concelho de Vinhais. Por esta aldeia passava, também, a via romana para Astorga. Este facto parece ser confirmado pela descoberta de um marco miliário granítico, de forma cilíndrica, encontrado nas ruínas de uma capela dedicada a S. Sebastião, no lugar de Vilar.

Sai-se de Soeira e mantém-se a floresta típica desta região, marcada por soutos, carvalhais e freixos, até à ponte medieval sobre o rio Tuela. O caminho continua por uma zona de vegetação intensa até atingir, novamente, a estrada nacional EN 103 e logo de seguida aparece a localidade de Vilaverde. Até Vinhais o caminho coincide em vários troços com a mencionada estrada nacional.

Chegados a Vinhais, avista-se o castelo e a sua muralha medieval. D. Afonso III concedeu-lhe foral em 1253 e D. Manuel outorgou-lhe foral novo em 1512. Os solares setecentistas comprovam a implantação da nobreza, como o Palácio dos Condes de Vinhais, hoje centro cultural da vila. Para além das ruínas das muralhas já referidas, merecem





destaque a igreja de S. Facundo e o conjunto do Convento de S. Francisco e Seminário dos Missionários Apostólicos, do século XVIII.

A vila dispõe de belos edifícios, mas carece de um albergue para peregrinos. A carência constante de albergues no caminho, à exceção de Quintanilha, merece um investimento imediato (público ou privado) na criação de um albergue em Vinhais. As opções disponíveis para alojamento não são muitas, mas o quartel dos Bombeiros Voluntários tem sido opção para alguns peregrinos, bem como alguns estabelecimentos de alojamento de Turismo Rural existentes na região.

ETAPA 3: VINHAIS-SEGIREI (25 KM)

A terceira e última etapa em território nacional, leva-nos de Vinhais a Segirei, localidade do concelho de Chaves.

O percurso decorre entre montes e vales, por vezes pronunciados, que se encontram no desfiladeiro do rio Rabaçal, correspondendo à etapa com maior grau de dificuldade do caminho.

Sai-se de Vinhais¹⁷¹, seguindo-se a sinalética do caminho, a seta amarela marca presença conduzindo o peregrino até Soutelo. Segue-se para a aldeia de Sobreiró de Baixo, também aqui, a estrada nacional a EN 103 acompanha o caminho, servindo de referência desde Bragança até este último troço, depois segue o seu curso até à cidade de Chaves. O caminho separa-se da estrada nacional EN 103 no cruzamento para Candedo e Aboá. Atravessa a aldeia de Aboá e chega à sede de freguesia, Candedo, passando pela sua igreja paroquial dedicada a S. Nicolau, que tem duas lápides dedicadas à Virgem Peregrina, uma na fachada (datada de 14 de junho de 1949) e outra na lateral (datada de 25 de setembro 2015) anunciando a passagem, pelo concelho de Vinhais, da imagem de Nossa Senhora de Fátima.

A partir da igreja de Candedo, inicia-se uma descida íngreme até ao Rio Rabaçal, que se atravessa pela Ponte de Guedim, de fundação antiga e de grande importância na ligação para as Terras da Lomba. Desde a ponte, um quilómetro mais abaixo, na encosta, é possível avistar o Santuário de Santiago de Ribas, onde se realiza uma romaria no penúltimo fim-de-semana de agosto. Atravessando a ponte, inicia-se uma subida difícil até Vilar de Frades, porventura o troço mais árduo deste caminho.

Em Vilar de Frades é possível admirar uma imagem de Santiago Matamouros, na fachada da igreja e duas imagens de Santiago no seu interior (uma no altar lateral do lado da Epístola e outra, de maiores dimensões, no lado esquerdo junto ao altar).

¹⁷¹ Cunha e Alves (1991) e Terrón (1999), propõem a saída de Vinhais, que alguns peregrinos ainda utilizam, que nos leva pelas localidades de Zido (onde existe uma capela da Santiago e se celebra a festa a 25 de Julho, dia de Santiago Maior), Vilar de Ossos, Peleias, Cabeça de Igreja, ponte de Guedim e Vilar de Frades, percorrendo uma distância superior à que segue por Candedo.





Seguindo o caminho passa-se por Brito e nas proximidades de Ferreiros. O caminho desce continuamente até Sandim (última aldeia do distrito de Bragança) por um percurso ecológico, entre bosques e vegetação exuberante. Sandim era muito conhecida pelas suas águas terapêuticas, que em tempos foram motivo de atração, existindo três albergarias para acolher os aquistas. Atualmente os edifícios encontram-se em ruínas, existindo, ainda, um furo de água de utilização pública.

O rio Mente surge no fundo do vale e marca a fronteira entre os distritos de Bragança e Vila Real, entre os concelhos de Vinhais e Chaves e, é aqui, também, que termina o Parque Natural de Montesinho. Atravessando o rio Mente acede-se a uma zona de lazer na aldeia de Segirei, local ideal para repousar e retemperar forças. Segirei é, também, conhecida pelas suas águas minerais e, como aldeia de fronteira, também pela Rota do Contrabando que, por vezes, coincide com o caminho de Santiago.

As etapas em Portugal terminam aqui na localidade de Segirei¹⁷², que faz fronteira entre Portugal e Espanha.

A sinalética, no troço nacional é débil e muitas vezes confusa, pois apresenta cores e imagens que não estão associadas aos caminhos de Santiago, pelo que se recomenda uma intervenção urgente com vista à remarcação do caminho utilizando a sinalética universal, nomeadamente, a vieira com a seta amarela ambas sobre fundo azul.

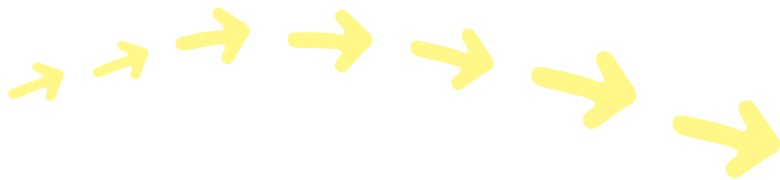
A ausência de albergues de peregrinos e de outro tipo de alojamento em Segirei é outra importante debilidade, pois esta localidade está no final de uma etapa e o albergue mais próximo encontra-se em Verin, a cerca de 30 quilómetros. Recomenda-se, assim, a criação, imediata, de um albergue para peregrinos (público ou privado), no centro da aldeia de Segirei ou na zona de lazer do rio Mente ou, eventualmente, numa das antigas albergarias termais da aldeia de Sandim.

O percurso, com cerca de 80 quilómetros no conjunto das três etapas, percorre o território de Trás-os-Montes sempre próximo da fronteira com Espanha. É de dificuldade média-alta, com subidas e descidas suaves no início e de forte pendente na parte final. A beleza natural é uma constante no caminho, sendo considerada pelos peregrinos como “um tónico” que ajuda a ultrapassar as dificuldades do percurso. O Parque Natural de Montesinho é atravessado quase na totalidade pela parte sul. Os cursos de água são uma constante, destacando-se a presença de rios como o Tinhela, o Rabaçal e o Mente.

A vegetação é diversificada, existindo manchas de carvalhos, castanheiros e, nas zonas ribeirinhas amieiros, freixos e salgueiros. A influência mediterrânica é visível nas manchas de esteva, urzes e carqueja e nos campos cultivados, com cereais e lameiros de pas-

172 Alguns autores (Moreno 1986 e Cunha 1991) defendem que uma variante deste caminho seguia para a cidade de Chaves, passando pelas aldeias de Mairos (capela de Santiago), Lamadarcos, Vila Frade e Feces (já Espanha) ou seguia por Santo António de Monforte, Vila Verde, Chaves, Seara Velha (tem como orago Santiago), Vilar de Perdizes, onde existe a ruína de um antigo hospital de peregrinos e aí entravam em Espanha.





tagem. E nesta diversidade da paisagem, acompanhada por fauna rica e variada, destaca-se a presença de espécies como o lobo, o veado, o javali, o corço, a lontra e a águia-real.

O património cultural, com a arquitetura religiosa a destacar-se, as tradições locais e a ruralidade (marcada por uma desertificação acentuada) são um marco no caminho. Mas o que pode diferenciar este caminho são as pessoas. A amabilidade, disponibilidade e hospitalidade das gentes transmontanas, tornam este caminho uma experiência marcante.

ENQUADRAMENTO FINAL

O caminho segue atravessando o interior da aldeia de Segirei e sobe até entrar em terras galegas.

Transpondo a fronteira o caminho passa por Soutochao – Lamedeite – Vilardevós – Santa María – Trasigreja – Devesa – Hospital – Osoño – Bemposta – Abedes – Verín. Será na cidade de Verín, onde existe albergue, que o Caminho Português da Via da Prata se encontra com o Caminho Sanabrês da Via da Prata e, também, com o Caminho Português do Interior que vem desde a cidade de Chaves.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS, GEOGRÁFICOS E PATRIMONIAIS

Sendo a Via da Prata um itinerário que cruza a Península Ibérica de Sul para Norte, aproveitando os traçados originais tanto dos caminhos antigos como das estradas romanas, foi utilizada, por um lado, para atividades de trocas comerciais e, por outro, para as movimentações de exércitos durante as conquistas árabes ou as reconquistas cristãs¹⁷³. Permitiu, ainda, a “peregrinação” a Santiago, para sufragar a alma e garantir a salvação eterna, por todos aqueles que se dirigiam a Compostela vindos do Sul da Península, tendo-se transformado num caminho de grande afluxo e importância.

A transposição dos territórios que uniam Castela e Leão à Galiza implicava a passagem da serra da Culebra e a realização de um trajeto maior e, quer pelo seu tamanho quer pelas condições climáticas, mais árduo.

A investigação realizada permite considerar a possibilidade de existência de traçados, variantes ou troços alternativos a essa transposição que, atravessando a região transmontana, sejam provenientes da Via da Prata com início em locais de Castela e Leão e que derivam depois para Ocidente, através do Nordeste de Portugal.

Estes traçados permitiriam reduzir o número de quilómetros a percorrer, encurtando

¹⁷³ FREIRE, A. B.; GARCÍA, R. (coord.) (2009) – Caminho do Sudoeste – Via da Prata (Os Caminhos de Santiago na Galiza). Xunta de Galicia.





a viagem peregrina numa opção de realização da hipotenusa (e não dos catetos) se se olhar para o território numa leitura pitagórica, bem como uma possibilidade de realização de uma travessia mais amena, por exemplo, pelos vales da serra de Montesinho em detrimento dos territórios mais a norte onde se incluem as serras da Culebra e da Cabrera.

A informação de que esta rota possa, também, ter origem numa tentativa de fuga dos viajantes a zonas, do traçado original, onde eram frequentemente assaltados por salteadores e bandidos é referida em relatos orais de alguns peritos embora não tenha sido possível validá-la através de fontes documentais.

Também na bibliografia consultada se constata, nomeadamente ao nível de cartografia, a existência de mapas que, com origem no traçado da Via da Prata, exibem derivações para o Nordeste de Portugal entrando pela região transmontana.^{174, 175}

Veja-se, por outro lado, a referência de Sampaio¹⁷⁶ que escreve na sua obra "Santiago – Caminos del Miño": *"Propusimos una señalización (...) (Direcciones de Carreteras de los Distritos de Viana do Castelo, Braga, Oporto, Vila Real y Braganza)"*. Ora só se entende que já em 1992 fosse necessário sinalizar estradas no distrito de Bragança se por ele passassem troços referenciados aos Caminhos de Santiago.

A Associação Azimute¹⁷⁷ na sua publicação sobre a Via da Prata indica que:

"Antes de chegar a Zamora existem duas alternativas: uma primeira que contorna Portugal, passando por Puebla de Sanábria, e uma segunda que entra em Portugal por Quintanilha, passa por Bragança, Vinhais e diversas capelas de culto a Santiago e junta-se de novo ao Caminho Leonês em Ourense."¹⁷⁸

No que se refere à toponímia de vilas e aldeias transmontanas também é fácil encontrar localidades com nomes como Malta, Pousada, Sendim, Parada, Paradela, Romeu, Vilar de Peregrinos ou mesmo Santiago (e Quinta de Santiago), referências todas elas ligadas à peregrinação ou à assistência a peregrinos a caminho de Santiago de Compostela, mas também designações como Vilarinho dos Galegos no lado português (importante centro de comércio e caminho de almocreves) ou San Felices de los Galegos no lado espanhol, o que potencia a afinidade destas terras com a Galiza e, por essa razão, com a devoção ao Apóstolo.

Acresce, ainda, o culto a outros santos peregrinos ou protetores dos peregrinos, como refere Mendes¹⁷⁹

174 MAO, J. V. (ed.) (2009) – O Caminho que conduz a mais destinos. Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular.

175 TERRÓN, A. G.; PORTUGAL, J. (coord.), et al (s.n.) – Caminhos Portugueses de Peregrinação a Santiago – Itinerários Portugueses. Xunta da Galiza

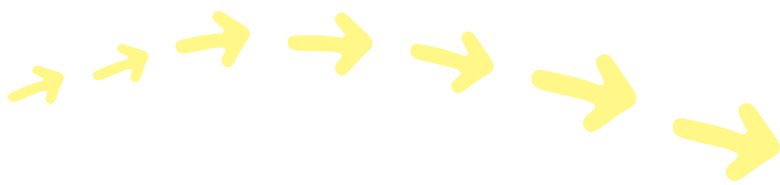
176 SAMPAIO, F. (s.n.) – Santiago – Caminos del Miño. Porto. ADETURN.

177 www.azimute.net [consultado em 07/07/2016]

178 ASSOCIAÇÃO AZIMUTE (ed.) (2007) – Caminho Santiago Via da Prata – Quintanilha – Segirei. Bragança. Azimute

179 MENDES, A. C. (2009) – Peregrinos a Santiago de Compostela: Uma Etnografia do Caminho Português. Lisboa. Instituto de Ciên-





“Associado ao culto de Santiago, e às peregrinações em Portugal estão também os cultos de Santo Amaro, São Roque (peregrinos jacobeus segundo a tradição) e de São Cristóvão e São Gonçalo (...), padroeiros dos caminhos, dos caminhantes e das travessias dos rios.”

Outro elemento relevante na seleção dos itinerários a realizar por parte dos peregrinos, correspondia ao grau de dificuldade em cruzar os cursos de água que os atravessam sendo que, durante a Idade Média, a travessia dos rios, pela pouca ou mesmo não existência de pontes, era feita através de barcas, o que originou o topónimo de um grande número de localidades como Barca D’Alva, Barca do Saltinho, Barca de Almendra, Barca do Côa, Barca do Pocinho, Barca Velha, Barca de Saião, Barca de Cilhades ou, ainda para além de outras, Santo Antão da Barca, justificando-se, assim, a passagem por estas localidades de caminhos de Santiago.

Neste contexto, Cunha¹⁸⁰ estabelece a ligação entre as pontes, o culto a santos e as peregrinações a Santiago:

“Ao lado das pontes, havia muitas vezes uma gafaria, colocada sob a protecção de S. Sebastião ou de S. Lázaro (daí que se chamasse também lazareto), patronos dos empestados. Existem em Portugal, com certa frequência, ao longo dos velhos e mais utilizados caminhos jacobeus ou ao lado das pontes, ermidas de S. Lázaro que, por vezes, abrigam imagens de Santiago ou mesmo de São Gonçalo. Mas acontece também o contrário: ermidas de Santiago ou de São Gonçalo em que se prestava também culto a São Lázaro.”

Esta ligação de S. Sebastião aos caminhos de Santiago pode ainda ser notada no documento “A peregrinação como fenómeno universal”¹⁸¹ de onde se transcreve a seguinte passagem:

“No século XIII documentam-se as primeiras oficinas em Compostela. Estavam assentadas na Azabachería, vinculadas aos concheiros e sob o controlo eclesiástico. No século XIV criam um grémio e, no século XV, unem-se numa das mais influentes confrarias sob a protecção de São Sebastião.”

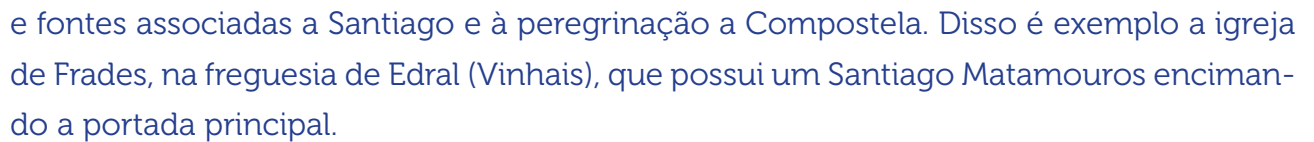
De especial relevo para a determinação da existência de um caminho para Santiago é, também, a existência (ou não) de igrejas e outros monumentos, como portas, capelas

cias Sociais

180 CUNHA, A. M. R. (n.d.) - A devoção e a peregrinação jacobea em Portugal

181 Em museoperegrinacions.xunta.gal/es [Acedido [20/07/20016]





Tal como descrito no ponto anterior, o Caminho Português da Via da Prata tem o seu percurso bem definido (e retratado em diferentes publicações sobre os caminhos de Santiago, tanto nacionais como internacionais): a partir de Zamora deriva para Alcañices, entra em Portugal pela fronteira de Quintanilha em direção a Bragança seguindo para Vinhais e Segirei (Chaves) entrando na Galiza, por Soutochao (Verín) aí entroncando com a segunda alternativa, o Caminho Sanabrês.



Figura 6: Mapa do Caminho Português da Via da Prata
 Fonte: Editorial Buen Camino

As justificações históricas para o aparecimento deste caminho são várias, mas na sua essência está um fator semelhante a outros caminhos a pré-existência de uma via romana, a Via Augusta XVII, que ligava Bracara Augusta (Braga-Portugal) a Astúrica Augusta (Astorga-Espanha).

No concelho de Vinhais, a Via XVII desdobrava-se em duas variantes. Uma, mais a norte, fazia a ponte entre Chaves, Rebordelo, Vinhais, Castro de Avelãs e Bragança¹⁸². Outra, mais a sul, derivava por Torre D. Chama, Agrochão, Edrosa, Alimonde e Bragança¹⁸³. Aliás, a estrada nacional EN 103 segue o trajeto desta via romana sendo sobre a mesma que se desenvolve o Caminho Português da Via da Prata, desde Bragança a Vinhais.

Nas imediações da Vila de Vinhais, foi encontrado um marco miliário no termo de Soeira, localidade onde passa esta variante da Via da Prata.

Note-se que são vários os autores que confirmam a existência deste caminho¹⁸⁴,

182 Estudos arqueológicos do major Celestino Beça: a estrada militar romana de Braga a Astorga por Bragança com várias notícias de antiguidades referentes a esta região / Pe. Francisco Manuel Alves, Celestino Beça, P. 74-106. Disponível em http://www.patri-moniocultural.pt/static/data/publicacoes/o_arqueologo_portugues/serie_1/volume_20/74_estudos_arqueologicos.pdf (consultado a 10/06/2016).

183 <http://www.jornalnordeste.com/noticia/vinhais-recupera-estrada-romana> (consultado a 10/06/2016).

184 - MORENO, Humberto Carlos Baquero (1986). Vias portuguesas de peregrinação a Santiago de Compostela na Idade Média. "Revista da Faculdade de Letras. História". Porto. Faculdade de Letras da Universidade do Porto. ISSN 0871-164X. Série II, Vol. 3.
 - CUNHA, Arlindo de Magalhães Ribeiro da; ALVES, Maria Manuela Neves. (1991). Caminhos transmontanos de peregrinação a Compostela. Brigantia. Vol. XI, nº 3/4.- RAJU, Alison C. S.J. (2005). The Camino Mozárabe or Vía de la Plata, C: Zamora-Braganza-Santiago, London.



convictos que desde há séculos os peregrinos a Santiago percorrem estas terras, inclusivamente, referindo que de entre os caminhos que percorrem Trás-os-Montes este era, com certeza, o mais utilizado.

Existe um facto histórico, bastante elucidativo da passagem de peregrinos e comerciantes por Bragança e não eram apenas portugueses, sendo muitos oriundos da região leonesa e de outras partes do reino de Castela:

“Quando da campanha militar de D. João I, no mês de Maio de 1386, contra o castelo de Bragança, cujo alcaide João Afonso Pimentel acabou por aderir ao rei português, Fernão Lopes refere que «açertouse de virem pêra aly muitos almocreves e mercadores castelãos que hião cô suas mercadorias pêra a festa de Santiago de Gualiza que se cheguava no mes de Julho; e por que o lugar tinha vōz de Castela, laião por aly seguros e emtemdião vir. Joháo Afonso ci-
mtemente fez a todos bõo guasalhado, mostrândo que tornando por aly lhe prazeria muito, por lhe fazer homrra e comprar das cousas que trouvesê. E eles cuidamdo que fosse daquela guisa, tornarão por aly todos como fforão, trazido mais dinheiro do que vemderão que outra mercadoria. E João Afonso aazou como os premde-se todos e tomoulhes as bestas e quamto levavão retemdo os presoneiros aqueles que quis». A circulação de mercadores e almocreves através da região de Bragança leva-nos a admitir que por razões análogas alguns peregrinos do território leonês utilizassem o referido caminho para alcançarem o santuário de Santiago desde que naturalmente as condições de paz entre os reinos de Portugal e de Castela permitissem a passagem por aqueles locais.”¹⁸⁵

A existência de estruturas de apoio aos peregrinos confirma a sua passagem pela região transmontana destacando-se, desde logo, as albergarias ou estalagens e os hospitais, por serem locais de assistência e ponto de paragem obrigatória.

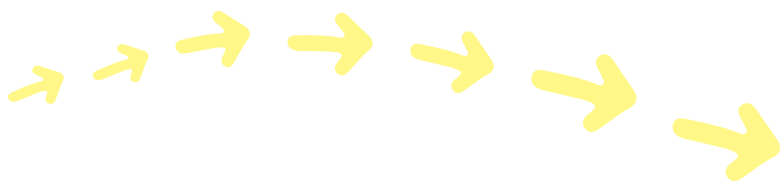
Apesar de não existir um inventário sobre o conjunto de hospitais e albergarias onde repousavam os peregrinos que em terras portuguesas se dirigiam a Santiago, existem indícios relevantes da existência dos mesmos. A primeira albergaria destinada exclusivamente aos peregrinos que passavam a caminho de Compostela pode ter sido instituída cerca do ano 1160, em Trás-os-Montes, concretamente na cidade de Chaves, fundada pela rainha D. Mafalda com essa declarada finalidade¹⁸⁶.

No distrito de Bragança existem referências à existência de estalagens em Bragança, Fornos, Torre de Moncorvo, Freixo de Espada à Cinta (três em cada uma destas locali-

185 MORENO, Humberto Carlos Baquero. (1986). Vias portuguesas de peregrinação a Santiago de Compostela na Idade Média. “Revista da Faculdade de Letras. História”. Porto. Faculdade de Letras da Universidade do Porto. ISSN 0871-164X. Série II, Vol. 3, p. 80. Citando a crónica de D. João I, de Fernão Lopes.

186 SERRÃO, Joaquim Veríssimo. (1978). História de Portugal, 1, 2ª ed, Lisboa. Verbo. p 222.





dades), Mogadouro (duas), Carrazedo, Mirandela, Meirinhos, Azinhoso e Vale da Porca (apenas uma em cada localidade)¹⁸⁷.

Na cidade de Bragança havia, na Rua Grande dos Sapateiros, a Albergaria São Vicente documentada já em 1296. Na Baixa Idade Média relata-se a existência de três estalagens, o que como já indicado era uma raridade à data¹⁸⁸. No século XVI D. Manuel confirma a Constança de Moraes os privilégios de uma estalagem que ela e seu marido fizeram em Bragança¹⁸⁹.

Releva-se, ainda, o papel que os mosteiros tinham no domínio assistencial. Como se sabe, a ordem Beneditina atribui grande importância à hospedagem caritativa que os mosteiros deviam praticar pelo que deve aludir-se, no contexto deste itinerário, ao Mosteiro Beneditino de Castro de Avelãs, que durante os séculos XIII e XIV se converte no principal mosteiro de Trás-os-Montes. Apesar de não se terem encontrado fontes históricas ou evidências que comprovem a assistência a peregrinos neste mosteiro, esta possibilidade deve ser referida, dada a importância que esta ordem atribuía à hospedagem, bem como o domínio que o mosteiro detinha na região. Possuidor de um vasto património distribuído por todo o Nordeste Transmontano, o mosteiro, que fica no Caminho Português da Via da Prata, acaba por ser extinto por bula papal, em 1545.

Atualmente, em território nacional, apenas existe um albergue em Quintanilha e a vontade da Câmara Municipal de Bragança em construir outro (na cidade).

Para lá das estruturas assistenciais, os peregrinos optavam pelos caminhos, em função da facilidade em transpor os cursos de água, em especial, em função da existência de pontes, tal como já se explicou anteriormente.

No percurso em análise, as pontes existentes, umas mais antigas e outras mais recentes, são maioritariamente de origem medieval, sendo as mais simbólicas para o caminho:

- A ponte internacional (N218-1), que atravessa o rio Maças e liga Espanha a Portugal, pela fronteira de Quintanilha.
- A ponte medieval que atravessa o rio de Onor e marca a entrada na aldeia de Gimonde.
- Antes de chegar a Bragança, a ponte medieval de S. Lourenço.
- Já depois da cidade, na aldeia de Castrêlos, uma outra ponte medieval sobre o rio Baceiro.
- Próximo do concelho de Vinhais, entre Soeira e Vila Verde, a ponte medieval sobre o rio Tuela.
- O rio Rabaçal, na aldeia de Candedo, é atravessado pela ponte de Guedim, de fundação antiga e de grande importância na ligação para as Terras da Lomba.

187 MORENO, Humberto Carlos Baquero. (1986). Vias portuguesas de peregrinação a Santiago de Compostela na Idade Média. "Revista da Faculdade de Letras. História". Porto. Faculdade de Letras da Universidade do Porto. ISSN 0871-164X. Série II, Vol. 3

188 MARQUES, José. (1989). A assistência no Norte de Portugal nos finais da Idade Média. Revista da Faculdade de Letras: História, série II, vol. 6. p. 39

189 MARQUES, José. (1989). A assistência no Norte de Portugal nos finais da Idade Média. Revista da Faculdade de Letras: História, série II, vol. 6. p.41





Todo este conjunto de evidências da existência desta secular rota jacobea parece confirmar que se está perante a principal variante da Via da Prata na zona transmontana, seguindo um percurso que obedece a uma regra básica, para quem é peregrino – escolher o caminho mais curto, direto e seguro – pois esta variante permite reduzir a distância entre Zamora e Santiago de Compostela.

Refira-se, ainda, que este percurso, tal como outros transfronteiriços, sofreu vicissitudes que influenciaram o seu florescimento e decadência. No caso concreto, relevam os factos históricos que tiveram mais influência neste território:

- Desde logo, a independência de Portugal no século XII e a definição da fronteira, fator condicionante da liberdade de movimentos dos peregrinos (note-se que este caminho tem duas passagens de fronteira: a primeira na ponte internacional sobre o rio Maças, entre as localidades de San Martín del Pedroso, em Zamora, e Quintanilha, em Bragança; e a segunda entre as localidades de Segirei, em Chaves, e Soutochao, em Ourense).
- Por outro lado, a partilha (e uso) de uma rota histórica de mercadores e contrabando, coincidente com parte do seu itinerário.
- A liberalização da fronteira, em 1991, por via da integração de Portugal e Espanha no espaço Shenguen, que abriu uma nova oportunidade de comunicação entre ambos os países, garantindo liberdade de circulação de pessoas entre eles.

Atualmente e passados vários séculos, o Caminho Português da Via da Prata, volta a ganhar protagonismo. A partir de 2001 a via foi recuperada e sinalizada pela Fundação Ramos de Castro e pela "Asociación de los Amigos del Camiño de Santiago de Zamora". Acresce o trabalho desenvolvido pelo município de Bragança que, desde 2007, tem realizado várias iniciativas de estudo e promoção do caminho.

A Diocese de Bragança-Miranda promoveu uma peregrinação em 2013, seguindo este caminho, liderada pelo seu Bispo D. José Cordeiro.





é menor rondando, apesar de não existir registo oficial, cerca de uma centena por ano.

Do lado espanhol, são várias as associações a promover este caminho destacando-se, de entre elas, a Fundação Ramos de Castro, a Associação de Amigos do Caminho de Zamora e a localidade de Soutochao.

Pelas descrições da população e imprensa locais, e pelos relatos dos peregrinos, como os que se descrevem no ponto seguinte, é crescente o número de pessoas que percorrem este caminho, correspondendo a um bom indicador para a promoção do mesmo.

RELATOS OU TESTEMUNHOS DE PEREGRINOS

Não obstante a diversidade de relatos a seguir transcritos, deve evidenciar-se a dificuldade na recolha de narrativas de peregrinos de diferentes épocas ou, ainda, de repertórios de viagens que permitissem a confirmação da existência de uma via histórica que suporte o Caminho Português da Via da Prata. Tal representou um importante constrangimento para a investigação, recorrente em várias investigações similares¹⁹⁰, obrigando a que a validação quer do caminho quer do seu percurso se fizesse com recurso a outros instrumentos que se corroborassem entre si.

Os relatos que de seguida se transcrevem foram retirados de publicações na internet visando, essencialmente, consolidar quer a opção do percurso que se propõe quer verificar o grau de divulgação/conhecimento genericamente existente sobre o percurso que se denominou de Caminho Português da Via da Prata.

De uma peregrina que se assina lovingkindness¹⁹¹ transcreve-se integralmente, no anexo 1, a descrição do Caminho Português da Via da Prata, nas etapas que correspondem a território português e que se inicia da seguinte forma:

"Caminho Português da Via da Prata: Zamora via Braganca até Ourense.

Bons dias, amigos. Durante os últimos 6 dias caminhei ao longo do Caminho Português da Via da Prata e cheguei à sedutora cidade de Bragança. Na maioria das noites dormi sob as estrelas, na companhia de insetos, cobras e lagartos, descobrindo as perplexidades e alegrias da vida como uma peregrina campista. Por um capricho e com muito pouco dinheiro parti uma noite de Zamora, contando apenas com setas amarelas, um mapa e um folheto de turismo."

190 A título de exemplo, FERNANDES, Paulo Almeida, (2014). Caminhos de Santiago – Portugal: Caminhos da Fé. Secretariado Nacional para os bens da Igreja/ Turismo de Portugal. Lisboa

191 Acedido [09/07/2016] a partir da página do site <https://www.caminodesantiago.me/community/threads/camino-portugues-de-la-via-de-la-plata-along-the-way.9022/>





Figura 7: Peregrinação pelo Caminho Português da Via da Prata, promovida pela Diocese de Bragança-Miranda.
Fonte: Diocese de Bragança-Miranda

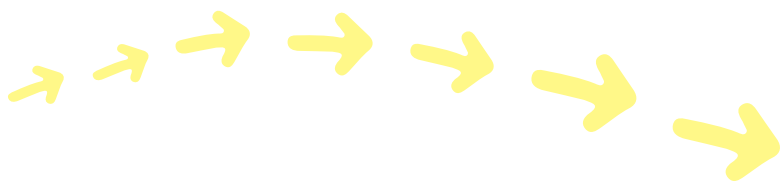
A observação direta (um dos instrumentos de recolha de dados primários utilizado) permitiu identificar alguns peregrinos que faziam o caminho, no troço entre Vinhais e Segirei, bem como compreender a boa aceitação e registo que a população local faz da passagem de diversos grupos de peregrinos ao longo do ano, permitindo estimar que, atualmente, a via é percorrida por centenas de peregrinos.

Foi possível falar com algumas pessoas que lidam diariamente com os peregrinos. Entre eles, António Ramião, coordenador do albergue de Quintanilha entre 2012 e 2015, regista um aumento anual do número de peregrinos.

No ano de 2014 passaram por aquele albergue 150 peregrinos e no ano de 2015 o número de peregrinos subiu para 180. Já neste ano (de 2016), embora sem números finais, tem-se registado um aumento comparativamente com 2015.

Segundo o mesmo responsável, quanto à nacionalidade, a maioria são estrangeiros, principalmente espanhóis, italianos, alemães, belgas e inclusivamente existe registo da passagem de japoneses. A maioria destes peregrinos inicia o caminho em Sevilha, chega de avião ao Sul de Espanha, faz o caminho da via da prata até Zamora, depois entra em Portugal, para conhecer outro país, mas, também, para reduzir a distância da viagem, em vez de seguir pelo caminho sanabrês.

Refira-se, também, que os Bombeiros Voluntários de Vinhais são local de alojamento de peregrinos nesta localidade, como indica Francisco Assunção, membro daquela corporação, mencionando que os peregrinos são maioritariamente estrangeiros, corroborando o registo do albergue de Quintanilha, mas notando que o registo de peregrinos



Outro peregrino, identificado no mesmo blog (dedicado à partilha de experiências de peregrinos de Santiago) como EZE, responde (relato integralmente transcrito no anexo 2):

“Olá,

Vamos reiniciar a partir de Zamora durante a última semana de Setembro de 2010 para chegar a Santiago, pela terceira vez. Nós também iremos passar por Portugal mas, em Vinhais, caminharemos para Norte para A Gudina.”

O blogger gsilver comenta a necessidade de melhorar a sinalética existente nesta variante em resposta aos posts antes referidos (relato integralmente transcrito no anexo 3):

“Olá,

Eu fiz esta variante a partir de 1 de novembro de 2013. Tenho de dizer que pouco mudou - bela paisagem, pessoas amáveis, marcação de caminho deficiente. A pilha de pedras do monólito em Arcillera que refere ainda estão lá, tombadas. Uma lata de tinta amarela e alguns dias de trabalho poderiam realmente transformar esta variante numa alternativa maravilhosa.

Realmente gostei de Portugal e Verín-Laza ”.

De entre outras referências de peregrinos a este traçado¹⁹², destaca-se o relato de um peregrino italiano - blogdibruno¹⁹³ - que realizou o Caminho Português da Via da Prata, em junho de 2015, entre Zamora e Verín, em complemento ao Caminho Português do Interior (pois já tinha realizado o percurso Coimbra-Viseu-Vila Real-Chaves-Verín), tendo-se deslocado de autocarro de Verín a Zamora para, a partir daí, percorrer o traçado da variante da Via da Prata, continuando depois o traçado do Caminho Português Interior entre Verín e Santiago de Compostela (transcrição integral do seu relato no anexo 4).

Refira-se, também a notícia publicada no jornal “El Correo de Zamora”¹⁹⁴, de 18 de abril de 2010, que relata a caminhada realizada por mais de 150 pessoas da diocese de Zamora, ao longo de mais de 10 quilómetros da etapa dois do Caminho Português da Via da Prata (que se reproduz na versão original no anexo 5).

¹⁹² Que podem ser consultadas em <https://www.youtube.com/watch?v=0GRNPf16N7Q>,

¹⁹³ Acedido [09/07/2016] em https://doc-08-9c-docs.googleusercontent.com/docs/securesc/ha0ro937gcuc7l7deffksulhg5h7mbp1/kk0h788tr4sjma8rd8ibo355esi7qota/1472133600000/16358230681726819315/*0B4c3cjiHPWM-d0FKdEdON0InbTQ?e=download

¹⁹⁴ <http://www.laopiniondezamora.es/comarcas/2010/04/18/fiesta-peregrinos/429368.html>





Figura 8: Peregrinos em troço da etapa 2 do Caminho Português da Via da Prata em Muelas del Pan.
Fonte: La Opinión de Zamora

Finalmente, aportar ainda referências a peregrinações portuguesas como a noticiada pela Rádio Renascença¹⁹⁵ e referente a cinco peregrinos a cavalo que realizaram o caminho entre Bragança e Santiago, em 2013 (publicação integralmente reproduzida no anexo 6).



Figura 9: Cavaleiros da Associação Equestre de Bragança a caminho de Santiago de Compostela.
Fonte: Rádio Renascença

Ou, uma outra referência efetuada pelo jornal Mensageiro de Bragança¹⁹⁶, que se transcreve em anexo 7, na qual se noticia o início de uma peregrinação a pé, a partir da cidade de Bragança, organizada pela Associação Cultural Transmontana dos Amigos dos Caminhos de Santiago.

195 http://rr.sapo.pt/informacao_detalhe.aspx?fid=29&did=110508

196 <http://associacaotransmontanacaminhosdesantiago.org.pt/pt/noticias/a-caminho-de-santiago---noticia-mensageiro-de-braganca>



CARTOGRAFIA HISTÓRICA

A cartografia, recolhida durante a realização deste estudo e reproduzida nas imagens apresentadas ao longo do presente capítulo, certifica, com maior ou menor grau de fiabilidade, a existência de um troço de Caminho de Santiago, que entrando por Quintanilha (via Zamora e Alcañices) continua para Bragança, depois por Vinhais e sai de terras de Portugal através do lugar de Segirei, no concelho de Chaves, entroncando no traçado original da Via da Prata por alturas de Verín (Espanha)

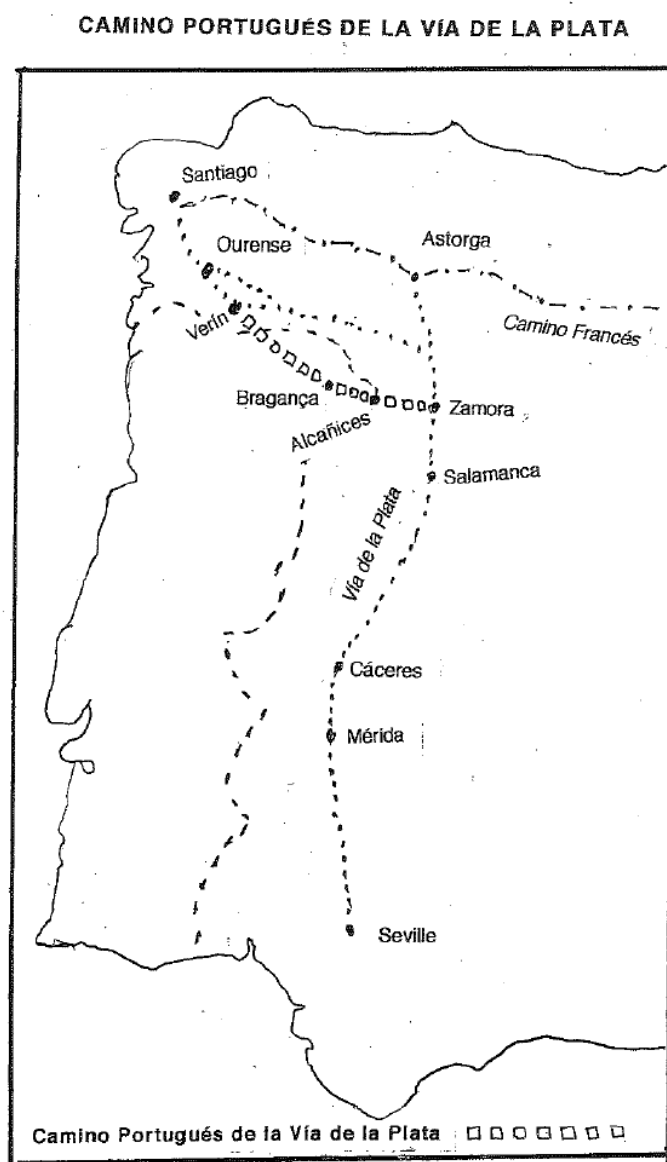


Figura 10: Caminho Português da Via da Prata

Fonte: Pilgrim Guides to S



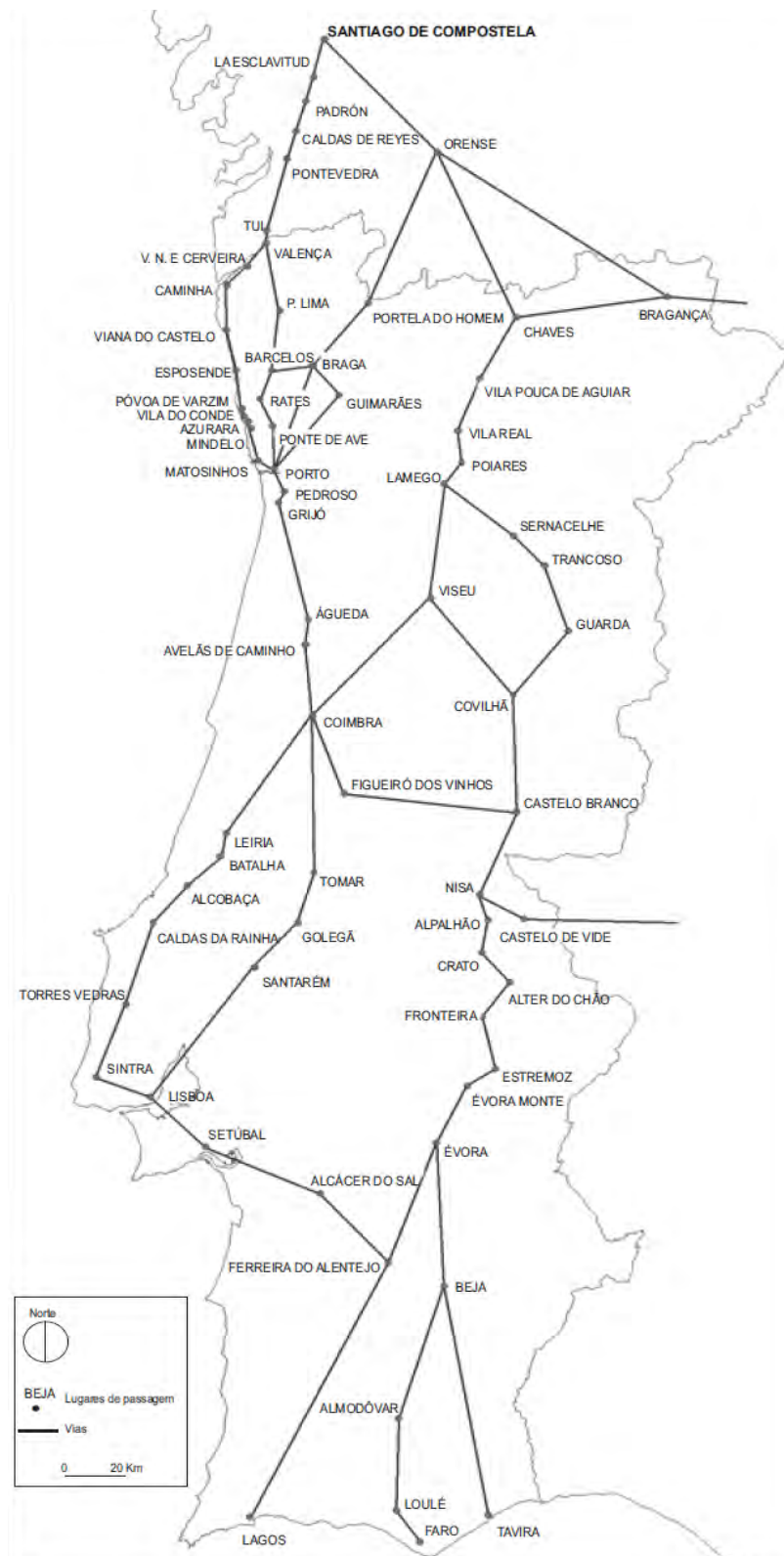
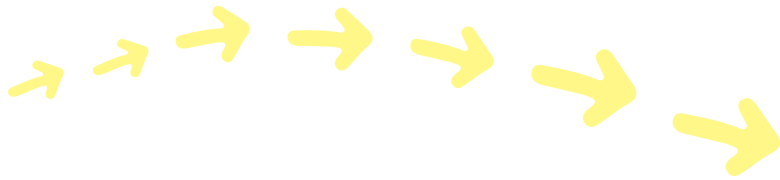


Figura 12: Vias Portuguesas de Peregrinação
Fonte: Baquero Moreno





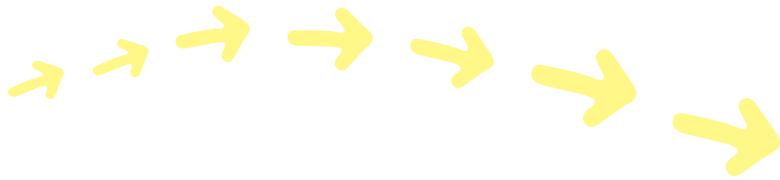
Figura 13: Caminhos de Santiago na Europa
Fonte: Archicofradía del Glorioso Apóstol Santiago

Note-se que, tal como indicado para o capítulo anterior, a cartografia relativa a este traçado enquanto caminho de peregrinação (em especial, cartografia histórica e da época medieval) é escassa tendo representado um constrangimento relevante para a presente investigação, obrigando à validação quer do caminho quer do seu percurso através de fontes documentais, iconografia, culto, lendas e tradições bem como pela existência de infraestruturas históricas de assistência aos peregrinos.

CULTO E ICONOGRAFIA DO APÓSTOLO SANTIAGO

O culto a S. Tiago no Norte de Portugal é dos mais representativos na Península Ibérica. Uma das manifestações mais genuínas deste culto é a constituída pela extensa lista de paróquias que ao longo de séculos o foram escolhendo para seu orago ou padroeiro.

As marcas ou consequências da devoção e do culto jacobeu nesta região são anteriores ao início da independência de Portugal, época em que já existiam diversas paróquias com S. Tiago como orago. O mais antigo testemunho de devoção a S. Tiago, até agora conhecido, em território português, é a sagração ou dedicação da igreja



de Castelo de Neiva a este Apóstolo, feita no ano de 862¹⁹⁷.

Na Diocese de Bragança-Miranda¹⁹⁸ existem, atualmente, oito paróquias onde S. Tiago é orago¹⁹⁹ tal como consta na figura.

Nome	Orago	Arciprestado	Diocese
Adeganha	São Tiago Maior	Moncorvo	Bragança-Miranda
Amedo	São Tiago	Moncorvo	Bragança-Miranda
Bragança	São Tiago	Bragança	Bragança-Miranda
Coelhoso	São Tiago	Bragança	Bragança-Miranda
Corujas	São Tiago	Mirandela	Bragança-Miranda
Lodões	São Tiago	Moncorvo	Bragança-Miranda
Parada	São Tiago	Moncorvo	Bragança-Miranda
Vilar Seco	São Tiago	Miranda	Bragança-Miranda

Figura 14: Paróquias dedicadas a S. Tiago na Diocese de Bragança-Miranda

Elaboração própria com base no Anuário Católico de 2015 (2016)

No percurso do Caminho Português da Via da Prata e ainda que no passado o tenham sido em maior número, existe, atualmente, uma paróquia com o orago S. Tiago, precisamente na cidade de Bragança. A Igreja, que tem uma imagem do Apóstolo copiada da que existe na aldeia de Lagomar, é de construção recente e comemora, em 2016, os 25 anos da sua fundação.

No interior das muralhas da cidade de Bragança existiu, desde o século XV até ao século XVII (altura em que foi demolida)²⁰⁰, a igreja paroquial de S. Tiago, construída ou em frente à igreja de Santa Maria ou no largo de S. Tiago, como é denominado o espaço onde se colocou o pelourinho.

Também no século XV, D. Afonso, 1º Duque de Bragança, fundou, nesta cidade, a Confraria da Nobre Cavalaria de Santiago, confraria de características militares, sobre a qual há pouca informação mas que representa uma evidência concreta da expansão do culto jacobeu neste território²⁰¹.

Ainda no concelho de Bragança, seguindo o percurso do caminho, as aldeias de Lagomar e Sabariz (muito próximas uma da outra e pertencentes, atualmente, à freguesia de Donai)

197 MARQUES, José. (1992) O Culto de S. Tiago no Norte de Portugal. Separata da Revista Lusitana Sacra, 2ª Série, n.º 4. Braga, p. 11 e 12.

198 Optou-se por não referenciar as paróquias da Diocese de Vila Real, uma vez que a mesma só é atravessada na localidade de Segirei, ponto onde o caminho re-entra em Espanha.

199 Anuário Católico de 2015, disponível em http://www.anuariocatolicoportugal.net/dioces/es/lista_paroquias.asp?dioceseid=6, [consultado em 12/06/2016]

200 Guia de Portugal (5º Volume, 2º tomo) (1969). Trás-os-Montes e Alto Douro, I – Vila Real, Chaves e Barroso. Fundação Calouste Gulbenkian. p. 946.

201 MARQUES, José. (1992). O Culto de S. Tiago no Norte de Portugal. Separata da Revista Lusitana Sacra, 2ª Série, n.º 4. Braga. p. 39.





foram sede de duas freguesias distintas, ambas tendo como orago o Apóstolo S. Tiago²⁰².

No concelho de Vinhais, a freguesia de Edral é rica no culto a S. Tiago existindo poucas freguesias, no Norte de Portugal, com um culto tão vincado ao Apóstolo. Aqui são realizadas três celebrações em sua honra:

- A festa de Santiago Menor de Ribas, a 1 de maio.
- A festa de Santiago de Ribas , realizada no penúltimo fim-de-semana de agosto, em Amanso.
- A festa de S. Tiago, a única que se realiza no dia do Apóstolo, a 25 de julho, na localidade de Vilar de Frades.

Ainda no concelho de Vinhais, na aldeia de Zido, por onde passa uma das variantes do caminho, como referimos na descrição do percurso, existe uma capela dedicada a Santiago e realiza-se a festa no dia do Apóstolo, a 25 de Julho.

Para além do culto a S. Tiago, o Caminho Português da Via da Prata apresenta, ao longo da sua extensão, iconografia diversa relativa ao Apóstolo. Com efeito a primeira figuração conhecida de S. Tiago peregrino, datada do século XII, encontra-se no mosteiro de Santa Marta de Tera, em Zamora²⁰³, cidade espanhola onde inicia este caminho.

Já em território português, o facto mais relevante, numa perspetiva iconográfica, corresponde à igreja da aldeia de Vilar de Frades porque reúne as três facetas iconográficas de S. Tiago:

- Na fachada da igreja, cimeira à porta principal, encontra-se Santiago Matamouros, o cavaleiro lutador contra os muçulmanos (figura 15).
- No interior da igreja, no altar lateral do lado da Epístola, encontra-se uma imagem do S. Tiago Apóstolo (imagem 16).
- No lado esquerdo junto ao altar, encontra-se uma outra, de maiores dimensões e mais recente, que reproduz S. Tiago Peregrino (imagem 17).

202 CUNHA, Arlindo de Magalhães Ribeiro da; ALVES, Maria Manuela Neves. (1991). Caminhos transmontanos de peregrinação a Compostela. *Brigantia*. Vol. XI, nº 3/4. p. 49-79.

203 FARRÉ TORRAS, Begoña – “Do Apóstolo ao peregrino: a iconografia de São Tiago na escultura devocional medieval em Portugal”. *Medievalista* [Em linha]. Nº12, (Julho - Dezembro 2012). [Consultado 10/06/2016]. Disponível em <http://www2.fcsh.unl.pt/iem/medievalista/MEDIEVALISTA12\torras1204.html>.





Figura 15: Santiago Matamouros



Figura 16: S. Tiago Apóstolo
Fonte: Elaboração própria (2016)



Figura 17: S. Tiago Peregrino

A cerca de um quilómetro do trajeto, ainda na freguesia de Edral, no lugar de Almanso, situa-se o Santuário de S. Tiago de Ribas, neste caso dedicado a S. Tiago Menor, mas com uma representação iconográfica que apresenta S. Tiago Peregrino.

Nas igrejas de Lagomar e Sabariz (aldeias já referenciadas anteriormente por terem sido sedes de freguesia tendo o Apóstolo Santiago como orago) é possível encontrar imagens de Santiago Peregrino e, na igreja paroquial de Donai, registo para um relicário e imagem de Santiago bem como um caixotão pintado do Apóstolo, no seu teto.

Independentemente de outras observações passíveis de ser feitas, a reflexão agora apresentada certifica que o culto e a iconografia do Apóstolo está presente ao longo do Caminho Português da Via da Prata, encadeando os seus vários troços.

LENDAS E TRADIÇÕES

As lendas e tradições relacionadas com o Caminho de Santiago, que vão sendo constituídas e construídas ao longo dos tempos, fazem parte do património imaterial que o forma e são elemento fundamental para o reconhecimento de cada um dos caminhos que o compõem.

Neste contexto, cumpre apresentar as narrativas que integram a vida das comunidades por onde passa o Caminho Português da Via da Prata que possam configurar evidências quer da sua existência ancestral quer do percurso que o conforma, ainda mais sendo Trás-os-Montes rico e diverso em lendas e tradições, muito como resultado do isolamento secular que esta região viveu, garantindo a sobrevivência dos traços culturais que marcam a identidade da região e, até, de Portugal mediante a transmissão das mesmas pelos antepassados e respetiva passagem aos descendentes.

Estas narrativas vêm confirmar que a cidade de Bragança foi um importante ponto



Estas narrativas vêm confirmar que a cidade de Bragança foi um importante ponto de passagem para os peregrinos, que de Castela se dirigiam a Santiago de Compostela. Segundo reza a lenda, por aqui terá passado S. Francisco no regresso da sua romaria a Santiago, tendo então dado início à construção de um convento de Franciscanos, graças às generosas dádivas daqueles que o receberam. Depois de visitar o Santuário na Galiza tencionava ir para o Norte de África e prosseguir na sua evangelização, contudo, sentindo-se doente, decide voltar a Itália passando por Bragança²⁰⁴.

Do antigo convento, edificado no século XIII no sopé do monte da cidadela, apenas se conserva a igreja, completamente alterada no século XIX.

No concelho de Vinhais, concretamente, na freguesia de Edral onde, como descrito, existem várias evidências iconográficas de Santiago que são complementadas (e retroalimentam) a lenda que assim se conta no que respeita à construção do santuário de Santiago de Ribas:

“João Leite Teixeira, de Edral, lavrador abastado, era muito dado a idílios amorosos, com as cachopas da aldeia. Certo dia, andando com um grupo de operários a cavar uma vinha que possuía em Ribas, viu junto do bosque próximo, uma rapariga a acenar-lhe. Não se fez esperar, e vendo-a entrar na selva, seguiu-a apaixonado. Ia já perto dela quando, a esta, por milagre de Deus, se lhe prendeu a saia a um arbusto, podendo o nosso herói observar que os pés eram de cabra. Julgando ver a pessoa do demónio, gritou por Santiago, fazendo-lhe a promessa de erigir-lhe uma capela.”²⁰⁵

Relembre-se que a tradição a Santiago, nesta freguesia, fica patente nas três festividades, já antes identificadas, que aí se realizam em honra do Apóstolo. Finalmente, aportar um ditado popular, associado aos habitantes de Lagomar, no concelho de Bragança, que diz que “em Lagomar só não rouba o Santiago”²⁰⁶.

IDENTIFICAÇÃO DAS CONTRADIÇÕES DETETADAS E JUSTIFICAÇÃO DAS OPÇÕES QUE DÃO ORIGEM AO TRAÇADO PROPOSTO

O facto de existirem trabalhos anteriores²⁰⁷ sobre o Caminho Português da Via da Prata facilitou a construção da proposta de percurso que o presente documento descre-

204 http://www.messageirosantoantonio.com/messaggero/pagina_articolo.asp?IDX=547IDRX=101. [Consultado em 27/06/2016].

205 MARTINS, Pe. Firmino. (1987). *Folklore do Concelho de Vinhais*. Vol. 1 s/l, Câmara Municipal de Vinhais, [1928], p.90

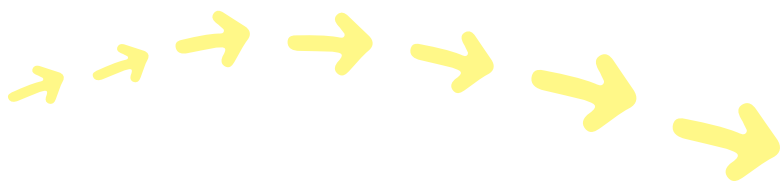
206 CUNHA, Arlindo de Magalhães Ribeiro da; ALVES, Maria Manuela Neves. (1991). *Caminhos transmontanos de peregrinação a Compostela*. Brigantia. Vol. XI, nº 3/4 p. 49-79.

207 - Camino Portugués de la Via de la Plata, Alfonso Ramos de Castro, Zamora: Fundación Ramos de Castro, 2002.

- RAJU, A. (2005) - Pilgrim Guides to Spain – 2. The Camino Mozárabe or Via de la Plata – C: Braganza – Zamora – Santiago. London. Confraternity of Saint James.

- Caminho de Santiago – Via da Prata: Quintanilha – Segirei. Azimute. Bragança. 2007.





ve e justifica. No entanto, este processo não foi isento da deteção de contradições quer sobre a pertinência da variante quer sobre o itinerário que a conforma exigindo-se a justificação das opções tomadas pelos investigadores, que a seguir se apresenta.

Atenda-se, em primeiro lugar, às premissas metodológicas estabelecidas, em especial naquelas que identificam os elementos necessários²⁰⁸ à validação de um caminho de Santiago bem como do seu percurso, especificando que, na ausência de qualquer um deles, se optaria pelo itinerário mais rápido, direto e seguro por corresponder ao princípio que orienta as escolhas dos peregrinos.

A primeira contradição identificada surge no início do percurso em território português (primeira etapa). Depois da aldeia de Quintanilha alguns autores, como Moreno (1986) e Cunha & Alves (1991) e Terrón (1999) referem que o traçado mais percorrido, na sua origem, passava pela aldeia Milhão, em vez de pelas localidades de Palácios e de Babe, para chegar a Gimonde sendo, esta opção, mais rápida e direta.

Contudo, a opção detalhada no ponto 2.1, quer de acordo com a informação obtida junto da Câmara Municipal de Bragança quer de acordo com Afonso²⁰⁹ e Fernandes²¹⁰, o trajeto mais frequentado corresponde ao que liga Quintanilha, Réfega, Palácios, Babe e Gimonde. António Ramião²¹¹, refere que a maioria ou quase totalidade os peregrinos que passa no albergue, seguia o percurso que passa por Palácios em vez de Milhão.

Acresce, ainda, que nas proximidades Babe (entre a aldeia e o antigo povoado romano no lugar de Sagrado²¹²) passava a via romana do itinerário XVII, que ligava Aquae Flaviae (Chaves) a Astúrica (Astorga), com passagem por Agrochão e Castro de Avelãs.

A segunda contradição acontece na terceira e última etapa em território nacional, que corresponde ao percurso entre Vinhais e Segirei (localidade do concelho de Chaves).

Na saída de Vinhais, autores como Moreno (1986), Cunha & Alves (1991) e Torreón (1999) referem que a saída se faz pelas localidades de Lagarelhos e Zido (onde existe uma capela de Santiago e se celebra a festa da Santiago no dia 25 de Julho). Nesta localidade são referenciadas duas opções de itinerário para o caminho:

- Uma, que não tem qualquer registo de peregrinos, em direção a Vilar de Ossos, Salgueiros, Moimenta fazendo-se a reentrada em Espanha por A Mezquita.
- Outra, esta com registo de passagem de peregrinos de acordo com a população local, que passa em Zido, Peleias, Cabeça de Igreja e Frades, percorrendo uma distância superior à que segue por Candedo.

208 Relatos de peregrinos, repertórios de viagens, elementos de assistência aos peregrinos, as lendas, tradições, toponímia e iconografia relacionada com o caminho, e a cartografia histórica, que confirma o itinerário.

209 Ana Maria Afonso, Diretora do Museu Abade de Baçal e Presidente da Associação Cultural Transmontana dos Amigos do Caminho de Santiago, entrevista realizada no dia 30 de julho de 2016.

210 Alexandrina Fernandes, da Pastoral Diocesana de Turismo da Diocese de Bragança-Miranda, entrevista realizada no dia 30 de julho de 2016.

211 António Ramião, foi coordenador do albergue de Quintanilha entre 2012 e 2015, entrevista realizada no dia 30 de julho de 2016.

212 Disponível em: <http://www.viasromanas.pt/#bragachaves> [Consultado em: 18 de agosto de 2016]





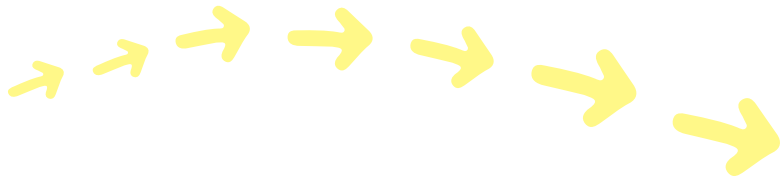
Atendendo a que existem alguns peregrinos que percorrem este último traçado bem como à existência da capela e realização da festa de Santiago, em Zido, esta parece configurar uma opção viável de traçado, sendo, no entanto, um percurso mais longo quando comparado com o traçado proposto no ponto 2.1 do presente documento. Acresce, ainda, que o traçado aí descrito se encontra sinalizado e regista um número superior de peregrinos (de acordo com a informação recolhida junto da população local). Na entrevista realizada a Assunção²¹³, membro da corporação dos Bombeiros voluntários de Vinhais, local de alojamento de peregrinos, refere que a maioria ou totalidade dos peregrinos segue o percurso, que se propõe, por Sobreiró, Aboá e Candedo.

Referir, ainda, que esta opção leva o percurso pela ponte de Guedim, um importante ponto de passagem para Vilar de Frades, aldeia incontornável no percurso devido à existência, na sua igreja, de três imagens de Santiago. Esta opção permite, também, o avistamento do Santuário de Santiago de Ribas.

Ainda nesta etapa, os mesmos autores defendem que uma variante deste caminho seguia para a cidade de Chaves, passando pelas aldeias de Mairos (onde existe uma capela a Santiago), Lamadarcos, Vila Frade e Feces (já Espanha) ou seguia por Santo António de Monforte, Vila Verde, Chaves, Seara Velha (que tem como orago Santiago), Vilar de Perdizes (onde existe a ruína de um antigo hospital de peregrinos) e aí entrava em Espanha.

213 Francisco Assunção, membro da corporação dos Bombeiros Voluntários de Vinhais, entrevista realizada no dia 30 de julho de 2016.





OUTRAS VARIANTES DA VIA DA PRATA NA REGIÃO TRANSMONTANA



Relativamente aos percursos alternativos, suscetíveis de configurar outras variantes da Via da Prata que atravessam a região transmontana, o estudo centrou-se na avaliação daqueles que poderiam passar pelos concelhos de Mirandela e de Macedo de Cavaleiros. Tal como para o Caminho Português da Via da Prata e por aplicação da mesma metodologia, procedeu-se ao levantamento dos respetivos antecedentes históricos, geográficos e patrimoniais.

Neste âmbito, foi possível confirmar a existência de igrejas e outros monumentos, (portas, capelas e fontes) associados a Santiago e à peregrinação a Compostela:

- A Igreja de Santiago Maior, matriz de Adeganha, povoação localizada entre Moncorvo e Mirandela e que na capela-mor ostenta um Santiago Maior, vestido de peregrino²¹⁴.
- A porta que existia no castelo de Mirandela, mandado construir pelo Rei D. Dinis e que se denominava Porta de Santiago bem como a capela dedicada ao santo, que ali existia e que exteriormente era encimada por uma imagem em pedra representando o Apóstolo a cavalo e empunhando uma lança, como descreve Pereira²¹⁵.
- A igreja matriz da aldeia de Vila Verde, em Mirandela, em tempos da ordem dos Templários que, no interior, se liga a uma antiga capela lateral, bem anterior ao templo, sem uso específico, tendo ao centro do arco em cantaria um símbolo identificável como uma vieira (um dos símbolos dos caminhantes para Santiago).

Relativamente à toponímia, tome-se o nome de Romeu, relacionado com romeiros ou seja, com aqueles que tinham o hábito de peregrinação, os cristãos, e o de Jerusalém também com relação e ligação à peregrinação dos cristãos, no caso à Terra Santa. Esta localidade, Jerusalém do Romeu, no concelho de Mirandela sempre teve a ela ligada a existência de local de chegada de gentes que viajavam nos primitivos caminhos medievais, com albergue e com a hospitalidade do povo, que possuía fornos de pão para as refeições e palha para a pernoita.

Existem, também, fontes documentais que descrevem a importância da devoção

²¹⁴ OLIVEIRA, C. (2007) - Igreja de Santiago Maior, matriz de Adeganha. IGESPAR. Acedido [28/07/2016] em <http://www.patrimoniocultural.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/70571/>

²¹⁵ Arquiteto Henrique Pereira, chefe de divisão da câmara municipal de Mirandela, entrevista realizada no dia 2 de junho de 2016.



ao Apóstolo e das peregrinações a Compostela nestes concelhos. De acordo com Gil²¹⁶

“Santiago era um santo de muita devoção nesta zona, por Mirandela se incluir nos Caminhos de Santiago, num dos itinerários portugueses que conduziam a peregrinação a Santiago de Compostela na Galiza em trajecto mais directo. Ia de Castelo Rodrigo a Chaves, passando por Mirandela.”

Ainda de acordo com o mesmo autor, dali se dirigiam a Avantos e daí para Paradela, seguindo em direção a Valpaços, Chaves e Espanha sendo que Avantos possui uma Igreja paroquial classificada como de Imóvel de Interesse Público, constituindo um riquíssimo exemplar de arquitetura religiosa. Esta Igreja exhibe o ano de 1756 no lintel do portal, juntamente com a inscrição: ARS BENE VIVENDI EST, VIATOR: SI VIS AETERNE VIVERE DISCE MORI, cuja tradução poderá **ser a arte de bem viver é só uma, ó caminhante: se queres viver eternamente, aprende a morrer**²¹⁷.

Já o município de Macedo de Cavaleiros faz referência à existência de capelas dedicadas a São Sebastião, como por exemplo, nas localidades de Lamas, de Mogrão e de Arcas, ficando no percurso entre estas, a localidade de Corujas cujo orago é São Tiago. Ora, sustenta Alves²¹⁸ que

“Em Vila Real, existem referências a esta via de peregrinação, nomeadamente no antigo Campo do Tavalado, onde existiu uma capela dedicada a São Tiago, além de imagens do Apóstolo, bem como de santos relacionados com a peregrinação como São Gonçalo de Amarante, São Roque e São Sebastião, que se podem encontrar em igrejas e capelas de Vila Real.” (sublinhado nosso)

Tese que também sustenta Cunha²¹⁹

“Ao lado das pontes, havia muitas vezes uma gafaria, colocada sob a protecção de S. Sebastião ou de S. Lázaro (daí que se chamasse também lazareto), patronos dos empestados. Existem em Portugal, com certa frequência, ao longo dos velhos e mais utilizados caminhos jacobeus ou ao lado das pontes, ermidas de S. Lázaro que, por vezes, abrigam imagens de Santiago ou mesmo de São Gonçalo. Mas acontece também o contrário: ermidas de Santiago ou de São Gonçalo em que se prestava também culto a São Lázaro.”

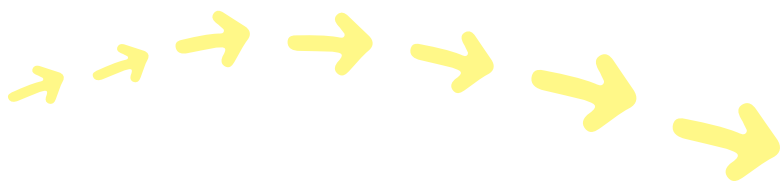
216 GIL, C.; RODRIGUES, J. (1990). Pelos Caminhos de Santiago Itinerários Portugueses para Compostela. Lisboa. Publicações D. Quixote.

217 CARVALHO, R. (n.d.). Igreja paroquial de Avantos. IGESPAR. Acedido [28/07/2016] em <http://www.patrimoniocultural.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/75001>

218 ALVES, S. P. P. (n.d.) - A Antevisão do Peregrino na Iconografia de São Tiago no Caminho Português de Santiago entre Viseu e Chaves. Subsídios para a criação de uma rota turística. Dissertação de Mestrado em Turismo e Património. Departamento de Letras – Centro Regional das Beiras – Universidade Católica Portuguesa

219 CUNHA, A. M. R. (n.d.) - A devoção e a peregrinação jacobitas em Portugal





Esta ligação de S. Sebastião aos caminhos de Santiago pode ainda ser notada no documento “A peregrinação como fenómeno universal”²²⁰ de onde se transcreve a seguinte passagem:

“No século XIII documentam-se as primeiras oficinas em Compostela. Estavam assentadas na Azabachería, vinculadas aos concheiros e sob o controlo eclesiástico. No século XIV criam um grémio e, no século XV, unem-se numa das mais influentes confrarias sob a proteção de São Sebastião.”

Ligação de S. Sebastião a São Tiago que, a título exemplificativo, se descobre na pintura mural, existente na Igreja Matriz de N^a Sra. da Assunção, em Alvito, onde surge Santiago Maior ladeado por Santo André e São Sebastião e que reproduzimos abaixo.



Figura 18: Pintura mural, Igreja de N^a Sra. da Assunção, Alvito
Fonte: Câmara Municipal de Macedo de Cavaleiros

Refere Sousa²²¹ que de Arcas se seguiria

“em direção a Vilarinho de Agrochão (um vilar mais surgido nas encruzilhadas dos caminhos), com referência antiga a uma capela e a uma irmandade dedicadas a Santo André, havendo notas históricas acerca da existência de uma

²²⁰ Em museoperegrinacions.xunta.gal/es [Acedido [20/07/20016]

²²¹ Rui Sousa, Secretário da Vereação da Câmara Municipal de Macedo de Cavaleiros, entrevista realizada no dia 2 de junho de 2016.





antiga devoção a São Gonçalo. A partir daqui entra-se no concelho de Vinhais, em direção a Vilar de Peregrinos, concluindo-se este troço nas cercanias de Vinhais, onde entronca com o caminho que vem de Bragança.”

Importa, ainda, sublinhar que a entrevista realizada a Castro²²² permite estabelecer uma leitura de continuidade regional (com origem e/ou passagem em cidades não associadas ao Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular), favorável à sustentação do culto a Santiago e à existência de caminhos de peregrinação a Compostela atravessando a região transmontana.

Assim, note-se o culto a Nossa Senhora de Rocamador em Castelo Rodrigo (localidade que serviria de entrada em Portugal de diversas derivações da rota da Via da Prata), a existência de uma ponte medieval em Escalhão, a localidade de Barca D’Alva (onde era possível atravessar o rio Douro), a existência da quinta de S. Tiago antes de se chegar a Freixo de Espada à Cinta, a possibilidade de ter existido um porto de mercadorias em Lagoaça com as suas poldras e estalagem, o caminho dos almocreves que atravessava Vila-rinho dos Galegos, a fonte de São Tiago na localidade de Ventuzelo bem como a pintura de um Santiago com bordão e vieira no teto da sua capela, as festividades no concelho de Mogadouro em honra de Nossa Senhora do Caminho, o castelo Templário entre as localidades de Santiago e Penas Róias ou o coberto para abrigo de peregrinos da igreja românica de Azinhoso (tal como o existente na igreja de Mairos em Chaves). Algoso tem a sua fonte de Santiago, um castelo hospitalário e uma ponte medieval. Chacim era um centro ligado à produção de seda e, portanto, rota de confluência de mercadores.

As referências anteriores são importantes para perceber a continuidade territorial e as diferentes possibilidades de interligações existentes nos caminhos que levavam a Santiago de Compostela, através das terras transmontanas.

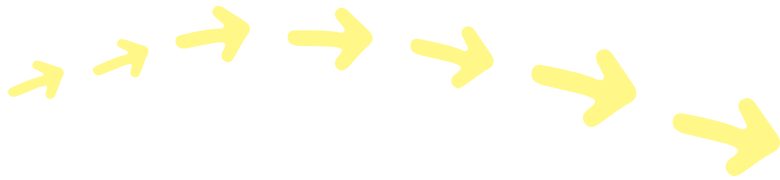
Comparativamente com o Caminho Português da Via da Prata, eventuais variantes que passem pelos municípios de Macedo de Cavaleiros e Mirandela encontram-se menos documentadas e menos estudadas não tendo, por essas razões, sido possível validar a pertinência das mesmas, mas apenas concluir que estes territórios possam ter servido de passagem de menor importância para peregrinos (em termos de número e notoriedade, bem como em termos de período temporal de utilização) em direção a Compostela. Ainda assim, foi possível encontrar fontes bibliográficas em que de forma pouco exaustiva, essa possibilidade é referida. Um exemplo é Fernandes²²³ que avoca que:

“Santiago era um santo de muita devoção nesta região, fazendo a vila de Torre de Moncorvo parte do itinerário dos Caminhos de Santiago, tal como todas as localidades que tivessem capela de invocação a este venerável, ou a um mártir. Um dos itinerários portugueses, além dos vindos de vários pontos da Europa,

222 António Pimenta de Castro, historiador, entrevista realizada no dia 4 de agosto de 2016.

223 FERNANDES, I. (2013) - Torre de Moncorvo - Município Tradicional. Porto. Lema D’origem.





que conduziam a peregrinação a Santiago de Compostela na Galiza em trajecto mais directo a passar em Moncorvo, partia de Castelo Rodrigo. Passava por Figueira de Castelo Rodrigo, Almendra, Vila Nova de Foz Côa, Pocinho, Torre de Moncorvo, Horta da Vilariça, Adeganha, Macedo de Cavaleiros, Mirandela, Valpaços, Chaves, seguindo para Espanha. Um outro Caminho de Santiago a passar em Moncorvo tinha origem na antiga vila de Urros, passava por Maçores de que ainda existem vestígios, Felgueiras, Carvalhal, Felgar, Torre de Moncorvo e a partir daqui seguia o itinerário do anterior.” (sublinhado nosso).

Também Castro²²⁴, quando referindo-se à capilaridade da rede que unia os locais de passagem de peregrinos em direcção a Santiago, afirma:

“A PARTIR DA FOZ DO SABOR. Na foz do Sabor, havia uma barca de passagem. Depois seguia-se por CABANAS DE BAIXO, Cabanas de Cima – Eiras da Horta – Quinta do Ataíde – Junqueira (antiga freguesia com Santiago por orago) – Senhora da Rosa e Lodões (freguesia de Santiago) a partir daqui por, Santa Comba da Vilariça – Burga – Bornes...”

e introduz a reticência na continuidade do percurso, tendo em atenção o âmbito da conferência que estava a realizar, permitindo uma leitura do território que levaria o traçado ou em direcção a Mirandela ou em direcção a Macedo de Cavaleiros. Refira-se a existência, entre estas duas localidades, de uma povoação denominada de Jerusalém do Romeu. Mas Castro²²⁵ continua

“DO POCINHO – Quinta do campo- Rego da Barca (Passava-se depois a ribeira da Vilariça em barca) – Quinta do Carvalhal – Carrascal – (passando de novo a ribeira da Vilariça mas agora em poldra RUMO À QUINTA DE ZIMBRO – Junqueiro – Lodões – Vale Frechoso – Vale da Sancha – S. Salvador – Mirandela...”

A possibilidade deste troço continuar em direcção a Valpaços levá-lo-ia por Santiago da Ribeira de Alhariz para, depois, entroncar com o denominado caminho do interior pois, como diz Baquero Moreno ²²⁶

“Muitos peregrinos entravam na Galiza a partir de Chaves e de Bragança, internando-se assim na região de Orense. Tal percurso resultava mais rápido do que a utilização da estrada romana que se estendia de Astorga a Braga, pois o acesso a Santiago tornava-se mais viável desde Chaves a Verín.”

224 CASTRO, A. P. (2014). Os caminhos de Santiago no concelho de Moncorvo. Acedido [12/07/2016] em <http://lelodemoncorvo.blogspot.pt/2014/07/os-caminhos-de-santiago-no-concelho-de.html>

225 Idem

226 MORENO, H. C. B. (1986). Vias portuguesas de peregrinação a Santiago de Compostela na Idade Média. “Revista da Faculdade de Letras. História”. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. ISSN 0871-164X. Série II, Vol. 3. Citando a crónica de D. João I, de Fernão Lopes.



Atente-se, ainda, à existência do solar dos Condes de Vinhais, edificado numa zona central da cidade de Mirandela, cujo frontispício está rematado superiormente por uma figura (escultura) em pedra representando o Apóstolo guerreiro de S. Tiago vestido de combatente.

Esta imagem/escultura de Santiago a cavalo (já mencionada anteriormente) era a que rematava a porta norte da muralha do castelo de Mirandela, mandado edificar pelo Rei D. Dinis em 1282.

Na tese apresentada por Branco²²⁷ faz-se referência a esta porta da muralha que dava acesso à vila através da praça do município.

Era a única construída em granito possuindo arco de volta inteira. Não pertencendo à fortificação primitiva, foi reconstruída posteriormente ao mesmo tempo que uma capelinha situada sobre o arco da cerca, de invocação a Santiago, no ano de 1696. Foi nesta data que a família Pinto Cardoso “se assenhonorou do arco e sobre ele construiu a pequena capela de Santiago”. Nela se celebrava missa no dia 25 de Julho, dia deste Santo e de feira anual, a que o povo e feirantes assistiam ao ar livre. A capela era de dimensão muito reduzida, apenas da largura da muralha. No seu interior existia somente um altar. O frontispício estava voltado para a Praça do Município, tinha portas em vidro, era encimado por uma escultura tosca em granito de Santiago a cavalo, empunhando uma lança.

Também Sales²²⁸ se refere quer a esta capela quer à imagem de Santiago dizendo que

“ Existia desde remotos tempos, erecta sobre o arco da porta das muralhas conhecida pelo nome de Porta de S. Tiago, tendo a frente voltada para a Praça do Município. A sua capacidade era reduzidíssima, pois para mais não dava a largura da muralha; continha apenas o altar e nada mais. Era exteriormente encimada por uma imagem de pedra representando o Apóstolo S. Tiago, a cavalo, e empunhando uma lança. Este pequeno oratório pertencia à família Pinto Cardoso, cujas casas tinham comunicação e o único acesso a ela. Nesta família andava o vínculo do morgado de S. Tiago, instituído como ficou dito, nos fins do século XVI. No dia de S. Tiago era costume ali celebrar-se missa, correndo-se as portas envidraçadas que tinha, a fim de que o povo de toda a praça pudesse assistir ao santo sacrifício da missa, mesmo dos sítios onde estava vendendo os géneros. Com o tempo foi-se extinguindo este pio costume,

227 BRANCO, I. F. (n.d.) - Mirandela Setecentista. Tese de Doutoramento em História apresentada à Universidade Portucalense Infante D. Henrique para obtenção do grau de Doutor. Porto. U.Portucalense.

228 SALES, Pe. E. P. (1978) - Mirandela Apontamentos Históricos. Edição Junta Distrital de Bragança.



que de todo findou quando se construiu a nova praça do mercado”.

Contextualizando, ainda, que

“Na década de oitenta do século XIX a Porta de Santiago no interior da muralha encontrava-se em bom estado de conservação. Em 27 de Setembro de 1880, a câmara de Mirandela alegando ser a porta de Santiago estreita e dificultar o trânsito de veículos de carga, decidiu demoli-la e com ela o referido arco de volta inteira. Também a capelinha de Santiago foi derrubada para alargar a rua entre o Cabo da Vila e Praça do Município. A imagem de Santiago em pedra que rematava a fachada principal do pequeno templo foi levada para remate do frontispício do palacete da Família Pinto Cardoso”.

Não obstante, releva a manutenção da feira anual de S. Tiago em Mirandela até à atualidade, que também tem início no primeiro dia das grandes festas da Cidade.

A rua de Santiago nesta cidade permanece desde sempre e tem início exatamente na porta principal do Solar Condes de Vinhais, cujo frontispício é encimado pela imagem do Santo, como se pode verificar nas imagens que a seguir se reproduzem.



Figura 19: Imagem de Santiago, em pedra, na porta principal do Solar dos Condes de Vinhais
Fonte: Câmara Municipal de Mirandela



Figura 20: Detalhe da imagem de Santiago, em pedra, na porta principal do Solar dos Condes de Vinhais
Fonte: Câmara Municipal de Mirandela



No interior deste solar existe uma capela interior de evocação a Santiago, tendo a família (herdeiros dos condes de Vinhais), retirado e guardado a imagem há já alguns anos restando, no entanto, a singularidade do altar em madeira.

O contexto antes descrito permitiu identificar e contextualizar, dentro das premissas metodológicas estabelecidas para a avaliação de eventuais traçados do Caminho de Santiago na região transmontana (sem, contudo, permitir a definição de uma proposta do correspondente percurso), como possíveis variantes que atravessam terras de Trás-os-Montes em direção a Compostela (excluindo-se, como anteriormente justificado, o Caminho Português do Interior bem como o Caminho Português da Via da Prata sistematizado no capítulo anterior do presente documento), as seguintes:

1. Variante de Mirandela
2. Variante de Macedo de Cavaleiros
3. Variante de Mogadouro

1. VARIANTE DE MIRANDELA

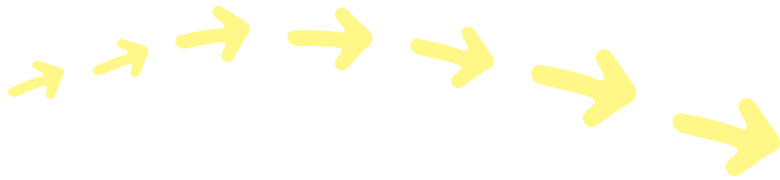
O troço a que se atribuiu a denominação de “Variante de Mirandela” parece estar integrado num itinerário mais alargado que, atravessando o território português de Sul para Norte, tem origem em Tavira (na região do Algarve), percorre o interior do país passando, entre outras localidades, por Guarda, Castelo Rodrigo, Vila Nova de Foz Côa, Mirandela, Valpaços e Chaves, entrando em Espanha por Verín e entroncado no caminho Sanabrês para passar em Ourense, antes de chegar a Santiago, tal como se pode visualizar em brochura editada pelo município de Tavira que a seguir se reproduz.



Figura 21: Caminho d'Este de Portugal

Fonte: https://www.google.pt/search?q=caminhos+de+santiago+tavira&espv=2&biw=1360&bih=667&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjF6YT4-KrOAHUH1hoKHeT9DoIQ_AUIBigB&dpr=1#imgsrc=iYe4AYuARPH_9M%3A





Outra possibilidade, mais desenvolvida nas escassas fontes documentais identificadas, é Mirandela ser parte integrante de uma variante da Via da Prata que liga a localidade de Puerto Seguro (Espanha) e entra em Portugal pela localidade de Castelo Rodrigo (e de onde também parece derivar a variante que atravessa o concelho de Mogadouro). Segue, depois por Vila Nova de Foz Côa, atravessando o Rio Douro no Pocinho em direção a Moncorvo para depois passar em Cardanha, Adeganha, Junqueira, Sampaio e Lodões. Continua por Assares, Santa Comba da Vilariça, Vilares da Vilariça, Vale Bom, Trindade, Macedinho, Freixeda, São Salvador, Vila Verde e Freixedinha até entrar em Mirandela seguindo para Chelas e Miradeses em direção a Valpaços, Vassal, Santiago da Ribeira de Alhariz e Ladário. De Ladário seguiria em direção a Gondar, Santiago do Monte, Lagarelhos, Sesmil e Paradela de Veiga, as três últimas já no concelho de Chaves onde entroncaria no Caminho Português do Interior, seguindo depois em direção a Verín (Espanha) e daí a Compostela.

Esta rota surge trabalhada em brochura editada, em data não confirmada, pela Região de Turismo do Nordeste Transmontano (à qual já se fez referência).

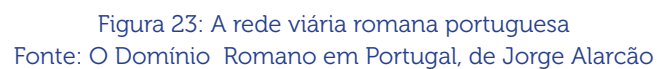
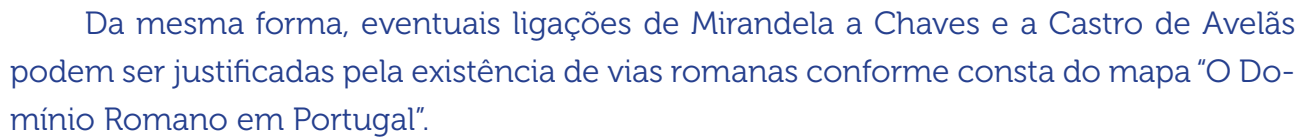
Neste percurso, o troço Torre de Moncorvo-Mirandela bem como o troço Mirandela-Chaves podem ser historicamente justificados pela existência de vias de comunicação já referenciadas em 1762 no “Mapa de província de Traz-os-Montes”.



Figura 22: Mapa da província de Trás-os-Montes (1762)

Fonte: Mapa de Portugal Antigo e Moderno, de J. Batista de Castro





Ou, ainda, na cartografia referente ao itinerário de Antonino, fonte clássica mais importante para o estudo das vias romanas, na versão de finais do séc. III ou início do sec. IV d.C., na qual se referem trinta e quatro vias terrestres referentes à Hispania, na edição da Hispania Antigua de Nicolas Sanson, de 1641 e que reproduzimos na imagem seguinte.



Figura 24: Itinerário de Antonino

Fonte: Cartografia original de Jesús Alonso Trigueros, Profesor de la Universidad Politécnica de Madrid²²⁹

Em ambos os casos, tratam-se de ligações viárias que se mantêm ao longo dos séculos, como se comprova com a edição de 1907 do mapa de Portugal.



Figura 25: Mapa de Portugal (1907)

Fonte: <https://educar.files.wordpress.com/2012/10/portugexc.jpg>

²²⁹ Disponível em: http://oa.upm.es/7253/2/INVE_MEM_2010_78650.pdf [Acedido em: 8/08/2016]



2. VARIANTE DE MACEDO DE CAVALEIROS

Ainda menos documentada que a anterior, a Variante de Macedo de Cavaleiros, apresenta menos investigação dedicada uma vez que as referências bibliográficas encontradas são escassas e, em alguns casos, contraditórias, no que respeita à inclusão deste concelho em algum dos itinerários que atravessam Trás-os-Montes em direção a Compostela.

Não obstante o grau de fiabilidade da informação recolhida, parece provável a existência de um itinerário que, com origem em Peredo, continua por terras macedenses até Vilar dos Peregrinos, seguindo para Vinhais onde entroncaria com o Caminho Português da Via da Prata.

Este troço deverá ter origem, conforme informações recolhidas de Sousa²³⁰, em derivação de uma das variantes da Via da Prata que ligará Torre de Moncorvo a Vinhais utilizando, no seu trajeto, a via romana XVII que passa por Agrochão, seguindo o possível percurso por Torre de Moncorvo, Peredo, Chacim, Olmos, Lamas, Corujas, Arcas, Agrochão, Vilar de Peregrinos, entroncando com o Caminho Português da Via da Prata por alturas de Vinhais.

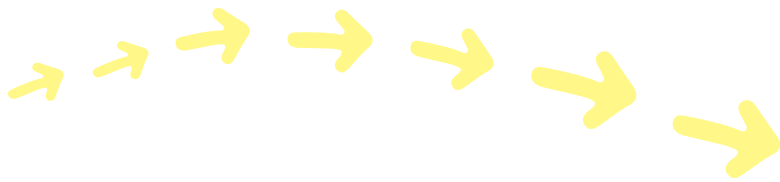
- Este possível percurso apresenta elementos iconográficos e referências a culto e tradições que podem ser relevantes para a respetiva validação, nomeadamente:
- Em Lamas, uma capela a São Sebastião e outra a Santo André.
- Corujas, que tem como orago São Tiago.
- Em Chacim, onde existe uma imagem de São Tiago em trajes de peregrino.
- Olmos, aldeia do domínio dos hospitalários.

3. VARIANTE DE MOGADOURO

Esta variante, não equacionada nas hipóteses de investigação iniciais, emerge da pesquisa realizada para avaliação e justificação das restantes apresentadas neste capítulo,

²³⁰ Entrevista realizada a Rui Sousa, secretário da vereação da câmara municipal de Macedo de Cavaleiros, no dia 2 de junho de 2016.





sendo aqui aventada pela possibilidade de corresponder a um troço ou variante do Caminho de Santiago que, cruzando a região transmontana, possa estender-se a municípios associados ao Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular bem como por permitir entender o território como um organismo, não estanque, que se desenvolveu e evoluiu em função da sua capilaridade.

Por esta razão afigura-se pertinente a introdução desta referência, à qual se atribuiu a denominação de “Variante de Mogadouro” e, que percorrendo o Nordeste de Portugal na direção Sul-Norte, faria ligação entre Castelo Rodrigo e Castro de Avelãs, onde entroncaria com o Caminho Português da Via da Prata.

Esta variante derivaria, também, da Via da Prata, a partir de Castelo Rodrigo e prosseguindo para Escalhão, atravessaria o Douro em Barca D’Alva. Atravessada a Quinta de São Tiago prosseguir-se-ia para Freixo de Espada à Cinta e desta para Mazouco, Lagoaça e Bruçó até, através de Vilarinho dos Galegos, se passar por Ventuzelo a caminho de Mogadouro. Após passar Mogadouro seguir-se-ia para Algosó, Azinhoso e Penas Roias em direção a Vimioso, para depois entroncar, como já indicado, no Caminho Português da Via da Prata na localidade de Castro de Avelãs.





CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

A investigação realizada e que dá origem ao presente documento tem, como principal conclusão, a importância da Via da Prata enquanto traçado de origem da quase totalidade dos caminhos de Santiago que atravessam a região transmontana, correspondendo estes a percursos mais curtos, diretos ou de menor grau de dificuldade do que a via da qual derivam.

Provenientes do Sul do país ou de Castela e Leão estabelecem uma forte interdependência entre Via da Prata e a fronteira luso-espanhola numa dinâmica de intercâmbio de fluxos que, ao longo dos séculos, foi incrementando ou diminuindo em função de diferentes fatores históricos (em especial, as agregações, independências, conquistas e reconquistas que faziam variar essa mesma fronteira) e, por isso, consolidando (ou não) a importância e uso dessas variantes nas peregrinações a Compostela.

Permitiu, ainda, concluir pela relevância do culto a Santiago e pela forte presença que, ainda hoje, o Apóstolo representa no culto e tradições por toda a região transmontana (independentemente da existência e importância de caminhos de Santiago nas localidades onde essa reverência se manteve ao longo do tempo).

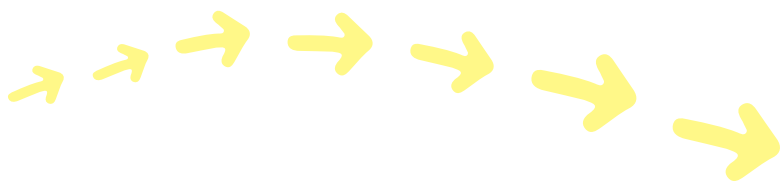
Excluindo-se do objeto de estudo o Caminho Português do Interior, por já ter sido alvo de estudo anterior, pode afirmar-se que o Caminho Português da Via da Prata corresponde ao caminho Transmontano mais estudado e documentado da região, encontrando-se devidamente justificada a sua existência e secularidade tal como se demonstra (ainda que de forma exploratória) no capítulo 2 do presente documento.

É, por essa razão, o percurso compostelano que atravessa Trás-os-Montes melhor trabalhado pelos diferentes concelhos (ainda que com diversas carências que urge colmatar) quer ao nível da sinalética quer da conservação e manutenção do piso quer do alojamento aos peregrinos, o que resulta no registo de um número crescente dos mesmos que, nos últimos anos, o percorre.

A investigação realizada permitiu validar o percurso (também ele não isento de contradições e alternativas viáveis e em uso) que se encontra já sinalizado e é resultado das investigações e trabalhos realizados quer pela Fundação Ramos de Castro e “Amigos del Camiño de Santiago de Zamora” (2001) quer pelo Município de Bragança (Azimute 2007), este último suportado no documento produzido por Terrón et al (n.d.).

Refira-se, ainda, que este percurso se encontra documentado por autores estrangeiros os quais também utilizam a denominação Caminho Português da Via da Prata nas respetivas publicações, existindo diversos relatos de peregrinos (de vários países europeus) que contam a experiência ao cumprir as etapas que se descrevem no ponto 2.1 do presente documento.





Relativamente às contradições detetadas aquando da elaboração da proposta de percurso apresentada para o mesmo, os investigadores consideram que as mesmas podem ser entendidas como variantes do percurso atentos os pontos de interesse (relacionado com o Apóstolo e/ou as peregrinações compostelanas) que permitem visitar ou responderem à premissa de tornarem o trajeto mais curto, mais direto e mais seguro.

O percurso proposto encontra-se, na sua quase totalidade, sinalizado e documentado pela Câmara Municipal de Bragança, pela Fundação Ramos de Castro e “Amigos del Camiño de Santiago de Zamora” e pela Associação Cultural Transmontana dos Amigos dos Caminhos de Santiago. Contudo, recomenda-se que se proceda à respetiva remarcação, uniformizando a sinalética utilizada para tal efeito (preferencialmente seguindo a normativa publicada no Diário Oficial de Galicia número 220, de 18 de novembro de 2015).

As opções de alojamento para o peregrino constituem um dos principais constrangimentos a uma maior utilização deste caminho, uma vez que apenas existe um albergue em território português (logo no início da primeira etapa, em Quintanilha). Este facto tem obrigado os peregrinos a procurar outras soluções que, em alguns casos, significam abandonar o percurso, retomando a caminhada após a pernoita e, noutros, contar com a boa vontade de entidades e associações locais para o seu acolhimento (como o caso dos Bombeiros Voluntários de Vinhais ou centro de dia de Edral). Neste contexto, considera-se que o caminho estaria devidamente servido, ao nível das infraestruturas de alojamento para peregrinos, com a instalação de três novos albergues: um no centro de Bragança, um no centro de Vinhais e outro no centro de Segirei (ou, em alternativa, no parque de lazer do rio Mente, junto a esta última localidade ou ainda numa das antigas albergarias de Sandim), localizações determinadas pelas etapas estabelecidas para o percurso (desenhadas de forma a que se percorra uma média diária de aproximadamente vinte quilómetros).

Resolvidos os constrangimentos iniciais, recomenda-se a realização de um investimento estruturado (em função de uma estratégia comum a todos os concelhos atravessados por este caminho) na sua divulgação e promoção, ações indispensáveis à dinamização da procura e, consequentemente, à consolidação desta variante como itinerário de peregrinação.

Esta ação deverá visar a subsanação dos constrangimentos atualmente existentes, gerados pela falta de materiais básicos de informação (sobre o traçado, pontos de apoio e informações úteis), bem como de suportes adequados às necessidades dos peregrinos (preferencialmente aqueles que sejam potenciadores dos valores naturais e culturais que o traçado tem para oferecer). Por outro lado, deverá assegurar-se o devido enquadramento e coerência do Caminho Português da Via da Prata nos trajetos mais longos que integra (como a própria Via da Prata ou a saída desde Zamora).





Ainda neste contexto e num esforço de valorização deste caminho, recomenda-se uma forte concertação entre os territórios e entidades responsáveis pelo seu desenvolvimento (aqui incluída a promoção) de modo a assegurar a sua qualificação integral e projeção internacional, ambas sustentadas nos valores identitários partilhados.

É, aliás, nesta abordagem que fará sentido interceder junto da equipa que apresentou a candidatura do caminho português a Património Mundial da UNESCO (e que já está na lista indicativa nacional), de modo a que também este traçado seja contemplado pela referida candidatura.

Relativamente às outras variantes estudadas, a investigação conclui pela viabilidade de existirem outros caminhos de peregrinação para Santiago de Compostela, também variantes da Via da Prata, que partilham percurso comum, derivando uma para Mirandela, outra para Mogadouro e uma terceira (menos documentada e fundamentada que as anteriores) para Macedo de Cavaleiros.

Releva o facto de se registar um número crescente de investigadores e estudiosos que se tem dedicado ao estudo destas variantes, muito especialmente, à recolha de evidências históricas (em particular, de cariz religioso, arquitetónico e imaterial) que possam confirmar (ou não) a validade de cada uma delas e permitam (ainda que de forma incipiente) a reconstituição do respetivo percurso.

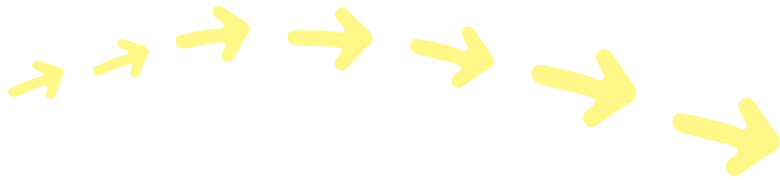
A este facto acresce o crescente interesse e cooperação das autarquias locais pelos eventuais caminhos de Santiago que atravessam o seu território, com o objetivo final de não apenas recuperar valores culturais e identitários ancestrais como de os utilizar transformando-os em atrativos e instrumentos de desenvolvimento local.

Outra questão relevante (que abrange todas as variantes estudadas no presente estudo) prende-se com a natureza da peregrinação dos dias de hoje que, apesar de diversificada, não perde as dimensões religiosa e espiritual que o Caminho assume desde a sua génese, enquanto caminho de peregrinação. Estas são parte da sua identidade não devendo, por tal motivo, ser descuradas.

Neste sentido, recomenda-se o favorecimento da inclusão e participação da Igreja no desenvolvimento de qualquer das variantes abordadas no presente documento. O seu papel será sempre primordial na consolidação tanto dessa dimensão religiosa como da dimensão cultural ao garantir a abertura e visitação de igrejas e locais de culto associados à peregrinação, contribuindo, desta forma, para a valorização do património religioso e artístico regional e sensibilizando as comunidades para o acolhimento aos peregrinos.

Recomenda-se, ainda, por se entender como determinante no momento da decisão do peregrino sobre o caminho que pretende percorrer, a sensibilização das comunidades locais e das forças de segurança para o desenvolvimento deste fenómeno no seu território.





rio e do seu papel primordial no acolhimento ao viajante, uma vez que configuram um fator determinante na perceção da segurança oferecida pelo caminho.

Finalmente, sublinhar que a inexistência, em Portugal, de uma entidade que coordene os caminhos de Santiago, tem sido um obstáculo à cooperação e desenvolvimento dos mesmos no país, pelo que é urgente agilizar a criação dessa entidade, cuja função deve passar por assegurar a cooperação indispensável entre a cultura, o turismo, a Igreja, as autarquias, as entidades associativas e as comunidades recetoras.



QR6

BIBLIOGRAFIA e WEBLIOGRAFIA

ANEXOS

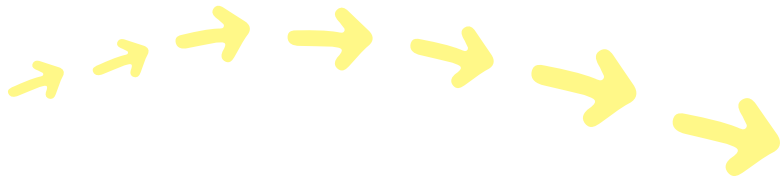


QR7

MAPAS CAMINHO VIA DA PRATA





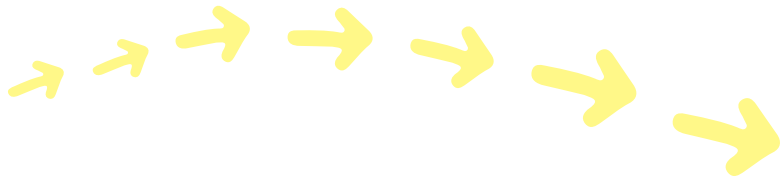


Capítulo 2

Relatório de auditoria e necessidades de intervenção do Caminho Português na região Norte de Portugal







Estudo realizado por Hidria da Auditoria do Caminho de Santiago na Região Norte

RELATÓRIO E PROPOSTA DE MELHORIAS DA SINALIZAÇÃO CAMINHO CENTRAL

METODOLOGIA DE ESTUDO DA SINALIZAÇÃO

O estudo da sinalização do traçado do Caminho Português Central consistiu na identificação e descrição, mediante o reconhecimento em campo, das diferentes tipologias de sinalização atualmente existentes ao longo do percurso, assim como a avaliação do estado de conservação dos mesmos e das necessidades de sinalização complementar.

Os trabalhos realizados compreenderam:

- A definição dos **critérios de avaliação do estado de conservação** da sinalização existente.
- A elaboração de **fichas de campo para a recolha de dados e informação** sobre as tipologias de sinalização, estado de conservação da sinalização, e identificação das necessidades de sinalização complementar.
- A realização do **percurso do Caminho Português** por troços para a identificação dos sinais e preenchimento das fichas.
- O **registo GPS das coordenadas de posição** de cada tipologia de sinal, assim como dos pontos nos quais se admite a necessidade de sinalização adicional, e a posição dos sinais a melhorar.
- A **realização de fotografias da sinalização** reunindo os seguintes aspetos: tipo de sinal, desenho, sinais em mau estado de conservação ou que precisam melhorias, e pontos críticos do percurso que requerem sinalização complementar.

A **definição de critérios para a avaliação da adequação e do estado de conservação dos sinais** permite levar a cabo a análise sistemática dos aspetos que caracterizam os sinais, facilitando a identificação de possíveis deficiências. A seguinte tabela mostra os critérios adotados para o estudo da sinalização no Caminho Português.



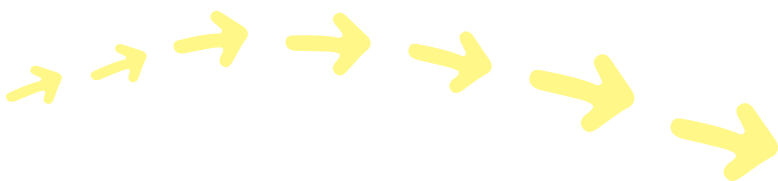


CRITÉRIO	DEFINIÇÃO
A. LOCALIZAÇÃO E VISIBILIDADE	Localização do sinal no espaço e facilidade para o seu reconhecimento desde o ponto de vista do peregrino, considerando que este pode deslocar-se a pé, em bicicleta ou a cavalo.
B. IMAGEM GRÁFICA E FACILIDADE DE COMPREENSÃO	Característica da simbologia integrada no sinal e facilidade para interpretar a informação que proporciona. Avalia-se também a coerência com o conjunto da sinalização do Caminho de Santiago.
C. SUSTENTABILIDADE E ESTADO DE CONSERVAÇÃO	Estado de conservação dos materiais que compõem o sinal, incluindo os suportes, encaixe e suporte, e adequabilidade dos mesmos desde o ponto de vista da durabilidade e integração no meio.
D. FUNCIONALIDADE	Eficácia do sinal para cumprir os objetivos para os quais foi desenhado. Avalia-se a informação que transmite o sinal, se é claro e facilmente interpretável, e não entra em contradição com outros sinais próximos.

Tabela 14: Critério para a avaliação do estado de conservação e adequação dos sinais no Caminho Português Central.
Fonte: Elaboração Própria

Cada um dos critérios mencionados, conta com três tipos de indicadores que foram avaliados para cada sinal encontrado no percurso. Aqueles sinais que, com base nos indicadores, não cumprem algum dos critérios mencionados, foram registados anotando o incumprimento e a solução recomendada em cada caso para o solucionar. A seguinte tabela resume os indicadores avaliados.





CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO DO ESTADO ATUAL DA SINALIZAÇÃO CAMINHO PORTUGUÊS CENTRAL	
A. LOCALIZAÇÃO E VISIBILIDADE	
A.1.	O sinal está situado num ponto estratégico (cruzamentos ou desvios alternativos) para orientar os peregrinos quanto à direção a seguir.
A.2.	O sinal é duplamente visível para o peregrino (tanto a pé, em bicicleta ou a cavalo), estando livre de qualquer obstáculo que impeça a sua visualização.
A.3.	Existe uma continuidade visual entre o sinal e os sinais próximos, facilitando a identificação do itinerário e evitando possíveis confusões ao peregrino.
B. IMAGEM GRÁFICA E FACILIDADE DE COMPREENSÃO	
B.1.	O sinal mostra orlas, símbolos e pictogramas universalmente conhecidos e identificados com o Caminho de Santiago, promovendo a compreensão deste por parte de qualquer peregrino (não necessariamente homologados).
B.2.	Os símbolos e tipografia empregados cumprem condições mínimas de cor, tamanho, representação e proporção que permitem a fácil leitura e compreensão por parte do peregrino.
B.3.	A informação do sinal de perigo ou desvio alternativo encontra-se em vários idiomas, estando pelo menos em português e inglês.
C. SUSTENTABILIDADE E ESTADO DE CONSERVAÇÃO	
C.1.	O sinal provoca um baixo impacto no contexto, utilizando materiais que se adequam e integram na paisagem.
C.2.	Os materiais são duráveis e resistentes a fatores externos (clima, vandalismo, etc.), permitindo a sua manutenção e evitando gerar resíduos por degradação dos materiais que compõem o sinal.
C.3.	O sinal encontra-se em bom estado, sendo facilmente visível e legível.
D. FUNCIONALIDADE	
D.1.	A seta indica corretamente a direção a seguir dentro do traçado do Caminho.
D.2.	O sinal indica um único traçado mantendo a coerência com outros sinais próximos.
D.3.	O sinal, situado num ponto de desvio alternativo, distingue com clareza a alternativa de percurso de maior segurança para o peregrino.

Tabela 15: Indicadores para a avaliação dos critérios que definem o estado de conservação e adequação dos sinais no Caminho Português Central. Fonte: Elaboração Própria

No que respeita às **fichas para a recolha de dados** e informação em campo, foram elaborados quatro tipos diferenciados:

1. Ficha de tipologia de sinal.
2. Ficha de sinal informativo de recursos complementares.
3. Ficha de identificação de necessidade de melhoria da sinalização.
4. Ficha de identificação de necessidade de sinalização complementar.





As fichas de tipologias de sinais e as fichas de sinais informativos de recursos complementares foram usadas como base para os catálogos de sinalização que se anexam ao presente relatório. Em cada ficha foram registados os seguintes aspectos:

- **Tipologia de sinal:** nome que descreve, de forma sintética, o tipo de sinal. Exemplo: "Azulejo com a representação de uma concha de vieira".
 - **Código:** acrónimo que resume o nome da tipologia de sinal. Exemplo: "SAV1" (Sinal Azulejo Vieira, Tipo 1).
 - **Descrição:** resume as características do sinal, incluindo os tipos de materiais, a simbologia utilizada, e o recurso ao que faz referência, no caso dos sinais informativos de recursos complementares.
 - **Número de sinal:** Código atribuído à tipologia de sinal, seguido pelo número de sinal de acordo com a ordem em que aparecem no percurso. Exemplo: "SAV1_01"
 - **Localidade / município:** local onde se localiza o sinal. Em alguns casos são também indicados a freguesia e o lugar.
 - **Coordenadas:** posição geográfica do primeiro sinal encontrado da tipologia referida.
 - **Referência da fotografia:** número de referência da fotografia ou fotografias que recolhem a imagem gráfica do sinal.
- No que respeita às fichas de identificação de necessidades de melhoria da sinalização, para além dos aspectos mencionados, reúnem a seguinte informação:
- **Funcionalidade:** se o sinal é direcional, informativo, de segurança ou de informação sobre recursos complementares.
 - **Avaliação do estado de conservação:** descrição do estado de conservação do sinal tendo em conta os critérios mencionados anteriormente.

Por último, as fichas de identificação das necessidades de sinalização complementar incluem a descrição das deficiências encontradas na sinalização, com base nos critérios de avaliação do estado de conservação, e as recomendações para as solucionar.

Para o preenchimento das fichas, e a avaliação da sinalização, realizou-se o **percurso a pé** do traçado do Caminho Português Central desde o Porto até Valença, incluindo as alternativas ao traçado principal que se encontram atualmente sinalizadas.

O percurso dividiu-se, por motivos práticos e organizativos em sete troços conforme se especifica seguidamente:



- TROÇO 1:** Porto (Sé de Porto) – Vila do Conde (Gião)
- TROÇO 2:** Vila do Conde (Gião) – Póvoa de Varzim (Rates)
- TROÇO 3:** Póvoa de Varzim (Rates) – Barcelos (Vila Boa)
- TROÇO 4:** Barcelos (Vila Boa) – Ponte de Lima (Alto da Albergaria)
- TROÇO 5:** Ponte de Lima (Alto da Albergaria) – Ponte de Lima (Arcozelo)
- TROÇO 6:** Ponte de Lima (Devesa, Arcozelo) – Valença (Fontoura)
- TROÇO 7:** Valença (Fontoura) – Valença (Ponte internacional de Tui).

A recolha de dados em campo realizou-se de forma sistemática e organizada, seguindo um protocolo previamente estabelecido, que se anexa ao presente relatório. O protocolo define o procedimento para completar as fichas, para a realização do registo fotográfico e para a recolha de dados com o GPS.

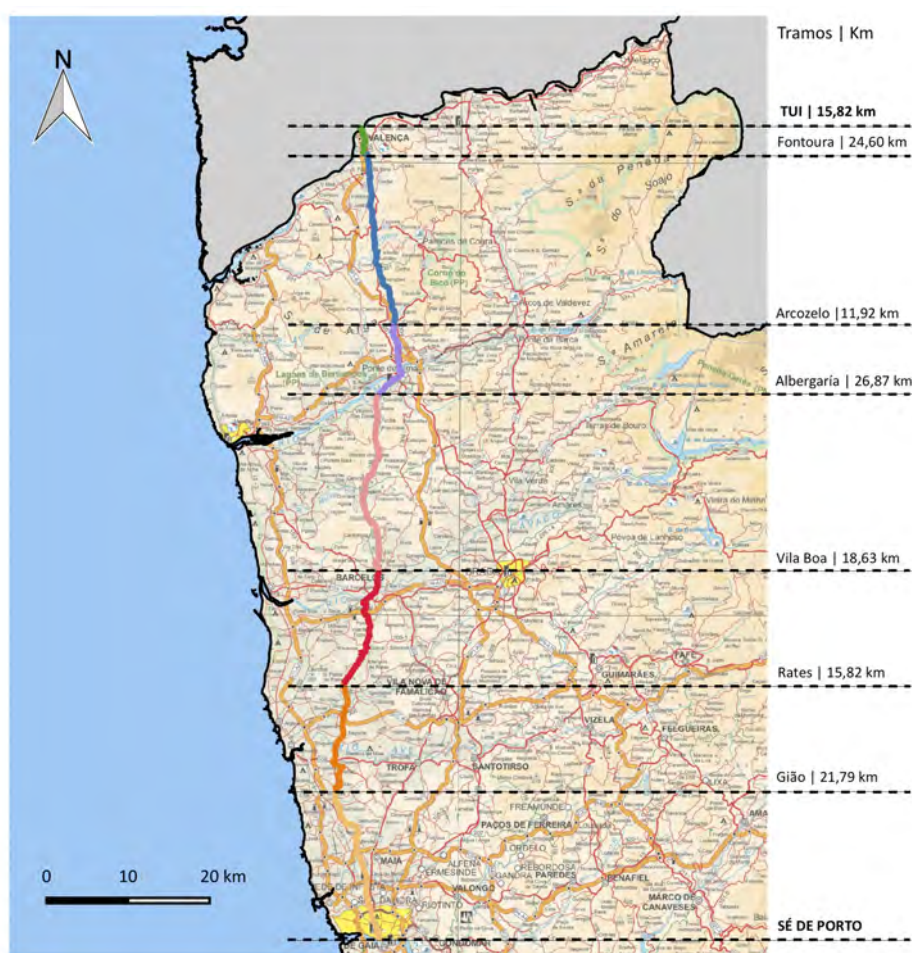


Ilustração 15: Mapa mostrando os troços percorridos por dia, para o estudo do traçado e os sinais no Caminho Português Central. Fonte: elaboração própria.



ESTUDO DA SINALIZAÇÃO ATUAL DO CAMINHO PORTUGUÊS CENTRAL

IDENTIFICAÇÃO E DESCRIÇÃO DAS TIPOLOGIAS DE SINAIS

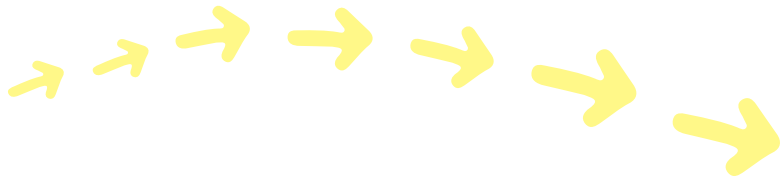
No total, foram identificadas **48 tipologias de sinalização** no traçado do Caminho Português Central referentes ao Caminho de Santiago, e **25 tipos de sinais complementares**, presentes ao longo do traçado do Caminho, referentes a outros recursos de interesse cultural e/ou patrimonial. Portanto, em conjunto foram registadas e catalogadas 73 tipologias de sinais.

As tipologias podem classificar-se nas seguintes categorias, com base na sua funcionalidade:

- 1. SINAIS DIRECIONAIS:** indicam a direção e o sentido do percurso do Caminho. O sinal básico de direção é a seta amarela. Não obstante, dentro desta categoria encontra-se também os pictogramas do Caminho de Santiago orientadores da direção e outros sinais destinados a marcar a direção em pontos problemáticos como desvios ou bifurcações.
- 2. SINAIS INFORMATIVOS:** proporcionam informação adicional ao peregrino para facilitar a localização do traçado do Caminho de Santiago, o reconhecimento do Município ou Freguesia pelos quais passa o Caminho, ou a distância a núcleos de povoação, entre outras informações ligadas ao Caminho de Santiago.
- 3. SINAIS DE SEGURANÇA:** advertem sobre um troço perigoso pela presença de tráfego intenso em estradas sem passeio ou com pouca visibilidade. Podem ser dirigidos ao peregrino ou ao tráfego rodoviário, com a finalidade de advertir da circulação de peregrinos na estrada.
- 4. SINAIS COMPLEMENTARES:** informam de recursos adicionais presentes ao longo do traçado do Caminho Português, de interesse cultural, arqueológico ou patrimonial; por exemplo, a presença de vestígios de antigas vias romanas coincidentes com o traçado do Caminho.

Cada categoria funcional, por sua vez, é classificada em várias subcategorias funcionais com base na informação que proporciona o sinal. No seguinte quadro resumem-se todas as categorias e o número de tipologias que foram registadas para cada uma delas.





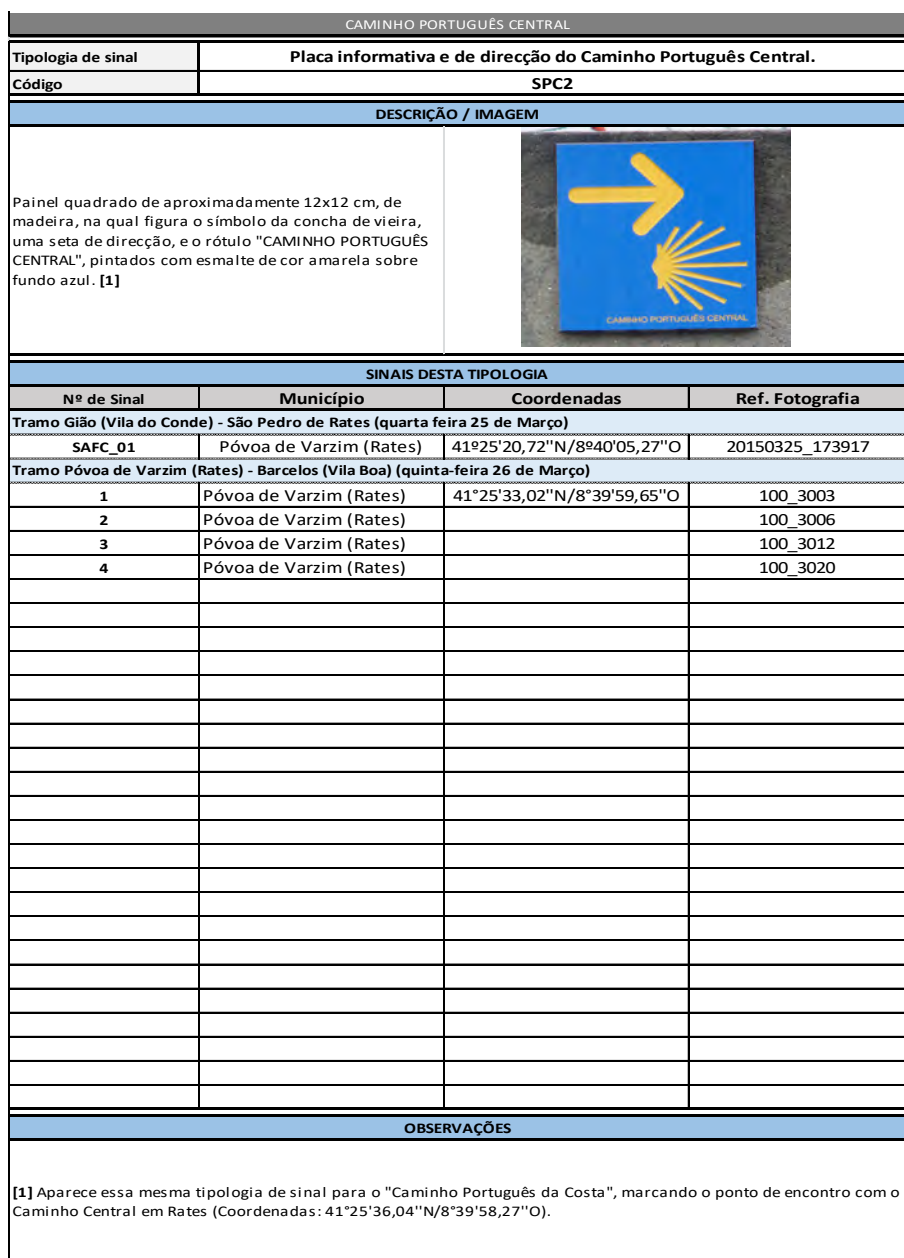
CATEGORIAS DE FUNCIONALIDADE DOS SINAIS	SUBCATEGORIAS COM BASE NA INFORMAÇÃO DO SINAL	Nº DE TIPOLOGIAS POR SUBCATEGORIA
A. DIRECIONAL	A.1. Seta básica de direção.	9
	A.2. Pictograma ou símbolo do Caminho de Santiago (vieira / peregrino).	16
	A.3. Sinal que indica direção errada.	2
	A.4. Sinal que indica desvio.	1
B. INFORMATIVA	B.1. Chegada a Caminho de Santiago.	3
	B.2. Sinal de local (Município ou Freguesia).	11
	B.3. Personalização de destino (distância a Santiago ou núcleo).	4
	B.4. Informação complementar do Caminho de Santiago (desvio, etapa, serviços).	7
C. SEGURANÇA	C.1. Sinal de perigo destinado ao peregrino.	1
	C.2. Sinal de perigo destinado ao tráfego rodoviário.	1
D. COMPLEMENTAR	D.1. Sinal de percurso diferente ao Caminho de Santiago.	11
	D.2. Sinal de recurso histórico, arqueológico ou patrimonial.	7
TOTAL:		73

Tabela 16: Categorias de sinais com base na funcionalidade e número total de tipologias de cada uma das registadas no traçado do Caminho Português. Fonte: Elaboração Própria

A primeira conclusão que se retira dos dados compilados, é que no Caminho Português Central existe uma **grande variedade de tipos de sinais**, muitos deles com a mesma função mas diferentes no desenho e tipo de materiais utilizados.

Esta grande variedade de sinais é resultado, em parte, da falta de critérios normativos sobre as características que deve cumprir a sinalização. Apesar de ser de destacar o trabalho feito pelos Municípios, Freguesias e Associações de Amigos do Caminho, para sinalizar o traçado, o facto dos diferentes municípios e freguesias optarem por diferentes tipos de sinal de local, resultou no aparecimento de sinais diferentes em cada troço do Caminho, aumentando muito a variedade e dificultando a definição de critérios únicos. A descrição detalhada de cada tipologia pode consultar-se no **Catálogo de tipologias de sinalização** do Caminho Português Central anexo ao presente relatório. Cada tipologia de sinal foi identificada no catálogo com código alfanumérico, conforme se mostra no exemplo seguinte:





O seguinte gráfico mostra a distribuição, por categorias funcionais, das tipologias de sinais registadas no Caminho Português Central.

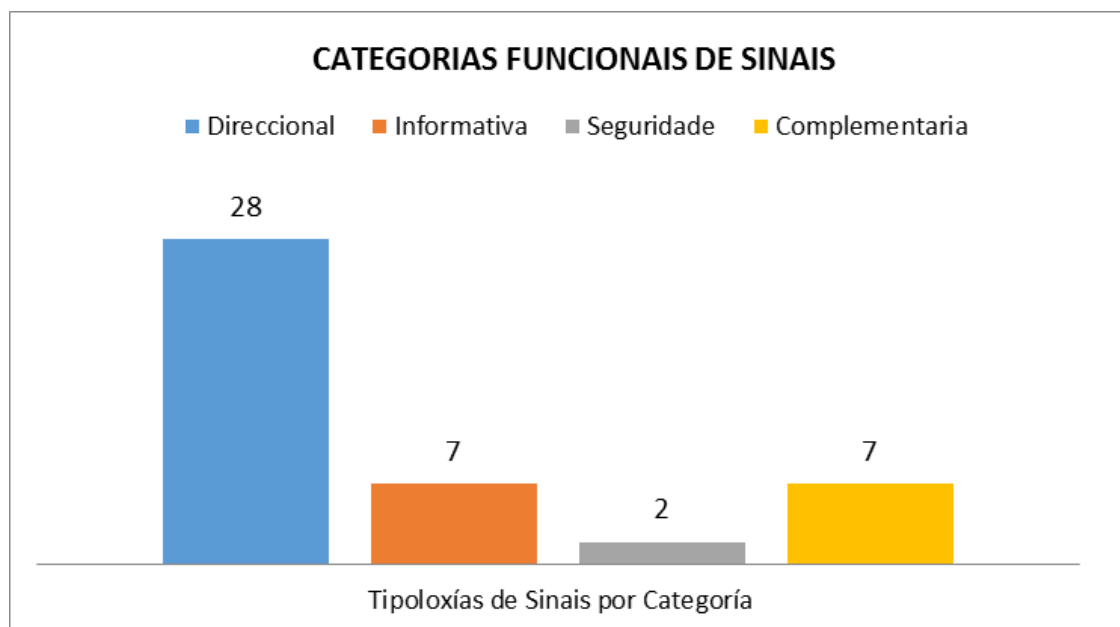


Gráfico 8: Tipologias de sinais por categoria funcional: A) Direccional, B) Informativa, C) Seguridade, e D) Complementar. Fonte: elaboração própria.

Como se observa no gráfico acima, a maioria dos sinais presentes no traçado do Caminho Português Central têm uma função direccional, permitindo ao peregrino orientar-se para seguir o traçado do Caminho em direcção a Santiago de Compostela. De todas as tipologias incluídas nesta categoria funcional, o sinal mais frequente é, sem dúvida, a **seta amarela** característica do Caminho de Santiago. Pintadas sobre árvores, pedras, muros, paredes ou elementos do mobiliário urbano, geralmente visíveis sem dificuldade, as **setas amarelas** orientam os peregrinos sobre a direcção e o sentido do percurso do Caminho.

A frequência aproximada das setas é de 1 seta/100 m, sendo fácil seguir o traçado do Caminho guiando-se por elas, excepto em casos pontuais analisados no capítulo do presente estudo correspondente à Proposta de Sinalização Complementar.

As setas aparecem pintadas a diferentes alturas, sobre faróis ou postes à altura da vista, e no chão, sobre o pavimento e lancis dos passeios.

Em muitas ocasiões, as setas amarelas coincidem com as setas azuis situadas na mesma direcção, mas em sentido contrário, sinalizando o sentido do Caminho a Fátima, que se sobrepõe ao traçado do Caminho de Santiago.



Ilustração 17: A seta amarela é o elemento básico de sinalização que indica aos peregrinos a direção e o sentido a seguir no percurso do Caminho de Santiago. Fonte: elaboração própria.

Para além das setas pintadas sobre diferentes elementos, encontrando-se algumas pré-fabricadas ou elaboradas com diferentes materiais como plástico, metal ou madeira, e encaixadas em postes, muros ou paredes (ver anexo de Catálogo de Sinalização; tipologias SPF1, SPRF, SAF, SFFA, SPF2, SFE, SFM e SPF3).

No que respeita às restantes tipologias de sinais, **o pictograma do Caminho de Santiago** tem a maior representação, normalmente sobre material cerâmico, com a imagem de uma concha de vieira amarela sobre fundo azul. No entanto, este tipo de sinal apresenta uma grande variabilidade, encontrando-se até 12 tipos diferentes de pictogramas. Tampouco existe consistência na orientação da concha, que é muito variável.





Ilustração 18: Exemplos de pictogramas do Caminho de Santiago que mostram a variedade de desenhos presentes no Caminho Português Central. Fonte: elaboração própria.

Outro aspecto a destacar, é o facto de que em muitas ocasiões, os pictogramas do Caminho de Santiago não aparecem isolados, sendo frequente encontrar, ao lado ou próximo, uma seta amarela que confirma a direcção e o sentido a seguir, resultando num exagero de sinais que, sem proporcionar informação nova, podem ser supérfluas e causar mesmo um impacto visual significativo.

Das observações realizadas sobre a posição relativa dos pictogramas em relação às setas, deduz-se que, em muitos casos, os pictogramas foram colocados com posterioridade à existência das setas, provavelmente com a finalidade de garantir uma maior durabilidade dos sinais, já que as setas requerem uma manutenção periódica para garantir a sua visibilidade



Ilustração 19: Exemplos de sinais de diferente tipologia e mesma funcionalidade coincidentes na localização. Fonte: elaboração própria.

Outro aspecto a destacar com respeito às tipologias de sinais, é a presença de inúmeros sinais próprios dos Municípios e Freguesias, existentes exclusivamente na parte do traçado que decorre dentro dos limites do local, em particular no Município de Barcelos, no qual praticamente cada freguesia por onde passa o Caminho apresenta uma sinalização própria e diferente das restantes. Assim, no traçado do Caminho Português



Central entre Porto e Valença, foram registados sinais característicos dos seguintes locais:

- Município de Barcelos (Câmara Municipal de Barcelos)
- Freguesia de Pedra Furada (Barcelos)
- Freguesia de Vila Boa (Barcelos)
- Freguesia de Aborim (Barcelos)
- Freguesia de Balugães (Barcelos)
- Freguesia de Facha (Ponte de Lima)
- Freguesia de Agualonga (Paredes de Coura)
- Freguesia de Rubiães (Paredes de Coura)
- Freguesia de Cossourado (Paredes de Coura)
- Freguesia de Fontoura (Valença)
- Freguesia de Cerdal (Valença)



Ilustração 20: Sinais característicos das freguesias de Vila Boa em Barcelos (em cima à esquerda), Pedra Furada em Barcelos (em cima à direita), e Facha em Ponte de Lima (abaixo). Fonte: elaboração própria

Por último, foram registadas várias tipologias de sinais que só aparecem uma vez ao longo do percurso, aumentando a variedade de tipologias presentes (ver anexos).

Como resultado do estudo da sinalização, no que respeita à análise das tipologias de sinais, podem extrair-se as seguintes conclusões:

- Existe uma grande **variedade de tipologias** de sinalização, não só em relação ao número total de tipologias, mas também às variantes dentro de cada categoria funcional.
- A tipologia de sinal mais frequente é a **seta amarela** de direção.
- É possível seguir o **traçado do Caminho Português Central** de Porto a Valença guiando-se só pelas setas amarelas.
- Os **sinais são redundantes** em muitos pontos, aparecendo setas, pictogramas e outros tipos de sinais com a mesma funcionalidade e coincidentes na sua localização.





AVALIAÇÃO DA ADEQUAÇÃO DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO DA SINALIZAÇÃO E RECOMENDAÇÕES DE MELHORIA

A avaliação da adequação e do estado de conservação da sinalização realizou-se, como anteriormente mencionado, com base em quatro critérios fundamentais:

1. A localização e visibilidade.
2. A imagem gráfica e facilidade de compreensão.
3. A sustentabilidade e estado de conservação.
4. A funcionalidade.

Seguidamente apresenta-se a avaliação pormenorizada de cada um dos critérios e o seu grau de cumprimento geral por parte da sinalização do Caminho Português Central, e são detalhados os casos de incumprimento com os indicadores que definem cada critério (ver tabela 15) e as recomendações para os solucionar.

A avaliação global dos critérios estabeleceu-se tendo em conta o número de incumprimentos detetados, com três possíveis graus de avaliação:

- “BOM”: Menos de 10 casos de incumprimento dos indicadores.
- “REGULAR”: entre 10 e 20 casos de incumprimento.
- “MAU”: mais de 20 casos de incumprimento.

Localização e visibilidade dos sinais:

A. LOCALIZAÇÃO E VISIBILIDADE
A.1. O sinal está situado num ponto estratégico (cruzamentos ou desvios alternativos) para orientar os peregrinos quanto à direção que devem seguir.
A.2. O sinal é facilmente visível para o peregrino (seja a pé, em bicicleta ou a cavalo), estando livre de qualquer obstáculo que impeça a sua visualização.
A.3. Existe uma continuidade visual entre o sinal e sinais próximos, facilitando a identificação do itinerário e evitando possíveis confusões ao peregrino.

Avaliação geral do critério

O estado da sinalização no que respeita à Localização e Visibilidade é REGULAR. Nos pontos de conflito, como cruzamentos de vias, bifurcações e desvios, os sinais direcionais estão situados em pontos estratégicos indicando a direção a seguir, salvo em dois casos. Nas interceções de caminhos, é frequente encontrar, para além das setas amarelas





indicando a direção, um ou vários sinais em forma de cruz “x” indicando a direção pela qual não continua o caminho. Portanto, podemos afirmar que o indicador A.1. é cumprido na maioria dos casos. Num dos desvios alternativos ao traçado principal situado na freguesia de Gião, em Vila do Conde, existe mesmo um sinal específico com funcionalidade informativa e direcional, indicando o percurso alternativo, e um painel com mapa informativo do traçado original e a nova alternativa de traçado. Nos restantes desvios, a sinalização não é específica do desvio, e constitui-se apenas por setas amarelas que indiquem a direção a seguir.

Em relação ao indicador A.2., pode-se afirmar que os sinais são facilmente visíveis salvo em casos pontuais. A maioria dos sinais encontram-se situados a uma altura que oscila entre 1 e 2 metros desde o chão, e portanto, são facilmente visíveis. No entanto, existe um número significativo de sinais, fundamentalmente setas amarelas, pintadas sobre o pavimento ou no lancil dos passeios, que são visíveis com mais dificuldade, mas que o peregrino em geral localiza sem problemas sempre que não existam obstáculos que o impeçam. Por último, em referência ao indicador A.3., podemos afirmar que a continuidade dos sinais é boa e permite seguir o traçado sem problemas. No entanto, detetaram-se oito pontos em que esta continuidade se perde ou a direção não é suficientemente clara, detalhando-se, de seguida, cada um deles e as recomendações de melhoria.

Identificação de incumprimentos e necessidades de melhoria:

Indicador A.1. Foram identificados dois casos, em cruzamentos de caminhos, nos quais a localização do sinal de tipo SF (seta direcional amarela) é inadequada, não permitindo identificar facilmente a direção a seguir. Recomenda-se pintar as setas num local visível antes do cruzamento para melhorar a sua visibilidade (ver anexo: Fichas MS2401 e MS2903).



Ilustração 21: Cruzamento em Valença. O único sinal da praça é muito pequeno e encontra-se num sítio pouco visível. Fonte: elaboração própria



→ → → → → → →

Indicador A.2. Foram registados dois casos em que o sinal de tipo SF (seta direcional amarela) se encontra parcialmente coberto não sendo visível facilmente, registados nas fichas MS2404 e MS2405 (em anexo). Ambos os casos estão no Troço 1 do percurso (Porto, Sé do Porto – Vila do Conde, Gião). Ainda que a proximidade dos sinais neste troço do percurso, faça com que seja praticamente impossível perder o traçado do Caminho, recomenda-se repintar as setas nas proximidades escolhendo uma melhor localização, visível e livre de obstáculos.



Ilustração 22: Sinais parcialmente cobertos por objetos que dificultam a sua visibilidade, no Troço do Caminho que vai do Porto à Freguesia de Gião em Vila do Conde. Fonte: elaboração própria

Indicador A3. Foram identificados um total de oito casos em que a continuidade da sinalização se perde. Em todos os casos é recomendável acrescentar um sinal de tipo direcional que permita identificar facilmente a direção e o sentido a seguir. As recomendações relacionadas com este indicador foram registadas como necessidades de sinalização nova, preenchendo a respetiva ficha (ver anexo: Fichas de Identificação das Necessidades de Sinalização Complementar).

Imagem gráfica e facilidade de compreensão

B. IMAGEM GRÁFICA E FACILIDADE DE COMPREENSÃO	
B.1.	O sinal mostra orlas, símbolos e pictogramas universalmente conhecidos e identificáveis com o Caminho de Santiago, promovendo a sua compreensão por parte de qualquer peregrino (não necessariamente homologados).
B.2.	Os símbolos e tipografia utilizados cumprem condições mínimas quanto à cor, tamanho, representação e proporção que permitem a fácil leitura e compreensão por parte do peregrino.
B.3.	A informação do sinal de perigo ou desvio alternativo encontra-se em vários idiomas, estando pelo menos em português e inglês.





Avaliação geral do critério

O estado da sinalização no que respeita à imagem gráfica e facilidade de compreensão é qualificada globalmente como **BOA**, sendo o aspecto mais relevante a sinalização dos desvios alternativos que, como analisamos a seguir, apresenta algumas deficiências a melhorar.

Sem ter em conta a grande variabilidade de sinais, podemos afirmar que, em geral, os sinais são facilmente compreensíveis e associáveis ao Caminho de Santiago (**B.1.**). As setas apresentam um tamanho e cor corretos e relativamente uniformes, salvo casos pontuais, ou de desvios, onde a forma e posição dos sinais são mais variáveis. Os pictogramas e outras tipologias de sinalização informativa, de segurança e complementar, habitualmente mostram o pictograma da vieira e também as cores azul e amarela, identificativas do Caminho de Santiago. A exceção mais evidente são os sinais característicos das freguesias, que empregam símbolos, tipografias e cores diferentes aos “típicos” que se associam ao Caminho de Santiago. Isto não supõe um impedimento para a sua leitura e interpretação pelo peregrino, mas aumenta muito a variedade de tipologias existentes.

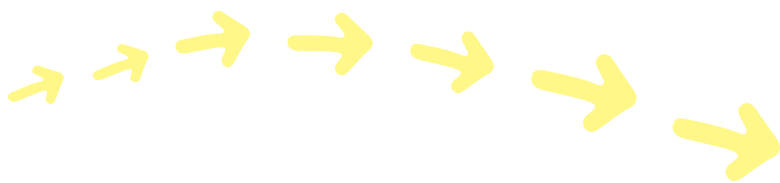
No que diz respeito à legibilidade e clareza dos sinais (**B.2.**), considera-se boa em geral com algumas exceções de sinais feitos à mão ou de forma “artesanal”, que em muitos casos, não cumprem os critérios mínimos exigidos à sinalização de um percurso de interesse cultural.

No que respeita aos sinais de desvios alternativos ao traçado principal, salvo num caso, os desvios não estão identificados como tal com sinais informativos que permitam ao peregrino distinguir o Caminho original da alternativa, ainda que seja possível seguir o traçado através das setas direcionais. Nos dois casos em que existe sinalização de desvio, a informação não figura em várias línguas para facilitar a sua compreensão (B.3.). Se tivermos em conta que a maior parte dos desvios procura alternativas de segurança para os peregrinos em troços de estradas de elevada perigosidade, este aspecto ganha ainda mais importância.

Identificação de incumprimentos e necessidades de melhoria:

Indicador B.2. Alguns sinais de freguesias, como em Vila Boa (Barcelos) ou Facha (Ponte de Lima), empregam uma imagem que difere muito da habitualmente associada aos sinais do Caminho de Santiago. No entanto, como ambas as tipologias incluem o rótulo “Caminho de Santiago” e outros elementos gráficos como o pictograma da vieira ou a cruz de Santiago, não se consideram incumprimentos do indicador. As recomendações para a uniformizar e integrar o desenho dos sinais estão contempladas mais à frente neste relatório na Proposta de Uniformização da Sinalização.





Foram identificados três casos, correspondentes a sinais realizados manualmente, nas quais o desenho do pictograma dificulta o seu reconhecimento. Em ambos os casos, aparecem outros sinais colocados ao lado que ajudam a interpretá-los, mas que de qualquer forma resultam numa acumulação desnecessária de sinais numa mesma localização, sem proporcionar informação nova de utilidade para os peregrinos (ver anexo: Fichas MS2601, MS2702 e MS2902). Recomenda-se a retirada ou substituição dos sinais por outros facilmente identificáveis com o Caminho de Santiago, avaliando previamente a necessidade, em função da existência de outros sinais próximos.



Ilustração 23: Pictograma do Caminho pintado à mão sobre uma superfície irregular de pedra.
Fonte: elaboração própria

Indicador B.3. Foram registados dois incumprimentos do indicador, em dois desvios do traçado principal situado em troços muito perigosos. O primeiro está localizado em Ponte Moreira (Maia), onde o desvio alternativo está atualmente sinalizado com setas amarelas, mas sem nenhum sinal informativo que indique que se trata de um desvio alternativo de segurança (ver anexo: Ficha MS2406). O segundo está localizado em Vilarinho (Vila do Conde), onde os sinais marcam dois sentidos diferentes, sem indicar qual é o traçado principal e qual é a alternativa de segurança (Anexo: Ficha MS2502). Recomenda-se, em ambos os casos, a sinalização só do traçado mais seguro ou, em qualquer caso,



incluir sinalização que permita distinguir o traçado principal da alternativa recomendada. Adicionalmente, recomenda-se incluir sinalização informativa com mapa no qual figurem o traçado principal e a alternativa, assim como a distância em quilómetros a percorrer em ambos casos, advertindo claramente para o factor de perigo.

Ilustração 24: Bifurcação em Vilarinho (Vila do Conde) na qual os sinais apontam para sentidos opostos. Fonte: elaboração própria





Sustentabilidade e estado de conservação

C. SUSTENTABILIDADE E ESTADO DE CONSERVAÇÃO
C.1. O sinal provoca um baixo impacto no espaço, utilizando materiais que se adequam e se integram na paisagem.
C.2. Os materiais são duráveis e resistentes a fatores externos (clima, vandalismo, etc.), permitindo a sua conservação e evitando criar resíduos por degradação dos materiais que compõem o sinal.
C.3. O sinal encontra-se em bom estado de conservação, sendo facilmente visível e legível.

Avaliação geral do critério

O estado da sinalização no que respeita ao estado de conservação e dos materiais que a compõem qualifica-se globalmente como **REGULAR**. Apesar de existirem vários casos em que os sinais se encontram em mau estado e necessitem de trabalhos de manutenção, são casos muito pontuais se tivermos em conta o elevado número de sinais existentes. Em geral os materiais empregados são resistentes e adequados, e os sinais encontram-se em bom estado de conservação (Indicadores C.2. e C.3.). O aspecto mais deficiente, em relação à sustentabilidade, é o definido pelo indicador C.1. já que a variedade de sinalização, diferentes tipografias, símbolos e cores, assim como a acumulação em diversos pontos de sinais com a mesma funcionalidade, aumenta o impacto visual da sinalização. Apesar de os sinais deverem destacar-se e serem visíveis, o desenho deve ser composto e integrado com a paisagem, tanto num ambiente urbano, como rural ou natural. Estes aspectos analisam-se em detalhe na Proposta de Homogeneização da Sinalização. Identificação de incumprimentos e necessidades de melhoria:

Indicador C1. Sem ter em conta a variedade de tipologias e desenhos dos sinais, foram identificados três casos de incumprimento do indicador, nos quais os materiais utilizados nos sinais ocasionam um alto impacto no ambiente, ou estão em mau estado, provocando o aparecimento de resíduos ocasionados pela deterioração dos mesmos (ver anexo: Fichas MS2701, MS2702 e MS2901). Recomenda-se a substituição dos sinais por outros mais adequados, resistentes e integrados no meio.



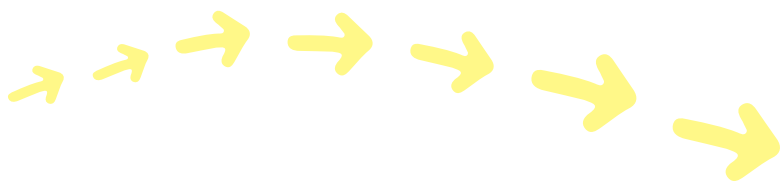


Ilustração 25: Sinais realizados com materiais inadequados e em mau estado de conservação.
Fonte: elaboração própria

Indicador C.2. Foram registados dois casos nos quais os materiais que compõem os sinais não se adaptam às condições externas, favorecendo a degradação dos sinais e afetando a sua duração e conservação (ver anexo: Fichas MS2701 e MS2702). Em ambos os casos recomenda-se a substituição dos sinais por outros novos em bom estado, usando materiais resistentes e integrados com o meio.

Indicador C.3. Foram identificados nove incumprimentos deste indicador. A maioria corresponde a setas amarelas direcionais que estão desgastadas e portanto recomenda-se repintá-las. Nos casos de sinais elaborados com outros materiais que pela sua qualidade ou antiguidade estão degradados e em mau estado, recomenda-se a sua substituição por sinais novos elaborados com materiais mais apropriados e resistentes (ver anexo: Fichas **MS2401, MS2402, MS2303, MS2503, MS2701, MS2801, MS2802, MS2901 e MS2903**).



Ilustração 26: Exemplos de sinais de seta direcional (Tipologia SF) em mau estado de conservação.
Fonte: elaboração própria





Funcionalidade

D. FUNCIONALIDADE
D.1. A seta indica corretamente a direção a seguir dentro do traçado do Caminho.
D.2. O sinal indica um único traçado mantendo a coerência com outros sinais próximos.
D.3. O sinal, situado num ponto de desvio alternativo, distingue com clareza a alternativa de percurso de maior segurança para o peregrino.

Avaliação geral do critério

A adequabilidade dos sinais em relação à sua funcionalidade é BOA. As setas amarelas, em posição horizontal, vertical ou curva, marcam a direção e sentido a seguir, de forma inequívoca, salvo em casos pontuais, que se analisam em seguida (D.1). Em geral, não existem incoerências entre os sinais (D.2). Os pontos mais problemáticos são aqueles em que existem desvios alternativos, nos quais em vários casos a direção a seguir nem sempre está clara, e num em particular encontram-se sinais que se contradizem na informação sobre o sentido a seguir (D.3.).

Identificação de incumprimentos e necessidades de melhoria:

Indicador D.1. Registou-se apenas um caso de incumprimento deste indicador em Rates (Póvoa de Varzim), onde se encontram vários sinais de setas amarelas direcionais (tipologia SF) que não indicam a direção e o sentido com clareza (ver anexo: Fichas MS2501 e MS2504). Recomenda-se eliminar as setas que causam confusão na interpretação da informação, deixando apenas aquelas que indicam a direção e o sentido de forma correta e inequívoca.

Indicador D.2. Foram identificados três casos de incumprimento do indicador, em que existem contradições na informação proporcionada por sinais próximos (ver anexo: Fichas MS2501, MS2502 e MS2504). Em todos os casos recomenda-se a eliminação dos sinais que originam confusão. Nos desvios do traçado principal recomenda-se incluir informação adicional que distinga claramente a alternativa recomendada.



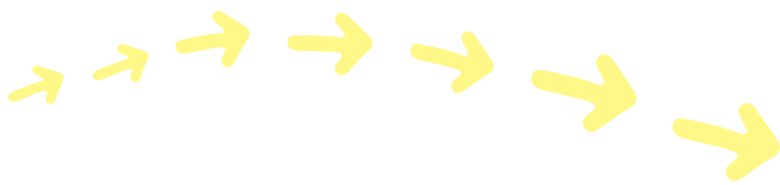


Ilustração 27: Desvio em Santagões (Vila do Conde) onde a sinalização do desvio e as setas direcionais indicam sentidos diferentes. Fonte: elaboração própria

Indicador D.3. Foram registados cinco casos de incumprimento do indicador que correspondem aos cinco desvios alternativos de segurança existentes no traçado (em Ponte Moreira, Maia; em Gião, em Ponte Zameiro, e em Santagões, Vila do Conde; e em Arcos, entre Vila do Conde e Póvoa de Varzim). Em todos os casos os sinais indicam a direção do desvio alternativo, mas em nenhum caso a sinalização existente distingue o traçado principal da alternativa de segurança. Para além da melhoria da sinalização existente, contempla-se a necessidade de acrescentar, em todos os pontos em que o caminho se bifurca, sinalização nova de tipo informativo.



Ilustração 28: Sinalização situada em pontos de início de desvios alternativos de segurança onde não se distingue com clareza o desvio do traçado original. Fonte: elaboração própria

O seguinte gráfico mostra os incumprimentos registados para cada um dos critérios e indicadores da adequabilidade e estado de conservação dos sinais.



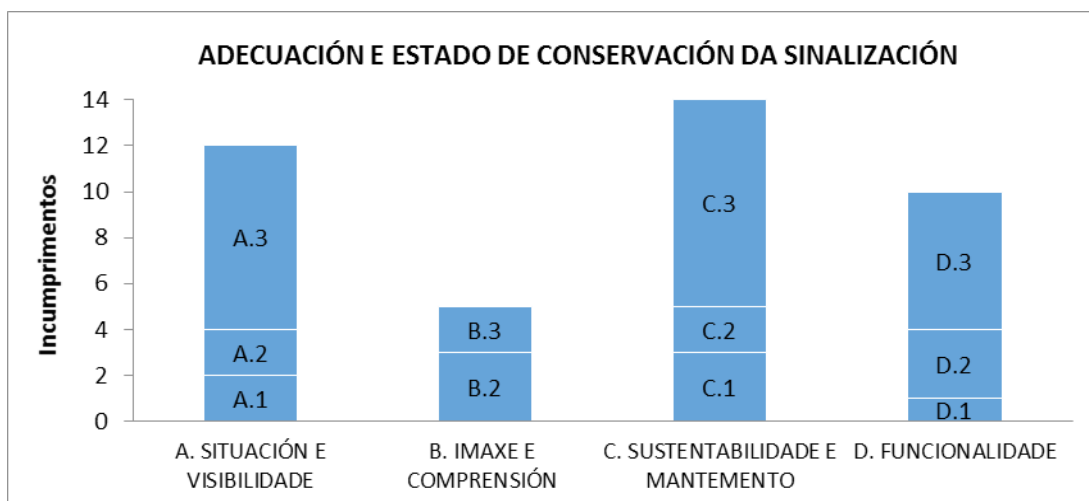
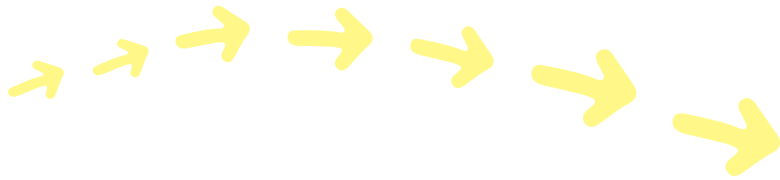


Gráfico 9: Incumprimentos dos critérios de adequabilidade e estado de conservação da sinalização registados no Caminho Português Central. Fonte: elaboração própria.

Atendendo à análise da adequabilidade e do estado de conservação da sinalização exposta anteriormente, resumem-se seguidamente as ações que se recomendam levar a cabo para melhorar a sinalização existente no Caminho Português Central e corrigir as deficiências encontradas.





Problema detetado	Critérios que incumpre	Tipologia de Sinal	Número de sinais que precisam melhorias	Ação recomendada	Código de Ficha (Anexos)
Os sinais direcionais situados em cruzamentos e pontos estratégicos não são visíveis com facilidade.	A1	SF	2	Repintar as setas escolhendo uma localização facilmente visível.	MS2401, MS2903
Os sinais direcionais estão ocultos pela presença de obstáculos.	A2	SF	2	Repintar as setas em outra localização próxima.	MS2404, MS2405
Os desvios alternativos de segurança não estão bem sinalizados, não sendo possível distinguir o traçado principal da alternativa.	B3, D3	SF	2	Acrescentar sinalização direcional e informativa nos cruzamentos de desvios, no mínimo em português e inglês e suprimir os sinais que causam confusão sobre a direção e sentido.	MS2406, MS2502
Os sinais estão feitos com materiais inadequados e pouco integrados no meio.	C1, C2	SPIC, SDSR, SPF3, SPCR	3	Retirar os sinais em mau estado e substituí-los por outros que cumpram os critérios de sustentabilidade, e limpeza de possíveis resíduos ocasionados pela degradação dos sinais.	MS2701, MS2702, MS2901
Os sinais estão em mau estado dificultando a sua visibilidade e compreensão.	C2, C3	SF, SC, SPIC, SQPL, SPF3	9	Retirar os sinais em mau estado e substituí-los por outros que cumpram os critérios de adequabilidade, repintar as setas apagadas ou desgastadas.	MS2401, MS2402, MS2403, MS2503, MS2701, MS2801, MS2802, MS2901, MS2903
Os sinais apresentam incoerências ou erros na informação que proporcionam.	D1, D2	SF, SC, SPD,	5	Corrigir as incoerências entre sinais que criam confusão sobre a direção e o sentido a seguir mediante a colocação de sinalização complementar de tipo informativo, ou repintando e reposicionando as setas direcionais.	MS2501, MS2504, MS2501, MS2502 e MS2504

Tabela 17: Resumo de necessidades de melhoria da sinalização existente no Caminho Português Central.





IDENTIFICAÇÃO DAS NECESSIDADES DE SINALIZAÇÃO E PROPOSTA DE SINALIZAÇÃO ADICIONAL

As necessidades de sinalização adicional identificadas no percurso do traçado do Caminho Português Central devem-se fundamentalmente a dois tipos de situações nas quais a informação proporcionada pela sinalização existente considera-se insuficiente ou incompleta:

1. Pontos nos quais a sinalização perde a continuidade, dificultando a identificação da direção a seguir.
2. Pontos nos quais o caminho se bifurca pela existência de um desvio alternativo de segurança ou por outros motivos, em que a sinalização atual não permite distinguir entre o traçado principal e a alternativa recomendada.

A avaliação das necessidades de nova sinalização realizou-se com base nos Critérios de Avaliação da Adequabilidade e do Estado de Conservação da Sinalização mencionados anteriormente.

Seguidamente descrevem-se os casos em que foram detetadas deficiências na sinalização e nos quais se recomenda acrescentar sinalização nova que complemente a existente.

Identificação de necessidades de nova sinalização direcional e informativa:

Indicadores A.1., A.2. e A.3. Foram registados nove pontos do traçado nos quais a continuidade da sinalização se perde, ou porque os sinais estão muito distanciados entre si ou por estarem ocultos não sendo facilmente visíveis, especialmente quando há um cruzamento de caminhos. Recomenda-se acrescentar um sinal direcional básico (seta amarela) em cada um dos pontos identificados. O sinal deverá estar situado numa localização visível a uma distância que permita identificar a direção e o sentido do percurso sem esforço (ver anexos: Fichas NS2401, NS2402, NS2501, NS2502, NS2601, NS2602, NS2603, NS2701, NS2902).





Ilustração 29: Cruzamento de três estradas onde se perde a continuidade da sinalização. Recomenda-se acrescentar sinalização nova de tipo direcional. Fonte: elaboração própria

Indicadores B.3. e D.3. Foram registrados seis casos em que o traçado principal do Caminho se bifurca pela presença de um desvio alternativo, ou por motivos de segurança ou para realizar um percurso mais agradável ou de interesse paisagístico. Em todos os casos existe sinalização direcional, no entanto só em dois casos existe sinalização informativa que indique que se trata de um desvio alternativo. Em todos os demais falta informação sobre este aspeto. Recomenda-se acrescentar sinalização informativa no início e final de todos os desvios, indicando que se trata de uma alternativa ao traçado principal e sinalizando ambos. Os sinais deverão estar pelo menos em português e em inglês. Além disso, é recomendável incluir no princípio do desvio, um painel com mapa no qual se distinga o traçado principal, o desvio alternativo, e os quilómetros de percurso de cada um deles, assim como a alternativa recomendada, advertindo da perigosidade do traçado principal, se for o caso (ver anexos: Fichas NS2403, NS2503, NS2504, NS2505, NS2901).



Ilustração 30: Desvio alternativo situado na freguesia de Gião (Vila do Conde) no qual falta sinalização informativa que informe da alternativa. Fonte: elaboração própria

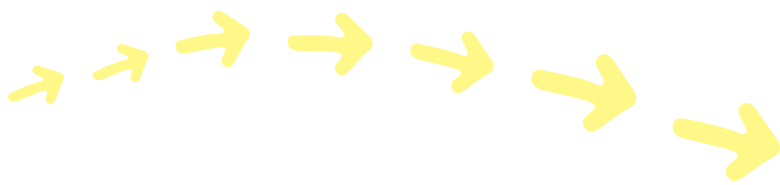
PROPOSTA DE HOMOGENEIZAÇÃO DA SINALIZAÇÃO PARA O CAMINHO PORTUGUÊS

Incluimos, seguidamente, uma proposta de critérios para a homogeneização da sinalização, no sentido de facilitar aos organismos competentes na matéria, a implementação de um sistema homogéneo de sinalização para o Caminho de Santiago, no âmbito do Norte de Portugal.

As recomendações que se seguem têm como base o estudo da sinalização no traçado do Caminho Português Central, que demonstrou a existência de uma série de deficiências provocadas pela ausência de planificação e coordenação entre os organismos e associações implicadas nos trabalhos de sinalização do Caminho. Os sinais foram desenhados seguindo estilos e critérios diferentes, sem nenhum tipo de critério unificador no que se refere aos formatos, cores, materiais, conteúdos e localização. Por outro lado, alguns sinais estão degradados e encontram-se colocados em suportes que foram desenhados para outras funções, sendo por isso inadequados e causando uma deterioração na imagem do itinerário cultural do Caminho de Santiago.

Por tudo isto, propomos a implementação de um sistema homogéneo e coerente de





sinalização para o Caminho Português Central para facilitar aos peregrinos a deslocação e o acesso aos recursos de interesse garantindo a sua segurança e contribuindo para melhorar a imagem do Caminho no âmbito português, dotando-o de uma identidade visual atrativa.

Esta proposta não é vinculante, as recomendações que se detalham a seguir deverão ser sempre avaliadas e implementadas pelo organismo competente correspondente, mediante as normas técnicas que se considerem necessárias para a sua aplicação.

A **proposta de homogeneização** consta dos seguintes pontos:

- A seta direcional básica.
- Os pictogramas do Caminho de Santiago.
- As tipologias de sinalização informativa.
- Os sinais de segurança e desvios.
- Recomendações gerais.

A SETA DIRECIONAL BÁSICA

As setas amarelas constituem o elemento básico de sinalização do Caminho Português, já que indicam tanto a direcção como o sentido a seguir para avançar em direcção ao destino e são universalmente reconhecidas como sinalização do Caminho de Santiago, sendo facilmente identificáveis pelo peregrino.

As setas encontram-se ao longo do percurso do Caminho desde o Porto até Valença com uma frequência apropriada para facilitar o reconhecimento do traçado, e normalmente estão situadas em pontos estratégicos que facilitam o seguimento do percurso em cruzamentos e bifurcações; no entanto, a forma, cor e localização das setas é muito variável. É recomendável definir um tamanho mínimo e máximo das setas amarelas que permita a visibilidade a uma distância suficiente para seguir o traçado sem dificuldade nos intervalos entre sinais. Relativamente ao intervalo entre setas, segundo as recomendações do Conselho Jacobeu em Espanha²³¹, requiere-se uma distância mínima entre setas de 2 km; no entanto, consideramos que esta pode ser demasiado ampla e recomendamos sinalizar com uma seta a cada 200 metros, o qual cumpre a sinalização atual no Caminho Português Central. O tamanho das setas deverá oscilar entre os 16 e os 20 cm de comprimento e os 8 e os 10 cm de largura para garantir a visibilidade sem causar impacto visual no meio onde estiver integrada. É também importante escolher uma altura mínima e máxima para a localização das setas, evitando a colocação nos lancis dos passeios ou em lugares de estacionamento, onde é provável que os veículos ocultem os sinais. Recomenda-se a colocação das setas a uma altura mínima de 0,50 m desde a base do terreno

²³¹ Consejo Jacobeo, 2009. Recomendaciones del Consejo Jacobeo sobre la señalización del Camino de Santiago.





(caminho, rua ou estrada). Esta altura poderá oscilar tendo em conta que nem sempre existem elementos que permitam pintar as setas a esta altura; no entanto, deverá escolher-se o melhor lugar próximo do local escolhido que permita situar as setas a uma altura adequada. As setas devem estar preferencialmente sobre paredes ou muros, evitando pintar sobre elementos do mobiliário urbano como caixotes do lixo ou semáforos, assim como elementos protegidos e de valor patrimonial, arqueológico ou natural que não devem em nenhum caso servir de suporte para a sinalização do Caminho de Santiago.

No que respeita à orientação e forma das setas, estas deverão ser retas e estar orientadas em horizontal, vertical ou diagonal (inclinadas com um ângulo de 45º para a direita ou para a esquerda) apontando na direção e sentido do destino que se pretende alcançar. Devem evitar-se as setas curvadas, assim como as setas duplas ou bifurcadas. Tendo em conta que as setas amarelas são realizadas manualmente, recomendamos que na pintura e reposição das setas se use um molde homologado que permita uma maior qualidade do desenho. Além disso, a cor aplicada deve responder a um critério uniforme, pelo que recomendamos utilizar a cor “Yellow C” do código cromático Pantone, utilizado habitualmente no desenho da sinalização turística e corporativa.

Para a definição da forma e proporcionalidade das setas, recomenda-se seguir as características das setas do Caminho de Santiago contidas no Anexo á Nota de Servizio 1/2008 da Dirección Xeral de Carreteras sobre a sinalização do Caminho de Santiago do Ministerio de Fomento do Gobierno de España²³².

O diagrama seguinte mostra as características gráficas da seta direcional, segundo o Manual do Ministerio de Fomento e um exemplo de uma seta amarela do Caminho Português, de acordo com os critérios de forma, cor e proporcionalidade anteriormente mencionados.

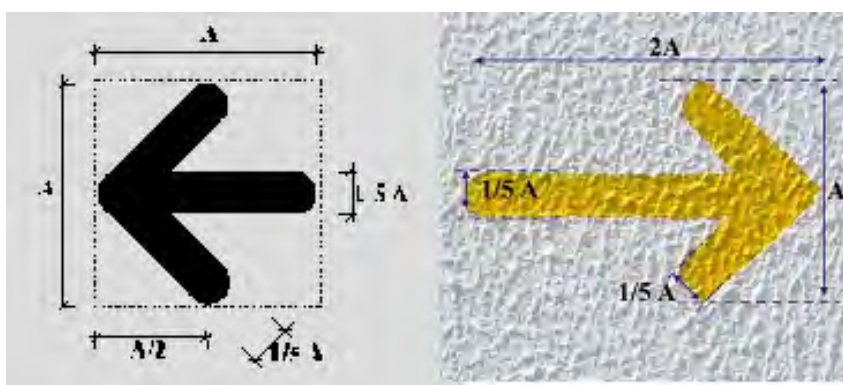
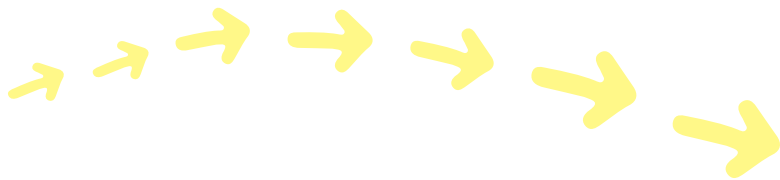


Ilustração 31: Características da forma, cor e proporção da seta direcional do Caminho de Santiago. Fonte: Fomento, 2009 e elaboração própria.

232 Ministerio de Fomento, 2008. Nota de Servizio 1/2008 de Dirección General de Carreteras sobre Señalización del Camino de Santiago. En: Ministerio de Fomento (Ed). Series Normativas, Secretaría General Técnica, Ministerio de Fomento, Gobierno de España.





OS PICTOGRAMAS DO CAMINHO DE SANTIAGO

O pictograma do Caminho de Santiago está constituído pela representação esquemática de uma concha de vieira com os raios orientados para a direita simbolizando os caminhos que desde distintos pontos partem em direcção a Santiago de Compostela, representado pelo vértice da concha à esquerda.

A utilidade do pictograma é a de acompanhar a outra sinalização de tipo direcional, informativo ou de perigo, de tal forma que permita associá-la ao Caminho de Santiago. O pictograma por si só pode servir para informar de que estamos prestes a entrar num troço do percurso do Caminho de Santiago, o que em determinados pontos pode servir para reforçar a informação existente de tipo direcional, como as setas amarelas presentes ao longo de todo o traçado, mas em geral, o pictograma irá complementar outro tipo de sinalização.

No Caminho Português Central encontramos muita variedade tanto na colocação como no desenho e na orientação dos pictogramas.

Recomenda-se, em primeiro lugar, colocar os pictogramas do Caminho de Santiago em lugares estratégicos e acompanhando outros sinais informativos, tais como:

Cruzamentos com estradas.

- Troços do traçado que passam por estradas.
- Sinais de perigo para os peregrinos pela circulação de veículos.
- Sinais de perigo pela circulação de peregrinos dirigidos ao tráfego rodoviário.
- Pontos quilométricos.
- Entrada em lugares significativos ou proximidade de localidades.
- Presença de património associado ao Caminho de Santiago.
- Cruzamentos, desvios, bifurcações e pontos problemáticos nos quais é necessário reforçar a informação direcional para que seja facilmente identificável com o Caminho de Santiago.

No que respeita ao desenho, recomenda-se adotar as proporções e características especificadas na Nota sobre Sinalização do Ministerio de Fomento (Fomento, 2009). A concha deverá estar sempre orientada como figura na imagem abaixo, em posição horizontal e com os raios orientados para a direita. Serão as setas que acompanham o pictograma as que sinalizarão a direcção e o sentido e não a concha.





No que se refere ao desenho gráfico, este deve ser adaptado ao que figura na citada Nota e no Manual de Sinalização Turística da Xunta de Galicia. A concha será de cor amarelo sobre fundo azul e só se permitirá um único desenho, como figura no diagrama abaixo.

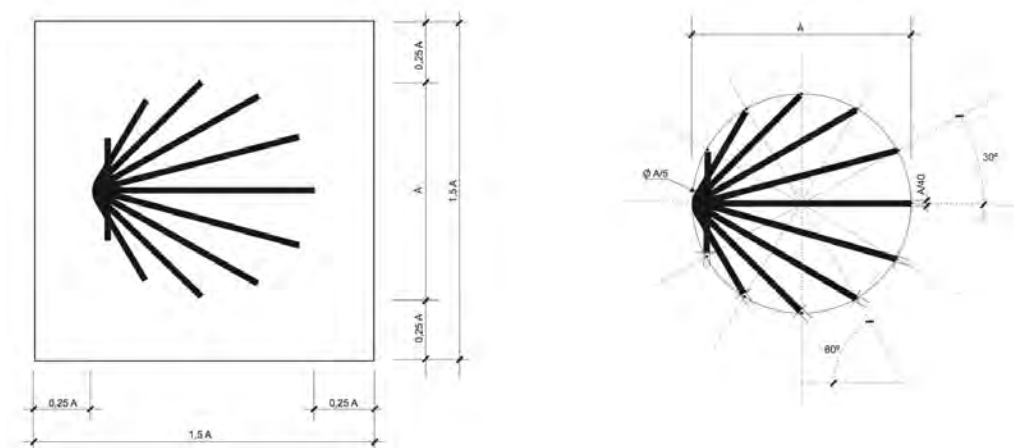


Ilustração 32: Características da concha para a sinalização do Caminho de Santiago: Fonte: Nota de Serviço 1/2008 da Dirección General de Carreteras do Ministerio de Fomento (2009).

Sinal de continuidade do percurso do Caminho de Santiago

Para sinalizar a continuidade e direção do Caminho é recomendável seguir o modelo do Painel de Informação de Sentido do percurso do Caminho de Santiago, do Ministerio de Fomento (Sinal 6 do Anexo ao Manual de Fomento, 2009). Os pictogramas, junto com a sinalização direcional, estarão preferencialmente colocados sobre postes de metal ou madeira, ainda que poderão manter-se aqueles existentes que cumpram as características de desenho e orientação do pictograma, e se encontrem colocados sobre muros ou paredes, sempre que não suponham um impacto no meio ou na paisagem.



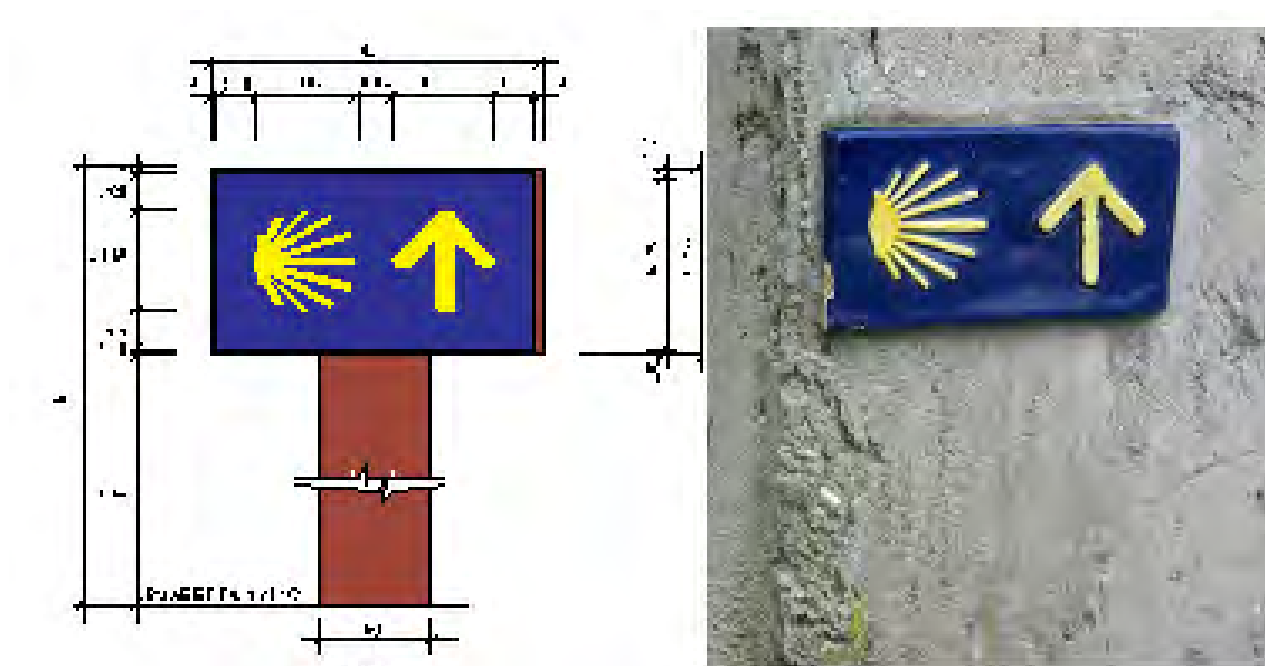
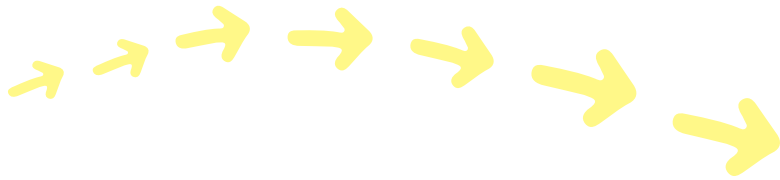


Ilustração 33: Sinalização recomendada para indicar a continuidade na direção e sentido do percurso do Caminho de Santiago. Fonte: Fomento, 2009 e elaboração própria.

Também, poderá ser utilizado o sinal de continuidade de percurso do Caminho Português Central presente no município de Vila do Conde, e que recomendamos replicar nos restantes municípios. O sinal cumpre as características de desenho, tanto do pictograma como da seta, e apresenta as cores identificativas do Caminho de Santiago. Para além disso distingue o itinerário do Caminho Português Central de outros itinerários, como o Caminho da Costa, com o qual confluem e que conta com um sinal próprio. O sinal encontra-se normalmente situado num poste metálico de aproximadamente 2 metros de altura, resultando especialmente útil em estradas amuralhadas pelas quais passa o traçado do Caminho Português Central.



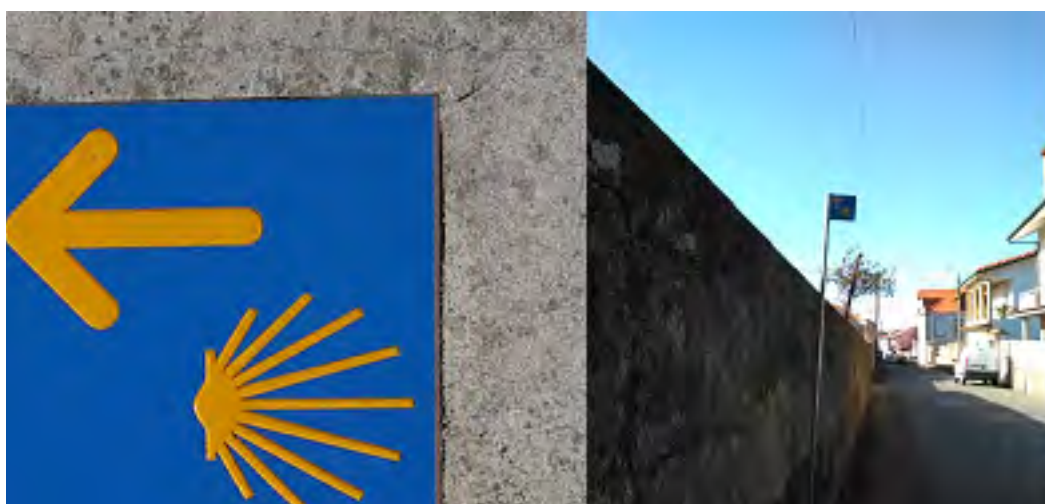


Ilustração 34. Sinal de continuidade de percurso do “Caminho Português Central” colocada sobre um muro (esquerda) e num poste metálico no início de um troço por estrada amuralhada (direita). Fonte: elaboração própria.

O pictograma do Caminho de Peregrinos

Para além do pictograma da concha, pode também ser utilizado o pictograma de Caminho de Peregrinos, como o apresenta o Manual de Sinalização Turística da Xunta de Galicia, e que serve para complementar sinalização direcional ou de perigo ou cruzamento com estradas, com a finalidade de informar de que a via que se cruza, é uma rota de peregrinação. O pictograma de “Caminho de Peregrinos” deverá ter o desenho e cores que se mostram a seguir. O pictograma não deve ser utilizado sozinho, mas sim com o pictograma da concha (para informar de que o caminho de peregrinação se trata do Caminho de Santiago, e não outra rota de peregrinação diferente), e deverá ser acompanhado pela seta direcional, assim como de outro tipo de informação que se considere necessária.



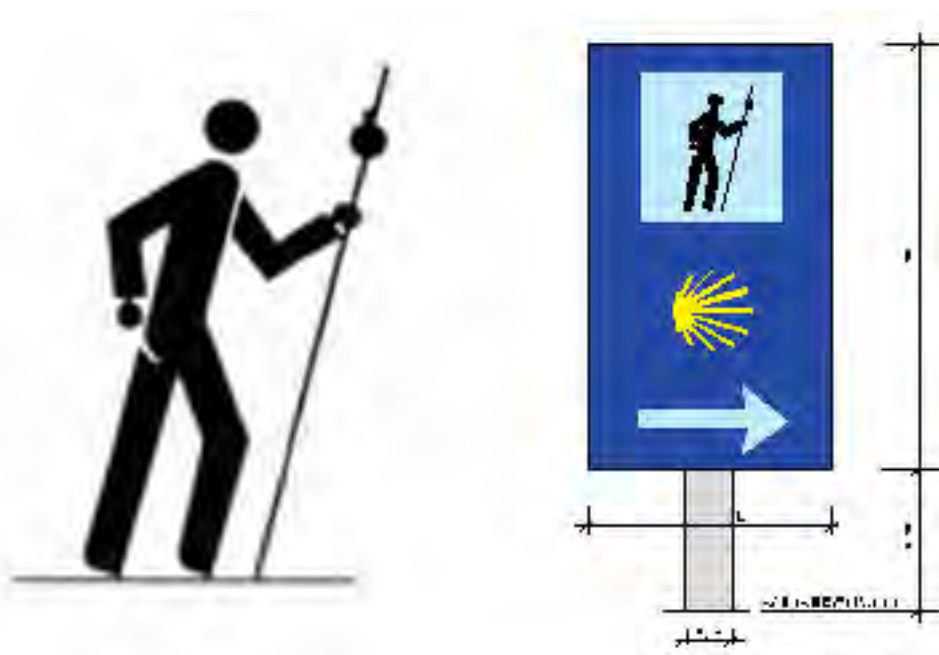
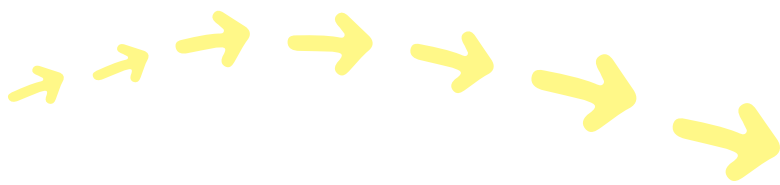


Ilustração 35: Pictograma informativo de Caminho de Peregrinos (esquerda); pictograma incluído no cartaz de interseção ou percurso comum com estrada do Caminho de Santiago (direita). Fonte: Manual de Sinalização Turística da Xunta de Galicia e Fomento, 2009.

OUTRA SINALIZAÇÃO INFORMATIVA E DE SEGURANÇA

A sinalização informativa do Caminho Português Central proporciona dados adicionais ao peregrino para facilitar a localização do traçado do Caminho, o reconhecimento dos lugares pelos que passa, como Municípios e Freguesias, e as distâncias a núcleos próximos; assim como a presença de elementos patrimoniais ou de interesse ligados ao Caminho de Santiago, incluindo os recursos complementares de hotelaria e albergues, que habitualmente têm a concha na porta ou nas proximidades com o objetivo de orientar os peregrinos em direção ao estabelecimento.

No Caminho Português Central existem diferentes sinais informativos, de uma grande variedade de tipologias e desenhos. Sem pretender anular a identidade dos municípios e freguesias pelos quais passa o Caminho, recomenda-se a adopção de critérios unificadores para a sinalização de tipo informativo.

Assim, os sinais de tipo informativo deverão mostrar o pictograma da concha, para que o peregrino associe o sinal ao Caminho de Santiago, e esta deverá ter as características mencionadas no ponto anterior. Deve, também, incluir uma seta direcional amarela sobre fundo azul situada à direita do pictograma e orientada na direção na qual segue o traçado. A informação adicional, como quilómetros, núcleos de povoação e recursos complementares, deverão aparecer debaixo do pictograma e da seta, com tipo-





grafia clara, legível e em consonância com a restante sinalização, de cor negro sobre fundo branco ou azul sobre branco, para se distinguir dos sinais de perigo em cruzamentos com estradas. Estes sinais estarão preferencialmente colocados sobre postes de madeira ou metal, como mínimo a 0,80 m desde a base do terreno.

O seguinte diagrama mostra um exemplo de desenho sugerido para um sinal informativo baseado nos critérios definidos pelo Ministerio de Fomento.

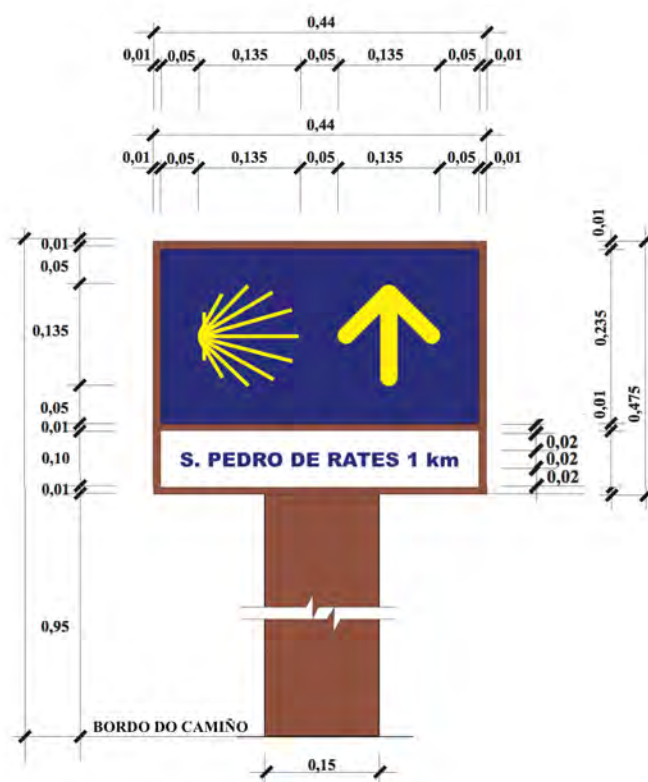


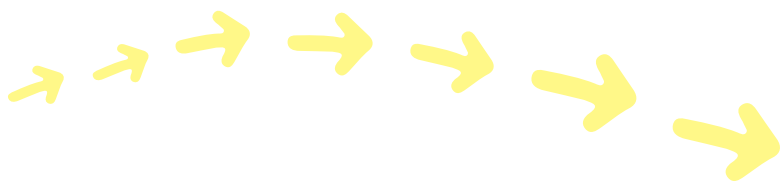
Ilustração 36: Exemplo de sinal informativo em harmonia com o modelo de sinalização do Caminho de Santiago do Ministério de Fomento. Fonte: Fomento, 2009

Sinais de cruzamento com estradas

A sinalização dos desvios alternativos ao traçado principal e os sinais de segurança são provavelmente os que apresentam maiores deficiências no Caminho Português Central.

Para a sinalização das estradas, recomenda-se a harmonização da sinalização com a Norma 1/2008 do Ministerio de Fomento do governo de Espanha, e que contém recomendações tanto para o desenho como para a localização dos sinais com respeito às vias. Isto permitirá harmonizar a sinalização nas estradas de Portugal e Galiza, facilitando a compreensão pelos condutores e pelos peregrinos. Em todo o caso, serão as autoridades competentes as que deverão determinar as características finais dos desenhos





e sinalização de estradas de Portugal e propor as mudanças que considerem oportunas com a finalidade de adaptar a sinalização às características próprias da via em cada caso. Seguindo as recomendações do Ministerio de Fomento deverão sinalizar-se todos os troços do caminho considerados problemáticos (cruzamentos com estradas, troços que passam por estradas, cruzamentos e bifurcações). Para além disso devem ser sinalizados aqueles pontos ou troços que possam ser solicitados pelos interessados às autoridades competentes e que estas considerem problemáticos. Em ambos os casos, é recomendável realizar pelo menos 4 fotografias que recolham a data e o resultado da atuação, para que fiquem registadas as melhorias e seja possível realizar uma avaliação das mesmas ao longo do tempo.

No que respeita à sinalização dirigida aos peregrinos, deverão realizar-se melhorias da sinalização de perigo perante dois tipos de situações; no caso de cruzamento com alguma estrada e, no caso de troços do Caminho que passam por estradas, sinalizando todos os pontos problemáticos. Os sinais de perigo presentes atualmente consideram-se insuficientes, tanto na informação que proporcionam, como no desenho, tamanho e materiais utilizados. Recomenda-se substituí-los por sinais com as características recomendadas pelo Ministerio de Fomento para os painéis de perigo e informação de cruzamento com estradas. Os painéis devem incluir o pictograma da concha, a seta amarela indicando a direção e sentido do caminho, e o rótulo “PERIGO INTERCEÇÃO COM” seguido do nome da estrada de que se trate. Finalmente, incluir o nome das principais localidades que liga a estrada e a distância à qual se encontram desde o ponto de cruzamento com o percurso do Caminho de Santiago, como demonstra o diagrama abaixo.



Ilustração 37: Sinal atual de perigo pelo cruzamento com estrada dirigida aos peregrinos que se recomenda substituir (esquerda); e sinal recomendado de perigo pelo cruzamento com estradas, segundo o Manual do Ministerio de Fomento (direita). Fonte: Fomento, 2009.





Sinalização de desvio alternativo

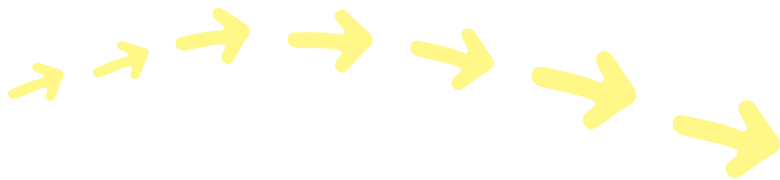
No que respeita aos desvios alternativos ao traçado principal, não existe atualmente uma normativa que defina a sinalização destes pontos. Recomendamos a adoção do sinal de desvio presente num dos traçados alternativos no município de Vila do Conde. O sinal é uma variante do Sinal de Continuidade de Percurso do Caminho Português Central, com a palavra “DESVIO/DETOUR”, com o pictograma da concha e uma seta apontando na direção e sentido do desvio. Recomenda-se incluir este sinal no início e ao longo do traçado de todos os desvios encontrados, com uma frequência mínima de um sinal a cada 150 m. É também recomendável acompanhar o sinal situado no ponto de bifurcação, de um painel de dimensões adequadas, colocado sobre poste de madeira ou outro material adequado e resistente, no qual figure um mapa com o traçado principal, o traçado alternativo e os quilómetros de cada troço, assim como os motivos do desvio. A ilustração a seguir mostra a sinalização de desvio com as características mencionadas, situada nos desvios de Gião (Vila do Conde), e que recomendamos replicar em todos os desvios localizados/encontrados no traçado, tanto sendo por motivos de segurança como de atração turística ou paisagística.



Ilustração 38: Sinalização de desvio alternativo ao traçado principal por motivos de segurança.
Fonte: elaboração própria

Os sinais de desvio com mapa devem estar situados no ponto em que o traçado se bifurca. O desvio estará sinalizado com um cartaz de continuidade do percurso do Caminho Português Central em DESVIO/DETOUR, ao longo de todo o percurso, com uma frequência de sinais suficiente para seguir o traçado sem dificuldade.





RECOMENDAÇÕES GERAIS

No que respeita aos critérios técnicos de colocação dos sinais, tanto nas estradas como no percurso do Caminho de Santiago, assim como as características dos materiais utilizados, atenderá ao disposto na Nota do Ministerio de Fomento.

O desenho e implementação dos sinais deve respeitar os seguintes princípios:

- Garantir aos peregrinos a informação básica e de utilidade para percorrer o Caminho de Santiago.
- Servir especificamente para que os usuários do Caminho de Santiago que se deslocam, tanto a pé como em bicicleta ou a cavalo, possam seguir o traçado sem dificuldade e em boas condições de segurança, tanto para os peregrinos como para os condutores e outros usuários da via.
- Ser homogêneos, tanto quanto possível, quer a nível de conteúdos como de materiais, suportes e localização, criando uma imagem global coerente e cuidada.
- Ter materiais e desenhos cuidados, coerentes com a imagem do Caminho de Santiago, resistentes e integrados no meio.
- Recomenda-se complementar a informação básica, com mapas das etapas e de localização, assim como informação de serviços complementares e pontos de interesse cultural.
- Em geral, a instalação de novos sinais pressuporá retirar os que estejam obsoletos ou deteriorados ou, quando isto não for possível, procurar um equilíbrio entre ambas e a melhor localização para a nova sinalização.





ESTIMAÇÃO DE CUSTOS DE EXECUÇÃO DA PROPOSTA DE MELHORIAS

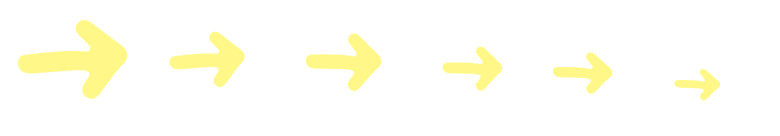
A Tabela abaixo apresenta o cálculo estimativo dos custos de implementação das melhorias à sinalização existente e propostas de nova sinalização para melhorar as condições de segurança e informação aos peregrinos no Caminho Português Central.

Os conceitos de despesa agruparam-se em categorias com base no tipo de ação requerida para o cálculo do custo da execução por unidades, incluindo a mão-de-obra e os materiais necessários. Os preços procedem da Base de Preços de Edificação e Obra Civil em Espanha (PREOC), atualizada para o ano 2015.

Nº	CONCEITO DE DESPESA	DESCRIÇÃO	UNIDADE	QUANTIDADE	PREÇO UNITÁRIO (€)	CUSTO TOTAL (€)
1	MELHORIAS NA SINALIZAÇÃO EXISTENTE					
1.1.	Repintar os sinais direcionais básicos em cruzamentos e pontos estratégicos do traçado.	Marca direcional de seta amarela de 16 cm realizada com pintura acrílica, cor Pantone Yellow C, manual.	m	1,28	0,44 €	0,56 €
1.2.	Repintar os sinais direcionais básicos ocultos ou em mau estado.	Marca direcional de seta amarela de 16 cm realizada com pintura acrílica, cor Pantone Yellow C, manual.	m	3,84	0,44 €	1,69 €
1.3.	Correção de incoerências e sinais direcionais errados ou que dão lugar a confusão.	Marca direcional realizada com pintura acrílica, cor Pantone Yellow C para sinais novos, e cor Negra para apagar sinais, manual.	m	1,28	0,44 €	0,56 €
1.4.	Remoção e limpeza de sinais deteriorados ou inadequados.	Inspeção, remoção de sinais, limpeza e conservação por equipa especializada.	h	5	24,27 €	121,35 €
SUBTOTAL:			€124,17			



2NECESSIDADES DE SINALIZAÇÃO NOVA						
2.1.	Pintar sinais básicas de direção em pontos identificados.	Marca direcional de seta amarela de 16 cm realizada com pintura acrílica de cor Pantone Yellow C, manual.	m	2,88	0,44 €	1,27 €
2.2.	Colocação de sinais característicos de desvio (tipologia SPD) nos pontos problemáticos de bifurcação do traçado nos desvios alternativos e ao longo de todo o percurso dos desvios com uma frequência de 1 sinal/100 m.	Un. Cartaz indicativo de desvio no Caminho Português Central de 0,15x0,15 m com suporte metálico de ferro galvanizado, de 2 m de altura, incluída a colocação com abertura de furo e fixação com cimento.	Un.	115	20,18 €	2.320,70 €
2.3	Colocação de painéis informativos no início dos desvios existentes.	Un. Paineis combinados de advertência de desvio com mapa orientador de 100x70 cm, com poste de madeira, cravos, cimentação e encache, totalmente colocado.	Un.	6	180,94 €	1.085,64 €
SUBTOTAL:						3.407,61 €
3.OUTROS CUSTOS						
3.1.	Controlo de qualidade dos trabalhos	Provas de pintura, instalação e limpeza.	Un.	1	300,00 €	300,00 €
3.2.	Gestão dos resíduos gerados	Serviço de recolha e entrega de resíduos máx. 5 m3	Un.	1	55,00 €	55,00 €
SUBTOTAL:						355,00 €
TOTAL ORÇAMENTO BASE						3.886,77 €
IVA 21%						816,22 €
TOTAL EXECUÇÃO:						4.703,00 €



--	--	--	--	--	--



RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO E PROPOSTA DE CRIAÇÃO DE ALBERGUES PARA PEREGRINOS NO CAMINHO CENTRAL

OBJETIVO E ALCANCE

O objectivo do presente relatório é analisar os albergues de peregrinos existentes nas imediações e área de influência do traçado do Caminho Central Português de Santiago, com a finalidade de determinar o estado de conservação dos existentes e propor novos albergues, em caso de ser necessário.

O alcance da análise dos albergues compreende:

- O estudo do estado de conservação dos albergues situados nas proximidades do Caminho.
- A realização de uma proposta de criação de novos albergues, que cubram as necessidades de pernoitamento na área de influência do Caminho.
- A elaboração de um Catálogo de Albergues que reúna os dados técnicos, a análise do estado de conservação e fotografias dos estabelecimentos.

METODOLOGIA DE AVALIAÇÃO DA CONSERVAÇÃO E PROPOSTA DE CRIAÇÃO DE NOVOS ALBERGUES

O estudo dos albergues de peregrinos localizados nas imediações do traçado do Caminho Central Português consistiu na identificação e avaliação in situ das diferentes instalações dos albergues existentes ao longo do percurso compreendido entre as cidades de Porto e Valença. Os trabalhos realizados incluíram:

- A **identificação preliminar** dos albergues de peregrinos públicos ou semipúblicos e pousadas de juventude da rede nacional de Portugal, localizados nas proximidades do Caminho.
- A definição dos **critérios de avaliação dos serviços e estado de conservação** dos albergues existentes e os **critérios para a criação de novos albergues**.
- A elaboração de **fichas de recolha de dados e informação** em campo para a avaliação do estado de conservação dos albergues.
- A **visita de identificação dos albergues e entrevistas** com os hospedeiros ou responsáveis dos estabelecimentos.
- A **realização de fotografias das instalações**, do exterior e interior da edificação.



IDENTIFICAÇÃO E CLASSIFICAÇÃO DOS ALBERGUES

Identificaram-se um total de 14 albergues, que foram classificados da seguinte forma para a sua avaliação:

- **Albergues públicos ou semipúblicos** que funcionam com donativo ou com preço reduzido e, normalmente, exclusivos para peregrinos. Estes albergues são habitualmente de titularidade municipal e de associações de interesse social e sem fins lucrativos.
- **Albergues da “Rede Nacional de Turismo Juvenil de Portugal” (RNTJ)**, não exclusivos para peregrinos, mas que oferecem descontos especiais para este sector.

Os albergues avaliados, e sua titularidade e gestão, foram os seguintes:

NOME DO ALBERGUE	TITULARIDADE	GESTÃO
Pousada da Juventude do Porto	Movijovem (Cooperativa de Interesse Público de Responsabilidade Limitada)	
Seminário de Vilar – Casa Diocesana	Casa Diocesana	
Albergue Nossa Senhora do Rósario de Vilar	Casa Diocesana	
Refúgio de Peregrinos ViaPortuscale	Associação Via Portus Cale	
Albergue Mosteiro de Vairão	Câmara Municipal Vila do Conde	Municipal / Associação para a promoção cultural da criança
Albergue de São Pedro de Rates	Câmara Municipal de Póvoa de Varzim	Associação de Hospitaleiros Ventos Peregrinos
Albergue da Residência do Senhor do Galo	Câmara Municipal de Barcelos	Grupo Folclórico Senhor do Galo
Albergue Amigos da Montanha	Associação Amigos da Montanha	
Albergue Cidade de Barcelos	Associação de Apoio ao Albergue de Barcelos	Privada
Albergue Casa A Recolecta	Câmara Municipal de Barcelos	Associação Cultural e Recreativa os Caminhantes de Santiago
Albergue Casa do Amado	Câmara Municipal de Ponte de Lima	
Pousada da Juventude de Ponte de Lima	Privada	
Albergue de São Pedro de Rubiães	Câmara Municipal de Paredes de Coura	Junta da Freguesia Rubiães
Albergue de São Teotónio	Câmara Municipal de Valença	

Tabela 18 Albergues de peregrinos identificados

DEFINIÇÃO DOS CRITÉRIOS E INDICADORES DE AVALIAÇÃO

A definição dos critérios para a avaliação do estado de conservação permitiu a análise sistemática da funcionalidade de cada um dos albergues. Cada um dos critérios conta com uma série de indicadores que foram avaliados para determinar o grau de execução dos critérios avaliados como “bom, regular ou mau”:



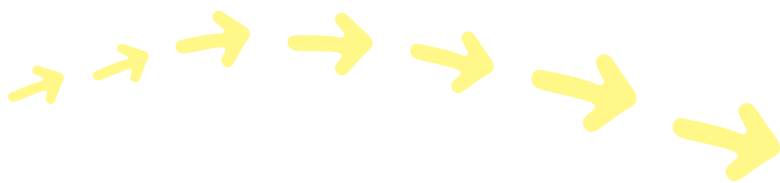
- Grau de execução “BOM”. O albergue cumpre totalmente o critério.
- Grau de execução “REGULAR”. O albergue cumpre parcialmente o critério.
- Grau de execução “MAU”. O albergue cumpre com deficiências o critério.

A seguinte tabela demonstra os **critérios** aplicados para avaliar os serviços e o estado de conservação dos albergues:

CRITÉRIOS	DEFINIÇÃO	GRAU DE CUMPRIMENTO
Localização	Avalia a proximidade do albergue em relação ao traçado do Caminho Central Português. Os albergues situados a menos de 500 metros do traçado têm uma avaliação “boa”; os albergues situados entre 500 metros e 1,5 km “regular”; e aqueles situados entre 1,6 e 3 km do traçado “má”.	Bom Regular Mau
Sinalização	Avalia a existência de sinalização no traçado do Caminho indicando a direção para o albergue, e a existência de sinalização no exterior e interior do albergue, identificando o estabelecimento e limitando a entrada a dependências de uso privado e/ou proibido.	Bom Regular Mau
Edificação e acessos	Avalia o estado de conservação da edificação (manutenção, limpeza e iluminação do exterior e interior do albergue). Também, avalia o estado em que se encontram os acessos e se permite o acesso a pessoas com mobilidade reduzida.	Bom Regular Mau
Zonas de utilização comum	Avalia a existência e estado de conservação das zonas comuns (receção, casas de banho, sala de estar ou similar e cozinha), e se se indicam, num lugar visível, as regras de utilização destas, pelo menos em duas línguas (português e inglês).	Bom Regular Mau
Reservas e procura atual	Avalia se o albergue tem definidas as condições de reserva (em caso de que admitam reserva), se recolhe dados estatísticos básicos dos peregrinos e se colabora com algum organismo na análise da procura atual.	Bom Regular Mau
Livros de reclamação	Avalia a existência de livros de reclamação e a disponibilidade de um cartaz que informe da sua existência, em pelo menos duas línguas (português e inglês).	Bom Regular Mau
Quartos do albergue	Avalia o estado de conservação e limpeza dos quartos, assim como a disponibilidade de um sistema de ventilação. Também avalia se os quartos estão identificados com número ou letra.	Bom Regular Mau
Outros serviços	Avalia a existência de serviços complementares como: loja, informação turística, lavandaria, telefone à disposição dos clientes, zona de restaurante/bar e estacionamento.	Bom Regular Mau
Resíduos	Avalia a gestão efetiva dos resíduos gerados, disponibilizando pontos de recolha seletiva destes.	Bom Regular Mau
Segurança	Avalia a sinalização das saídas de emergência, assim como a existência de elementos de prevenção, deteção e extinção de incêndios.	Bom Regular Mau

Tabela 19: Critérios para a avaliação de albergues





Em função destes critérios, foram definidos **indicadores** para avaliar os serviços e estado de conservação dos albergues de uma forma detalhada:

A. LOCALIZAÇÃO
A.1. O albergue está situado num raio de aproximadamente 1 km, nas imediações do traçado do Caminho Português.
B. SINALIZAÇÃO
B.1. Existe sinalização direcional no traçado do Caminho Português que encaminha ao albergue, identificando mudanças de direção, desvios e qualquer outra circunstância que crie confusão ao cliente. A sinalização está em bom estado de conservação.
B.2. O acesso principal está sinalizado com uma placa identificativa ou similar.
B.3. O albergue tem sinalizadas as dependências que são de uso privado e/ou proibido para o cliente, por razões de segurança, limitação de uso, confidencialidade, higiene ou acessibilidade.
C. EDIFICAÇÃO E ACESSOS
C.1. O exterior e interior (acessos e zonas comuns) da edificação estão corretamente iluminados e limpos.
C.2. A edificação apresenta as adequadas condições de conservação, estando paredes, portas, janelas, biombos e tetos em bom estado de conservação.
C.3. O albergue apresenta mecanismos que facilitem a mobilidade e acesso de pessoas com mobilidade reduzida (rampas, casas de banho adaptadas, etc.).
C.4. O albergue dispõe de água corrente quente e fria e de meios de aquecimento/ climatização.
D. ZONAS DE UTILIZAÇÃO COMUM
D.1. Dispõe de uma zona de receção, vestíbulo ou similar com mobiliário adequado (balcão, assentos, caixotes do lixo, mesas, etc.) e encontra-se em condições mínimas de ordem e limpeza.
D.2. Dispõe de casas de banho com lavatório, sanita e chuveiro, espelho e acessórios de higiene (no mínimo: sabão, papel higiénico, caixote do lixo e algum mecanismo para secar as mãos).
D.3. As casas de banho têm uma correta iluminação e encontram-se limpas e em ordem.
D.4. Dispõe de um espaço onde os clientes possam descansar com mobiliário adequado, em correto estado de conservação, ordem e limpeza.
D.5. Dispõe de um espaço onde os clientes possam cozinhar com mobiliário adequado, em correto estado de conservação, ordem e limpeza.
D.6. Dispõe num lugar visível as "Regras de utilização" do albergue, em pelo menos dois idiomas.
E. RESERVAS E PROCURA ATUAL
E.1. O albergue tem definidas as condições de reserva, em caso de que se admita e informa os clientes das mesmas, previamente e/ou no estabelecimento.
E.2. O albergue recolhe dados estatísticos básicos (sexo, idade, nacionalidade, etc.) dos peregrinos que se alojam no seu estabelecimento.
E.3. O albergue colabora com algum organismo público na análise e amostragem da procura atual.
F. LIVROS DE RECLAMAÇÕES
F.1. O albergue tem à disposição do cliente livro de reclamações e sugestões, em pelo menos dois idiomas (português e inglês), e dispõe de um cartaz colocado nas zonas de maior afluência de público, no qual se informa da sua existência, pelo menos em português e inglês.
G. QUARTOS DO ALBERGUE
G.1. Os quartos estão identificados com um número ou letra de forma visível.
G.2. Os quartos apresentam bom estado de conservação e limpeza, estando o mobiliário (camas, mesas de cabeceira, armários, etc.) e equipamento adicional (telefone, lâmpadas, roupa de cama, etc.) em bom estado de conservação e ordem.





G.3. Os quartos possuem uma janela ou similar com comunicação direta ao exterior que assegure as exigíveis condições de ventilação.
H. OUTROS SERVIÇOS
H.1. O albergue apresenta uma loja aberta ao público e esta tem alguma ligação temática com o Caminho de Santiago.
H.2. O albergue oferece serviço de informações aos clientes, em pelo menos dois idiomas, português e inglês.
H.3. O albergue disponibiliza serviço de lavandaria.
H.4. O albergue tem à disposição um telefone para o uso dos clientes ou, em alternativa, oferece a possibilidade de utilizar o telefone privado do estabelecimento, em caso de necessidade ou emergência.
H.5. O albergue dispõe de uma zona de restaurante e/ou bar.
H.6. O albergue dispõe de um espaço para estacionamento.
I. RESÍDUOS
I.1. O albergue realiza uma gestão eficaz dos resíduos gerados, disponibilizando um ou vários pontos de recolha seletiva de resíduos onde o cliente possa depositá-los.
J.1. O albergue tem saídas de emergência sinalizadas e livres de obstáculos.
J.2. O albergue apresenta elementos de prevenção, deteção e extinção de incêndios como extintores e caixa de primeiros socorros.

Tabela 20: Indicadores para a avaliação dos serviços e o estado de conservação de albergues

FICHAS DE AVALIAÇÃO E PONTUAÇÃO DOS CRITÉRIOS

Para a recolha de dados e informação durante a visita aos albergues, elaborou-se uma “Ficha de Avaliação dos Serviços e Estado de Conservação” com base nos critérios definidos anteriormente. Estas fichas foram utilizadas como base para a elaboração do Catálogo de Albergues (ver anexos).

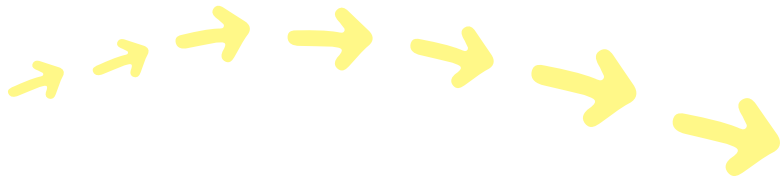
Para o preenchimento das fichas e a avaliação dos albergues, visitou-se cada um dos albergues do traçado do Caminho Português Central. A recolha de informação realizou-se de forma sistemática seguindo um protocolo previamente estabelecido (ver anexos).

A ficha de albergues divide-se em duas partes:

1. Recolha de informação e dados dos albergues.

- **Localização:** endereço do albergue, freguesia e município.
- **Dados de Contacto:** nome do responsável e telefones de contacto, página web e redes sociais.
- **Descrição do Equipamento:** dados de ocupação, disponibilidade do albergue, organismos titulares e responsáveis pela gestão do albergue e preço.
- **Reserva:** define se o albergue aceita reservas prévias e neste caso, as condições de reserva.



- 
- **Serviços:** identificação dos serviços que o albergue oferece como: expedição da credencial, cozinha de uso livre, máquina de lavar, máquina de secar, internet, etc.
 - **Estado de Conservação:** avalia de forma genérica o estado de conservação do exterior e do interior do albergue, com uma avaliação referida a “bom, regular, mau”.

2. Avaliação específica dos serviços e do estado de conservação.

- **Grau de execução dos indicadores:** análise da execução dos indicadores com uma avaliação de “bom, regular ou mau”. No caso do não cumprimento de um indicador, não se realiza nenhuma avaliação.
- **Observação:** comentários esclarecedores de alguns dos indicadores e/ou informação oferecida pelos responsáveis/hospitaleiros dos albergues que possa ser de interesse.

AVALIAÇÃO GLOBAL DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO DOS ALBERGUES



AVALIAÇÃO DOS ALBERGUES COM BASE NOS CRITÉRIOS ESPECÍFICOS E PROPOSTAS DE MELHORIA

Neste ponto, são apresentados cada um dos indicadores e o grau de execução dos albergues sobre a base de avaliação de “bom, regular, mau”:

Localização dos albergues:

A. LOCALIZAÇÃO
A.1. O albergue está situado num raio de aproximadamente 1 km, em torno do traçado do Caminho Português.

Para avaliar este indicador, estabeleceu-se uma classificação de “bom” para os albergues situados a menos de 500 metros do traçado; “regular” para os albergues situados entre 500 metros e 1,5 km; e “mau” para os situados entre 1,6 e 3 km do traçado. Como se mostra no seguinte gráfico, do total dos 14 albergues visitados, 11 estão situados a menos de 500 metros do traçado do Caminho. Dois dos albergues (Seminário de Vilar e o Refugio Via Portus Cale) estão situados entre 500 metros a 1,5 km do traçado, enquanto a Pousada da Juventude do Porto está localizada a aproximadamente 5 km da Rua Cedofeita.

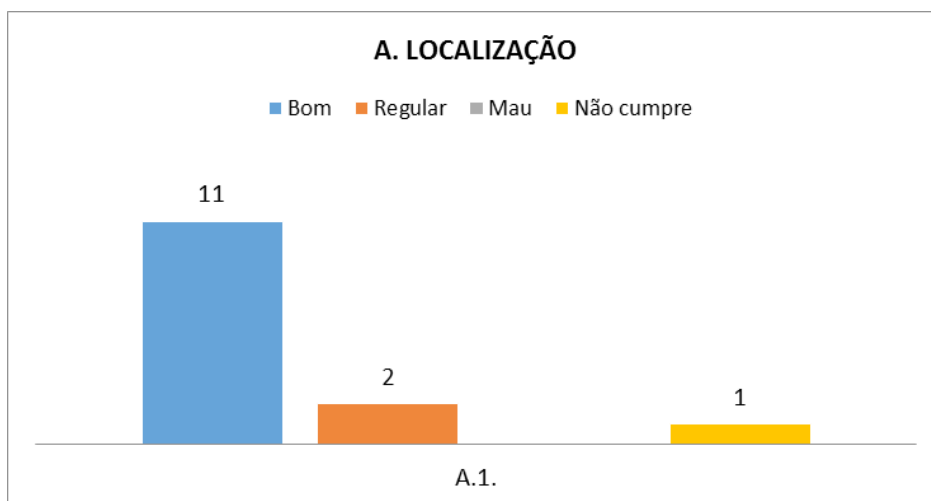


Gráfico 10: Localização dos albergues.

- **Sinalização dos albergues**

B. SINALIZAÇÃO
B.1. Existe sinalização direcional no traçado do Caminho Português para o albergue, identificando mudanças de direção, desvios e qualquer outra circunstância que crie confusão ao cliente. A sinalização está em bom estado de conservação.
B.2. O acesso principal está sinalizado com uma placa identificativa ou similar.
B.3. O albergue tem sinalizadas as dependências que são de uso privado e/ou proibido para o cliente, por razões de segurança, limitação de uso, confidencialidade, higiene ou acessibilidade.

Em relação ao indicador **B.1.**, nove dos albergues têm sinalização direcional indicando o albergue, com uma avaliação de “boa”, encontrando-se num correto estado de conservação e cumprindo a sua funcionalidade. Quatro dos albergues não têm sinalização direcional desde o traçado do Caminho para o mesmo e, um deles, o albergue São Pedro de Rubiães, está classificado como “regular”, já que apesar de estar sinalizado com um pictograma de albergue, não se especifica o nome do albergue, podendo criar confusão ao peregrino.

A maioria dos albergues (12) possuem uma placa identificativa ou similar (**B.2.**) para sinalizar o estabelecimento na entrada, de maneira que podem ser facilmente identificados pelos peregrinos. As placas identificativas dos outros dois albergues (Albergue Nossa Senhora do Rosário de Vilar e o Refúgio Via Portus Cale) foram avaliadas como “regular”. No caso do primeiro albergue, a entrada da edificação está identificada com uma placa com o rótulo “Casa Diocesana, Seminário de Vilar. Bom Caminho”, mas o acesso principal não está identificado com o nome do albergue, apenas com uma seta amarela. No segundo caso, numa coluna da entrada há um letreiro de “Refúgio” e na



fachada principal aparece o mesmo letreiro com o logo do albergue, no entanto não se indica o nome do mesmo.

No caso do indicador **B.3.**, só dois albergues (Seminário de Vilar e Albergue de São Pedro de Rates) tinham sinalizadas as dependências de uso privado e/ou proibido para os peregrinos.

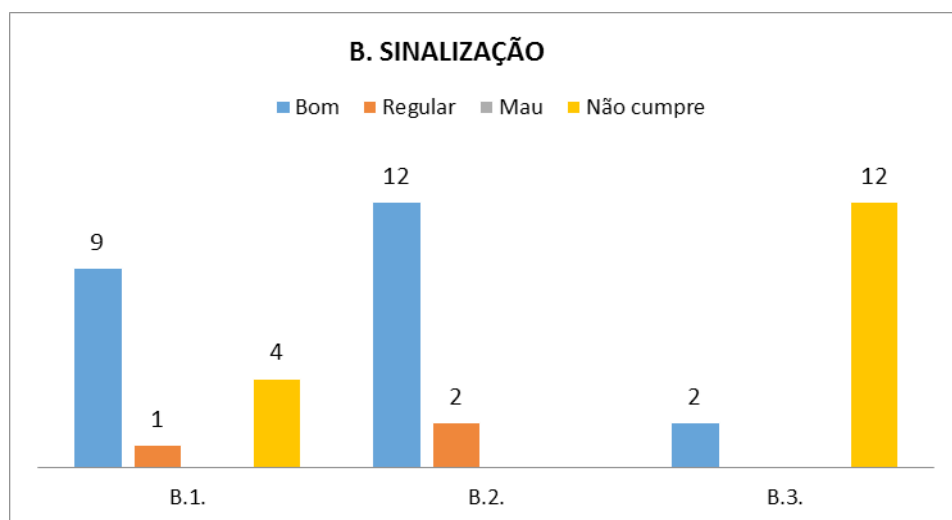


Gráfico 11: Sinalização dos albergues.

Propostas de Melhoria:

- **Indicador B.1.** É recomendável sinalizar o albergue desde o traçado do Caminho Português, até as proximidades do mesmo, sobretudo, aqueles que estão situados a menos de um 1,5 km do traçado. O sinal que se adote para o efeito, deve indicar o nome do estabelecimento e a distância aproximada em quilómetros e deve ter um pictograma de albergue.

É aconselhável aplicar estas recomendações aos albergues que não têm sinalização direcional para o albergue. Recomenda-se que o

albergue de S. Pedro de Rates melhore a sua sinalização prévia, colocando sinalização similar à que aparece na Imagem 1, que está situada em frente ao albergue.

- **Indicador B.2.** Recomenda-se indicar num lugar visível o nome do estabelecimento, tanto na fachada da edifica-



Ilustração 39: Sinalização em frente ao Albergue S. Pedro de Rubiães



ção, como na entrada, colocando um letreiro que seja legível. Também é recomendável indicar que se trata de um albergue, evitando qualquer tipo de confusão por parte do peregrino.

Os albergues Nossa Senhora do Rosário de Vilar e o Refúgio Via Portus Cale devem aplicar estas propostas.

- **Indicador B.3.** Recomenda-se sinalizar as zonas às que o peregrino não pode aceder, mediante um cartaz legível e facilmente visível, na zona de receção, oficinas, quartos dos hospitaleiros, quartos da limpeza, etc.

Edificação e acessos dos albergues

C. EDIFICAÇÃO E ACESSOS
C.1. O exterior e interior (acessos e zonas comuns) da edificação estão corretamente iluminados e limpos.
C.2. A edificação apresenta as adequadas condições de conservação, estando paredes, portas, janelas, biombos e tetos em bom estado de conservação.
C.3. O albergue apresenta mecanismos que facilitem a mobilidade e acesso de pessoas com mobilidade reduzida (rampas, casas de banho adaptadas, etc.).
C.4. O albergue dispõe de água corrente quente e fria e de meios de aquecimento/ climatização.

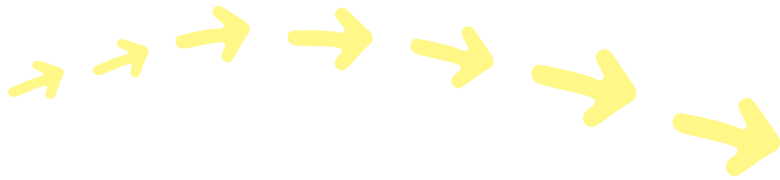
Em referência ao indicador **C.1.**, 11 dos albergues estão iluminados e limpos, tanto no interior do estabelecimento, como no exterior.

Um albergue (Cidade de Barcelos) está classificado como "regular", já que é recomendável melhorar a limpeza do estabelecimento, especialmente na cozinha. O albergue de

Nossa Senhora do Rosário de Vilar é um estabelecimento de recente construção, e ainda que o interior da edificação está limpo e iluminado, o exterior não está acondicionado, dando uma impressão de desordem, por este motivo é classificado como "mau". No caso do Refúgio Via Portus Cale não cumpre com este indicador, já que no exterior da edificação há um carro abandonado com alguns entulhos (ladrilhos, vidros, etc.) e outros elementos que é recomendável retirar para melhorar o aspecto do albergue. No pátio interior do albergue também se deve melhorar a ordem e a manutenção da horta.

Doze dos albergues cumprem o indicador **C.2.**, estando a edificação em bom estado de conservação. O Refúgio Via Portus Cale tem uma classificação de "mau", uma vez que no exterior da edificação há algumas paredes sem pintar e em estado de conservação melhorável. A edificação do albergue São Pedro de Rubiães tem, em termos gerais, um bom estado de conservação, no entanto é recomendável melhorar a manutenção da parede traseira da receção, dando-lhe um retoque de pintura. Este alber-





que tem uma classificação de “regular”.

Em relação ao indicador **C.3.**, quatro dos albergues possuem mecanismos que facilitam a mobilidade a pessoas com alguma incapacidade, tendo rampas, ascensores, casas de banho, quartos, etc. Estes albergues são as duas Pousadas da Juventude, o Seminário de Vilar e a Casa da Recolecta. O Albergue de São Teotónio está avaliado como “regular”, já que apesar de ter uma casa de banho adaptada, não dispõe de nenhuma rampa habilitada no acesso ao estabelecimento.

No caso do indicador **C.4.**, oito dos albergues dispõem de meios de aquecimento/climatização e água quente, enquanto cinco, não dispõem dos meios de aquecimento/climatização necessários e em alguns casos, de água quente. Neste último aspecto, é necessário mencionar que em algumas ocasiões, os responsáveis afirmaram ter água quente e, posteriormente, peregrinos confirmaram que não dispunham de tal. O albergue São Pedro de Rates não cumpre com este indicador.



Ilustração 40: Quarto de banho adaptado no Seminário de Vilar

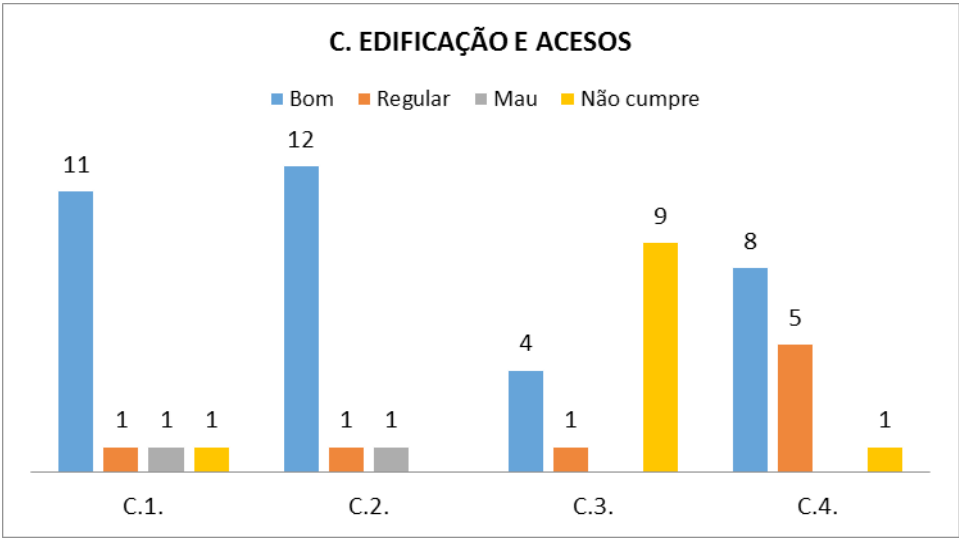


Gráfico 12: Edificação e acessos dos albergues





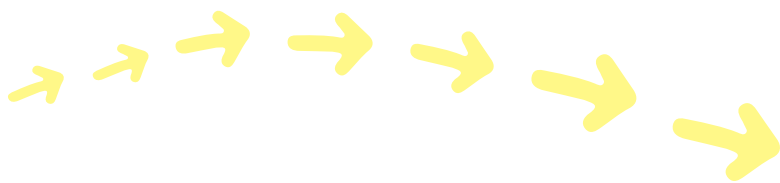
Propostas de Melhoria:

- **Indicador C.1.** Recomenda-se manter o exterior e o interior da edificação limpos, evitando acumular qualquer tipo de objectos em desuso, entulhos, mobiliário, etc. Do mesmo modo, as zonas de uso comum (cozinhas, casas de banho, etc.) devem estar num correto estado de conservação e limpeza. Recomenda-se que os albergues Cidade de Barcelos, Nossa Senhora do Rosário de Vilar e Refúgio Via Portus Cale apliquem estas propostas.
- **Indicador C.2.** Recomenda-se manter a edificação no melhor estado de conservação possível, pintando paredes e portas, eliminando zonas de humidade, etc. Tanto o exterior como o interior do albergue, devem ter uma imagem cuidada e ordenada. Recomenda-se que os albergues Refúgio Via Portus Cale e São Pedro de Rubiães apliquem estas propostas.
- **Indicador C.3.** Recomenda-se que os albergues estejam adaptados para pessoas com mobilidade reduzida, dispondo de rampas nos acessos, quartos e casas de banho, etc. No caso de que, para aceder aos quartos, haja que subir escadas, é recomendável que se disponha de um mecanismo que facilite o acesso (rampa, elevador mecânico, etc.) ou ter um dormitório no rés-do-chão. É recomendável que o albergue de S. Teotónio disponha de uma rampa ou similar na entrada do estabelecimento.
- **Indicador C.4.** Recomenda-se dispor de meios de aquecimento/climatização em todos os albergues para oferecer aos peregrinos um lugar de descanso em condições adequadas, sobretudo em épocas de baixas temperaturas. Do mesmo modo, é recomendável que todos os albergues disponham de água quente, especialmente nos chuveiros, para oferecer um melhor serviço aos peregrinos.

Zonas de utilização comum dos albergues

D.ZONAS DE UTILIZAÇÃO COMUM
D.1. Dispõe de uma zona de receção, vestíbulo ou similar com mobiliário adequado (balcão, assentos, papeleiras, mesas, etc.) e encontra-se em condições mínimas de ordem e limpeza.
D.2. Dispõe de casas de banho com lavabo, sanita e chuveiros, espelho e acessórios de higiene (como mínimo: sabão, papel higiénico, caixotes do lixo e algum mecanismo de secar as mãos).
D.3. As casas de banho possuem uma correta iluminação e encontram-se em condições aceitáveis de limpeza e ordem.
D.4. Dispõe de um espaço onde os clientes possam descansar com mobiliário adequado, em correto estado de conservação, ordem e limpeza.
D.5. Dispõe de um espaço onde os clientes possam cozinhar com mobiliário adequado, em correto estado de conservação, ordem e limpeza.
D.6. Dispõe num lugar visível as "Regras de utilização" do albergue, pelo menos em dois idiomas.





Onze dos albergues visitados possuem uma zona de receção com mobiliário cómodo (**D.1.**), em bom estado de ordem e limpeza. Estes albergues têm habitualmente um balcão, no qual se faz o registo de entrada e se oferece informação aos peregrinos. Dois dos albergues (Albergue-Residência do Senhor do Galo e Albergue Cidade de Barcelos), têm uma zona de receção mas que está avaliada como “regular” pelas condições de ordem e/ou distribuição da mesma, dividindo a receção com outro serviço comum, como pode ser uma cozinha pequena de uso livre. Um dos albergues (Refúgio Via Portus Cale) tem uma avaliação de “mau” neste critério, uma vez que na entrada há uma zona de vestíbulo que é recomendável melhorar como zona de receção e cuidar os aspectos de ordem e a limpeza.

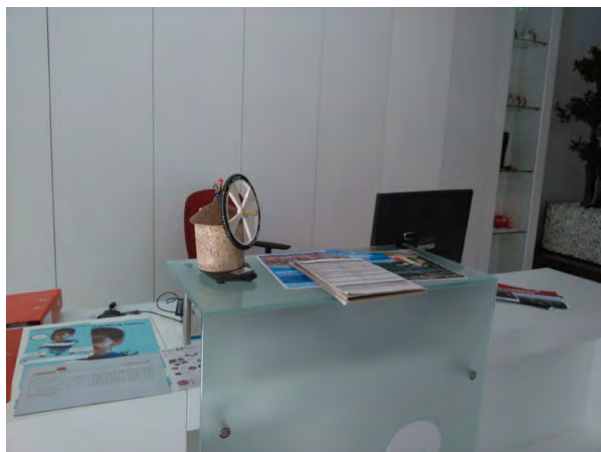


Ilustração 41: Zona de Receção do Albergue

Como se observa no gráfico, oito dos albergues cumprem o indicador **D.2.** com uma classificação de “bom”, apresentando casas de banho em correto estado de conservação e oferecendo os acessórios de higiene necessários. Seis dos albergues não tinham os acessórios mínimos como sabão, caixotes do lixo, etc. no momento da visita, pelo que este indicador se avaliou como “regular”.

Em relação ao indicador **D.3.**, 11 dos albergues tinham, no momento da visita, as casas de banho limpas e ordenadas com uma boa iluminação, enquanto três deles, apresentam uma qualificação “regular” já que é recomendável melhorar as condições de limpeza.

Dez dos albergues cumprem o indicador **D.4.**, oferecendo aos peregrinos um lugar aceitável para o descanso. Dois dos albergues não cumprem este critério, tendo a sala principal da edificação uma zona habilitada como refeitório com mesas e cadeiras, sem mobiliário como cadeiras de braços, sofás ou similar.



Ilustração 42: Zona de Descanso no Albergue
S. Teotónio

Onze dos albergues dispõem de um espaço para cozinhar com mobiliário adequado (**D.5.**), enquanto o albergue Residência Senhor do Galo não dispõe de uma





cozinha de uso livre, mas adequou uma pequena cozinha na zona da entrada. O Refúgio Via Portus Cale tem uma classificação de “regular” já que é recomendável melhorar a ordem e a limpeza. A cozinha do albergue Cidade de Barcelos está avaliada como “má” devido ao estado de conservação e limpeza desta.

Nove dos albergues têm num lugar visível as regras de utilização do albergue (D.6.), em alguns casos, informa-se destas condições mediante o regulamento do albergue e/ou através de cartazes colocados nas diferentes partes do albergue. No caso em que se utiliza cartazes escritos à mão, esta informação foi avaliada como “regular”, já que, em alguns casos, é dificilmente legível.



Ilustração 43: Regras de Utilização do Albergue Mosteiro de Vairão

Três albergues não informam adequadamente das condições de uso do estabelecimento, ou porque as regras estão a ser definidas atualmente ou porque se informa diretamente ao peregrino no momento da sua chegada.

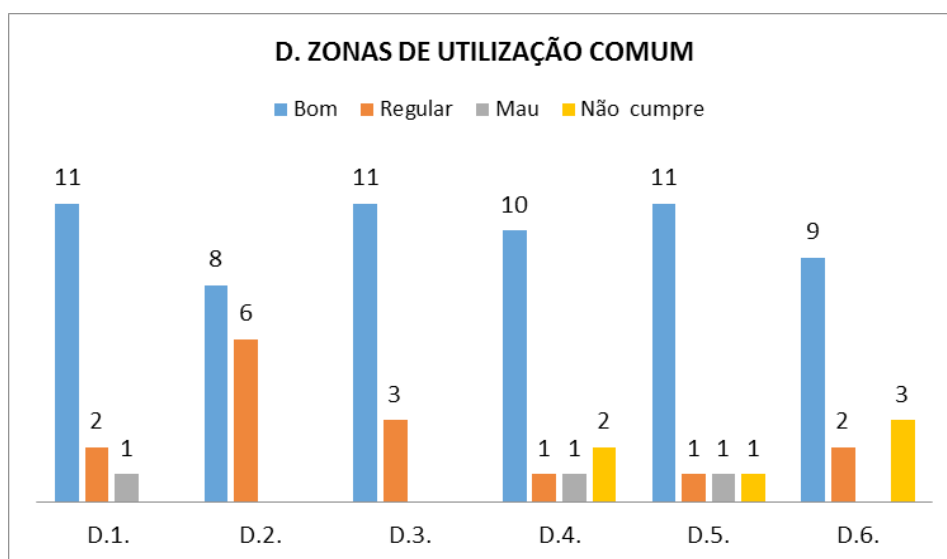
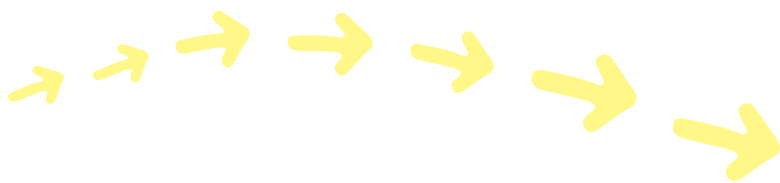


Gráfico 13: Zonas de utilização comum dos albergues

Propostas de Melhoria:

- **Indicador D.1.** Recomenda-se habilitar uma zona de receção, vestíbulo ou similar à entrada do albergue com mobiliário adequado como balcão, mesa de escritório, estantes, etc. com informação sobre o albergue e as suas condições de uso,





assim como informação turística da zona e do Caminho de Santiago. A zona de receção deve estar sempre limpa e em ordem. Esta zona deve servir exclusivamente para receber os peregrinos e dever ser habilitada uma zona de descanso, evitando partilhar este espaço com outro tipo de serviços como uma cozinha.

Recomenda-se que os albergues Residência do Senhor do Galo, Albergue Cidade de Barcelos e Refúgio Via Portus Cale tenham em conta estas recomendações.

- **Indicador D.2. e D.3.** Recomenda-se dotar as casas de banho com os acessórios mínimos como sabão, papel higiénico, caixotes do lixo e algum mecanismo para secar as mãos. As casas de banho devem ser mantidas sempre limpas, tentando que sejam limpas pelo menos duas vezes por dia, especialmente em épocas de ocupação alta.

Recomenda-se que os albergues Residência do Senhor do Galo, Refúgio Via Portus Cale e São Pedro de Rubiães apliquem estas propostas.

- **Indicador D.4.** É recomendável habilitar uma zona de descanso para os peregrinos, colocando algum sofá ou, em caso de não existir espaço, pelo menos duas cadeiras de braços. No caso dos albergues que disponham de um pátio exterior ou similar, recomenda-se utilizar este espaço para adaptar uma zona de descanso para os peregrinos. É recomendável que os albergues de Nossa Senhora do Rosário de Vilar e Refúgio Via Portus Cale tenham em conta estas propostas.
- **Indicador D.5.** Recomenda-se habilitar uma cozinha com ventilação, preferivelmente num espaço único para este fim ou dividindo o espaço com a sala de jantar. É recomendável que a cozinha esteja limpa e em ordem. É recomendável que os albergues Residência Senhor do Galo, Refúgio Via Portus Cale e Cidade de Barcelos apliquem estas propostas.
- **Indicador D.6.** Recomenda-se aos albergues Seminário de Vila, Nossa Senhora de Rosário de Vilar e Refúgio Via Portus Cale, informar sempre sobre as regras de utilização do albergue mediante um cartaz, placa ou similar, colocado em lugar visível e que seja facilmente legível. Recomenda-se aos albergues colocar informação nas diferentes partes do albergue sobre as condições de uso de cada espaço, evitando escrever à mão os cartazes e, renovando os mesmos quando se encontrem deteriorados.





Reservas e procura atual nos albergues

E.RESERVAS E PROCURA ATUAL
E.1. O albergue tem definidas as condições de reserva, em caso de que se admita e, informa os clientes destas, previamente e/ou no estabelecimento.
E.2. O albergue recolhe dados estatísticos básicos (sexo, idade, nacionalidade, etc.) dos peregrinos que se alojam no seu estabelecimento.
E.3. O albergue colabora com algum organismo público na análise e amostragem da procura atual.

Como se observa no gráfico, nove dos albergues não têm definidas condições de reserva (**E.1.**). Isto deve-se a que na maior parte dos albergues não se admitem reservas e os peregrinos conseguem alojamento segundo a ordem de chegada. Alguns albergues estabelecem nas suas regras de utilização a ordem de prioridade de alojamento, sendo prioritário o alojamento para aqueles peregrinos que chegam a pé e/ou com alguma incapacidade física. Em algum outro caso, especifica-se que, a ordem de prioridade é, primeiramente peregrinos, seguido de associações juvenis e, por último, associações públicas ou privadas sem fins lucrativos.

Os estabelecimentos que admitem reserva, recomendam reservar com antecedência, sobretudo em temporada alta ou em caso de se tratar de um grupo. Em outros casos, como o Albergue de São Pedro de Rubiães, admitem reserva só em temporada baixa, estabelecendo a prioridade de ordem de chegada em época alta.

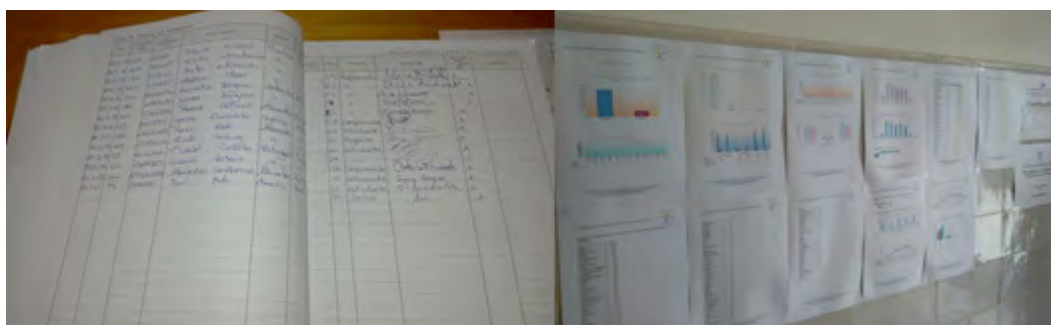
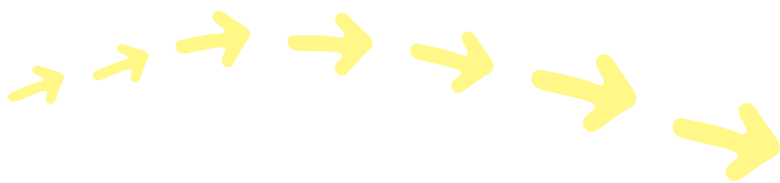


Ilustração 44: Livro de registo do Albergue S. Pedro de Rubiães (esquerda); dados estatísticos do Albergue Casa do Arnado (direita)

Nove dos albergues recolhem dados estatísticos (**E.2.**) usualmente no livro de registo, anotando nome, idade, procedência, ponto de saída na peregrinação e modo de percorrer o Caminho (a pé, em bicicleta, etc.) e sugestões. As Pousadas da Juventude e o Seminário de Vilar também realizam o registo dos peregrinos que chegam ao seu estabelecimento, no entanto, preenchem apenas uma ficha de identificação com dados básicos. Os albergues de Nossa Senhora do Rosário de Vilar e o Mosteiro de Vairão não recolhem dados estatísticos básicos.





Três dos albergues cumprem o indicador **E.3.**, sendo o Refúgio Via Portus Cale, Casa A Recolecta e Albergue São Teotónio os que colaboram com algum organismo na recolha dos dados estatísticos. Os organismos com os que colaboram são a Câmara Municipal na qual se localizam e, em algum caso, com alguma universidade na realização de questionários.

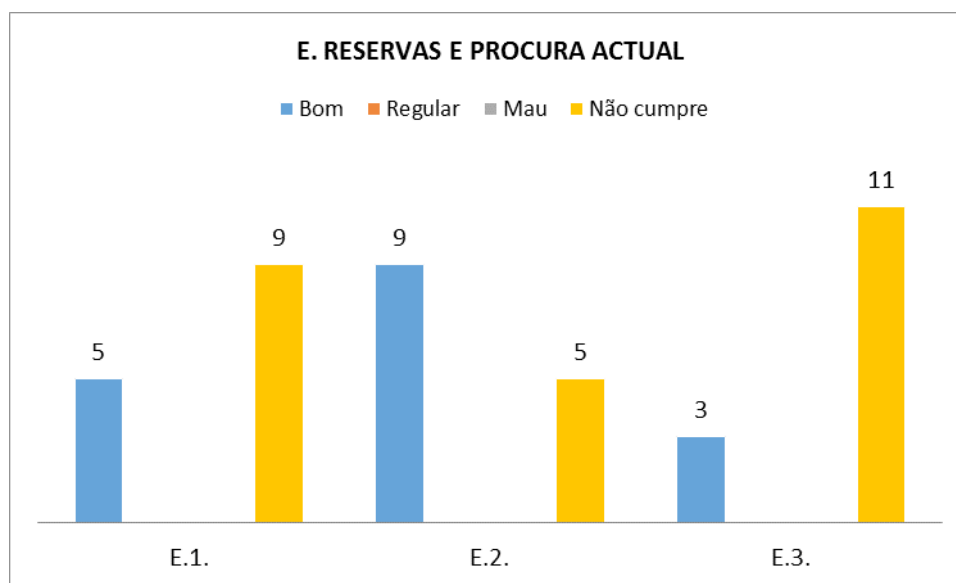


Gráfico 14: Reservas e procura atual dos albergues.

Propostas de Melhoria:

- **Indicador E.1.** É recomendável definir e informar adequadamente sobre as condições de reserva, em caso de que se admitam. Em caso contrario, é recomendável colocar em algum cartaz ou similar, que não se admite reserva prévia. De qualquer forma, as condições devem estar sempre definidas e claras para que o peregrino esteja corretamente informado.
- **Indicador E.2.** Recomenda-se recolher dados básicos e realizar um tratamento estatístico dos mesmos para conhecer as características da procura. Uma vez tratados, é recomendável que estes sejam públicos, como se realiza no albergue Casa do Arnado em Ponte de Lima. Neste albergue, os dados estatísticos estão colocados numa parede na zona de entrada. O albergue Residência Senhor do Galo recolhe dados estatísticos básicos, no entanto deve melhorar o controlo da documentação e guardar a mesma de forma ordenada.
- **Indicador E.3.** É recomendável que os albergues colaborem com outros organismos públicos e privados (câmaras municipais, universidades, associações, etc.) na recolha e tratamento dos dados estatísticos que levam a cabo.





Livros de reclamação nos albergues

F.LIVROS DE RECLAMAÇÕES

F.1. O albergue tem à disposição do cliente livros de reclamação e sugestões, em pelo menos dois idiomas (português e inglês), e dispõe de um cartaz colocado nas zonas de maior afluência de público, no qual informa da sua existência, no mínimo em português e inglês.

As Pousadas da Juventude do Porto e Ponte de Lima são os únicos estabelecimentos que têm livro de reclamações, tendo também o “Yellow Book” utilizado nos “International Hostel”. A existência dos livros de reclamações está corretamente informada através de um cartaz visível. Alguns albergues têm um livro de visitas no qual os peregrinos deixam os seus comentários sobre a estadia.



Ilustração 45: Cartaz de Livro de Reclamações na Pousada da Juventude do Porto

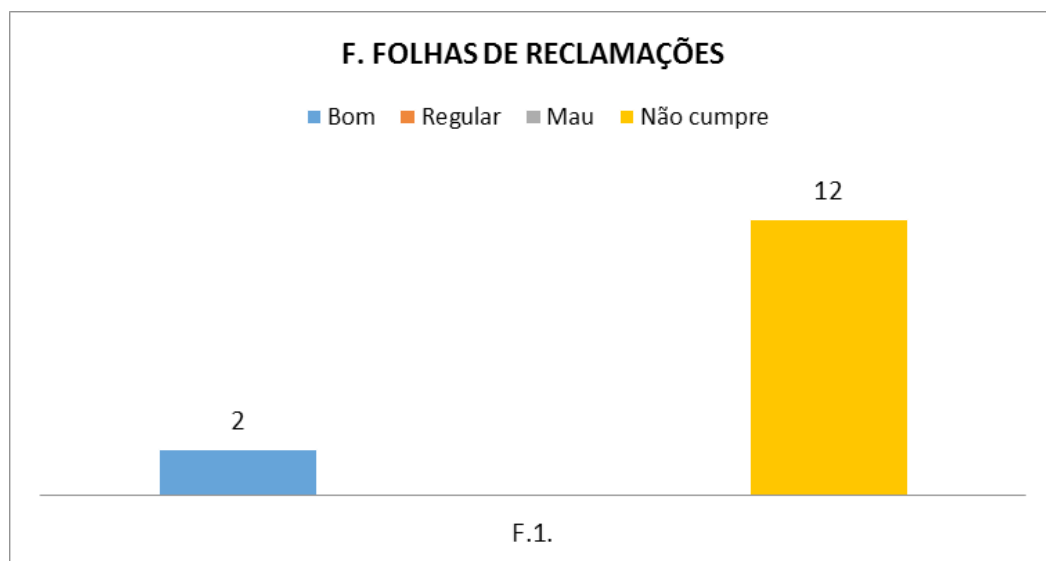


Gráfico 15: Existência de Livros de Reclamações nos albergues.

Propostas de Melhoria:

- **Indicador F.1.** É recomendável que todos os albergues tenham livros de reclamações à disposição dos peregrinos, junto com o livro de visita para deixarem os seus comentários. Os livros de reclamações são um bom instrumento



para promover a boa gestão dos estabelecimentos, já que qualquer aspecto que necessitem melhorar, inconveniente ou queixa sobre o albergue, seja recolhido e tido em conta. Estas reclamações devem ser tratadas pelos organismos gestores de cada estabelecimento, levando a cabo as melhorias necessárias.



Ilustração 46: Livro de Visitas do Albergue S. Teotónio

Quartos dos albergues

G.QUARTOS DO ALBERGUE	
G.1.	Os quartos estão identificados com um número ou letra de forma visível.
G.2.	Os quartos estão em bom estado de conservação e limpeza, estando o mobiliário (camas, mesas de cabeceira, armários, etc.) e equipamento adicional (telefone, lâmpadas, roupa de cama, etc.) em bom estado de conservação e ordem.
G.3.	Os quartos possuem uma janela ou similar com comunicação direta ao exterior que assegure as necessárias condições de ventilação.

Como se observa no gráfico, 10 dos albergues têm os seus quartos identificados com um número ou letra (**G.1.**). Quatro albergues não apresentam identificação nos quartos, no entanto, em alguns albergues há unicamente um quarto, pelo que não se considera necessário identificar o mesmo. Este é o caso do albergue de São Pedro de Rubiães e o Refugio Via Portus Cale.



Ilustração 47: Quarto do Albergue S. Pedro de Rates

Doze dos albergues cumprem o indicador **G.2.**, estando os quartos num correto estado de ordem e limpeza e o mobiliário está em bom estado. Em dois dos casos, avaliados como "regular", há que melhorar a ordem e limpeza dos quartos. Os 14 albergues visitados têm pelo menos uma janela nos quartos, como sistema de ventilação e iluminação (**G.3.**).

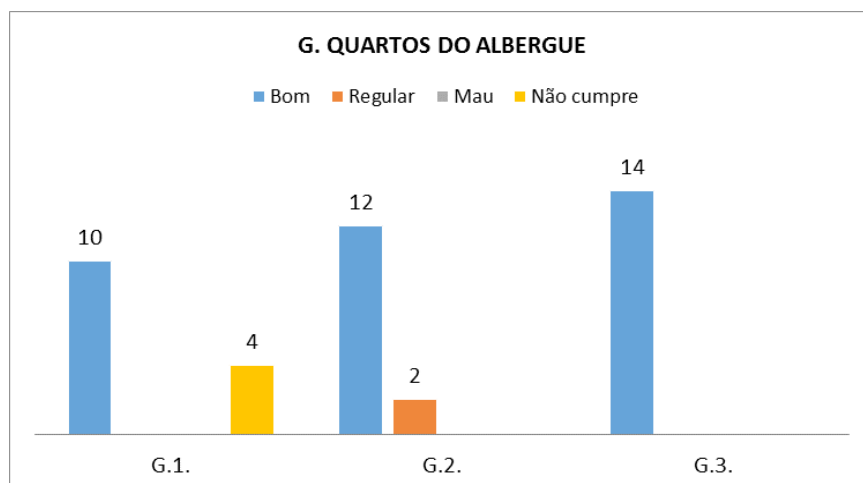


Gráfico 16: Quartos dos albergues.

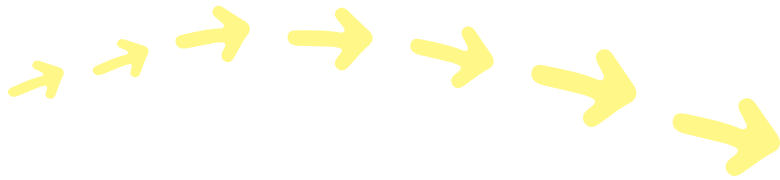
Propostas de Melhoria:

- **Indicador G.1.** Recomenda-se identificar os quartos com um número ou letra de forma visível, especialmente quando o estabelecimento tem mais do que dois quartos.
É recomendável que os albergues Casa da Recolecta e Cidade de Barcelos apliquem estas propostas.
- **Indicador G.2.** É recomendável manter os quartos ventilados, limpos e ordenados, mantendo a roupa de cama corretamente colocada (lençóis, mantas, almofadas, etc.), em caso de que esteja disponível.
Recomenda-se que o Refugio Via Portus Cale e Cidade de Barcelos tenham em conta estas propostas.

Outros serviços nos albergues

H.OUTROS SERVIÇOS
H.1. O albergue tem uma loja aberta ao público e esta tem alguma ligação temática com o Caminho de Santiago.
H.2. O albergue oferece serviço de informação aos clientes, em pelo menos dois idiomas, português e inglês.
H.3. O albergue disponibiliza serviço de lavandaria.
H.4. O albergue tem à disposição um telefone para o uso dos clientes ou em alternativa oferece a possibilidade de utilizar o telefone privado do estabelecimento em caso de necessidade ou emergência.
H.5. O albergue dispõe de uma zona de restaurante e/ou bar.
H.6. O albergue dispõe de um espaço para estacionamento.





Como se observa no gráfico, dois dos albergues visitados têm um pequeno espaço para a venda de recordações ligados ao Caminho de Santiago (**H.1.**). O Albergue de São Pedro de Rates e a Casa da Recolecta vendem conchas de peregrino, postais, marcadores de páginas, pins, camisetas, ímanes, etc. Além disso, a Casa da Recolecta tem estantes com produtos à venda para cozinhar, para que os peregrinos não tenham que ir ao supermercado.

Nove dos albergues cumprem o indicador **H.2.**, oferecendo informação sobre o Caminho de Santiago, restaurantes, outros alojamentos, mapas da zona, etc., em vários idiomas. Três albergues não dispõem de informação para oferecer aos peregrinos. Em concreto, na Pousada da Juventude do Porto deixaram constância de que a informação disponível do Caminho para entregar aos peregrinos é escassa. Os albergues Senhor do Galo e Cidade de Barcelos têm uma avaliação “regular” já que a informação de que dispunham era escassa e em algum caso desatualizada.

Seis dos albergues dispõem de serviço de lavandaria (**H.3.**), para o qual solicitam aproximadamente 3 €. Mais da metade dos albergues contam com tanque disponível para os peregrinos, alguns têm também habilitada uma zona de estendal. O Albergue São Teotónio oferece serviço de lavandaria gratuito.

Dois dos albergues têm disponível um telefone para os peregrinos (**H.4.**). Na Pousada da Juventude do Porto há uma cabina telefónica no vestíbulo e na Casa da Recolecta oferecem a possibilidade de utilizar o telefone privado em caso de urgência. Em qualquer caso, a 30 metros do albergue há uma cabina telefónica.

Quatro dos albergues dispõem de uma zona de restaurante, bar ou cafetaria (**H.5.**). Neste caso, são as Pousadas da Juventude e o Seminário de Vilar, os que oferecem este serviço, assim como estacionamento (**H.6.**). Os peregrinos hospedados no albergue Nossa Senhora do Rosário de Vilar podem gozar dos serviços do Seminário, já que se encontra no mesmo recinto.

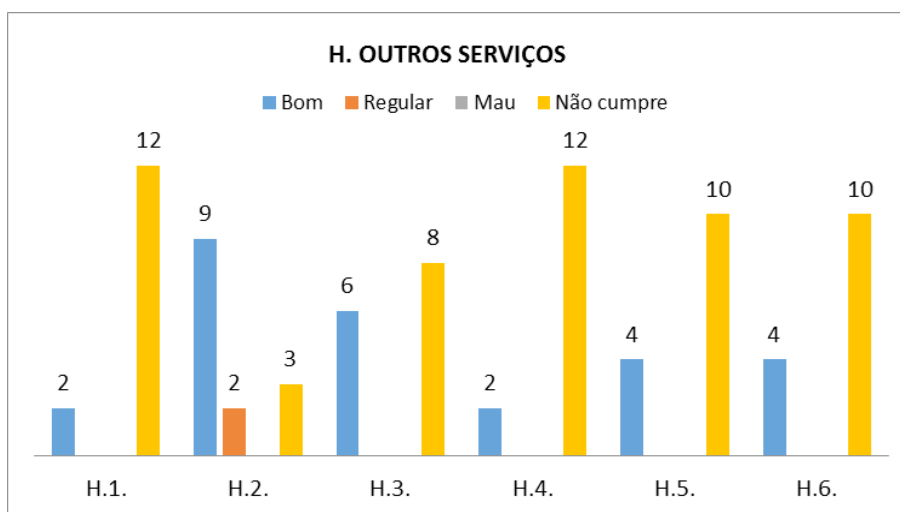


Gráfico 17: Outros serviços nos albergues





Propostas de Melhoria:

- Indicador **H.1.** Sugere-se habilitar um espaço com vitrinas, estantes ou similar, com uma pequena loja que disponibilize produtos ligados ao Caminho de Santiago. Cada produto deve ter uma etiqueta ou similar, com o preço. Recomenda-se informar os peregrinos sobre os meios de pagamento aceites (dinheiro e/ou cartão). Esta informação deve estar em vários idiomas ou pelo menos em português e inglês.
- Indicador **H.2.** É recomendável habilitar um espaço na zona de receção, com informação turística em vários idiomas, ou pelo menos, português e inglês, e que a pessoa que atenda no albergue, também facilite informação ao peregrino. Recomenda-se que a informação esteja atualizada e seja informação direcionada para o peregrino.

Recomenda-se que os seguintes albergues tenham em conta estas propostas:

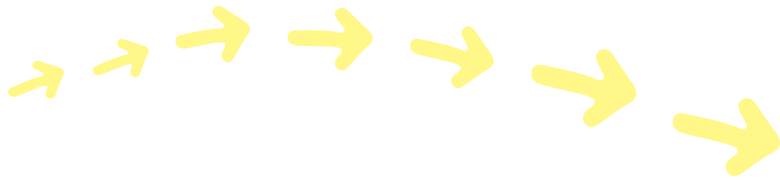
Pousada da Juventude do Porto, Seminário de Vilar e Nossa Senhora do Rosário de Vilar (que não tinham nenhum tipo de informação no momento da visita), e o albergue Senhor do Galo e Cidade de Barcelos, para que possam melhorar o serviço de informação.

- Indicador **H.3** e **H.5.** Recomenda-se que, em caso de não dispor de serviço de lavandaria e/ou zona de restaurante/bar, se ofereça informação ao peregrino sobre os equipamentos de restauração e as lavandarias mais próximas.



Ilustração 48: Vitrina com lembranças à venda na Casa da Recoleta.





Gestão de resíduos nos albergues

I.RESÍDUOS

I.1. O albergue realiza uma gestão eficaz dos resíduos produzidos, dispondo de um ou vários pontos de recolha seletiva de resíduos onde o cliente possa depositá-los.

Como se observa neste gráfico, três dos albergues (O Albergue de São Pedro de Rates, Casa da Relecta e Casa do Arnado) realizam uma gestão dos resíduos, habilitando caixotes do lixo para reciclagem, corretamente identificados por cores. O Refugio de Via Portus Cale também tem um ponto de reciclagem, no entanto, os caixotes não estão diferenciados, pelo que tem uma classificação de “regular”.

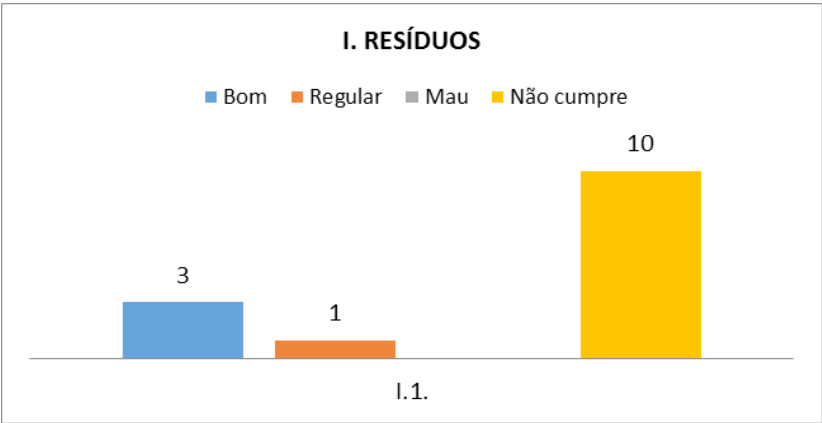
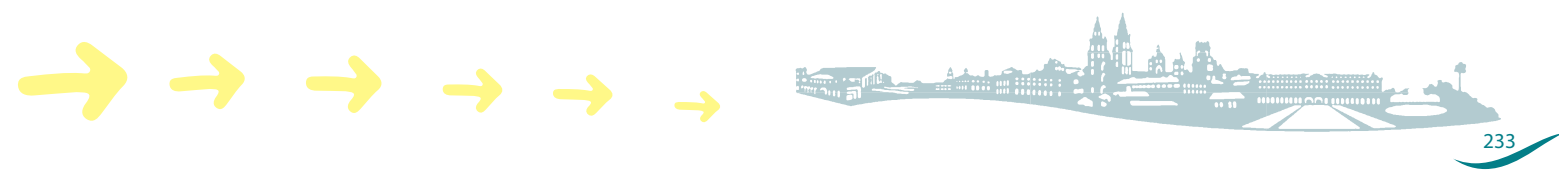


Gráfico 18: Gestão de resíduos.





Propostas de Melhoria:

- **Indicador I.1.** Recomenda-se que todos os albergues promovam a gestão de resíduos nos seus estabelecimentos, colocando caixotes do lixo identificados com diferentes cores para a reciclagem de papel, vidro, plástico e metal, e orgânico. Recomenda-se que o Refugio Via Portus Cale tenha em conta esta última proposta, identificando os caixotes do lixo que têm atualmente.



Ilustração 49: Caixotes do lixo para reciclar no albergue Casa da Recoleta.

Segurança nos albergues

J.SEGURANÇA
J.1. O albergue tem as saídas de emergência sinalizadas e livres de obstáculos.
J.2. O albergue possui elementos de prevenção, deteção e extinção de incêndios como extintores e caixa de primeiros socorros.

Como se observa no gráfico, a grande maioria dos albergues cumpre com os indicadores de segurança. Doze dos albergues têm as saídas de emergência sinalizadas e livres de obstáculos (**J.1.**) e 13 albergues possuem elementos de prevenção, deteção e extinção de incêndios e caixa de primeiros socorros (**J.2.**).

No caso do albergue de Nossa Senhora do Rosário de Vilar não tem as saídas de emergência sinalizadas, nem possui elementos de prevenção, deteção e extinção de incêndios e caixa de primeiros socorros. O Refugio Via Portus Cale não tem as saídas de emergência sinalizadas.



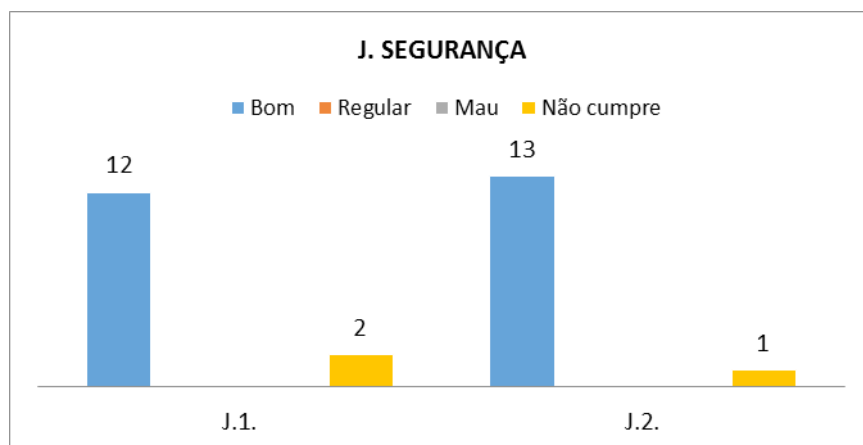


Gráfico 19: Segurança nos albergues.

Propostas de Melhoria:

Indicador **J.1.** e J.2. Recomenda-se cumprir a totalidade destes indicadores, já que são primordiais para a segurança do peregrino.

No caso de o albergue ter aberto recentemente, como é o caso do Albergue de Nossa Senhora do Rosário de Vilar, é recomendável adequar as instalações o mais brevemente possível, sinalizando a saída de emergência e disponibilizando os elementos necessários de segurança. No caso do Refugio de Via Portus Cale é necessário sinalizar as saídas de emergência.



Ilustração 50: Extintor e sinalização no Mosteiro de Vairão

CONCLUSÕES DA AVALIAÇÃO DOS SERVIÇOS E ESTADO DE CONSERVAÇÃO

Para apresentar estas conclusões, calculou-se o número de albergues que cumprem²³³ e não cumprem os critérios estabelecidos na metodologia proposta. Para isso, obteve-se uma média do número dos albergues sobre a base dos indicadores definidos e fez-se um arredondamento deste número para cima para tratar os dados em função dos 14 albergues avaliados neste documento.

²³³ O número de albergues que cumpre os critérios inclui os estabelecimentos com uma valorização de "bom, regular, mau".



Estas conclusões permitem-nos realizar uma comparação entre os critérios para identificar onde se encontram as principais vantagens e desvantagens dos albergues do Caminho Central Português. No seguinte quadro, aparecem os critérios avaliados e o número de albergues que cumprem ou não cumprem os mesmos. Em **AZUL** estão assinaladas as pontuações correspondentes a critérios com um maior cumprimento e em **VERMELHO** aquelas com um maior incumprimento:

CRITÉRIOS	Nº Albergues	
	Cumpre	Não cumpre
Localização	13	1
Sinalização	9	5
Edificação e acessos	11	3
Zonas de utilização comum	13	1
Reservas e procura atual	6	8
Livros de reclamações	2	12
Quartos do albergue	13	1
Outros serviços	5	9
Resíduos	4	10
Segurança	12	2

Tabela 21: Resumo da avaliação de albergues segundo os critérios estabelecidos

Como se pode observar no gráfico seguinte, os critérios com um maior cumprimento são:

- **Localização:** a maior parte dos albergues encontram-se num raio de 1,5 km, só existe um caso, a Pousada da Juventude do Porto, que se encontra a aproximadamente 5 km do traçado do Caminho.
- **Edificação e acessos:** a maioria dos albergues apresentam um bom estado de conservação na edificação (exterior e interior), estando paredes, portas, janelas, etc. em bom estado de manutenção, e estando corretamente iluminados e limpos. Neste critério, há que potenciar a adequação de mecanismos que facilitem o acesso a pessoas com mobilidade reduzida e é recomendável que todos os albergues tenham água quente disponível nas casas de banho e chuveiros.
- **Zonas de utilização comum:** a maioria dos albergues dispõe de uma zona de recepção bem adequada e sala de estar na qual os peregrinos podem descansar, consultar informação, etc., assim como de uma cozinha com os utensílios necessários. Os albergues têm disponíveis as suas regras de utilização na zona de recepção e na sala de estar, corredores, quartos, etc. As casas de banho estão habitualmente bem equipadas com os acessórios de banho necessários e em boas condições de limpeza e ordem, no entanto, é um dos aspectos que se recomenda melhorar.



- **Quartos do albergue:** a grande maioria dos albergues tem os quartos identificados com uma placa ou similar e possuem uma janela ou similar com comunicação direta com o exterior. Em geral, os quartos apresentam um bom estado de conservação e limpeza.
- **Segurança:** a maior parte dos albergues tem as saídas de emergência sinalizadas e livres de obstáculos, assim como instalados os elementos necessários de prevenção de incêndios e caixa de primeiros socorros.

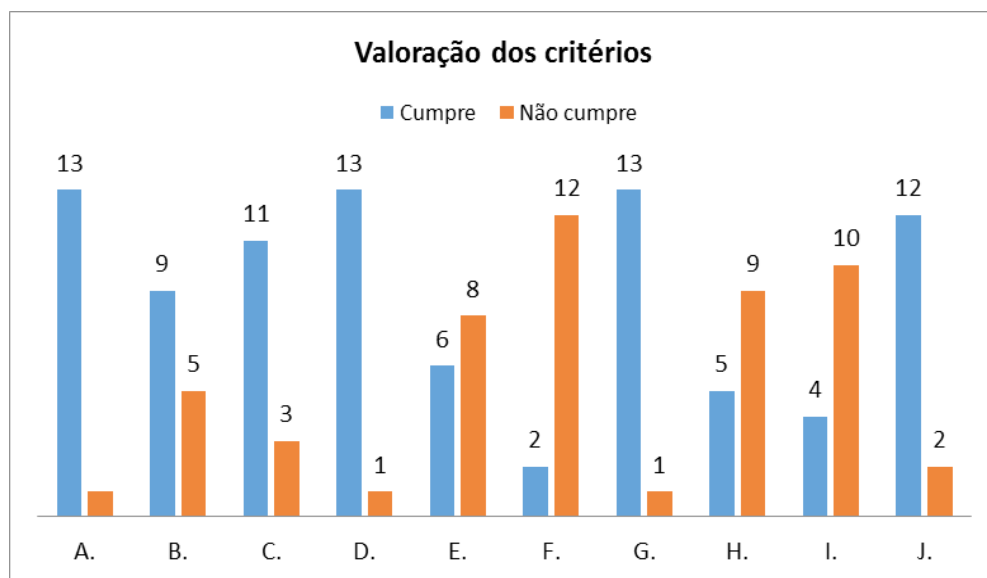


Gráfico 20: Avaliação dos Critérios.

Os critérios com um **maior déficit de cumprimento** são:

- **Livros de reclamações:** a grande maioria dos albergues não dispõe de livros de reclamações e sugestões no seu estabelecimento. Os livros de visita são mais usuais nesta tipologia de alojamento.
- **Resíduos:** a maior parte dos albergues não realiza uma gestão eficaz dos resíduos, separando-os em coletores individuais e diferenciados. Só alguns albergues têm recipientes para a reciclagem e estão identificadas com cores para depositar o papel, vidro, plástico e metal, e orgânico.

Os critérios que possuem um **número similar de cumprimento e incumprimento** são os seguintes:

- **Sinalização:** a maioria dos albergues dispõe de sinalização direcional para chegar até ele e placa identificativa ou letreiro no seu acesso principal. No entanto, só alguns albergues têm sinalizadas as dependências de uso privado ou proibido para o peregrino.
- **Reservas e procura atual:** mais de metade dos albergues não tem definidas as



condições de reserva, já que a maioria não admite reserva prévia, alojando os peregrinos segundo ordem de chegada. No caso de albergues exclusivos para peregrinos, o mais adequado é manter a ordem de prioridade, alojando por ordem de chegada. Menos de metade dos albergues recolhem dados estatísticos básicos, não obstante, estes dados não costumam ser tratados estatisticamente e não colaboram normalmente com nenhum organismo para a análise da procura.

- **Outros serviços:** a grande maioria dos albergues não dispõe de uma loja ou um espaço de venda de lembranças ou similar, nem de serviço de lavandaria. No seu lugar, os albergues tem um lavadouro para o uso dos peregrinos. Os albergues habitualmente não têm estacionamento, zona de restaurante/bar nem telefone disponível para o uso dos clientes. Neste último caso, algum albergue tem cabine telefónica dentro do estabelecimento ou a poucos metros. O serviço de informação é o indicador que mais se cumpre dentro deste critério, já que mais de metade dos albergues dispõem de algum tipo de folheto, revista, painel informativo, etc. com informação das imediações, recursos turísticos e serviços, informação do Caminho, etc.

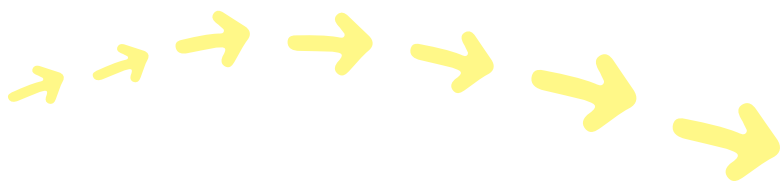
O resultado do trabalho de avaliação dos serviços e estado de conservação dos albergues consta no anexo - Catálogo de Albergues, junto com fotografias de cada estabelecimento.

PROPOSTA CRIAÇÃO DE NOVOS ALBERGUES

DEFINIÇÃO DOS CRITÉRIOS PARA A PROPOSTA DE CRIAÇÃO DE NOVOS ALBERGUES

A definição destes critérios procura avaliar a conveniência/necessidade de criar novos albergues que colmatem as necessidades de alojamento atuais dos peregrinos no Caminho Central Português. Os critérios utilizados são apresentados na seguinte tabela:





CRITÉRIOS	DEFINIÇÃO
Procura atual	Avalia a tendência de crescimento do número de peregrinos no Caminho Português com base nos dados estatísticos da Oficina de Peregrinos de Santiago e dos dados recolhidos pelo Albergue Municipal Casa do Arnado, em Ponte de Lima. As entrevistas realizadas aos hospitaleiros dos albergues visitados, também são dados de referência para determinar este critério.
Raio de ação	Avalia a distância (km) entre o traçado do Caminho até ao albergue em questão, existindo em cada etapa, pelo menos um albergue, situado a um 1 km aproximadamente desde o traçado.
Proximidade dos albergues	Avalia a proximidade (km) dos albergues entre si e a sua distribuição ao longo do traçado do Caminho, tendo em conta o número de albergues por etapa, existindo pelo menos um albergue, a cada 20 km aproximadamente.
Capacidade dos albergues	Avalia o número atual de vagas dos albergues e se a sua capacidade responde às necessidades atuais de pernoitamento, tendo em conta a procura em época baixa e alta.
Titularidade dos albergues	Avalia a existência e distribuição dos albergues públicos ou semipúblicos, especialmente os geridos pelas Câmaras Municipais e que funcionam através de um donativo ou um preço reduzido.
Oferta complementar	Avalia a existência de oferta de outros alojamento como hostals, pensões e casas particulares, onde os peregrinos possam alojar-se, a um preço reduzido, especialmente nos pontos finais de etapa.

Tabela 22: Critérios para a proposta de criação de novos albergues

AVALIAÇÃO DA DISPONIBILIDADE DE ALBERGUES NO CAMINHO PORTUGUÊS CENTRAL

Em função dos critérios anteriormente descritos, será avaliada a disponibilidade e capacidade dos albergues, diferenciando cada uma das etapas do Caminho Central Português, desde o Porto até Valença:

Procura atual²³⁴

Como anteriormente mencionado no presente documento, a **Oficina do Peregrino** de Santiago recolhe dados estatísticos dos peregrinos que a utilizam, uma vez terminada a sua peregrinação. A análise destes dados recolhidos entre os anos 2004 e 2014, permite extrair conclusões de uma tendência de crescimento contínuo do número de peregrinos, destacando picos de afluência que correspondem aos anos santos. O Caminho Português posiciona-se como o segundo itinerário escolhido pelos peregrinos, depois do Caminho Francês, com um notável crescimento nos últimos anos.

²³⁴ Neste ponto, avalia-se a procura atual para o Caminho Português Central, sem diferenciar os fluxos turísticos de cada uma das etapas devido à falta de informação.





A época de maior afluência de peregrinos concentra-se nos meses de Verão, entre Junho e Setembro. Outro dado importante para o estudo da procura é que a cidade do Porto situa-se nos últimos cinco anos, entre as dez primeiras na eleição do lugar de origem da peregrinação. Ao longo dos últimos dez anos, as cidades de Porto, Valença e Ponte de Lima, mostram uma tendência crescente. Se tomarmos como referência os anos 2004, 2009, 2010 (por ser ano santo) e 2014, é visível como a cidade do Porto se situa entre as principais cidades escolhidas por peregrinos para começar o seu itinerário em território português.

É possível encontrar informação mais detalhada sobre dados estatísticos do Caminho de Santiago no ponto DADOS ESTATÍSTICOS DO USO ATUAL DOS CAMINHOS DE SANTIAGO, deste documento.

Como dados de referência, o **albergue municipal de Ponte de Lima** (Casa do Arnado) facilitou-nos dados estatísticos que podem ser de interesse para determinar o crescimento da procura nos últimos anos²³⁵. Estes dados são recolhidos no mesmo albergue e têm em conta, tanto os peregrinos que transitam por este ponto, como aqueles que se alojam em Ponte de Lima. Apesar de estes dados não poderem ser extrapolados a todo o Caminho Central Português, Ponte de Lima é uma cidade de referência como lugar de trânsito de peregrinos e lugar de origem da peregrinação. No gráfico seguinte observa-se a variação mensal dos peregrinos que transitaram por Ponte de Lima, desde o ano 2010 ao ano 2014:

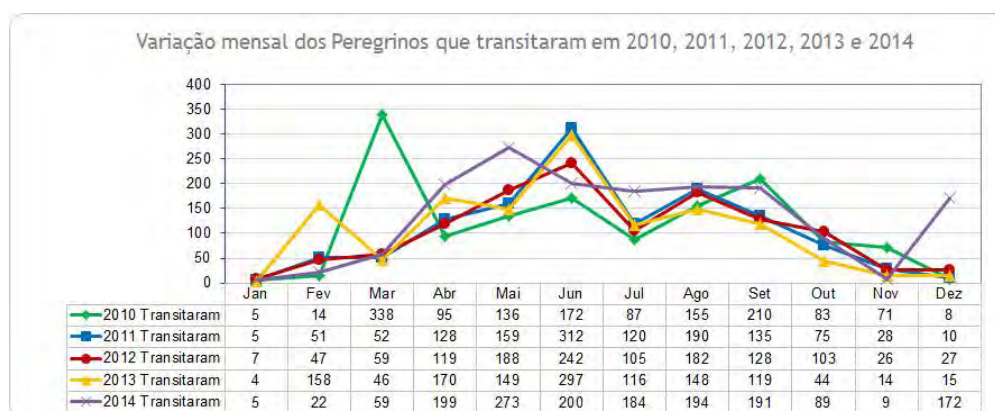
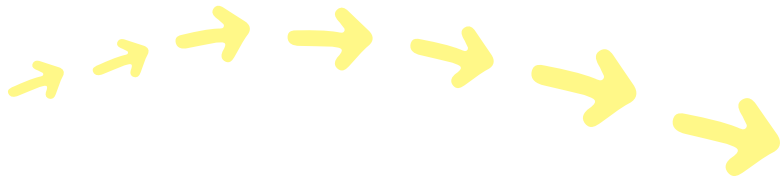


Gráfico 21: Variação mensal dos peregrinos que transitaram em 2010, 2011, 2012, 2013 e 2014.
Fonte: Albergue de Peregrinos de Ponte de Lima.

Os valores mais elevados em relação ao número de peregrinos foram atingidos durante o ano 2010 (Ano Santo) e 2014, ano em que se verifica um aumento de aproximadamente 20% do número peregrinos em comparação com o ano anterior. Isto demons-

²³⁵ Os dados obtidos da análise da procura são publicados na rede social do Facebook "Albergue de Peregrinos de Ponte de Lima" e na entrada do albergue.





tra um aumento da procura, especialmente nos meses de Abril a Setembro, nos quais há um maior fluxo de visitantes. No seguinte gráfico, está representada a variação mensal dos **peregrinos que se hospedaram e transitaram no ano 2014 em Ponte de Lima**:

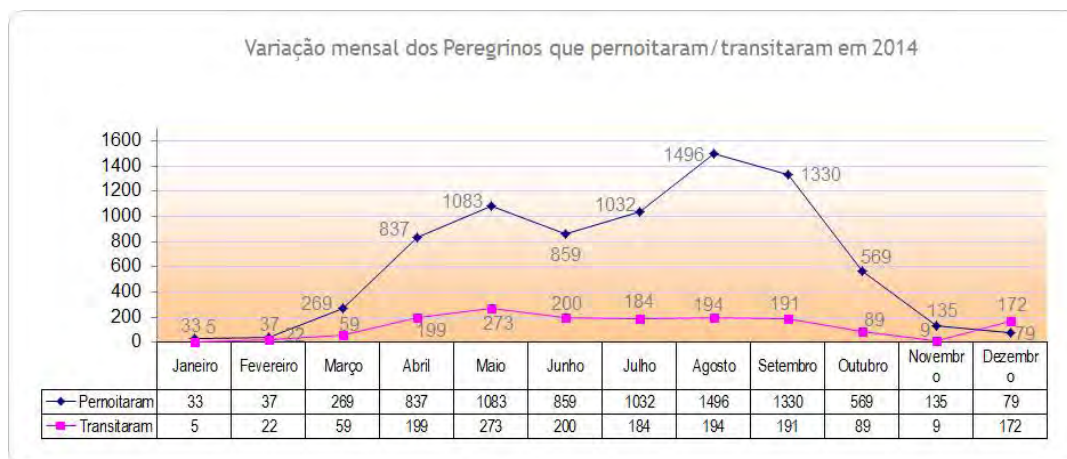


Gráfico 22: Variação mensal dos peregrinos que se hospedaram e transitaram no 2014.

Fonte: Albergue de Peregrinos de Ponte de Lima.

O número de peregrinos que se hospedaram em Ponte de Lima é muito maior que os que transitaram por este ponto. Uma das razões deste aumento é que esta cidade coincide com o final da etapa que provém de Barcelos, com uma longitude de aproximadamente 34 km.

Os dados de alojamento também demonstram que os valores mais elevados de procura se alcançam entre os meses de Maio e Setembro, acentuando-se nos meses de Verão. Este aumento em época alta faz com que seja necessário oferecer suficientes vagas de alojamento, especialmente nos finais de etapa.

Durante as entrevistas realizadas nas visitas aos albergues identificados para este trabalho, os responsáveis e hospedeiros mencionaram que nos últimos anos houve um aumento do número de peregrinos e que em época alta é normal alcançar os níveis máximos de ocupação. Alguns albergues dispõem de, para além dos beliches, colchões para hospedar os peregrinos em caso de ser necessário. Também consta de que alguns albergues como o de Cidade de Barcelos e o Mosteiro de Vairão, estão a realizar uma ampliação do número de vagas para acolher um maior número de peregrinos.

Apesar de não existirem dados para analisar a procura atual do Caminho Central Português, os aspectos comentados neste ponto levam a concluir que existe um crescente aumento de peregrinos que escolhem esta opção para a sua peregrinação, e que a oferta de alojamento deve estar preparada para este aumento.

Seguidamente são analisados cada um dos critérios acima mencionados nas diferentes etapas do Caminho:





ETAPA: PORTO – SÃO PEDRO DE RATES (37,28 Km)

Nome do Albergue	Raio de Ação (km aprox.)	Proximidade (km aprox.)	Capacidade (nº vagas)	Titularidade
ETAPA: PORTO – SÃO PEDRO DE RATES (37,28 Km)				
Pousada da Juventude do Porto	5 km	Ponto de partida no traçado (Rua Cedofeita)	148 vagas	Cooperativa
Seminário de Vilar – Casa Diocesana	1,1 km		182 vagas	Instituição religiosa
Albergue Nossa Senhora do Rosário de Vilar	1,1 km		12 vagas	
Refúgio de Peregrinos Via Portus Cale	1,5 km	5,1 km	20 vagas	Associação
Albergue Mosteiro de Vairão	0,2 km	19 km	50 vagas	Câmara Municipal
Albergue de São Pedro de Rates	Situado no traçado	12,6 km	60 vagas	Câmara Municipal

Tabela 23: Albergues visitados na etapa Porto – São Pedro de Rates

- **Raio de acção**

Na etapa de Porto a São Pedro de Rates, foram visitados seis albergues, quatro deles catalogados com a tipologia de “albergue” e outros dois alojamentos que oferecem preços reduzidos, mas não são exclusivos para peregrinos, como é o caso da Pousada da Juventude do Porto e o Seminário de Vilar.

O Seminário de Vilar, o albergue Nossa Senhora do Rosário de Vilar e o Refúgio Via Portus Cale, estão situados num raio aproximado de 1,5 km desde o traçado do Caminho, enquanto a Pousada da Juventude está localizada a 5 km desde a Rua Cedofeita, sendo o estabelecimento mais afastado para os peregrinos.

O Mosteiro de Vairão está situado a 0,2 km do desvio em de Gião até Vilarinho, que evita estradas perigosas para os peregrinos e permite aceder à freguesia de Vairão.

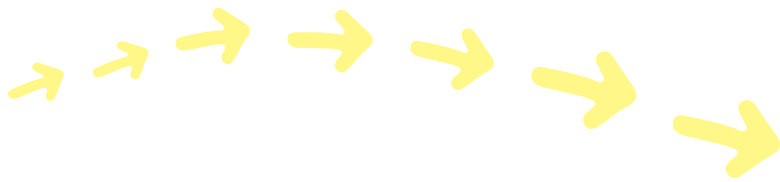
O albergue de São Pedro de Rates coincide com o final desta etapa, e encontra-se mesmo no traçado do Caminho, proporcionando uma maior comodidade aos peregrinos que não têm de percorrer mais distância para se alojarem.

Nesta primeira etapa, os albergues cumprem o critério marcado, estando cinco albergues disponíveis num raio aproximado de 1,5 km do traçado.

- **Proximidade dos albergues**

Neste trajeto, três dos estabelecimentos estão situados no Porto; a Pousada da Juventude, o Seminário de Vilar e o albergue localizado nas instalações do mesmo, Nossa Senhora do Rosário de Vilar. O Refúgio Via Portus Cale, situado na Senhora de Hora, está





aproximadamente a 5 km do início de etapa. O albergue seguinte em que o peregrino se pode alojar é o Mosteiro de Vairão, situado a 19 km de Senhora da Hora, e por último, no final da etapa o albergue São Pedro de Rates, a uns 13 km de distância do Mosteiro de Vairão.

A proximidade dos albergues nesta etapa é adequada, oferecendo diferentes opções de alojamento, no máximo a cada 20 km do traçado.

- **Capacidade dos albergues**

Os seis estabelecimentos oferecem no total 472 vagas de alojamento; a Pousada da Juventude (148 vagas) e o Seminário de Vilar (182 vagas), são os que dispõem do maior número de vagas, já que são estabelecimentos não dirigidos exclusivamente a peregrinos, sendo que o seu público-alvo está mais direcionado à população jovem, assistentes a congressos e seminários, etc. O Albergue de Nossa Senhora do Rosário de Vilar e o Refúgio de Via Portus Cale, são os albergues com menos capacidade, oferecendo 12 e 20 vagas respetivamente.

Devido à proximidade dos albergues e à sua capacidade, considera-se que a oferta de alojamento pode responder às necessidades de procura atuais.

- **Titularidade dos albergues**

Os albergues situados em Vairão e Rates são albergues municipais que funcionam com donativos (no caso do Mosteiro, o donativo é a partir de 5 €), da mesma forma que o Refúgio e o albergue Nossa Senhora do Rosário de Vilar. Nestes dois casos, a titularidade está a cargo de uma associação e de uma instituição religiosa respetivamente.

A titularidade da Pousada da Juventude do Porto é da cooperativa Movijovem, e o preço do alojamento para peregrinos é de 12-14 € em função da época. No caso do Seminário de Vilar o preço para peregrinos é de 22,5 € e a sua titularidade é da Casa Diocesana.

Nesta etapa, há dois albergues municipais. Quatro dos seis albergues funcionam através de um donativo ou um preço reduzido a partir de 5 €.

- **Oferta complementar**

A oferta complementar de alojamento nesta primeira etapa do caminho é abundante e variada. No momento de elaboração do presente relatório, foram catalogados 16 opções alternativas de alojamento, incluindo hotéis, hostals e residências, antes da entrada no município de Barcelos, no qual se situa a vila de Rates que marca o fim da





primeira etapa sugerida nos guias. No entanto, é importante destacar que a oferta está concentrada nos maiores núcleos urbanos, especialmente no Porto. Outros núcleos mais pequenos como Vilarinho (25,90 km) ou Arcos, em Vila do Conde (33,15 km), oferecem opções alternativas ao peregrino que opte por dividir esta etapa entre Porto e Rates em duas jornadas, já que se trata de uma etapa longa.

ETAPA: SÃO PEDRO DE RATES – BARCELOS (15,95 Km)

Nome do Albergue	Raio de Ação (km aprox.)	Proximidade (km aprox.)	Capacidade (nº vagas)	Titularidade
ETAPA: SÃO PEDRO DE RATES – BARCELOS (15,95 Km)				
Albergue da Residência do Senhor do Galo	0,1 km	14,5	40 vagas	Câmara Municipal
Albergue Amigos da Montanha	Situado no traçado		16 vagas	Associação
Albergue Cidade de Barcelos	0,26 km	1,1 km	9 vagas	Associação

Tabela 24: Albergues visitados na etapa São Pedro de Rates - Barcelos

- **Raio de ação**

Na etapa de São Pedro de Rates a Barcelos, foram visitados três albergues, todos eles localizados num raio menor de um 1 km do traçado do Caminho. O albergue da Residência do Senhor do Galo está situado a aproximadamente 100 metros do traçado, enquanto o albergue Amigos da Montanha está no Caminho. O albergue Cidade de Barcelos coincide com o final desta etapa, e situa-se a aproximadamente 300 metros do traçado.

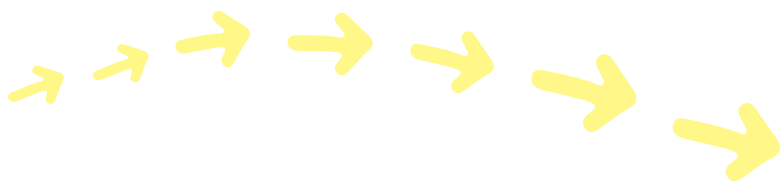
Nesta segunda etapa, os albergues cumprem o critério marcado, estando todos disponíveis num raio aproximado de 1,5 km.

- **Proximidade dos albergues**

Neste trajeto, dois albergues estão situados em Barcelinhos, a Residência do Senhor do Galo e o albergue Amigos da Montanha, localizados a aproximadamente 15 km de Rates (ponto final da etapa 1). O albergue Cidade de Barcelos encontra-se a aproximadamente 1 km dos albergues mencionados.

A proximidade dos albergues nesta etapa é adequada, oferecendo diferentes opções de alojamento, como máximo a cada 20 km do traçado.





- **Capacidade dos albergues**

Os três albergues oferecem no total 65 vagas de alojamento, o albergue da Residência do Senhor do Galo é o albergue que dispõe do maior número de vagas (40 vagas), seguido do albergue Amigos da Montanha (16 vagas) e Cidade de Barcelos (9 vagas).

Estes albergues estão próximos entre si e coincidem com os últimos quilómetros do traçado, reunindo uma boa oferta de alojamento para os peregrinos.

- **Titularidade dos albergues**

O albergue Residência do Senhor do Galo é de titularidade municipal e o preço do alojamento é de 5 €. O preço por noite para alojar-se no albergue de Amigos da Montanha é de 5 € e a sua titularidade está a cargo de uma associação, da mesma forma que o albergue Cidade de Barcelos. Este último funciona através de donativos.

Os três albergues visitados nesta etapa têm um preço de 5 € ou recebem donativos e um dos albergues é municipal.

- **Oferta complementar**

A oferta de alojamentos alternativos aos albergues nesta etapa é boa, destacando 4 possíveis alojamentos com diferentes faixas de preços, situados em Barcelos, dentro do raio de ação do Caminho e incluídos no Catálogo de Serviços Complementares de Hotelaria.

ETAPA: BARCELOS – PONTE DE LIMA (33,80 Km)

Nome do Albergue	Raio de Ação (km aprox.)	Proximidade (km aprox.)	Capacidade (nº vagas)	Titularidade
ETAPA: BARCELOS – PONTE DE LIMA (33,80 Km)				
Albergue Casa A Recolecta	Situado no traçado	9 km	41 vagas	Câmara Municipal
Pousada da Juventude de Ponte de Lima	0,3 km	23 km	50 vagas	Privada
Albergue Casa do Arnado	Situado no traçado	1,4 km	60 vagas	Câmara Municipal

Tabela 25: Albergues visitados na etapa Barcelos – Ponte de Lima

- **Raio de ação**

Na etapa de Barcelos a Ponte de Lima foram visitados três albergues, dois dos quais situados no traçado do Caminho (Casa A Recolecta e Casa do Arnado) e um deles,





a Pousada da Juventude de Ponte de Lima, a aproximadamente 300 metros do traçado. Nesta terceira etapa, os albergues cumprem este critério, estando a totalidade dos albergues num raio muito menor de 1,5 km.

- **Proximidade dos albergues**

Casa A Recolecta está situada a 9 km aproximadamente de Barcelos. Os dois albergues mais próximos encontrados nesta etapa estão em Ponte de Lima, a Pousada da Juventude e Casa do Arnado. A Pousada encontra-se a uns 23 km de Casa A Recolecta, e a aproximadamente 1,4 km pode ser encontrado o último albergue da etapa, Casa do Arnado.

A proximidade dos albergues nesta etapa é adequada, oferecendo diferentes opções de alojamento, como máximo a cada 20 km do traçado.

- **Capacidade dos albergues**

Os três albergues oferecem no total 151 vagas de alojamento.

Os albergues desta etapa dispõem de uma oferta de alojamento equitativa; Casa A Recolecta (41 vagas), a Pousada da Juventude (50 vagas) e Casa do Arnado (60 vagas). Os albergues localizados em Ponte de Lima, podem suprir as necessidades da procura atual, no entanto, há que considerar conjuntamente com outros critérios, a necessidade de uma maior oferta na metade desta etapa, que complete a existente na Casa A Recolecta (Portela de Tamel).

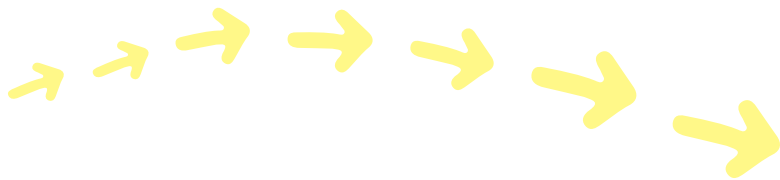
- **Titularidade dos albergues**

Os albergues de Casa A Recolecta e Casa do Arnado são de titularidade municipal, sendo o preço um donativo e 5 € respetivamente. No caso da Pousada da Juventude, é de titularidade privada e o preço é de 8 € em quarto partilhado para peregrinos. Nesta etapa os albergues oferecem um preço reduzido ou de donativo e dois são municipais.

- **Oferta complementar**

Ponte de Lima conta com uma oferta complementar de alojamentos variada e abundante, da que destacamos 8 possíveis alternativas de alojamento incluindo hotéis, residências e casas rurais, situadas dentro do raio de ação do Caminho, todos eles incluídos no Catálogos de Serviços Complementares de Hotelaria. Por este motivo a oferta





complementar nesta etapa do caminho é considerada variada e completa, com múltiplas opções para os peregrinos que decidam optar por uma alternativa aos albergues oficiais.

ETAPA: PONTE DE LIMA - RUBIÃES (18,50 Km)

Nome do Albergue	Raio de Ação (km aprox.)	Proximidade (km aprox.)	Capacidade (nº vagas)	Titularidade
ETAPA: PONTE DE LIMA - RUBIÃES (18,50 Km)				
Albergue de São Pedro de Rubiães	Situado no raçado	18,5 km	40 vagas	Câmara Municipal

Tabela 26: Albergues visitados na etapa Ponte de Lima – Rubiães

- **Raio de ação**

Nesta etapa, está localizado o albergue de São Pedro de Rubiães, situado no traçado do Caminho.

Este albergue cumpre o critério, estando num raio muito menor de 1,5 km.

- **Proximidade dos albergues**

O albergue está localizado a aproximadamente 19 km de Casa do Arnado, em Ponte de Lima.

A proximidade deste albergue ao último albergue encontrado em Ponte de Lima (Casa do Arnado) é adequada. No entanto é importante ter em conta os restantes de critérios para avaliar a necessidade de ampliar a oferta de alojamento, especialmente porque esta etapa tem os troços mais difíceis.

- **Capacidade dos albergues**

O albergue São Pedro de Rubiães oferece 40 vagas de alojamento e, caso necessário, podem disponibilizar outras 10 vagas em colchões. No entanto, estas vagas não são contabilizadas dentro da oferta de alojamento.

É importante considerar, conjuntamente com outros critérios, a necessidade de uma maior oferta nesta etapa.

- **Titularidade dos albergues**

Este albergue é de titularidade municipal e funciona com um donativo a partir de 5 €.





Existe um único albergue nesta etapa, de titularidade municipal.

- **Oferta complementar**

Esta etapa apresenta uma oferta complementar ampla e diversa. No concelho de Paredes de Coura foram registadas 5 alternativas de alojamento dentro do raio de ação do Caminho, incluindo quatro casas rurais e uma residência, todos eles registados no Catálogos de Serviços Complementares de Hotelaria, e que oferecem ao peregrino boas alternativas aos albergues oficiais, sem necessidade de desvios do Caminho.

ETAPA: RUBIÃES - VALENÇA (16,90 Km)

Nome do Albergue	Raio de Ação (km aprox.)	Proximidade (km aprox.)	Capacidade (nº vagas)	Titularidade
ETAPA: RUBIÃES - VALENÇA (16,90 Km)				
Albergue de São Teotónio	0,1 km	16,9 km	65 vagas	Câmara Municipal

Tabela 27: Albergues visitados na etapa Rubiães – Valença

- **Raio de ação**

O albergue de São Teotónio encontra-se a aproximadamente 100 metros do traçado do Caminho.

Este albergue cumpre o critério, estando num raio muito menor de 1,5 km.

- **Proximidade dos albergues**

O albergue está localizado a aproximadamente 17 km de Rubiães.

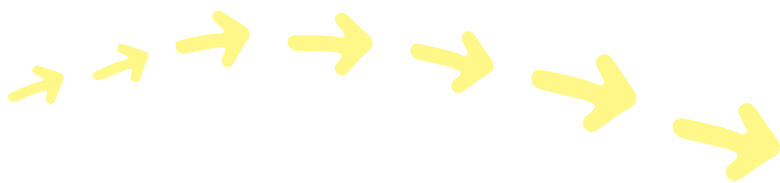
A proximidade deste albergue, com respeito ao anterior encontrado no traçado é adequada, oferecendo pelo menos uma opção de alojamento, como máximo cada 20 km do traçado.

- **Capacidade dos albergues**

O albergue São Teotónio tem 65 vagas de alojamento.

Há que considerar conjuntamente com outros critérios, a necessidade de uma maior oferta nesta etapa.





- **Titularidade dos albergues**

Este albergue é de titularidade municipal e funciona com um donativo a partir de 5 €. Existe um único albergue nesta etapa, de titularidade municipal.

- **Oferta complementar**

A oferta complementar de alojamentos nesta etapa é completa e variada quanto aos tipos de serviços. O final de etapa coincide com o fim do traçado do Caminho Português Central no norte de Portugal. A passagem do Caminho pelo centro urbano de Valença e a zona fortificada da vila, de grande interesse turístico e patrimonial, facilita a disponibilidade de alojamentos, tanto de hotéis, como de pousadas e quintas familiares. No total em Valença foram registados 8 recursos alternativos aos albergues, situados no raio de ação do caminho que estão disponíveis para os peregrinos.

PROPOSTA DE MELHORA DA OFERTA DE ALBERGUES EXISTENTES

Tendo em conta os critérios anteriormente expostos podemos afirmar que a oferta de alojamento, tanto de albergues, como de serviços complementares, no Caminho Português Central, é adequada e suficiente para responder à procura atual. Existem albergues disponíveis no final de cada uma das etapas, e nas partes intermédias do traçado que correspondem às etapas mais longas. Não obstante, tendo em conta a tendência crescente do número de usuários desta rota de peregrinação, as projeções da procura a médio prazo, sugerem a conveniência de aumentar a oferta existente de albergues. Este aumento é recomendável ser abordado por duas vias: a primeira, mediante a planificação da criação de novos albergues nos pontos do percurso que o necessitem; e a segunda, mediante o apoio com recursos económicos e humanos, aos albergues existentes para melhorar a qualidade do serviço prestado.

Com respeito à necessidade de criação de novos albergues, é importante avaliar dois pontos do traçado especialmente Rates, no município de Barcelos, e Rubiães, no município de Paredes de Coura. Ambos os pontos coincidem com pequenas vilas históricas, com vestígios da época romana, onde terminam respetivamente, as etapas 1 e 4 do Caminho. No caso de São Pedro de Rates, para além de este coincidir com o fim da etapa mais longa desde o Porto, é o primeiro ponto do traçado do Caminho Português Central onde existe um albergue oficial e exclusivo para peregrinos. Por esta razão é um albergue





especialmente popular e escolhido pela maioria dos peregrinos como lugar para passar a noite depois da primeira etapa do caminho.

Antes de chegar a Rates, os peregrinos têm opções de alojamento alternativas ao albergue, em Vilarinho ou em Arcos. No entanto, desde Rates o albergue mais próximo é em Barcelos, a mais de 6 quilómetros, uma distância excessiva se tivermos em conta que a primeira etapa é também a mais longa.

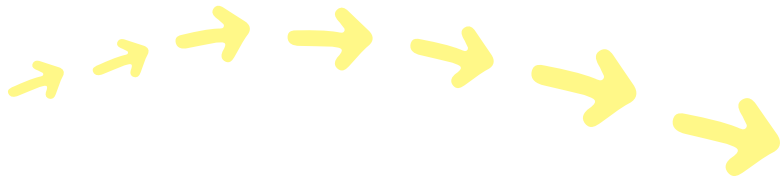
Por outro lado, segundo as informações recolhidas nas entrevistas aos hospedeiros durante o trabalho realizado, em época alta o estabelecimento supera com frequência a sua capacidade, e nos últimos anos foram disponibilizados dois novos dormitórios para dar resposta a uma procura que continua a crescer. Além disso, considera-se um ponto a ter em conta na possível criação de um novo albergue, preferencialmente situado no raio de ação do caminho e a uma distância não superior a 1 km do albergue existente.

No caso de Rubiães o albergue atual tem uma capacidade de 40 vagas, sendo o único albergue de peregrinos até Valença, onde existem tanto albergues como outros alojamentos alternativos. É importante salientar que nas imediações de Rubiães existem outros alojamentos denominados “albergues”, mas estes são de tipo privado e a tarifa não é gratuita, ainda que pode ser considerada económica. Este tipo de albergues é frequentemente escolhido por peregrinos que não encontram sítio no albergue ou que preferem um serviço mais completo que o que pode oferecer o albergue oficial. Assim, este é o segundo ponto recomendado para a criação de um novo albergue e, da mesma forma que ocorre em Rates, preferencialmente situado num raio de ação de 1,5 km desde o traçado, e como máximo a uma distância de 1 km no troço que discorre entre Rubiães e Valença, com a finalidade de complementar a oferta nesta etapa.

Em ambos os casos, será necessário que os organismos competentes avaliem a viabilidade da criação de um novo albergue. Esta viabilidade dependerá, entre outros fatores, da disponibilidade de terrenos ou edificações que possam ser destinadas a este fim, assim como da percepção que os albergues já existentes e outras entidades vinculadas ao Caminho, tenham relativamente à criação de novos albergues nestes pontos, considerados emblemáticos no Caminho Português Central.

Nos núcleos mais importantes pelos quais passa o traçado do Caminho (Porto, Barcelos, Ponte de Lima e Valença), a oferta, tanto de albergues como complementar, é mais ampla e diversa, não sendo considerada prioritária a criação de novos albergues.





Em relação ao apoio para a melhoria da qualidade do serviço oferecido nos albergues, é importante mencionar que a maioria deles é gerida por hospitaleiros e pessoal voluntário que realiza um trabalho extraordinário de atenção aos peregrinos, mantendo uma tarifa mínima ou aceitando donativos. Não obstante, os recursos disponíveis não são suficientes, na maioria dos casos, para garantir serviços básicos como a disponibilidade de água quente. Tendo em conta o carácter estratégico do Caminho Português tem, tanto para Galiza como para o Norte de Portugal, recomenda-se avaliar a criação de programas de apoio das administrações competentes para garantir que o serviço prestado cumpra as condições mínimas desejadas.



QR8



ANEXOS AUDITORIA CAMINHO CENTRAL (HIDRIA)

CCe_ANEXO I. MAPA DO TRAÇADO DO CAMINHO PORTUGUÊS CENTRAL A ESCALA 1:25.000

CCe_ANEXO II. PROTOCOLO PARA A TOMADA DE DADOS EM CAMPO SOBRE O TRAÇADO, A SINALIZAÇÃO E OS ALBERGUE DE PEREGRINOS.

CCe_ANEXO III. CATÁLOGO DE TIPOLOGIAS DE SINALIZAÇÃO.

CCe_ANEXO IV. CATÁLOGO DE SINAIS DE RECURSOS COMPLEMENTARES.

CCe_ANEXO V. FICHAS DE IDENTIFICAÇÃO DAS NECESSIDADES DE SINALIZAÇÃO

CCe_ANEXO VI. FICHAS DE IDENTIFICAÇÃO DE NECESSIDADES DE SINAIS NOVOS.

CCe_ANEXO VII. CATÁLOGO DE ALBERGUES.

CCe_ANEXO VIII. CATÁLOGO DE SERVIÇOS DE HOTELARIA PRIVADOS.

CCe_ANEXO IX. CATÁLOGO DE SERVIÇOS TURÍSTICOS COMPLEMENTARES.

CCe_ANEXO X. CATÁLOGO DE RECURSOS PATRIMONIAIS.





ESTUDO DA SINALIZAÇÃO E PROPOSTA DE MELHORIAS VARIANTE DE BRAGA

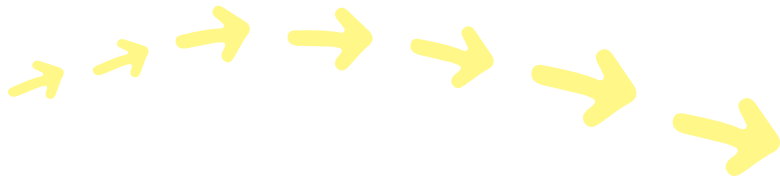
METODOLOGIA DE ESTUDO DA SINALIZAÇÃO

O estudo da sinalização do traçado do Caminho de Braga consistiu na identificação e descrição, mediante o reconhecimento em campo, das diferentes tipologias de sinalização atualmente existentes ao longo do percurso, assim como a avaliação do estado de conservação dos mesmos e das necessidades de sinalização complementar.

Os trabalhos realizados compreenderam:

- A definição dos **critérios de avaliação do estado de conservação** da sinalização existente
- A elaboração de **fichas de campo para a recolha de dados e informação** sobre as tipologias de sinalização, estado de conservação da sinalização, e identificação das necessidades de sinalização complementar.
- **A realização do percurso do Caminho de Braga** por troços para a identificação dos sinais e preenchimento das fichas.
- **O registo das coordenadas GPS de localização** de cada tipologia de sinal, assim como dos pontos nos quais se admite a necessidade de sinalização adicional, e a posição dos sinais a melhorar.
- **A realização de fotografias da sinalização** reunindo os seguintes aspectos: tipo de sinal, desenho, sinais em mau estado de conservação ou que precisam melhorias, e pontos críticos do percurso que requerem sinalização complementar.
- **A definição de critérios para a avaliação** da adequação e do estado de conservação dos sinais permite levar a cabo a análise sistemática dos aspectos que caracterizam os sinais, facilitando a identificação de possíveis deficiências. A seguinte tabela mostra os critérios adotados para o estudo da sinalização no Caminho Português.

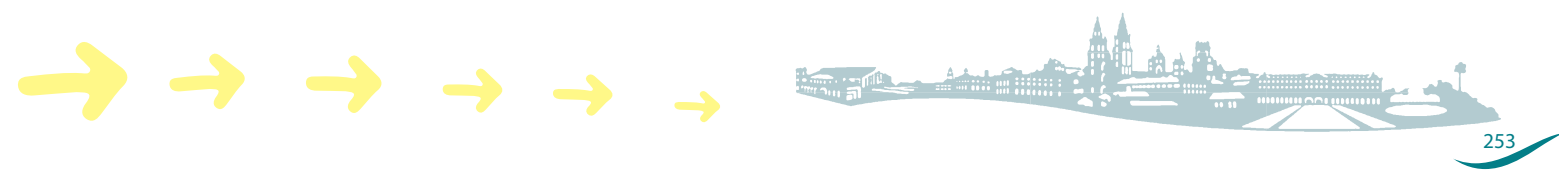




CRITÉRIO	DEFINIÇÃO
A. LOCALIZAÇÃO E VISIBILIDADE	Localização do sinal no espaço e facilidade para o seu reconhecimento desde o ponto de vista do peregrino, considerando que este pode deslocar-se a pé, em bicicleta ou a cavalo.
B. IMAGEM GRÁFICA E FACILIDADE DE COMPREENSÃO	Característica da simbologia integrada no sinal e facilidade para interpretar a informação que proporciona. Avaliasse também a coerência com o conjunto da sinalização do Caminho de Santiago.
C. SUSTENTABILIDADE E ESTADO DE MANUTENÇÃO	Estado de conservação dos materiais que compõem o sinal, incluindo os suportes, encaixe e suporte, e adequabilidade dos mesmos desde o ponto de vista da durabilidade e integração no meio.
D. FUNCIONALIDADE	Eficácia do sinal para cumprir os objectivos para os quais foi desenhado. Avalia-se a informação que transmite o sinal, se é claro e facilmente interpretável, e não entra em contradição com outros sinais próximos.

Tabela 2. Critérios para a avaliação do estado de conservação e adequação dos sinais no Caminho Português Central.
Fonte: Elaboração Própria

Cada um dos critérios mencionados, conta com três tipos de indicadores que foram avaliados para cada sinal encontrado no percurso. Aqueles sinais que, com base nos indicadores, não cumprem algum dos critérios mencionados, foram registados anotando o incumprimento e a solução recomendada em cada caso para solucioná-lo. A seguinte tabela resume os indicadores avaliados.





CRITÉRIO A. LOCALIZAÇÃO E VISIBILIDADE
INDICADOR A.1. O sinal está situado num ponto estratégico (cruzamentos ou desvios alternativos) para orientar os peregrinos em relação à direção a seguir.
INDICADOR A.2. O sinal é facilmente visível para o peregrino (tanto a pé, em bicicleta ou a cavalo), estando livre de qualquer obstáculo que impeça a sua visualização.
INDICADOR A.3. Existe uma continuidade visual entre o sinal e os sinais próximos, facilitando a identificação do itinerário e evitando possíveis confusões ao peregrino.
CRITÉRIO B. IMAGEM GRÁFICA E FACILIDADE DE COMPREENSÃO
INDICADOR B.1. O sinal mostra orlas, símbolos e pictogramas universais conhecidos e identificados com o Caminho de Santiago, promovendo a compreensão deste por parte de qualquer peregrino (não necessariamente homologados).
INDICADOR B.2. Os símbolos e tipografia empregados cumprem condições mínimas de cor, tamanho, representação e proporção que permitem a fácil leitura e compreensão por parte do peregrino.
INDICADOR B.3. A informação do sinal de perigo ou desvio alternativo encontra-se em vários idiomas, estando pelo menos em português e inglês.
CRITÉRIO C. SUSTENTABILIDADE E ESTADO DE MANUTENÇÃO
INDICADOR C.1. O sinal provoca um baixo impacto no meio, utilizando materiais que se adequam e integram na paisagem.
INDICADOR C.2. Os materiais são duráveis e resistentes a fatores externos (clima, vandalismo, etc.), permitindo a sua manutenção e evitando gerar resíduos por degradação dos materiais que compõem o sinal.
INDICADOR C.3. O sinal encontra-se em bom estado, sendo facilmente visível e legível.
CRITÉRIO D. FUNCIONALIDADE
INDICADOR D.1. A seta indica corretamente a direção a seguir dentro do traçado do Caminho.
INDICADOR D.2. O sinal indica um único traçado mantendo a coerência com outros sinais próximos.
INDICADOR D.3. O sinal, situado num ponto de desvio alternativo, distingue com clareza a alternativa de percurso de maior segurança para o peregrino.

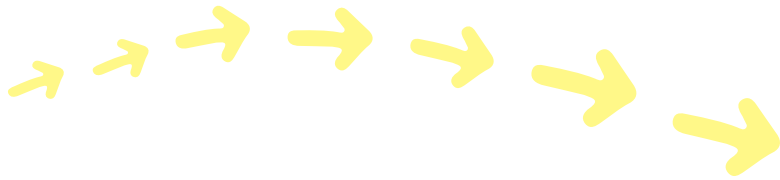
Tabela 3. Indicadores para a avaliação dos critérios que definem o estado de conservação e adequação dos sinais no Caminho de Braga. Fonte: Elaboração Própria.

No que respeita às fichas para a recolha de dados e informação em campo, foram elaboradas quatro tipos diferenciados:

1. Ficha de tipologia de sinal.
2. Ficha de sinal informativo de recursos complementares.
3. Ficha de identificação de necessidade de melhoria da sinalização.
4. Ficha de identificação de necessidade de sinalização complementar.

As fichas de tipologias de sinais e as fichas de sinais informativos de recursos complementares foram utilizadas como base para os catálogos de sinalização que se anexam ao presente relatório. Em cada ficha foram registados os seguintes aspectos:



- 
- **Tipologia de sinal:** nome que descreve, de forma sintética, o tipo de sinal. Exemplo: “Azulejo com a representação de uma concha de vieira”.
 - **Código:** acrónimo que resume o nome da tipologia de sinal. Exemplo: “SAV1” (Sinal Azulejo Vieira, Tipo 1).
 - **Descrição:** resume as características do sinal, incluindo os tipos de materiais, a simbologia utilizada, e o recurso ao que faz referência, no caso dos sinais informativos de recursos complementares
 - **Número de sinal:** Código atribuído à tipologia de sinal, seguido pelo número de sinal segundo ordem em que aparecem no percurso. Exemplo: “SAV1_01
 - **Localidade / município:** lugar onde se localiza o sinal. Em alguns casos são também indicados, a freguesia e o lugar.
 - **Coordenadas:** posição geográfica do primeiro sinal encontrado da tipologia referida.
 - **Referência da fotografia:** número de referência da fotografia ou fotografias que recolhem a imagem gráfica do sinal.
No que respeita às fichas de identificação de necessidades de melhoria da sinalização, para além dos aspectos mencionados, reúnem a seguinte informação:
 - **Funcionalidade:** se o sinal é direcional, informativo, de segurança ou de informação sobre recursos complementares.
 - **Avaliação do estado de conservação:** descrição do estado de conservação do sinal tendo em conta os critérios mencionados anteriormente.

Por último, as fichas de identificação das necessidades de sinalização complementar incluem a descrição das deficiências encontradas na sinalização, com base nos critérios de avaliação do estado de conservação, e as recomendações para solucioná-las. Para preencher as fichas, e a avaliação da sinalização, realizou-se o percurso a pé do traçado do Caminho de Braga desde Porto a Valença, incluindo as alternativas ao traçado principal que se encontram atualmente sinalizadas.

O percurso dividiu-se, por motivos práticos e organizativos em sete troços:

TROÇO 1: Porto (Sé de Porto) – Igreja de Paranhos (Paranhos, Porto).

TROÇO 2: Igreja de Paranhos (Porto) – Ponte de Parada (Aguas Santas, Maia).

TROÇO 3: Ponte de Parada (Maia) – Igreja de São Gonçalo (Covelas, Trofa).

TROÇO 4: Igreja de São Gonçalo (Trofa) – Rua Miguel Torga (Antas, VNF).

TROÇO 5: Rua Miguel Torga (VNF) – Cruzeiro de Lomar (Arcos, Braga).

TROÇO 6: Cruzeiro de Lomar (Braga) – Estrada N-201 (Atiães, Vila Verde).

TROÇO 7: Estrada N-201 (Vila Verde) – Rua da Posada (Fornelos, Ponte de Lima).

TROÇO 8: Rua da Posada (Ponte de Lima) – Ponte Velha Medieval (Ponte de Lima).



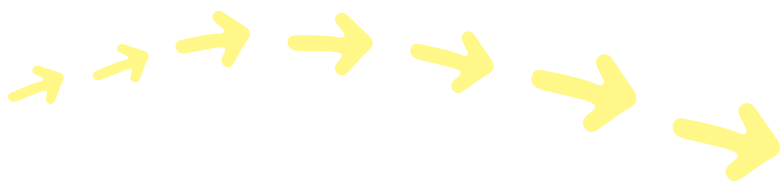


A recolha de dados em campo realizou-se de forma sistemática e organizada, seguindo um protocolo previamente estabelecido, que se anexa ao presente relatório. O protocolo define o procedimento para preenchimento das fichas, para a realização do arquivo fotográfico e para a recolha de dados com o GPS.



Imagem 13. Mapa mostrando os troços percorridos por dia, para o estudo do traçado e os sinais no Caminho Português de Braga. Fonte: elaboração própria.





ESTUDO DA SINALIZAÇÃO ATUAL NA VARIANTE DO CAMINHO DE BRAGA

IDENTIFICAÇÃO E DESCRIÇÃO DAS TIPOLOGIAS DE SINAIS

No total, foram identificadas, no Caminho de Braga, **48 tipologias de sinalização** referentes ao Caminho de Santiago, e **25 tipologias de sinais complementares**, referentes a outros recursos de interesse cultural e/ou patrimonial. Portanto, em conjunto foram registadas e catalogadas 22 tipologias – ou desenhos diferentes – de sinais.

As tipologias podem classificar-se nas seguintes categorias, com base na sua funcionalidade:

- **Sinais direcionais.** Indicam a direção e o sentido do percurso do Caminho. O sinal básico de direção é a seta amarela. Não obstante, dentro desta categoria encontra-se também os pictogramas do Caminho de Santiago orientadores da direção e outros sinais destinados a marcar a direção em pontos problemáticos como desvios ou bifurcações.
- **Sinais informativos.** Proporcionam informação adicional ao peregrino para facilitar a localização do traçado do Caminho de Santiago, o reconhecimento do Município ou Freguesia pelo que passa o Caminho, ou a distância a núcleos de Povoação, entre outras informações ligadas ao Caminho de Santiago.
- **Sinais complementares.** Informam de recursos adicionais presentes ao longo do traçado do Caminho Português, de interesse cultural, arqueológico ou patrimonial; por exemplo, a presença de vestígios de antigas vias romanas coincidentes com o traçado do Caminho.

Cada categoria funcional, por sua vez, é classificada em várias subcategorias funcionais com base na informação que proporciona o sinal. No seguinte quadro resumem-se todas as categorias, e o número de tipologias que foram registadas para cada uma delas no Caminho de Braga.





CATEGORIAS DE FUNCIONALIDADE DOS SINAIS	SUBCATEGORIAS COM BASE NA INFORMACÃO DO SINAL	Nº DE TIPOLOGIAS POR SUBCATEGORIA
A. DIRECIONAL	A.1. Seta básica de direção.	2
	A.2. Pictograma ou símbolo do Caminho de Santiago (vieira / peregrino).	8
	A.3. Sinal que marca direção errada.	1
B. INFORMATIVA	B.1. Chegada a Caminho de Santiago.	1
	B.2. Sinal de lugar (Município ou Freguesia).	5
C. COMPLEMENTAR	D.1. Sinal de percurso diferente ao Caminho de Santiago.	5
TOTAL		22

Tabela 4: Categorias de sinais com base na funcionalidade e número total de tipologias de cada uma das registadas no traçado do Caminho Português. Fonte: Elaboração Própria

De todas as categorias de sinais, o tipo direcional é o mais frequente, sendo a seta amarela o sinal mais abundante no Caminho. No que respeita aos restantes sinais, a variação é muito menor que a observada no Caminho Central (Turismo de Galicia, 2015), sendo os Pictogramas do Caminho (A2) os que apresentam uma maior variedade de desenhos, com 8 tipologias registadas para esta categoria de sinal. No que respeita aos sinais próprios de lugar, foram encontradas 5 tipologias de sinais de freguesias, todas elas pertencentes ao município de Vila Verde, apresentando um desenho muito idêntico.

O seguinte gráfico mostra a distribuição, por categorias funcionais, das tipologias de sinais registadas no Caminho de Braga.

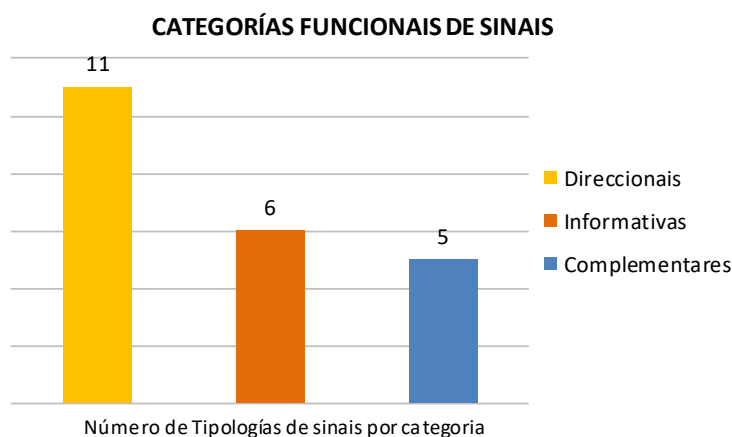


Gráfico 1. Tipologias de sinais por categoria funcional: A) Direcional, B) Informativa, C) Complementar. Fonte: elaboração própria.

Observando os dados podemos afirmar que a variabilidade dos sinais, apesar de ser muito inferior à observada no Caminho Central por Barcelos, continua a ser notável. Isto é devido, como descrito no citado Estudo do traçado do Caminho Português Central, à falta de critérios normativos que definam as características que deve seguir a sinaliza-





lhidos para pintar as setas são deformados não garantindo a visibilidade e durabilidade dos sinais, provocando que em alguns pontos a sinalização se perca, o que dificulta a identificação do caminho a seguir. Em outros pontos do caminho a sinalização não é suficiente no que respeita à frequência dos sinais, perdendo a continuidade e originando, também, dificuldades para identificar o caminho a seguir.

Os pictogramas do Caminho também não apresentam uma consistência no desenho e na orientação sendo, como já se mencionou anteriormente, a categoria de sinal que apresenta uma maior variabilidade. As necessidades de melhoria da sinalização, e de colocação de sinalização adicional, estão descritas com detalhe no presente estudo.

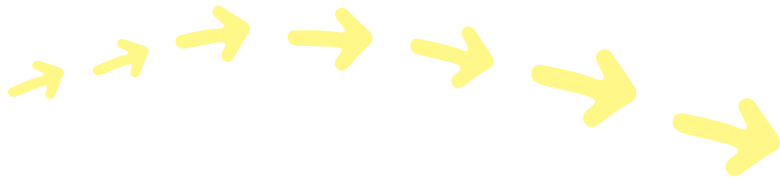


Imagem 15. Pictogramas do Caminho de Santiago presentes no Caminho de Braga. Observe-se a variedade de desenhos e orientação da concha. Fonte: Elaboração própria.

Como resultado do estudo da sinalização, no que respeita à análise das tipologias de sinais, podem ser obtidas as seguintes **conclusões**:

- A tipologia de sinal mais frequente é a **seta amarela** direcional.
- A **frequência e continuidade** das setas, no percurso analisado, não é suficiente, para garantir o seguimento do Caminho sem dificuldades.
- A **variedade de sinais é ampla**, ainda que inferior à encontrada no Caminho Central por Barcelos.
- Existe uma **falta de consistência no desenho, colocação e orientação** dos sinais, que dificulta a sua visibilidade e prejudica a imagem do Caminho.





AVALIAÇÃO DA ADEQUAÇÃO E DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO DA SINALIZAÇÃO E RECOMENDAÇÕES DE MELHORA

Conforme anteriormente indicado no presente estudo, foi realizada uma avaliação da adequação e do estado de conservação da sinalização com base em quatro critérios fundamentais:

1. A situação e visibilidade.
2. A imagem gráfica e facilidade de compreensão.
3. A sustentabilidade e estado de manutenção.
4. A funcionalidade.

Seguidamente apresenta-se a avaliação pormenorizada de cada um dos critérios e o seu grau de cumprimento geral por parte da sinalização do Caminho de Braga, e são detalhados os casos de incumprimento com os indicadores que definem cada critério (ver Tabela 5) e recomendações para solucioná-los.

A avaliação global dos critérios estabeleceu-se tendo em conta o número de incumprimentos detetados, com três possíveis graus de avaliação:

- “BOM”: Menos de 9 casos de incumprimento dos indicadores.
- “REGULAR”: entre 9 e 16 casos de incumprimento.
- “MAU”: mais de 16 casos de incumprimento.

CRITÉRIO A. LOCALIZAÇÃO E VISIBILIDADE
INDICADOR A.1. O sinal está situado num ponto estratégico (cruzamentos ou desvios alternativos) para orientar os peregrinos quanto à direção que devem seguir.
INDICADOR A.2. O sinal é facilmente visível para o peregrino (seja a pé, em bicicleta ou a cavalo), estando livre de qualquer obstáculo que impeça a sua visualização.
INDICADOR A.3. Existe uma continuidade visual entre o sinal e sinais próximos, facilitando a identificação do itinerário e evitando possíveis confusões ao peregrino.

Avaliação geral do critério

Em relação ao indicador A.1., encontram-se oito casos nos quais, em pontos problemáticos como, cruzamentos, bifurcações e desvios, não existem sinais direcionais indicando a direção a seguir. É fácil encontrar sinais em forma de cruz indicando a direção pela que não segue o Caminho, no entanto, em alguns casos nem sequer aparece este sinal, pelo que é necessária uma melhoria na sinalização nestes pontos.





No que se refere ao indicador A.2. é possível dizer que os sinais são, na sua maioria, facilmente visíveis, já que a altura e o suporte dos sinais encontrados são adequados. Existem no entanto cinco casos nos quais não se cumprem estes parâmetros, ou por se encontrarem numa superfície inadequada – pedras móveis ou nos lancis dos passeios – ou por estarem dentro de uma propriedade privada.

No que respeita ao indicador A.3., pode-se afirmar que a continuidade dos sinais é boa e permite seguir o traçado sem problemas.

Tendo em conta estes resultados nos indicadores, pode-se afirmar que o estado da sinalização no que respeita à Localização e Visibilidade é BOA, ainda que existam pontos em concreto onde é necessário realizar melhorias.

Identificação de incumprimentos e necessidades de melhoria

- **Indicador A.1.** Foram encontrados oito casos de incumprimento, em que a sinalização de tipo SF (seta direcional amarela) não é devidamente visível, não sendo fácil identificar a direção a seguir em cruzamento de caminhos. Recomenda-se a eliminação de sinais que suscitem confusão e a colocação de sinais visíveis antes dos cruzamentos. Também, em alguns dos casos, é recomendável colocar sinalização de perigo, devido à complexidade do cruzamento (ver anexos: fichas MS05, MS07, MS12, MS14, MS15, MS17, MS 20 e MS23).



Imagem 16. Cruzamento em Braga, na união das Freguesias de Escudeiros e Penso. A seta direcional amarela apenas é visível. Fonte: elaboração própria.

- **Indicador A.2.** Foram identificados cinco casos em que a sinalização de tipo SF (seta direcional amarela) não é devidamente visível por estar parcialmente apagada, oculta ou pintada sobre uma superfície não fixa. É recomendado pintar novamente as setas, escolhendo uma localização adequada, visível e livre de obstáculos. (ver anexos: fichas MS03, MS04, MS07, MS20 e MS22).



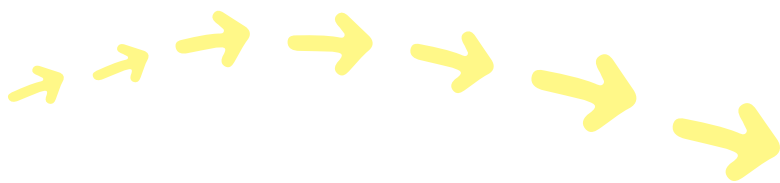


Imagem 17. Cruzamento em Águas Santas (Maia). A seta amarela mostra uma mudança de direção, mas está situada no interior de uma propriedade privada não sendo devidamente visível. Fonte: elaboração própria.

CRITÉRIO B. IMAGEM GRÁFICA E FACILIDADE DE COMPREENSÃO

INDICADOR B.1. O sinal mostra orlas, símbolos e pictogramas universalmente conhecidos e identificáveis com o Caminho de Santiago, promovendo a sua compreensão por parte de qualquer peregrino (não necessariamente homologados).

INDICADOR B.2. Os símbolos e tipografia utilizados cumprem condições mínimas quanto à cor, tamanho, representação e proporção que permitem a fácil leitura e compreensão por parte do peregrino.

INDICADOR B.3. A informação do sinal de perigo ou desvio alternativo encontra-se em vários idiomas, estando pelo menos em português e inglês.

Avaliação geral do critério

O estado da sinalização no que se refere à imagem gráfica e à facilidade de compreensão pode ser classificada globalmente como **BOA**, sendo o aspecto mais relevante a sinalização dos desvios alternativos que, como analisamos seguidamente, apresenta algumas deficiências que compete melhorar. Sem ter em conta a grande variedade de sinais podemos afirmar que, em geral, os sinais são facilmente compreensíveis e associáveis ao Caminho de Santiago (B.1.). As setas apresentam um tamanho e cor adequados e relativamente uniformes, salvo casos pontuais ou de desvios, onde a forma e posição dos sinais é mais variável. Os pictogramas e outras tipologias de sinalização informativa, como segurança e complementar, costumam mostrar o pictograma da vieira e também as cores azul e amarelo, típicas do Caminho de Santiago. Apenas um dos sinais encontrados mostrava cores diferentes aos característicos do Caminho, trata-se da tipologia com o código SPAVF do Catálogo de Tipologias de Sinalização (ver anexos).

A legibilidade e nitidez dos sinais (B.2.), em geral, são consideradas boas, ainda que alguns deles, por estarem pintados manualmente, não apresentam uma homogeneidade quanto a dimensões das setas e orientação dos pictogramas das vieiras.

No que respeita à sinalização dos desvios alternativos ao traçado principal, pode-se





afirmar que estes desvios não estão identificados como tal com os sinais informativos que permitam ao peregrino distinguir o Caminho original da alternativa, ainda que seja possível seguir o traçado através das setas direcionais. Nos dois casos em que existe sinalização de desvio, a informação não está em várias línguas para facilitar a sua compreensão (B.3.).

CRITÉRIO C. SUSTENTABILIDADE E ESTADO DE MANUTENÇÃO
INDICADOR C.1. O sinal provoca um baixo impacto no espaço, utilizando materiais que se adequam e integram na paisagem.
INDICADOR C.2. Os materiais são duráveis e resistentes a fatores externos (clima, vandalismo, etc.), permitindo a sua manutenção e evitando criar resíduos por degradação dos materiais que compõem o sinal.
INDICADOR C.3. O sinal encontra-se em bom estado de manutenção, sendo facilmente visível e legível.

Avaliação geral do critério

O estado da sinalização no que respeita ao estado de manutenção e dos materiais que a compõem é qualificado globalmente como **REGULAR**. Existem vários casos em que as placas se encontram em mau estado e requerem manutenção, mas, de uma forma geral, os materiais utilizados são resistentes e adequados.

Tendo em conta que a maioria dos sinais encontrados são setas direcionais de cor amarela pintadas sobre diferentes superfícies que previamente já se encontravam no caminho, o impacto no ambiente não é considerável (C.1.). Contudo, recomenda-se aplicar critérios de homogeneização que permitam diminuir o impacto visual e melhorar a imagem e a integração do Caminho no meio. Estes aspectos são analisados em detalhe na Proposta de Homogeneização da Sinalização, no Estudo do Traçado do Caminho Português de Santiago no Norte de Portugal (Turismo de Galicia, 2015).

De uma forma geral, os materiais utilizados são resistentes e adequados (C.2.), ainda que em dois dos casos seja necessária uma reparação.

Muitos dos sinais encontrados estavam em estado de conservação regular ou mau (C.3.), devido fundamentalmente ao estado da pintura das setas direcionais. Foram detetados 11 casos de sinais em mau estado de manutenção.

Identificação de incumprimentos e necessidades de melhoria

- **Indicador C.2.** Foram encontrados dois casos em que os materiais de que são feitos os sinais não estão adaptados às condições externas, ocasionando a sua degradação e afetando a sua durabilidade e manutenção (ver anexos: fichas MS11 e MS21).





Imagem 18. Sinal da freguesia de Lage, Vila Verde, em mau estado de conservação pelo uso de materiais inadequados. Fonte: elaboração própria.

- **Indicador C.3.** Foram detetados 11 casos de incumprimento deste indicador. Na maioria correspondem a setas direcionais amarelas desgastadas, nas que se recomenda a sua pintura. Em outros casos, trata-se de sinais ou suportes elaborados com materiais que estão degradados e em mau estado, para os quais se recomenda a sua substituição por sinais novos elaborados com materiais mais apropriados e sustentáveis (ver anexos: fichas MS03, MS06, MS07, MS10, MS11, MS13, MS15, MS16, MS20, MS21 e MS22)



Imagem 19. Exemplos de sinais de seta direcional (Tipologia SF) em mau estado de conservação. Fonte: Elaboração própria.

CRITÉRIO D. FUNCIONALIDADE

INDICADOR D.1. A seta indica corretamente a direção a seguir dentro do traçado do Caminho.

INDICADOR D.2. O sinal indica um único traçado mantendo a coerência com outros sinais próximos.

INDICADOR D.3. O sinal, situado num ponto de desvio alternativo, distingue com clareza a alternativa de percurso de maior segurança para o peregrino.



Avaliação geral do critério

A adequação dos sinais em relação à sua funcionalidade é BOA. As setas direcionais amarelas, em posição horizontal, vertical ou curva, marcam a direção e sentido a seguir, de forma geral (D.1.), existindo duas exceções para as quais se propõem as melhorias pertinentes. Encontram-se sete casos em que o sinal não mantém a coerência com os sinais adjacentes (D.2.) e nos quais não é claro qual é o traçado do Caminho.

Outros casos com pontos problemáticos são aqueles em que existem desvios alternativos, mas não é indicado qual é o percurso principal e qual o alternativo, ou qual é o mais seguro para o peregrino (D.3).

Identificação de incumprimentos e necessidades de melhoria

- **Indicador D.1.** Foram encontrados dois casos em que os sinais direcionais marcam a direção errada, contradizendo a informação de outros sinais próximos e criando confusão sobre a direção correta. Ambos os casos foram registados no município da Trofa, e a recomendação é a eliminação dos sinais errados e manutenção e repintura de corretos (ver anexos: fichas MS08 e MS09).



Imagem 20. Exemplos (Trofa) de sinais de seta direcional, desenhadas no mesmo muro, que marcam sentidos opostos. Fonte: elaboração própria.

- **Indicador D.2.** Foram registados sete casos de não cumprimento deste indicador, em que não se indica a existência de um traçado único, mas as placas proporcionam informação contraditória, criando confusão ao peregrino. Embora na maioria dos casos apenas exista uma direção certa, em outros a sinalização marca um desvio alternativo (ver anexos: fichas MS01, MS02, MS05, MS08, MS09, MS18 e MS19). As recomendações são, no caso dos desvios, colocar um sinal de desvio e indicar o motivo da alternativa e, nos casos das contradições, eliminar os sinais erróneos e voltar a pintar os corretos.



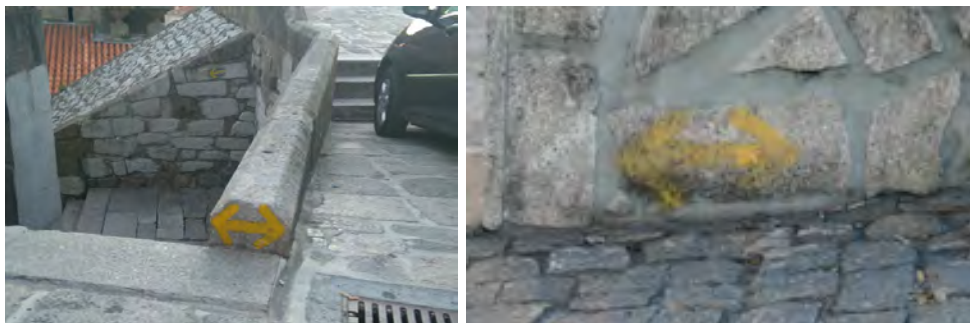
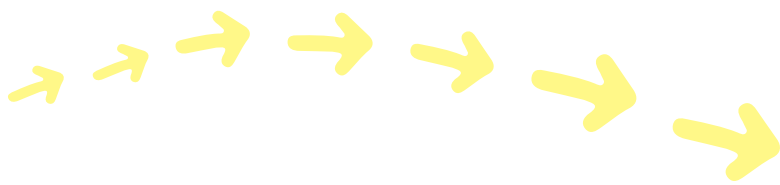


Imagem 21. Exemplos de sinais que indicam duplo traçado do Caminho, no Porto e em Braga, e onde não existe nenhuma aclaração de qual é o percurso original ou principal. Fonte: elaboração própria.

- **Indicador D.3.** Foram registados quatro casos de incumprimento deste indicador, coincidentes com desvios alternativos ao traçado original. Em nenhum deles é especificado qual é o caminho mais seguro ou o principal em relação ao alternativo (ver anexos: fichas MS01, MS02, MS18 e MS19). Além da melhoria da sinalização existente, contempla-se a necessidade de acrescentar, em todos os pontos em que o Caminho se ramifica, sinalização nova do tipo informativo.



Imagem 22. Sinalização situada em Braga, num ponto de início de desvio alternativo, onde não se distingue o desvio do traçado original. Fonte: elaboração própria.





O seguinte gráfico mostra os incumprimentos registados para cada um dos critérios e indicadores da adequação e estado de conservação dos sinais. Não há incumprimentos do critério B.

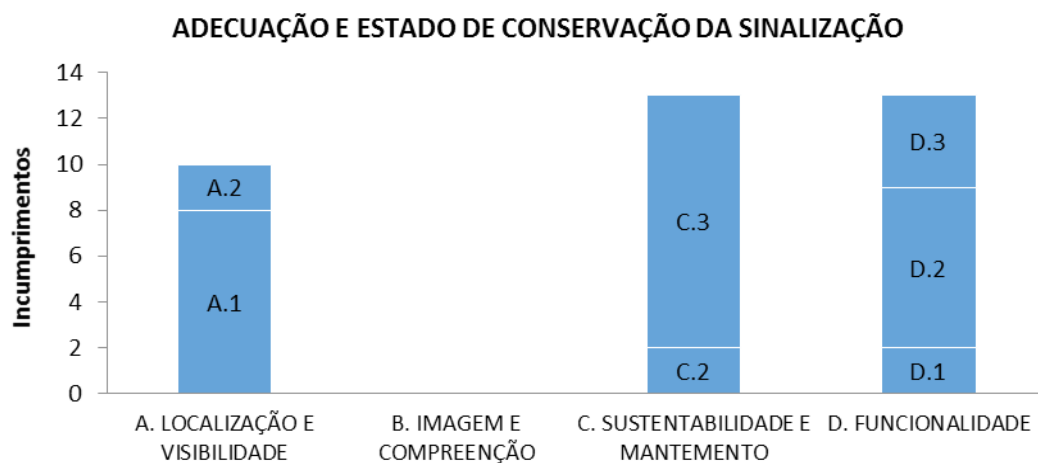
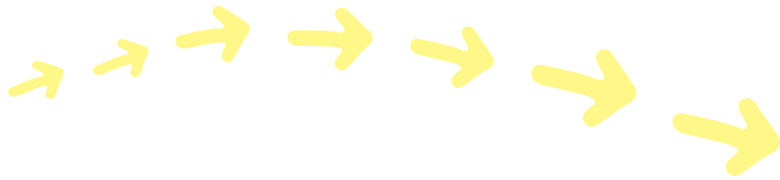


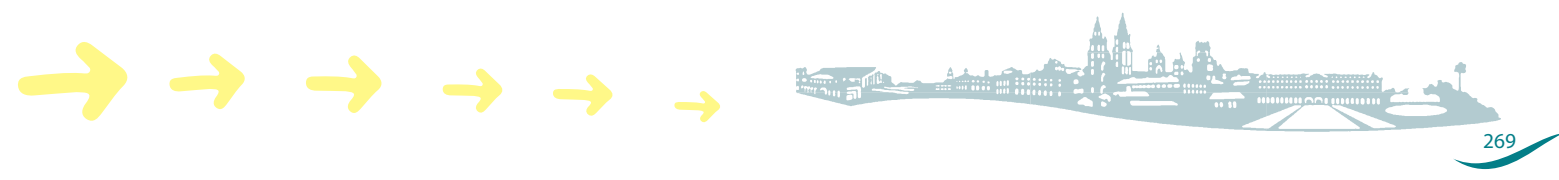
Gráfico 2. Incumprimentos dos critérios de avaliação do estado de conservação da sinalização no Caminho de Braga.





Atendendo à análise da adequabilidade e do estado de conservação da sinalização exposto anteriormente, resumem-se em seguida as ações que se deverão levar a cabo para melhorar a sinalização existente no Caminho de Braga assim como para corrigir as deficiências encontradas.

Problema detetado	Critérios que incumpre	Tipologia de Sinal	Número de sinais que precisam melhoria	Ação recomendada	Código de Ficha (em anexos)
Os sinais direcionais situados em cruzamentos e pontos estratégicos não são visíveis com facilidade.	A1	SF	8	Pintar novamente as setas escolhendo uma localização facilmente visível.	MS05, MS07, MS12, MS14, MS15, MS17, MS20, MS23
Os sinais direcionais estão ocultos pela presença de obstáculos.	A2	SF	5	Pintar novamente as setas, escolhendo uma localização adequada, visível e livre de obstáculos.	MS03, MS04, MS07, MS20, MS22
Os desvios alternativos de segurança não estão bem sinalizados, não sendo possível distinguir o traçado principal da alternativa.	B3, D3	SF	2	Adicionar sinalização direcional e informativa nos cruzamentos de desvios, pelo menos em português e inglês e suprimir os sinais que dêem origem a confusão sobre a direção e sentido.	MS01, MS18
Os sinais estão realizados com materiais inadequados e pouco integrados no meio.	C2	SF, SFL	2	Retirar as placas em mau estado e substituir por outras que cumpram os critérios de sustentabilidade. Limpar os possíveis resíduos causados pela degradação dos sinais.	MS11, MS21
Problema detetado	Critérios que incumpre	Tipologia de Sinal	Número de sinais que precisam melhora	Ação recomendada	Código de Ficha (em anexos)
Os sinais estão em mau estado dificultando a sua visibilidade e compreensão	C3	SF, SFL	11	Retirar as placas em mau estado e substituí-las por outras que cumpram os critérios de adequação. Repintar as setas apagadas ou desgastadas.	MS03, MS06, MS07, MS10, MS11, MS13, MS15, MS16, MS20, MS21, MS22





Os sinais indicam uma direção errada.	D1	SF	2	Corrigir as incoerências entre sinais que geram confusão sobre a direção e o sentido a seguir através da colocação de sinalização complementar do tipo informativo, ou repintando e mudando de posição as setas direcionais.	MS08, MS09
Os sinais apresentam incoerências ou erros na informação que proporcionam.	D2	SF	7	Eliminar os sinais errados e pintar novos sinais em lugares visíveis e com a informação correta.	MS01, MS02, MS05, MS08, MS09, MS18, MS19
Os sinais indicam claramente qual das opções alternativo é a mais segura para o peregrino num cruzamento com desvio.	D3	SF	4	Melhorar o estado dos sinais existentes e instalar sinalização nova de tipo informativo.	MS01, MS02, MS18, MS19

Tabela 5. Resumo de necessidades de melhoria da sinalização existente no Caminho de Braga.

IDENTIFICAÇÃO DAS NECESSIDADES DE SINALIZAÇÃO E PROPOSTA DE SINALIZAÇÃO ADICIONAL

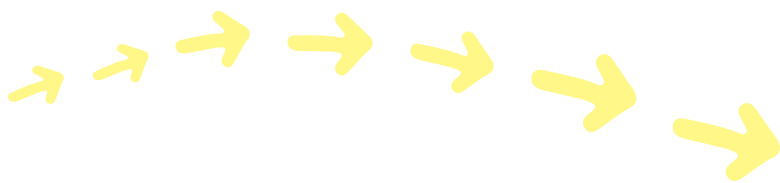
As necessidades de sinalização adicional identificadas no percurso do traçado do Caminho Português de Braga, devem-se fundamentalmente a dois tipos de situações nas quais a informação proporcionada pela sinalização existente é insuficiente ou incompleta:

- Pontos nos quais a sinalização perde a continuidade, dificultando a identificação da direção a seguir.
- Pontos nos quais o caminho se bifurca pela existência de um desvio alternativo de segurança ou por outros motivos, em que a sinalização atual não permite distinguir entre o traçado principal e a alternativa recomendada.

A avaliação das necessidades de nova sinalização realizou-se com base nos Critérios de Avaliação da Adequabilidade e do Estado de Conservação da Sinalização mencionados anteriormente.

A seguir descrevem-se os casos em que foram detetadas deficiências na sinalização e nos quais se recomenda acrescentar sinalização nova que complemente a existente.





Identificação de necessidades de nova sinalização direcional e informativa

- **Indicadores A.1. e A.3.** Foram encontrados doze casos em que a continuidade da sinalização se perde, ou pelos sinais estarem muito distanciados entre si ou por não existirem sinais em pontos estratégicos como cruzamentos de caminhos. É recomendável adicionar um sinal direcional básico (seta amarela) em cada um dos pontos identificados. O sinal deverá estar localizado de forma a que seja visível a partir de uma distância que permita identificar a direção e o sentido do percurso sem esforço (ver anexos: Fichas NS01, NS02, NS04, NS05, NS06, NS07, NS08, NS09, NS11, NS14, NS15, NS16).



Imagem 23. Cruzamentos de caminhos sem sinal, onde se perde a continuidade do traçado. Fonte: elaboração própria.

- **Indicadores A.1. e A.2.** Registaram-se dois casos em que os sinais direcionais dos cruzamentos não são suficientemente visíveis, e não é fácil saber a direção a seguir. Recomenda-se colocar o sinal de seta direcional num local estratégico, onde seja visível a partir do traçado do Caminho (ver anexos: Fichas NS10, NS12).



Imagem 24. Cruzamento de caminhos com sinal não visível de ambos os lados. Fonte: elaboração própria.





- **Indicadores A.1. e B.3.** Foi registado um caso em que os sinais direcionais marcam uma direção que não se pode seguir, uma vez que a rua em questão se encontra fechada por motivos de segurança, não existindo sinalização que indique um traçado alternativo possível. Recomenda-se traçar e sinalizar de forma adequada o desvio alternativo, e adicionar sinalização informativa sobre as causas da mudança do traçado (ver anexos: ficha NS13).



Imagem 25. Rua fechada por motivos de segurança e sem sinalização de traçado alternativo. Fonte: elaboração própria.

- **Indicadores A.2. e C.3.** Outro caso foi registado no cruzamento da Rua do Almada com a Rua Dr. Ricardo Jorge no Porto, intuitivamente o Caminho a seguir continua em linha reta pela Rua do Almada, no entanto é importante reforçar a sinalização nos cruzamentos. Portanto, recomenda-se adicionar um sinal básico de direção para evitar esta confusão e reforçar a direção na qual continua o Caminho (ver anexos: ficha NS03).



ESTIMATIVA DOS CUSTOS DE EXECUÇÃO DAS MELHORIAS PROPOSTAS

A Tabela abaixo apresenta o cálculo estimativo dos custos de implementação das melhorias à sinalização existente e propostas de nova sinalização para melhorar as condições de segurança e informação aos peregrinos no Caminho de Braga.

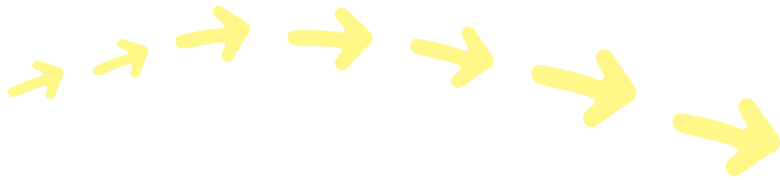
Os conceitos de despesa agruparam-se em categorias com base no tipo de ação requerida para o cálculo do custo da execução por unidades, incluindo a mão-de-obra e os materiais necessários. Os preços procedem da Base de Preços de Edificação e Obra Civil em Espanha (PREOC), atualizada para o ano 2015.

Nº	CONCEITO DE DESPESA	DESCRIÇÃO	UNIDADE	QUANTIDADE	PREÇO UNITÁRIO (€)	CUSTO TOTAL (€)
1	MELHORIAS NA SINALIZAÇÃO EXISTENTE					
1.1.	Repintar os sinais direcionais básicos em cruzamentos e pontos estratégicos do traçado.	Marca direcional de seta amarela de 16 cm realizada com pintura acrílica, cor Pantone Yellow C, manual.	m	1,28	0,44 €	0,56 €
1.2.	Repintar os sinais direcionais básicos ocultos ou em mau estado.	Marca direcional de seta amarela de 16 cm realizada com pintura acrílica, cor Pantone Yellow C, manual.	m	3,84	0,44 €	2,11 €
1.3.	Correção de incoerências e sinais direcionais errados ou que dão lugar a confusão.	Marca direcional realizada com pintura acrílica, cor Pantone Yellow C para sinais novos, e cor Negra para apagar sinais, manual.	m	1,28	0,44 €	1,27 €
1.4.	Remoção e limpeza de sinais deteriorados ou inadequados.	Inspeção, remoção de sinais, limpeza e conservação por equipa especializada.	h	5	24,27 €	48,54 €
SUBTOTAL:						54,48 €
2	NECESSIDADES DE SINALIZAÇÃO NOVA					
2.1.	Pintura de sinais básicas de direção em pontos identificados.	Marca direcional de seta amarela de 16 cm realizada com pintura acrílica de cor Pantone Yellow C, manual.	m	2,88	0,44 €	3,52 €
2.2.	Colocação de sinais característicos de desvio (tipologia SPD) nos pontos problemáticos de bifurcação do traçado nos desvios alternativos e ao longo de todo o percurso dos desvios com uma frequência de 1 sinal/100 m.	Un. Cartaz indicativo de desvio no Caminho Português Central de 0,15x0,15 m com suporte metálico de ferro galvanizado, de 2 m de altura, incluindo a colocação com abertura de furo e fixação com cimento.	Ud.	115	20,18 €	322,88 €



2.3	Colocação de painéis informativos no início dos desvios existentes.	Un. Painel combinado de advertência de desvio com mapa orientador de 100x70 cm, com poste de madeira, cravos, cimentação e encache, totalmente colocado.	Ud.	6	180,94 €	361,88 €
SUBTOTAL:						688,28 €
3.	OUTROS CUSTOS					
3.1.	Controlo de qualidade dos trabalhos	Provas de pintura, instalação e limpeza.	Ud.	1	300,00 €	300,00 €
3.2.	Gestão dos resíduos gerados	Serviço de recolha e entrega de resíduos máx. 5 m3	Ud.	1	55,00 €	55,00 €
SUBTOTAL:						355,00 €
TOTAL ORÇAMENTO BASE						1.095,76 €
IVA 21%						230,11 €
TOTAL EXECUÇÃO:						1.325,87 €





AVALIAÇÃO DOS ALBERGUES EXISTENTES NO CAMINHO DE BRAGA E PROPOSTA DE CRIAÇÃO DE NOVOS ALBERGUES

METODOLOGIA DE AVALIAÇÃO DOS ALBERGUES



O estudo dos albergues de peregrinos localizados nas imediações do traçado do Caminho de Braga consistiu na identificação e avaliação in situ das diferentes instalações dos albergues existentes ao longo do percurso compreendido entre as cidades de Porto e Valença. Os trabalhos realizados incluíram:

- A **identificação preliminar** dos albergues de peregrinos públicos ou semipúblicos e albergues juvenis da rede nacional de Portugal, localizados nas proximidades do Caminho.
- A definição dos **critérios de avaliação dos serviços e estado de conservação** dos albergues existentes e os **critérios para a criação de novos albergues**.
- A elaboração de **fichas de recolha de dados e informação** em campo para a avaliação do estado de conservação dos albergues.
- A visita de **identificação dos albergues e entrevistas** com os hospedeiros ou responsável dos estabelecimentos.
- A **realização de fotografias das instalações**, do exterior e interior da edificação.
- A compilação e síntese da informação reunida num **Catálogo completo dos albergues no Caminho de Braga** que se inclui como anexo ao presente informe.

Identificaram-se um total de 3 albergues, os quais foram classificados da seguinte forma para a sua avaliação:

- **Albergues públicos ou semipúblicos** que funcionam com donativo ou com o preço reduzido e, normalmente, exclusivos a peregrinos. Estes albergues são habitualmente de titularidade municipal e de associações de interesse social e sem fins lucrativos.
- **Albergues da “Rede Nacional de Turismo Juvenil de Portugal” (RNTJ)**, não exclusivos a peregrinos, mas que oferecem descontos especiais a este segmento de público.



Os albergues avaliados e a sua titularidade e gestão, foram os seguintes:

Nome do Albergue	Titularidade	Gestão
Albergue Juvenil de Braga	Movijovem (Cooperativa de Interesse Público de Responsabilidade Limitada)	
Albergue de Braga	IPSS (Instituições Particulares de Solidariedade Social)	Jovens em Caminhada (JOEN-CA), Diocese de Braga e Câmara de Braga.
Albergue de Peregrinos São Pedro de Goães	Câmara Municipal de Vila Verde	Município -JF Goães-Associação Confrarias São Tiago-Espaço Jacobeus - União das Freguesias da Ribeira do rio Neiva

Tabela 6. Albergues do Caminho de Braga avaliados no presente trabalho

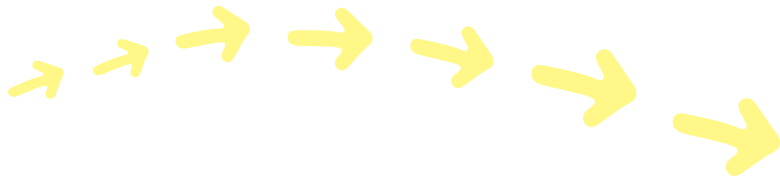
A definição dos critérios para a avaliação do estado de conservação permitiu a análise sistemática da funcionalidade de cada um dos albergues. Cada um dos critérios conta com uma série de indicadores que foram avaliados para determinar o grau de cumprimento dos critérios avaliados como “bom, regular ou mau”:

- Grau de cumprimento “BOM”. O albergue cumpre totalmente o critério.
- Grau de cumprimento “REGULAR”. O albergue cumpre parcialmente o critério.
- Grau de cumprimento “MAU”. O albergue cumpre com deficiências o critério.

A seguinte tabela demonstra os **critérios** aplicados para avaliar os serviços e o estado de conservação dos albergues:

CRITÉRIOS	DEFINIÇÃO	GRAU DE CUMPRIMENTO
LOCALIZAÇÃO	Avalia a proximidade do albergue em relação ao traçado do Caminho de Braga. Os albergues situados a menos de 500 metros do traçado têm uma avaliação “boa”; os albergues situados entre 500 metros e 1,5 km “regular”; e aqueles situados entre 1,6 e 3 km do traçado “má”.	Bom Regular Mau
SINALIZAÇÃO	Avalia a existência de sinalização no traçado do Caminho indicando a direção para o albergue e a existência de sinalização no exterior e interior do albergue, identificando o estabelecimento e limitando a entrada a dependências de uso privado e/ou proibido.	Bom Regular Mau
EDIFICAÇÃO E ACESOS	Avalia o estado de conservação da edificação (manutenção, limpeza e iluminação do exterior e interior do albergue). Também, avalia o estado em que se encontram os acessos e se permite o acesso a pessoas com mobilidade reduzida.	Bom Regular Mau





ZONAS DE UTILIZAÇÃO COMUM	Avalia a existência e estado de conservação das zonas comuns (receção, casas de banho, sala de estar ou similar e cozinha), e se indicam, num lugar visível, as regras de utilização destas, pelo menos em duas línguas (português e inglês).	Bom Regular Mau
RESERVAS E PROCURA ACTUAL	Avalia se o albergue tem definidas as condições de reserva (caso admitam reserva), se recolhe dados estatísticos básicos dos peregrinos e se colabora com algum organismo na análise da procura actual.	Bom Regular Mau
LIVROS DE RECLAMAÇÕES	Avalia a existência de livros de reclamações e a disponibilidade de um cartaz que informe da sua existência, em pelo menos duas línguas (português e inglês).	Bom Regular Mau
QUARTOS DO ALBERGUE	Avalia o estado de conservação e limpeza dos quartos, assim como a disponibilidade de um sistema de ventilação. Também avalia se os quartos estão identificados com número ou letra.	Bom Regular Mau
OUTROS SERVIÇOS	Avalia a existência de serviços complementares como: loja, informação turística, lavandaria, telefone à disposição dos clientes, zona de restaurante/bar e estacionamento.	Bom Regular Mau
RESÍDUOS	Avalia a gestão eficaz dos resíduos gerados, disponibilizando pontos de recolha seletiva destes.	Bom Regular Mau
SEGURANÇA	Avalia a sinalização das saídas de emergência, assim como a existência de elementos de prevenção, deteção e extinção de incêndios.	Bom Regular Mau

Tabela 7: Critérios para a avaliação de albergues

Em função destes critérios, foram definidos **indicadores** para avaliar os serviços e estado de conservação dos albergues de uma forma detalhada:

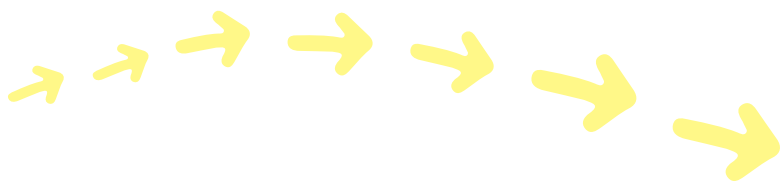
CRITÉRIO A. LOCALIZAÇÃO
INDICADOR A.1. O albergue está situado num raio de aproximadamente 1 km, nas imediações do traçado do Caminho Português.
CRITÉRIO B. SINALIZAÇÃO
INDICADOR B.1. Existe sinalização direcional no traçado do Caminho Português que indique o albergue, identificando mudanças de direção, desvios e qualquer outra circunstância que crie confusão ao peregrino. A sinalização está em bom estado de conservação.
INDICADOR B.2. O acesso principal está sinalizado com uma placa identificativa ou similar.
INDICADOR B.3. O albergue tem sinalizadas as dependências que são de uso privado e/ou proibido para o cliente, por razões de segurança, limitação de uso, confidencialidade, higiene ou acessibilidade.
CRITÉRIO C. EDIFICAÇÃO E ACESSOS
INDICADOR C.1. O exterior e interior (acessos e zonas comuns) da edificação estão corretamente iluminados e limpos.
INDICADOR C.2. A Edificação apresenta as adequadas condições de conservação, estando paredes, portas, janelas, biombos e tetos em bom estado de manutenção.
INDICADOR C.3. O albergue apresenta mecanismos que facilitem a mobilidade e acesso de pessoas com alguma incapacidade (rampas, casas de banho adaptadas, etc.).
INDICADOR C.4. O albergue dispõe de água corrente quente e fria e de meios de aquecimento/ climatização.



CRITÉRIO D. ZONAS DE UTILIZAÇÃO COMUNS	
INDICADOR D.1.	Dispõe de uma zona de receção, vestíbulo ou similar com mobiliário adequado (balcão, assentos, caixotes do lixo, mesas, etc.) e encontra-se em condições mínimas de ordem e limpeza.
INDICADOR D.2.	Dispõe de casas de banho com lavatório, sanita e chuveiro, espelho e acessórios de higiene (como mínimo: sabão, papel higiénico, caixote do lixo e algum mecanismo para secar as mãos).
INDICADOR D.3.	As casas de banho têm uma correta iluminação e encontram-se limpas e em ordem.
INDICADOR D.4.	Dispõe de um espaço onde os clientes possam descansar com mobiliário adequado, em correto estado de conservação, ordem e limpeza.
INDICADOR D.5.	Dispõe de um espaço onde os clientes possam descansar com mobiliário adequado, em correto estado de conservação, ordem e limpeza.
INDICADOR D.6.	Dispõe num lugar visível das "Regras de utilização" do albergue, em pelo menos dois idiomas.
CRITÉRIO E. RESERVAS E PROCURA ATUAL	
INDICADOR E.1.	O albergue tem definidas as condições de reserva, em caso de que se admita e informa destas os clientes, previamente e/ou no estabelecimento.
INDICADOR E.2.	O albergue recolhe dados estatísticos básicos (sexo, idade, nacionalidade, etc.) dos peregrinos que se alojam no seu estabelecimento.
INDICADOR E.3.	O albergue colabora com algum organismo público na análise e amostragem da procura atual.
CRITÉRIO F. LIVROS DE RECLAMAÇÕES	
INDICADOR F.1.	O albergue tem à disposição do cliente livro de reclamações e sugestões, em pelo menos dois idiomas (português e inglês), e dispõe de um cartaz colocado nas zonas de maior afluência de público, que informa da sua existência, em pelo menos português e inglês.
CRITÉRIO G. QUARTOS DO ALBERGUE	
INDICADOR G.1.	Os quartos estão identificados com um número ou letra de forma visível.
INDICADOR G.2.	Os quartos apresentam bom estado de conservação e limpeza, estando o mobiliário (camas, mesas de cabeceira, armários, etc.) e equipamento adicional (telefone, lâmpadas, roupa de cama, etc.) em bom estado de conservação e ordem.
INDICADOR G.3.	Os quartos possuem uma janela ou similar com comunicação direta com o exterior que assegure as adequadas condições de ventilação.
CRITÉRIO H. OUTROS SERVIÇOS	
INDICADOR H.1.	O albergue apresenta uma loja aberta ao público e esta apresenta alguma ligação temática com o Caminho de Santiago.
INDICADOR H.2.	O albergue oferece serviço de informação aos clientes, em pelo menos dois idiomas, português e inglês.
INDICADOR H.3.	O albergue disponibiliza serviço de lavandaria.
INDICADOR H.4.	O albergue tem à disposição um telefone para o uso dos clientes ou em alternativa oferece a possibilidade de utilizar o telefone privado do estabelecimento em caso de necessidade ou emergência.
INDICADOR H.5.	O albergue dispõe de uma zona de restaurante e/ou bar.
INDICADOR H.6.	O albergue dispõe de um espaço para estacionamento.
CRITÉRIO I. RESÍDUOS	
I.1.	O albergue realiza uma gestão eficaz dos resíduos gerados, disponibilizando um ou vários pontos de recolha seletiva de resíduos onde o cliente possa depositá-los.
CRITÉRIO J. SEGURANÇA	
J.1.	O albergue tem sinalizadas e livres de obstáculos as saídas de emergência.
J.2.	O albergue apresenta elementos de prevenção, deteção e extinção de incêndios como extintores e caixa de primeiros socorros.

Tabela 8: Indicadores para a avaliação dos serviços e o estado de conservação de albergues.





Para a recolha de dados e informação durante a visita aos albergues, elaborou-se uma “Ficha de Avaliação dos Serviços e Estado de Conservação” com base nos critérios definidos anteriormente. Estas fichas foram utilizadas como base para a elaboração do Catálogo de Albergues (em anexo).

Para preencher as fichas e avaliar os albergues, visitou-se cada um dos albergues do traçado do Caminho de Braga. A recolha de informação realizou-se de forma sistemática seguindo um protocolo previamente estabelecido (ver anexos).

A ficha de albergues divide-se em duas partes:

A. Recolha de informação e dados dos albergues.

- **Localização:** endereço do albergue, freguesia e município.
- **Dados de Contacto:** nome do responsável, telefones de contacto, página web e redes sociais.
- **Descrição do Equipamento:** dados de ocupação, disponibilidade do albergue, organismos titulares e responsáveis da gestão do albergue e preço.
- **Reserva:** define se o albergue aceita reservas prévias e neste caso, as condições de reserva.
- **Serviços:** identificação dos serviços de que o albergue dispõe como: expedição da credencial, cozinha de uso livre, máquina de lavar e secar roupa, internet, etc.
- **Estado de Conservação:** avalia de forma genérica o estado de conservação dos exteriores e interior do albergue, com uma classificação de “bom, regular, mau”.

B. Avaliação específica dos serviços e do estado de conservação

- Grau de execução dos indicadores: análise da execução dos indicadores com uma classificação de “bom, regular ou mau”. No caso do não cumprimento de um indicador, não se realiza nenhuma avaliação.
- Observações: comentários elucidativos de alguns dos indicadores e/ou informação oferecida pelos responsáveis/hospedeiros dos albergues que pode ser de interesse.





AVALIAÇÃO GLOBAL DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO DOS ALBERGUES

AVALIAÇÃO DOS ALBERGUES DE ACORDO COM OS CRITÉRIOS ESPECÍFICOS E PROPOSTAS DE MELHORIA

Neste ponto, são apresentados cada um dos indicadores e o grau de execução dos albergues sobre uma base da avaliação de “bom, regular, mau”:

CRITÉRIO A. LOCALIZAÇÃO

INDICADOR A.1. O albergue está situado num raio de aproximadamente 1 km, em torno do traçado do Caminho Português.

Para avaliar este indicador, estabeleceu-se uma classificação de “bom” para aqueles albergues situados a menos de 500 metros do traçado; “regular” para os albergues situados entre 500 metros e 1,5 km; e “mau” para aqueles situados entre 1,6 e 3 km do traçado. Dos três albergues visitados, dois estão situados a menos de 500 metros do traçado do Caminho, o Albergue de Braga e o Albergue de Peregrinos São Pedro de Goães. O Albergue Juvenil de Braga encontra-se a uma distância de cerca de 1,2 km do traçado.

CRITÉRIO B. SINALIZAÇÃO

INDICADOR B.1. Existe sinalização direcional no traçado do Caminho Português que direcione ao albergue, identificando mudanças de direção, desvios e qualquer outra circunstância que crie confusão ao cliente. A sinalização está em bom estado de conservação.

INDICADOR B.2. O acesso principal está sinalizado com uma placa identificativa ou similar.

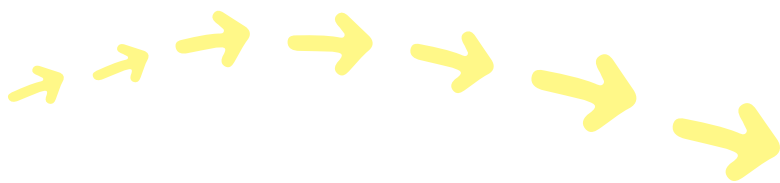
INDICADOR B.3. O albergue tem sinalizadas as dependências que são de uso privado e/ou proibido para o cliente, por razões de segurança, limitação de uso, confidencialidade, higiene ou acessibilidade.

No que diz respeito ao indicador **B.1.**, somente um dos albergues tem sinalização direcional a partir do Caminho, o Albergue de Peregrinos São Pedro de Goães. Os outros dois não possuem sinalização direcional a partir do traçado do Caminho para os mesmos.



Imagem 26. Sinais de entrada e acesso ao Albergue de Peregrinos São Pedro de Goães.
Fonte: elaboração própria.





A placa do Albergue de Braga refere-se ao Centro de acolhimento e Formação de Jovens. O sinal indicativo de que também é um albergue de peregrinos é uma folha de papel impressa com a vieira amarela sobre fundo azul e a cruz de Santiago colocada no vidro da porta da frente. Entretanto, está prevista a sua substituição por uma placa metálica para colocar do lado de fora, ao lado da já existente. E a placa da Pousada da Juventude de Braga indica que pertence ao grupo de Hostelling International, mas não está sinalizada como local para a recepção de peregrinos.



Imagem 27. Porta de entrada do Albergue de Braga e da Pousada da Juventude de Braga.
Fonte: elaboração própria.

No caso do indicador B.3., nenhum dos três albergues tinha sinalizadas as dependências de uso privado e/ou proibido para os peregrinos.

Propostas de melhoria

- **Indicador B.1.** Recomenda-se sinalizar os albergues partir do traçado do Caminho de Braga, até às proximidades dos mesmos, especialmente o Albergue de Braga, uma vez que ambos estão localizados a menos de um 1,5 km do traçado. O sinal adequado para o efeito deve indicar o nome do estabelecimento e a distância aproximada em quilómetros e deve ter também um pictograma de albergue.
- **Indicador B.2.** Para o Albergue de Braga e a Pousada da Juventude de Braga, recomenda-se indicar, num lugar visível, ou na fachada da edificação ou na entrada, que se trata de um local de acolhimento para peregrinos, além de funcionar como Pousada da Juventude.





- **Indicador B.3.** Recomenda-se sinalizar as áreas a que o peregrino não pode aceder, através de um cartaz legível e facilmente visível, na área de receção, escritórios, quartos dos hospedeiros, quartos de limpeza, etc.

CRITÉRIO C. EDIFICAÇÃO E ACESSOS
INDICADOR C.1. O exterior e interior (acessos e zonas comuns) da edificação estão adequadamente iluminados e limpos.
INDICADOR C.2. A edificação apresenta as adequadas condições de conservação, estando paredes, portas, janelas, biombos e tetos em bom estado de manutenção.
INDICADOR C.3. O albergue apresenta mecanismos que facilitam a mobilidade e acesso de pessoas com alguma incapacidade (rampas, casas de banho adaptadas, etc.).
INDICADOR C.4. O albergue dispõe de água corrente quente e fria e de meios de aquecimento/ climatização.

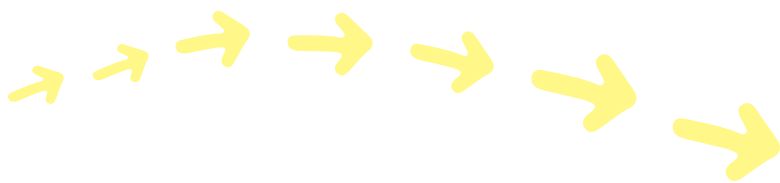
Relativamente ao indicador C.1. todos os albergues estão iluminados e limpos, tanto no interior do estabelecimento, como no exterior.

Tanto o Albergue de Braga como o Albergue de Peregrinos São Pedro de Goães cumprem o indicador C.2. A Pousada da Juventude de Braga encontra-se em pior estado de conservação, ainda que estejam previstas obras de remodelação e melhoria a partir de Janeiro de 2016.



Imagem 28. Interior do Albergue de Braga, com umas instalações antigas ainda que limpas e ordenadas





Em relação ao indicador C.3. nenhum dos albergues possui mecanismos que facilitem a mobilidade a pessoas com mobilidade reduzida.

No caso do indicador C.4. todos os albergues estudados estão equipados com ar condicionado e têm água quente para o uso dos peregrinos.

Propostas de melhoria

Indicador C.2. Recomenda-se manter os edifícios no melhor estado de conservação possível, pintando paredes e portas, eliminando zonas com humidade, etc. Tanto no exterior como no interior do albergue devem ter uma imagem cuidada e organizada.

Este aspecto é especialmente aconselhável no caso da Pousada da Juventude de Braga.

Indicador C.3. Recomenda-se que os albergues estejam adaptados para pessoas com mobilidade reduzida, habilitando rampas nos acessos, quartos e casas de banho adaptadas, etc. No caso de existirem escadas para aceder aos quartos, é recomendável habilitar algum mecanismo que facilite o acesso (rampa, elevador mecânico, etc.) ou ter quartos no rés-do-chão.

CRITÉRIO D. ZONAS DE UTILIZAÇÃO COMUM
INDICADOR D.1. Dispõe de uma zona de receção, vestíbulo ou similar com mobiliário adequado (balcão, assentos, caixotes do lixo, mesas, etc.) e encontra-se em condições mínimas de ordem e limpeza.
INDICADOR D.2. Dispõe de casas de banho com lavabo, sanita e chuveiros, espelho e acessórios de higiene (como mínimo: sabão, papel higiénico, papeleras e algum mecanismo de secar as mãos).
INDICADOR D.3. As casas de banho possuem uma correta iluminação e encontram-se em condições aceitáveis de limpeza e ordem.
INDICADOR D.4. Dispõe de um espaço onde os clientes possam descansar com mobiliário adequado, em correto estado de conservação, ordem e limpeza.
INDICADOR D.5. Dispõe de um espaço onde os clientes possam cozinhar com mobiliário adequado, em correto estado de conservação, ordem e limpeza.
INDICADOR D.6. Dispõe num lugar visível as "Regras de utilização" do albergue, em pelo menos dois idiomas.

Tanto o Albergue de Braga como o Albergue de Peregrinos São Pedro de Goães têm zonas de receção adequadas (**D.1.**), limpas e ordenadas. No entanto, no caso da Pousada da Juventude de Braga este espaço é de dimensões muito reduzidas, e obriga os hóspedes a permanecer de pé enquanto aguardam para ser atendidos atrás do balcão. No caso do Albergue de Peregrinos de São Pedro de Goães, apesar de ter área de receção, a entrada para o edifício não é realizada através da porta que tem acesso à mesma.

Nas casas de banho, os três albergues contam o mobiliário necessário, no entanto, no caso da Pousada da Juventude não existem acessórios mínimos de higiene exigidos (**D.2.**). Nos outros dois albergues visitados, estes aspectos estavam corretamente executados.





No que respeita ao indicador **D.3.** apenas o Albergue de Peregrinos São Pedro de Goães tinha, no momento da visita, as casas de banho limpas e ordenadas com alguma iluminação, enquanto os outros dois, têm uma avaliação de “regular” já que se recomenda melhorar as condições de limpeza.



Imagem 29. Albergue de São Pedro de Goães. Esquerda: zona de receção; direita: casas de banho.

O Albergue de Braga é o único que oferece aos peregrinos um lugar adequado para o descanso (**D.4.**) onde, para além de duas áreas com sofás, também existe um pátio interior com áreas de jogo e recreio. A Pousada da Juventude de Braga tem uma área habilitada como sala de jantar, com mesas e cadeiras, e apenas um pequeno sofá que não é cómodo para o repouso quando os hóspedes são muitos. O Albergue de Peregrinos São Pedro de Goães não tem nem mobiliário como cadeiras de braços, sofás ou similar, que garanta o descanso dos peregrinos.

Todos os albergues dispõem de um espaço para cozinhar com mobiliário adequado (**D.5.**).

Na Pousada da Juventude de Braga, as normas de utilização do albergue estão visíveis e expostas em dois idiomas (**D.6.**). No entanto, tanto no Albergue de Peregrinos São Pedro de Goães como no Albergue de Braga, estas regras, ainda que visíveis, estão apenas em português. No Albergue de Goães a informação relacionada com os donativos está em três línguas.



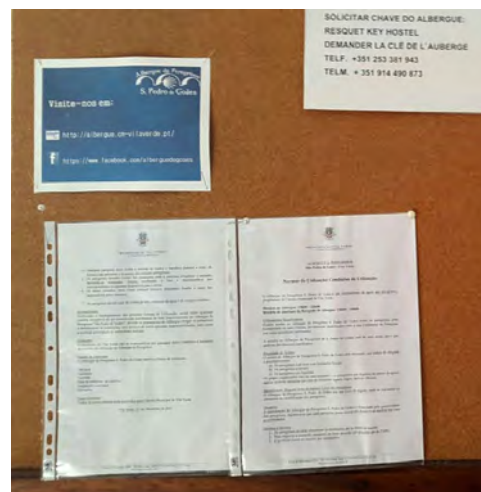


Imagem 30. Zonas comuns nos albergues. Esquerda: Área de descanso do Albergue de Braga; direita: regras de utilização do Albergue de São Pedro de Goães.

Propostas de melhoria

- **Indicador D.1.** Recomenda-se estabelecer uma zona de receção, hall ou similar, à entrada do albergue. Esta zona deve ter mobiliário adequado como balcão, mesa de escritório, estantes com informações sobre o albergue e as suas condições de utilização, bem como informações turísticas da região e do Caminho de Santiago. A área de receção deve estar sempre limpa e ordenada. Além disso, recomenda-se que esta zona seja exclusivamente para receber os peregrinos ou hóspedes, evitando partilhar este espaço com outros serviços.

Este aspecto é especialmente recomendável para a Pousada da Juventude de Braga.

- **Indicador D.3.** Recomenda-se manter as casas de banho sempre limpas, procedendo a sua limpeza pelo menos duas vezes por dia, sobretudo em épocas de elevada ocupação.
- **Indicador D.4.** Recomenda-se acondicionar uma zona de descanso para os peregrinos, colocando um sofá ou, se não houver espaço suficiente, cadeirões, numa área tranquila. No caso dos albergues que têm um pátio exterior ou similar, recomenda-se utilizar este espaço para adaptar uma área de descanso para os peregrinos.
- **Indicador D.6.** Recomenda-se que todos os albergues informem as regras de utilização do albergue em, pelo menos, dois idiomas. Também é recomendável que os albergues coloquem informações, em diferentes zonas do albergue, sobre as condições de uso de cada espaço, evitando escrever à mão os cartazes e, renovando os mesmos quando estes estão deteriorados.



CRITÉRIO E. RESERVAS E PROCURA ATUAL
INDICADOR E.1. O albergue tem definidas as condições de reserva, em caso de que se admita e, informa destas os clientes, previamente e/ou no estabelecimento.
INDICADOR E.2. O albergue recolhe dados estatísticos básicos (sexo, idade, nacionalidade, etc.) dos peregrinos que se alojam no seu estabelecimento.
INDICADOR E.3. O albergue colabora com algum organismo público na análise e amostragem da procura actual.

Todos os albergues visitados têm definidas as condições de reserva (**E.1.**), embora no Albergue de São Pedro de Goães as informações sobre as condições para reservar apenas são disponibilizadas pela Câmara Municipal, e a pessoa responsável pelo albergue só realiza reservas pelo telefone.

No caso de Albergue de Braga e da Pousada da Juventude de Braga é recomendado reservar com antecedência, sobretudo em época alta ou, especialmente quando se trata de um grupo.

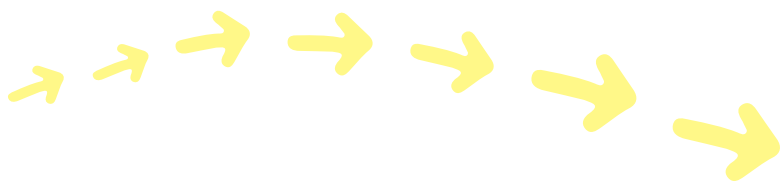
Os três albergues recolhem dados estatísticos básicos relativamente aos peregrinos alojados (**E.2.**). A Pousada da Juventude não colabora com organismos públicos na recolha destes dados (**E.3.**), ao contrário dos outros dois albergues. No caso do Albergue de Braga, estes dados são cedidos posteriormente ao departamento de Turismo da Câmara Municipal.

Propostas de melhoria

- **Indicador E.2.** Recomenda-se recolher dados básicos e realizar um tratamento estatístico dos mesmos para conhecer as características da procura. Depois de tratados, é recomendável exibir os mesmos ao público, colocando-os numa das áreas da entrada do albergue, e publicando-os na rede, caso seja possível.
- **Indicador E.3.** É recomendável que todos os albergues colaborem com outros organismos públicos e privados (Câmaras Municipais, Universidades, Associações, etc.) na recolha e tratamento dos dados estatísticos que levam a cabo.

CRITÉRIO F. LIVROS DE RECLAMAÇÕES
INDICADOR F.1. O albergue tem à disposição do cliente livro de reclamações e sugestões, em pelo menos dois idiomas (português e inglês), e dispõe de um cartaz colocado nas zonas de maior afluência de público, no qual se informa da sua existência, pelo menos em português e inglês.





Tanto a Pousada da Juventude de Braga como o Albergue de Braga têm livros de reclamações disponíveis para os peregrinos, e a sua existência está devidamente indicada num cartaz visível à entrada dos estabelecimentos. O Albergue de Peregrinos São Pedro de Goães não tem livro de reclamações, e os peregrinos deixam suas impressões ou sugestões no livro de visitas.

Propostas de melhoria

- **Indicador F.1.** Recomenda-se que todos os albergues tenham livros de reclamações à disposição dos peregrinos, juntamente com o livro de visitas, para deixar os seus comentários. Da mesma forma, devem informar de forma visível a disponibilidade dos livros de reclamações.

Os livros de reclamações são um bom instrumento para promover a boa gestão dos estabelecimentos, para que qualquer aspecto a melhorar, inconveniente ou reclamação sobre o albergue, sejam reunidos e tidos em conta. Estas reclamações devem ser examinadas pelos organismos gestores dos estabelecimentos, os quais devem realizar as melhorias consideradas necessárias.

CRITÉRIO G. QUARTOS DO ALBERGUE	
INDICADOR G.1.	Os quartos estão identificados com um número ou letra de forma visível.
INDICADOR G.2.	Os quartos estão em bom estado de conservação e limpeza, estando o mobiliário (camas, mesas de cabeceira, armários, etc.) e equipamento adicional (telefone, lâmpadas, roupa de cama, etc.) em bom estado de manutenção e ordem.
INDICADOR G.3.	Os quartos possuem uma janela ou similar com comunicação direta para o exterior que assegura as adequadas condições de ventilação.

Tanto o Albergue de Braga como a Pousada da Juventude de Braga possuem placas que identificam os quartos com números ou letras (**G.1.**). No entanto, o mesmo não ocorre no Albergue de Peregrinos São Pedro de Goães.

Todos os albergues visitados têm os seus quartos num estado de conservação e limpeza adequados, e o seu mobiliário está em bom estado (**G.2.**). No entanto, na Pousada da Juventude de Braga não está suficientemente ordenada.

Os três albergues têm janelas para o exterior em todos os seus quartos, como sistema de iluminação natural e ventilação (**G.3.**).





Propostas de melhoria

- **Indicador G.1.** É recomendável que a Albergue de Peregrinos São Pedro de Goães, ainda que apenas disponha de dois quartos, identifique os mesmos com um número, letra ou nome, de modo visível.
- **Indicador G.2.** Recomenda-se que a Pousada da Juventude mantenha os quartos ventilados, limpos e ordenados, mantendo a roupa de cama corretamente colocada (lençóis, cobertores, travesseiros, etc.), caso esteja disponível.

CRITÉRIO H. OUTROS SERVIÇOS
INDICADOR H.1. O albergue tem uma loja aberta ao público e esta tem alguma ligação temática com o Caminho de Santiago.
INDICADOR H.2. O albergue oferece serviço de informação aos clientes, em pelo menos dois idiomas, português e inglês.
INDICADOR H.3. O albergue disponibiliza serviço de lavandaria.
INDICADOR H.4. O albergue tem à disposição um telefone para o uso dos clientes ou em alternativa oferece a possibilidade de utilizar o telefone privado do estabelecimento em caso de necessidade ou emergência.
INDICADOR H.5. O albergue dispõe de uma zona de restaurante e/ou bar.
INDICADOR H.6. O albergue dispõe de um espaço para estacionamento.

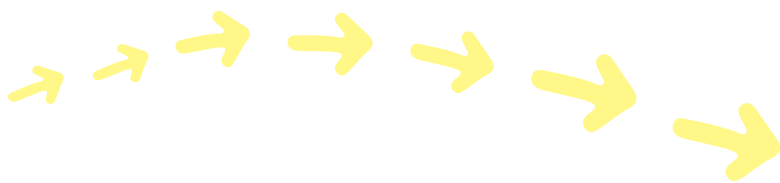
Apenas o Albergue de Peregrinos São Pedro de Goães tem uma loja **(H.1.)** na qual se comercializam artigos para os peregrinos, mas não produtos ligados ao Caminho de Santiago. No que respeita ao indicador **H.2.**, o Albergue de Braga fornece informações, em várias línguas, sobre o Caminho de Santiago, restaurantes, mapas da zona, etc., enquanto a Pousada da Juventude de Braga e o Albergue de Peregrinos São Pedro de Goães apenas oferecem informações em Português.

Nenhum dos albergues visitados disponibiliza serviço de lavandaria para os peregrinos **(H.3.)**, embora no Albergue de Braga exista um lavadouro para os peregrinos, e uma zona para estender a roupa.

Nenhum dos três albergues tem disponível um telefone para os peregrinos **(H.4.)**. Também não têm serviço de restaurante ou bar **(H.5.)**. No entanto o Albergue de Braga fornece informações em dois idiomas sobre os estabelecimentos de restauração mais próximos que têm menu para peregrinos, com preços especiais.

A Pousada da Juventude de Braga e o Albergue de Peregrinos São Pedro de Goães têm uma zona de estacionamento **(H.6.)**, embora, no caso da Pousada, o horário seja das 19 às 9 horas. O Albergue de Braga, por se encontrar no centro histórico e zona pedonal da cidade, não tem parque de estacionamento.





Propostas de melhoria

- **Indicador H.1.** Sugere-se dispor de um espaço com vitrinas, prateleiras ou similar, como uma pequena loja que ofereça produtos ligados ao Caminho de Santiago. Cada produto deve ter uma etiqueta ou similar, com o seu preço. Recomenda-se informar os peregrinos sobre os meios de pagamento aceites (em dinheiro e / ou cartão). Esta informação deve estar em várias línguas, ou pelo menos, em português e inglês.
- **Indicador H.2.** Recomenda-se que, na Pousada da Juventude de Braga e no Albergue de Peregrinos São Pedro de Goães, se habilite um espaço na área de receção, com informações turísticas em várias línguas, ou pelo menos, em português e inglês, e que a pessoa que atende no albergue também facilite informação ao peregrino. Recomenda-se que a informação esteja atualizada e seja informação direcionada ao peregrino.
- **Indicador H.3.** É recomendável que, enquanto os albergues não disponham de serviço de lavandaria, tenham um lavadouro e uma área para estender a roupa. Além disso, deve ser facilitada informação ao peregrino sobre parques de estacionamento próximos ao albergue.
- **Indicadores H.4. e H.5.** É recomendável que nos três albergues visitados, enquanto não se instalarem telefones de uso público e áreas de restaurante / bar nos mesmos, se ofereça informação ao peregrino sobre as cabines telefónicas e os estabelecimentos de restauração mais próximos, como ocorre no Albergue de Braga.
- **Indicador H.6.** Recomenda-se que, no caso do Albergue de Braga, se informe através de cartazes em várias línguas, as possibilidades de estacionamento público mais perto do albergue.

CRITÉRIO I. RESÍDUOS

INDICADOR I.1. O albergue realiza uma gestão eficaz dos resíduos produzidos, dispondo de um ou vários pontos de recolha seletiva de resíduos onde o cliente possa depositá-los.

Apenas a Pousada da Juventude de Braga incumpe este indicador, enquanto os outros dois têm contentores de recolha seletiva de resíduos à disposição dos peregrinos, corretamente identificados por cores.





Propostas de melhoria

- **Indicador I.1.** Recomenda-se que na Pousada da Juventude de Braga se promova a gestão de resíduos no seu estabelecimento, colocando caixote do lixo identificados com cores diferentes para reciclagem de papel, vidro, plástico e metal, e orgânico.

CRITÉRIO J. SEGURANÇA
INDICADOR J.1. O albergue tem as saídas de emergência sinalizadas e livres de obstáculos.
INDICADOR J.2. O albergue possui elementos de prevenção, deteção e extinção de incêndios como extintores e caixa de primeiros socorros.

Tanto a Pousada da Juventude de Braga como o Albergue de Braga têm as saídas de emergência sinalizadas e livres de obstáculos (J.1.). No Albergue de Peregrinos São Pedro de Goães isto não é assim, já que não têm saídas previstas para o efeito. Os três albergues visitados possuem meios de prevenção, deteção e extinção de incêndios e caixa de primeiros socorros (J.2.), embora no Albergue de Peregrinos São Pedro de Goães apenas numa das alas do edifício.

Propostas de melhoria

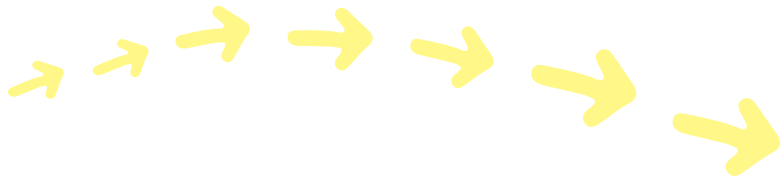
Indicador J.1. e J.2. Recomenda-se cumprir a totalidade destes indicadores, uma vez que são primordiais para a segurança do peregrino. As saídas de emergência, bem como os meios de prevenção, deteção e extinção de incêndios, devem ser distribuídas por todo o edifício, e sinalizados de forma visível e sem obstáculos que impeçam a sua utilização.

CONCLUSÕES DA AVALIAÇÃO DOS SERVIÇOS E ESTADO DE CONSERVAÇÃO

Os resultados obtidos após a apreciação de cada um dos critérios de avaliação do estado dos albergues são os seguintes:

- **Localização:** dois dos três albergues avaliados estão a um raio de 1,0 km do Caminho, e só existe um caso, a Pousada da Juventude de Braga, que se encontra a cerca de 2 km do traçado do Caminho.
- **Edificação e acessos:** o Albergue de Peregrinos São Pedro de Goães encontra-se em bom estado de conservação do edifício (exterior e interior), estando paredes, portas, janelas, etc. em bom estado de manutenção, e estando devidamente iluminado e limpo. O Albergue de Braga, apesar de antigo, está limpo e arrumado. O seu estado de manutenção geral é regular, e os edifícios





são mais antigos e encontram-se algo deteriorados, mas o interior dos mesmos estava limpo e em condições de uso adequadas. Neste critério, é preciso melhorar a adequação de mecanismos para facilitar o acesso de pessoas com mobilidade reduzida.

- **Zonas de utilização comum:** embora o Albergue de Braga tenha uma área de receção adequada e sala de estar, onde os peregrinos podem descansar ou consultar informações, bem como uma cozinha com os utensílios necessários, os outros dois albergues apresentam alguma carência nestes aspectos. Algumas das melhorias que estes albergues devem aplicar incluem a colocação das regras de utilização na área de receção e na sala de estar, corredores, quartos, e outras dependências, bem como a melhoria dos equipamentos de sanitários e condições gerais de limpeza.
- **Quartos do albergue:** dois dos três albergues têm os quartos identificados com uma placa ou similar e todos possuem uma janela ou similar com comunicação direta para o exterior. Em geral, os quartos apresentam um bom estado de conservação e limpeza.
- **Segurança:** dois dos três albergues tem as saídas de emergência sinalizadas e livres de obstáculos, e todos têm instalados os meios necessários de prevenção de incêndios e caixa de primeiros socorros.
- **Livros de reclamações:** apenas o Albergue de Peregrinos São Pedro de Goães não tem livro de reclamações e sugestões, ainda que disponha de livro de visitas.
- **Resíduos:** a Pousada da Juventude de Braga não realiza uma gestão eficaz dos resíduos, separando-os em recipientes individuais e diferenciados. Os outros dois albergues têm caixotes para a reciclagem devidamente identificados com cores para depositar o papel, vidro, plástico e metal, e orgânico.
- **Sinalização:** apenas o Albergue de Peregrinos São Pedro de Goães dispõe de sinalização direcional para o albergue, mas todos eles têm placa identificativa no acesso principal. Nenhum dos três albergues têm as dependências de uso privado ou proibido para o peregrino sinalizadas.
- **Reservas e procura atual:** os três albergues têm definidas as condições de reserva, no entanto, em caso de existirem camas vagas, não é necessário reservar para passar a noite. Todos recolhem dados estatísticos básicos que, no caso do Albergue de Braga, são cedidos ao Turismo para ser tratados estatisticamente e analisar a procura.
- **Outros serviços:** dois dos três albergues analisados não dispõem de loja ou espaço de venda de lembranças ou similar, e nenhum oferece serviço de lavanderia. Em vez disso, os albergues têm um tanque para o uso dos peregrinos. No Albergue de Peregrinos São Pedro de Goães os peregrinos têm espaço para estacionamento, e a Pousada da Juventude de Braga oferece



estacionamento no horário das 19 às 9 horas. Nenhum tem área de restaurante / bar nem telefone para o uso dos clientes, ainda que atualmente os usuários habitualmente utilizem o seu próprio telefone, pelo que este aspecto é menos importante. O serviço de informação é o indicador que mais se cumpre dentro deste critério, uma vez que os albergues dispõem de algum tipo de folheto, revista, painel informativo ou similar, com informações do local, recursos turísticos e serviços e informação do Caminho, mas esses recursos normalmente estão apenas em português.

O resultado do trabalho de avaliação dos serviços e estado de conservação dos albergues consta do anexo Catálogo dos Albergues, juntamente com fotografias de cada estabelecimento.

PROPOSTA DE CRIAÇÃO DE NOVOS ALBERGUES

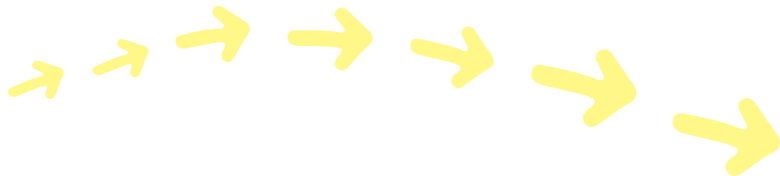
CRITÉRIOS PARA A PROPOSTA DE CRIAÇÃO DE NOVOS ALBERGUES

A definição destes critérios procura avaliar a conveniência/necessidade de criar novos albergues que respondam às necessidades de alojamento atuais dos peregrinos no Caminho de Braga. Os critérios utilizados são apresentados na seguinte tabela:

CRITÉRIOS	DEFINIÇÃO
Procura atual	Avalia a tendência de crescimento do número de peregrinos no Caminho Português através dos dados estatísticos da Oficina de Peregrinos de Santiago e dos dados recolhidos pelo Albergue Municipal Casa do Arnado, em Ponte de Lima. As entrevistas realizadas aos hospedeiros dos albergues visitados, também são dados de referência para determinar este critério.
Raio de ação	Avalia a distância (km) entre o traçado do Caminho até ao albergue em questão, existindo em cada etapa, pelo menos um albergue, situado a um 1 km aproximadamente desde o traçado.
Proximidade dos albergues	Avalia a proximidade (km) dos albergues entre si e a sua distribuição ao longo do traçado do Caminho, tendo em conta o número de albergues por etapa, existindo pelo menos um albergue, a cada 20 km aproximadamente.
Capacidade dos albergues	Avalia o número atual de vagas dos albergues e se a sua capacidade responde às necessidades atuais de pernoitamento, tendo em conta a procura em época baixa e alta.
Titularidade dos albergues	Avalia a existência e distribuição dos albergues públicos ou semipúblicos, especialmente os geridos pelas Câmaras Municipais e que funcionam através de um donativo ou um preço reduzido.
Oferta complementar	Avalia a existência de oferta de outros alojamentos como hostals, pensões e casas particulares, onde os peregrinos possam alojar-se, a um preço reduzido, especialmente nos finais de etapa.

Tabela 9: Critérios para a proposta de criação de novos albergues.





AVALIAÇÃO DA DISPONIBILIDADE DE ALBERGUES NO CAMINHO DE BRAGA

Considerando a avaliação dos critérios referidos no número anterior conclui-se que a oferta de albergues no Caminho de Braga é insuficiente. Se tivermos em conta as etapas sugeridas para a realização do Caminho a pé, concluimos que só existem albergues no final da Etapa 3 (São Tiago de Antas, VNF – Sé de Braga), da Etapa 4 (Sé de Braga – Lugar de Pereiro, Goães, Vila Verde), e na Etapa 5 (Lugar de Pereiro, Goães, Vila Verde – Ponte Medieval, Ponte de Lima). E também é importante referir que no caso da Etapa 4, apesar de existir um albergue, este tem uma capacidade muito limitada, apenas 16 vagas, contra as 50 disponíveis no Albergue de Braga.

Tanto a Etapa 1 (Sé de Porto – São Gonzalo de Covelas, Trofa) como a Etapa 2 (São Gonzalo de Covelas, Trofa – São Tiago de Antas, VNF), não dispõem de albergue no final do trajeto. A distância entre Porto e Braga é cerca de 63 quilómetros, portanto, demasiado extensa para não dispor de Albergues.

A seguinte tabela resume a disponibilidade de albergues e a capacidade, nas etapas do Caminho de Braga que atualmente têm serviço disponível.

Nome do Albergue	Radio de Ação (Km. aprox.)	Proximidade (Km. aprox.)	Capacidade (nº vagas)	Titularidade
ETAPA 3: São Tiago de Antas (VNF) - Sé de Braga [24,80 km]				
Pousada da Juventude de Braga	1,140 Km.	20,01 Km. (do albergue de Goães)	60	Pública (Movijovem)
Albergue de Braga	0,120 Km.	18,87 Km. (do albergue de Goães)	50	IPSS (Instituições Particulares de Solidariedade Social)
ETAPA 4: Sé de Braga – Lugar de Pereiro Goães (Vila Verde) [18,93]				
Albergue de Peregrinos São Pedro de Goães	0,460 Km.	23,40 K. (de Ponte de Lima)	16	Câmara Municipal Vila Verde

Tabela 10: Albergues disponíveis no Caminho de Braga

O albergue de Braga, recém-aberto, oferece uma alta capacidade e um bom serviço, complementado com a existência da Pousada da Juventude de Braga que, ainda que se encontre um pouco distante do traçado, é uma boa opção que aumenta a oferta de alojamento na cidade. No entanto, nas duas primeiras etapas do Caminho, entre Porto e Braga, como mencionado, não existe nenhum albergue, e no troço entre Braga e Ponte de Lima, apenas existe um, o Albergue de Peregrinos São Pedro de Goães, sinalizado e com uma boa localização em relação ao traçado.

Ao chegar a Ponte de Lima, o peregrino tem múltiplas opções de alojamento compartilhadas com os peregrinos que realizam o itinerário do Caminho Central por Barcelos.





PROPOSTA DE MELHORIA DA OFERTA EXISTENTE DE ALBERGUES

Tendo em conta a análise feita dos albergues e alojamentos disponíveis, é necessário reforçar a oferta de albergues no Caminho de Braga, pelo menos em três pontos do Caminho:

- Criação de um albergue em Covelas (município da Trofa), coincidindo com o final da primeira etapa do Caminho.
- Criação de um albergue em São Tiago de Antas (município de Vila Nova de Famalicão), coincidindo com a segunda etapa do Caminho.
- Reforçar o serviço de albergues em Goães (município de Vila Verde), ou mediante a ampliação do albergue existente ou mediante a criação de um novo estabelecimento, com a finalidade de reforçar o serviço na quarta etapa do Caminho.

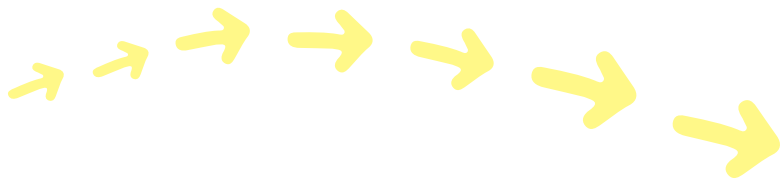
A freguesia de Covelas é um local adequado para a criação de um albergue, uma vez que dispõe de espaço suficiente. É um lugar tranquilo, paisagisticamente bem conservado e apresenta uma boa oferta de serviços complementares como uma capela e restaurantes. Este lugar é a primeira paragem sugerida por Arlindo Cunha no primeiro guia realizado deste itinerário. Por outro lado, durante algum tempo existiu um albergue nesta localização, num local que atualmente é um estabelecimento de restauração que oferece menus simples a bom preço, habitualmente frequentado por peregrinos.

A cerca de 6 km deste ponto, na freguesia de Bougado (município da Trofa), existe um Centro de Apoio ao Peregrino que proporciona informação e remete credenciais aos peregrinos. Também oferece aos peregrinos que não tenham outra opção a possibilidade de ali pernoitar, no entanto, por não ser um albergue não tem a capacidade nem os serviços necessários. Este serviço é fornecido pela Associação Cultural e Recreativa da Abelheira, na Trofa.



Imagem 31. Centro de Apoio ao Peregrino da ACR Abelheira (Trofa).





Em relação a São Tiago de Antas é também um local adequado para a implementação de um albergue que apoie o Caminho. Trata-se de uma freguesia relativamente grande, com quase 7.000 habitantes e rica em património arqueológico e arquitetónico de interesse, com destaque para a presença de miliários romanos, o conjunto formado pela igreja românica de Santiago de Antas, que tem o Apóstolo Santiago como padroeiro, o Centro Pastoral de Santiago, que organiza diversas atividades de receção e convivência. Além disso, ao lado da igreja encontra-se a sede dos Missionários Comboianos, que segundo informações consultadas, costuma acomodar peregrinos nas suas instalações, ainda que esta informação não pode ser contrastada uma vez que o centro se encontrava fechado.

Em Goães (Vila Verde) recomenda-se ampliar o albergue existente ou novas instalações para o efeito, uma vez que a capacidade atual não se considera suficiente e dados os trabalhos de promoção e divulgação prevista para esta rota, é importante dotá-la de um serviço de alojamento adequado ao longo de todo o caminho.





QR9



ANEXOS AUDITORIA VARIANTE BRAGA (HIDRIA)

VB_ANEXO I. Mapa do traçado a escala 1:25.000 sobre ortofotografia de Portugal

VB_ANEXO II. Protocolo para recolha de dados no campo

VB_ANEXO III. Catálogo de tipologias de sinalização

VB_ANEXO IV. Catálogo de sinais de recursos complementários

VB_ANEXO V. Fichas de melhoras á sinalização existente

VB_ANEXO VI. Fichas de necessidades de sinalização adicional

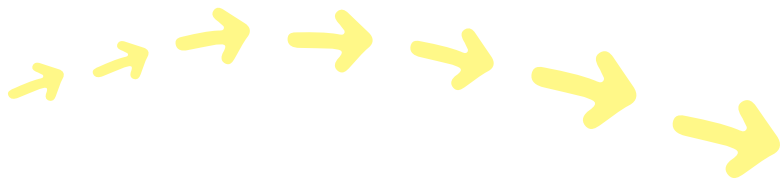
VB_ANEXO VII. Catálogo de Albergues

VB_ANEXO VIII. Catálogo de serviços de hotelaria privados

VB_ANEXO IX. Catálogo de serviços turísticos complementares

VB_ANEXO X. Catálogo de recursos patrimoniais





Estudo realizado por Naturbarroso da Auditoria do Caminho de Santiago na Região Norte



QR10



AUDITORIA NATURBARROSO

1. INTRODUÇÃO

2. METODOLOGIA

2.1 PROTOCOLO DE RECOLHA E TRATAMENTO DE DADOS

2.2 PRINCÍPIOS METODOLÓGICOS

VARIANTE DE TORRES (GUIMARÃES)

A - CONSIDERAÇÕES GERAIS

Para efeitos do presente estudo, a variante de Torres não foi considerada como uma variante exclusiva do Caminho Central mas, também, como uma variante que corresponde à ligação entre este caminho e o Caminho do Interior (ligando Lamego a Braga) pelo que não é assinalado como nenhum dos dois caminhos mencionados encontrando-se inventariada como **"Outro"**.

Uma vez que a variante de Torres só foi alvo de auditoria no troço que atravessa o município de Guimarães, não foi possível avaliar a sua plena integração no Caminho Central (variante de Braga) facto que limita a correta identificação de necessidades de investimento em infraestruturas, nomeadamente, por se tratar de um troço com dimensão inferior à dimensão média estipulada para que consubstancie, por si só, uma etapa.

Não obstante, e pela proximidade entre o final do troço em território vimaranense e o centro de Braga (onde se inicia a etapa seguinte já plenamente integrada na variante de Braga), propõe-se que o troço desta variante termine junto à Sé de Braga, podendo os





peregrinos que optarem por fazer a variante de Torres pernoitar em albergue/alojamento deste último concelho (note-se que no concelho de Guimarães não existe qualquer albergue, sendo que a pousada da juventude oferece condições especiais de estada a peregrinos de Santiago).

Pela mesma razão e ainda que se tenha inventariado, como necessidade de investimento, a colocação de um painel informativo de início de etapa na freguesia de Nespereira, considera-se que este painel deve ser reposicionado uma vez definido o ponto inicial da etapa da variante de Torres que atravessa o concelho de Guimarães.

Ainda no âmbito da inventariação das necessidades de investimento, também não foram detetadas necessidades ao nível das infraestruturas de apoio ao peregrino uma vez que o percurso percorre zonas habitadas onde é assegurado o acesso a zonas de descanso e estabelecimentos de restauração e bebidas.

Ao nível dos recursos complementares merece destaque a imagem de Santiago existente no janelão gótico (do século XIV) localizado no percurso, na envolvente de Nossa Senhora da Oliveira bem como a estátua de Santiago existente na praça da República do Brasil, junto à igreja de Nossa Senhora da Consolação e Santos Passos e a concha vieira invertida, aposta aos pés da Virgem do cruzeiro de Nossa Senhora da Guia que referencia a ligação entre o culto a Santa Maria e ao Apóstolo.



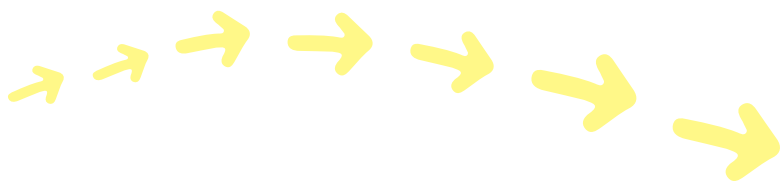
Figura 8 Estátua de Santiago - praça da República do Brasil

Finalmente indicar que, para fins de auditoria, a variante de Torres na parte que atravessa o concelho de Guimarães é composta por 140 pontos relevantes, aos quais correspondem lugares onde se encontram colocadas e lugares onde devem ser colocadas marcas de sinalização do percurso.

B- CARACTERIZAÇÃO DA SINALÉTICA ATUAL:

A variante de Torres encontra-se sinalizada mediante utilização de diferentes tipologias de sinais, todos direcionais, como fica patente na tabela seguinte. Predominam as marcas em azulejo e a utilização conjunta de marca de informação de direção correta ou de desvio com o pictograma concha vieira.





Funcionalidade do Sinal		Tipologia do Sinal	Número de marcas
Direção	X1 informação de direção em frente	SAF (Azulejo azul com seta de direção amarela)	33
		SF (Seta amarela direcional pintada)	41
		SFS (Sinal placa metálica seta amarela com legenda)	1
	X2 pictograma concha vieira	SAV (Azulejo azul com concha de vieira amarela)	68
		SAV [utilizada como pictograma]	61
		SAV [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	6
		SAV [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	1
		SGV (Sinal de concha vieira gravado em pedra) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	2
	X3 informação de direção errada	SGV (Sinal de concha vieira gravado em pedra) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	4
		SPV (Placa metálica azul com concha vieira amarela)	1
		SC (Cruz amarela de direção errada)	4
	X4 informação de desvio	SF (Seta amarela direcional pintada)	13
		SAF (Azulejo azul com seta de direção amarela)	27
		SFS (Sinal placa metálica seta amarela com legenda)	1
Não foram identificados sinais de informação			
Não foram identificados sinais de perigo			
Não foram identificados sinais complementares			

Importa salientar a utilização do pictograma concha vieira (tipologia SAV) como sinal direcional, prática não acolhida pela atual normativa galega de sinalização dos caminhos de Santiago.

C- AVALIAÇÃO DA SINALÉTICA ATUAL:

1- Por aplicação dos critérios de avaliação da sinalética atualmente existente na variante de Torres, conclui-se que:

No que respeita à avaliação da localização e visibilidade das marcas, o principal ponto fraco é a não continuidade visual entre sinais que pode resultar em dificuldades de orientação por parte do peregrino.





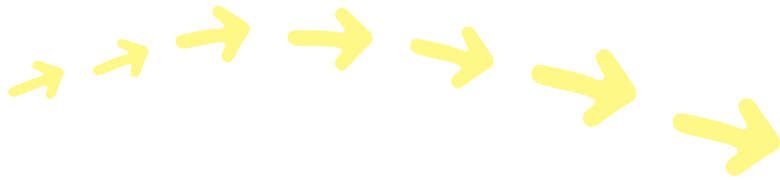
Critério	Número de incidências	Avaliação
A1	3	As marcas utilizadas para sinalização do caminho encontram-se bem posicionadas. As incidências registadas correspondem a situações em que a colocação das marcas induz em erro ou a marcas colocadas em locais de passeio
A2	4	As marcas utilizadas facilmente são visíveis e identificáveis. As incidências registadas resultam da colocação das marcas abaixo da altura dos olhos (locais de passeios) ou paralelas ao caminho.
A3	15	A continuidade visual entre sinais não é suficiente para evitar problemas de orientação por parte do peregrino havendo sinais que o induzem em erro e marcas gastas ou de tipologia diversa que condicionam a percepção do peregrino sobre o caminho correto a seguir. Por outro lado a continuidade visual é colocada em causa pela existência de 22 cruzamentos sem qualquer marcação

2- No que respeita à imagem gráfica e facilidade de compreensão das marcas utilizadas deve referir-se que estas são de fácil compreensão e associação ao Caminho de Santiago por parte dos peregrinos. No entanto, não apresentam um layout/design homogéneo ao longo do percurso, variando entre freguesias e, em alguns casos, dentro das próprias freguesias.

Critério	Número de incidências	Avaliação
B1	0	Todos os sinais utilizados são universalmente conhecidos pelos peregrinos correspondendo a setas e cruces amarelas e a conchas vieira.
B2	54	Ao contrário do que sucede com os pictogramas utilizados (na sua generalidade azulejo 15x15cm com conchas vieiras amarelas sobre fundo azul), as setas amarelas pintadas que indicam a direção correta em que prossegue o caminho, não são uniformes/homogéneas (nem em tamanho nem em forma). Ainda assim, a leitura e compreensão da sinalização do caminho, na sua globalidade, é entendível por parte do peregrino.
B3	----	Não há registo da utilização de sinais com informação de perigo ou de percurso alternativo.

3- No que respeita à sustentabilidade e manutenção das marcas existentes, o principal ponto fraco da atual marcação do caminho é o desgaste dos sinais pintados que, em vários locais, faz com que as marcas passem despercebidas gerando a percepção de descontinuidade na sinalização do caminho.





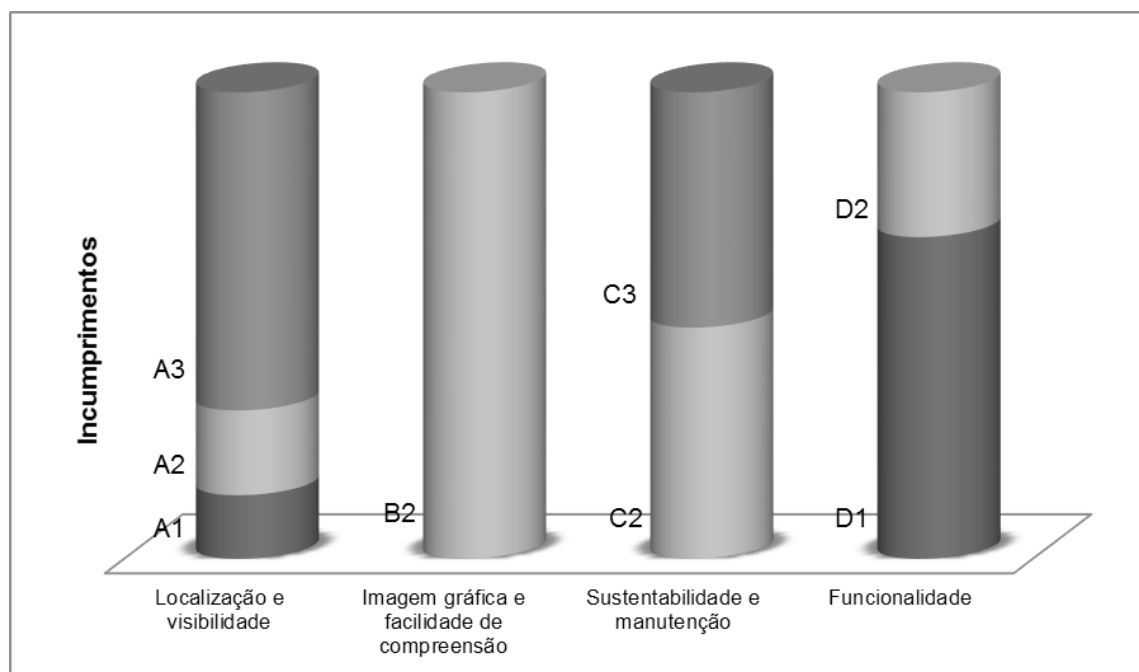
Critério	Número de incidências	Avaliação
C1	0	Apesar da sua heterogeneidade, as marcas utilizadas na sinalização do caminho são marcas com baixa poluição, ou seja, não foram registadas incidências de degradação ou desgaste de sinais que provoquem a geração de resíduos.
C2	56	As incidências registadas neste indicador são relativas aos sinais pintados uma vez que se tratam de marcas pouco resistentes a fatores externos, em especial, ao clima, carecendo de reposição regular.
C3	57	Para além das incidências relativas ao nível do desgaste das marcas pintadas atualmente existentes, foram detetadas situações de azulejos partidos ou vandalizados.

4- No que respeita à sua funcionalidade, foram registadas incidências relevantes que condicionam a correta fruição da variante de Torres uma vez que existem pontos em que a marcação existente é errada, indicando ao peregrino uma direção diferente daquela em que deveria prosseguir. Existem, ainda, pontos onde não foram colocados sinais direcionais procedendo-se à sinalização do percurso apenas com recurso a pictogramas. Neste contexto, revela-se fundamental a realização de ações preventivas e de manutenção periódica que permitam a correção de incidências por vandalização da sinalética colocada.

Critério	Número de incidências	Avaliação
D1	20	Na sua maioria, as marcas colocadas indicam a direção correta a seguir pelo peregrino. No entanto, identificaram-se situações de marcas não existentes e de marcas que induzem o peregrino a seguir em direção incorreta.
D2	9	Ainda que indicando um caminho único, o percurso apresenta carências ao nível da marcação dos cruzamentos ou por inexistência de marcas ou porque as marcas colocadas induzem o peregrino em erro. Releva, ainda, a existência de marcas que foram vandalizadas, facto que limita a sua visibilidade e funcionalidade.
D3	----	O percurso não tem indicação de desvios por razões de perigosidade ou impossibilidade material de seguir o percurso principal

5- No gráfico seguinte resume-se, por aplicação dos indicadores acima descritos, a avaliação da adequação e estado de conservação da sinalização da variante de Torres:



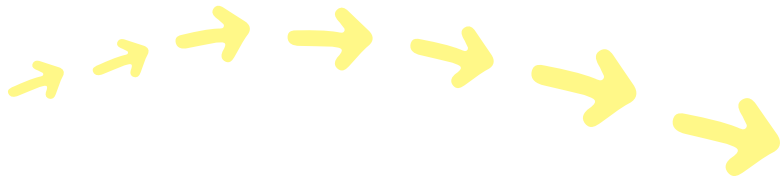


D – PRINCIPAIS CONCLUSÕES DA AUDITORIA

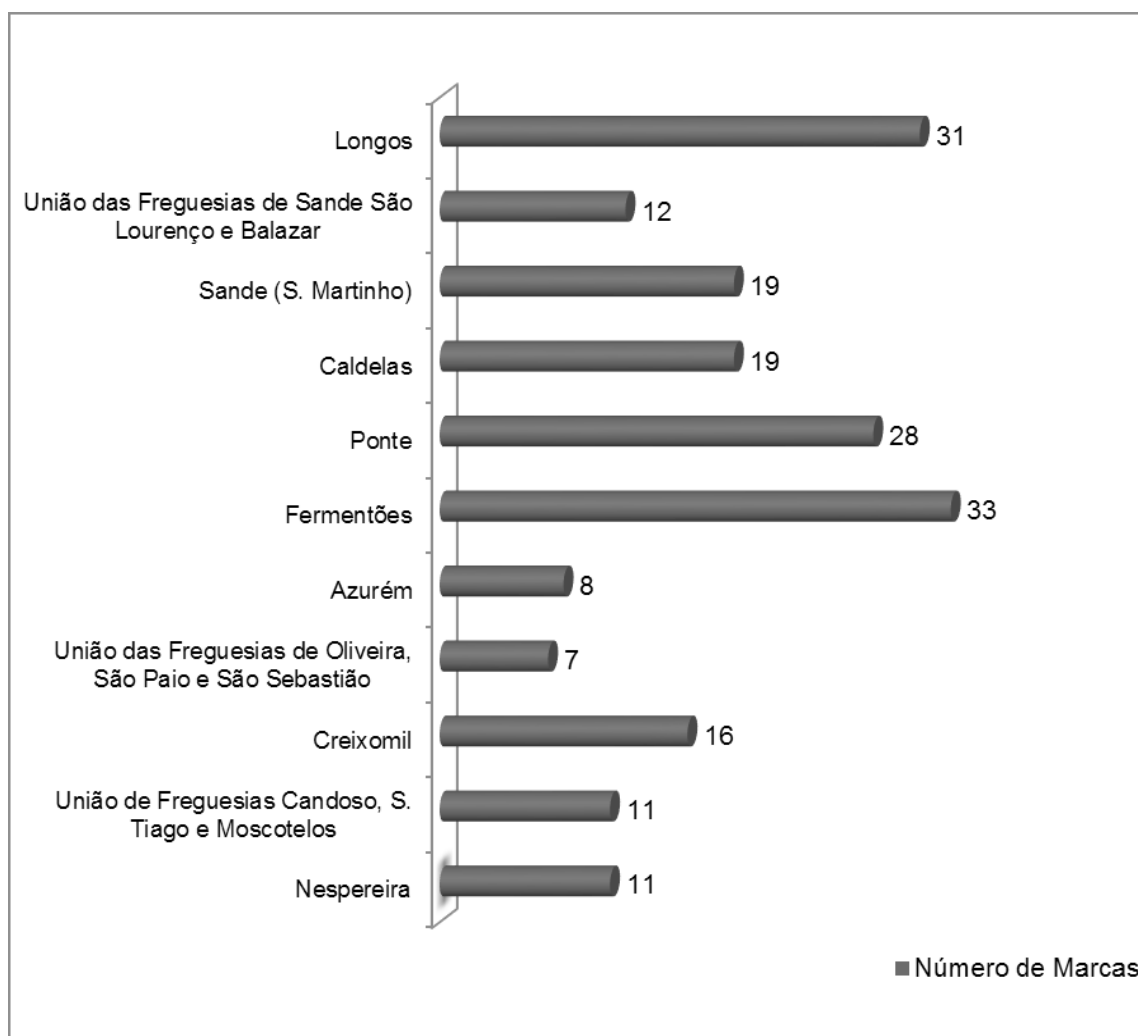
A auditoria in situ permitiu concluir pela não coerência e heterogeneidade das marcas que atualmente sinalizam a variante de Torres. Denota-se, neste âmbito, uma divergência relevante entre freguesias, ao nível das marcas utilizadas, ao nível dos critérios da sua colocação e ao nível da manutenção/desgaste das mesmas:

- A freguesia de Nespereira sinalizou o caminho com recurso apenas a setas amarelas em pintura ou spray. O mesmo sucede com a freguesia de Azurém (existindo apenas uma marcação efetuada com recurso a azulejo com concha vieira e azulejo com seta direcional).
- As freguesias de Fermentões, Ponte, Caldelas, Sande (S. Martinho) misturam marcas pintadas com marcas em azulejo (estas últimas em maioria). A freguesia de Longos apresenta a mesma mistura de marcas mas derivada do facto de se terem colocado marcas em azulejo sem eliminar as marcas pintadas existentes.
- A União de Freguesias de Cadoso, S. Tiago e Moscotelos faz a marcação do percurso utilizando como sinal direcional (em azulejo) a concha vieira.
- A freguesia de Creixomil sinalizou o caminho apenas com recurso a azulejo com concha vieira e azulejo com seta direcional. O mesmo sucede com a União das Freguesias de Sande (São Lourenço) e Balazar (existindo apenas uma marcação efetuada com recurso a seta amarela em pintura ou spray).
- A União das Freguesias de Oliveira, São Paio e São Sebastião procede à marcação do caminho com recurso a marca própria (similar, em conceito, à recomendada para zonas classificadas como património mundial).





Ao longo da variante de Torres foram encontrados 7 tipos de marcas (cada uma delas devidamente caracterizada no anexo 3) num total de 195, resumindo-se, na tabela seguinte, o número de marcas atualmente existente por freguesia atravessada pelo percurso.



Em termos de urgência das necessidades de intervenção importa sublinhar a existência de diversos cruzamentos sem qualquer marcação (num total de 22, maioritariamente localizados na União das Freguesias de Oliveira, São Paio e São Sebastião, com maior incidência na antiga freguesia de São Paio).

Também foram detetadas marcas que induzem o peregrino em erro (em alguns casos com marcas indicando que o percurso segue para o lado oposto ao que deveria indicar como correto), como a seguir se exemplifica:





Ponto audi- tado	Freguesia	Fotografia
8	Nespereira	
12	União de Freguesias Cadoso, S. Tiago e Moscotelos	
13	União de Freguesias Cadoso, S. Tiago e Moscotelos	
97	Ponte	

A localização das marcas (locais onde se encontram pintadas e/ou colocadas) é um importante constrangimento na atual sinalização do caminho, em especial porque os locais selecionados para esse efeito não asseguram uma boa visibilidade do sinal e, em alguns casos, condicionam a informação que deveriam passar ao peregrino.



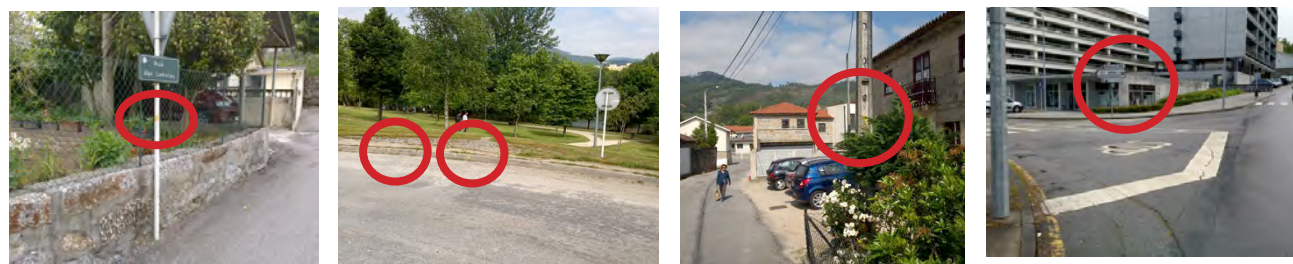


Figura 9 Exemplos de sinais com pouca visibilidade devido ao local escolhido para a sua colocação



Figura 10 Exemplos de sinais com pouca visibilidade devido aos materiais escolhidos para a sua composição

Por outro lado, a escolha da marca utilizada para sinalizar o percurso na zona classificada como Património Mundial não parece assegurar essa mesma visibilidade quer na forma e material utilizados quer na respetiva localização.

Uma vez que existem partes do traçado da variante de Torres que coincidem com estradas nacionais (a estrada nacional EN 105, na freguesia de Nespereira e a estrada nacional EN 1, na freguesia de Escapães) com tráfego intenso é aconselhável a colocação de sinais de perigo tanto para condutores como para peregrinos, prevenindo eventuais desatenções que possam resultar em acidentes.

Em função do exposto estima-se como necessária, num prazo máximo de 1 ano, a substituição das marcas existentes e colocação de novas marcas num total de 212 (aqui incluído o painel de início de etapa bem como os sinais de aviso a condutores e peregrinos relativamente ao perigo derivado de entrada em estradas com tráfego intenso e os sinais de caminho errado).

Não se verificando situações em que a degradação do piso ou a intensidade da vegetação constituam reais impedimentos à realização do percurso, recomenda-se intervenção de melhoria do piso na freguesia de Longos, ao nível do pavimento, por não ter capacidade de drenagem (dificultando a realização do percurso em épocas de chuva) e pela existência de troços irregulares, com declives relevantes e calçada solta.

A etapa (correspondente à parte do percurso da variante de Torres que atravessa o concelho de Guimarães) tem uma dimensão total de 20,5km situando-se o seu ponto mais alto nos 404m e o mais baixo nos 105m, sendo um percurso de nível médio:



Critério	Nível
Perigosidade	Nível 1: O percurso apresenta uma reduzida possibilidade de ocorrência de riscos atentas as características climáticas e morfológicas da zona atravessada bem como a densidade populacional que lhe está associada e a fauna e a flora autóctone.
Dificuldade na orientação	Nível 2: A sinalização atual assegura a continuidade do caminho, no entanto requer atenção por parte do peregrino à localização das marcas.
Dificuldade na deslocação	Nível 2: O percurso decorre em piso regular (caminhos rurais/florestais), em alguns troços não apto a automóveis e sem registo de desníveis significativos.
Quantidade de esforço	Nível 4: Estima-se que o tempo necessário para realizar o percurso, a pé, é de 7 horas

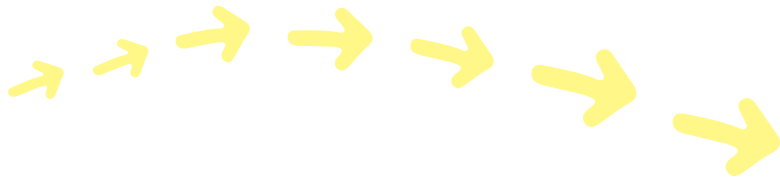
Finalmente, referir a existência de troços que apenas podem ser realizados a pé devido à existência de sinais de trânsito proibido ou sentido único pelo que se deve equacionar a possibilidade de estabelecer marcações alternativas para peregrinos que viajam de bicicleta.

E - ORÇAMENTO PREVISIONAL PARA AS NECESSIDADES DE INTERVENÇÃO

Com base nas informações recolhidas em sede de auditoria e em função das opções tomadas ao nível da tipologia de sinalética a utilizar e respetivos materiais, o orçamento previsional para as necessidade de intervenção para melhoria da variante de Torres, na passagem pelo concelho de Guimarães, ascende a **24.670,35€**.

Rúbrica	Subtotal	Total
Sinalética:		8.820,35€
- a colocar no prazo máximo de 6 meses	4.656,92€	
- a colocar no prazo máximo de 1 ano	2.690,71€	
- a colocar no prazo máximo de 4 anos	1.472,72€	
Mão de obra:		9.000,00€
- colocação de sinalética nova	2.500,00€	
- remoção das marcas existente	6.500,00€	
Piso e vegetação:		6.850,00€
- necessidade de intervenção 1	850,00€	
- necessidade de intervenção 2	6.000,00€	
TOTAL GERAL		24.670,35€





QR11



ANEXOS VARIANTE TORRES

VT_Anexo 1 – ficha técnica da etapa

VT_Anexo 2 – mapas

VT_Anexo 3 – identificação da sinalética utilizada

VT_Anexo 4 – estado de conservação e necessidades de investimento

VT_Anexo 6 – inventário do alojamento privado

VT_Anexo 7 – inventário dos recursos complementares

VT_Anexo 8 – base fotográfica

Marcação GPS_Variante de Torres





CAMINHO CENTRAL (ETAPA FEIRA-GAIA)

ETAPA FEIRA-GAIA



A - CONSIDERAÇÕES GERAIS

Para efeitos de auditoria e uma vez que não se encontrava previamente definida a forma como, em termos de etapas, o percurso do Caminho Central nos municípios de Santa Maria da Feira e Vila Nova de Gaia se enquadra nos subseqüentes, considerou-se que este percurso constitui, em si mesmo, a primeira etapa deste caminho na região Norte de Portugal.

Tal pressuposto resulta de, não obstante a etapa assim definida superar a média de quilómetros habitualmente estabelecida para realização em um só dia, ela corresponde a um percurso sem grandes oscilações altimétricas (a descer) maioritariamente localizado em zona urbana assegurando, ao peregrino, uma proximidade quase constante a infraestruturas de apoio à realização do caminho.

Resulta, ainda, do facto de a etapa poder ser adaptada às necessidades de caminheiros menos experientes, que a poderão realizar em duas jornadas terminando a primeira na União das Freguesias de Grijó e Sermonde onde se localiza o Albergue de São Salvador de Grijó.

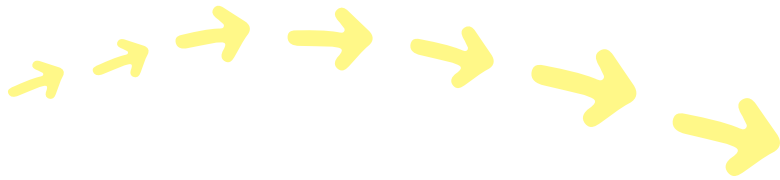
Estipulou-se, assim, que a etapa Feira-Gaia do Caminho Central tem início no ponto em que o mesmo entra no município de Santa Maria da Feira, terminando no município do Porto, junto à Sé, onde se inicia a etapa seguinte do mesmo caminho.

B- CARACTERIZAÇÃO DA SINALÉTICA ATUAL:

A etapa Feira-Gaia encontra-se sinalizada com recurso a uma relevante variedade de sinais (em tipo, forma e materiais), num total de 14 tipologias diferentes, registando-se uma maior homogeneidade nas marcas utilizadas no concelho de Santa Maria da Feira que no concelho de Vila Nova de Gaia e predominando a utilização da seta direcional amarela pintada.

Na tabela seguinte resumem-se as tipologias de sinais identificadas ao longo da etapa. Estas tipologias encontram-se descritas no anexo 3.





Funcionalidade do Sinal		Tipologia do Sinal	Número de marcas
Direção	X1 informação de direção em frente	SAF (Azulejo azul com seta de direção amarela)	32
		SF (Seta amarela direcional pintada)	106
		SFP (Seta de direção amarela pintada em fundo branco)	8
		SFPA (Seta de direção amarela pintada em fundo azul)	10
		PMVL (Placa metálica com concha vieira e legenda) [utilizada como sinal de informação de direção em frente e sinal de informação]	1
	X2 pictograma concha vieira	SAV (Azulejo azul com concha de vieira amarela)	42
		SPFV (Placa metálica azul com concha vieira e seta direcional amarelas) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	1
		SPFVB (Placa azul com concha vieira e seta direcional brancas) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	2
		SPFVB (Placa azul com concha vieira e seta direcional brancas) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	4
		SVFPA (Concha de vieira e seta de direção amarelas pintadas em fundo azul) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	1
	X3 informação de direção errada		
	X4 informação de desvio	SF (Seta amarela direcional pintada)	15
		SAF (Azulejo azul com seta de direção amarela)	12
		SFP (Seta de direção amarela pintada em fundo branco)	2
		SFPA (Seta de direção amarela pintada em fundo azul)	7





Informação	Y1 informação de entrada em Caminho de Santiago		
	Y2 informação sobre o lugar (município/freguesia)		
	Y3 pré-sinalização de destino (distância a Santiago de Compostela)		
	Y4 informação complementar	SFFO (Placa informativa do Caminho)	7
		SFFO (Placa informativa do Caminho) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	3
		SFFO (Placa informativa do Caminho) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	4
		SFL (Seta amarela direcional pintada com legenda) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	1
		SFL (Seta amarela direcional pintada com legenda) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	2
		SFPAL (Seta de direção amarela pintada em fundo azul com legenda) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	5
		SFPAL (Seta de direção amarela pintada em fundo azul com legenda) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	3
		SFPL (Seta de direção amarela pintada em fundo branco com legenda) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	5
		SVFPL (Concha de vieira e seta de direção amarelas pintadas em fundo branco com legenda) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	1
Não foram identificados sinais de perigo			
Não foram identificados sinais complementares			

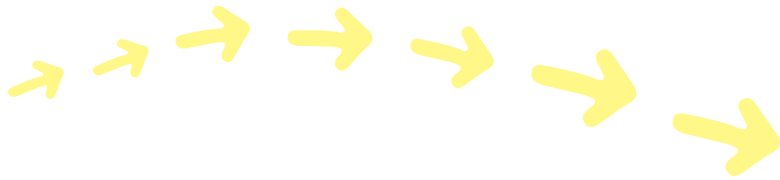
Registe-se a não utilização de qualquer marca de indicação de caminho errado ao longo de todo o percurso auditado.

C- AVALIAÇÃO DA SINALÉTICA ATUAL:

Por aplicação dos critérios de avaliação da sinalética atualmente existente na etapa Fei-
ra-Gaia, conclui-se que:

- No que respeita à avaliação da localização e visibilidade das marcas, o principal ponto fraco reside na opção de colocação das marcas de forma paralela ao caminho (ainda que este fator só tenha sido considerado como incidência quando põe em causa a continuidade do percurso, em conformidade com a avaliação já efetuada às restantes etapas do Caminho Central).





Critério	Número de incidências	Avaliação
A1	0	As marcas utilizadas para sinalização do caminho encontram-se bem posicionadas não tendo sido identificadas situações em que as marcas existentes induzam em erro o peregrino no que respeita à direção correta a seguir.
A2	7	Na globalidade, as marcas utilizadas na sinalização desta etapa são visíveis e identificáveis. As incidências registadas resultam de diferentes fatores, como seja, a existência de vegetação, o desgaste da marca ou o local selecionado para a respetiva colocação.
A3	0	A continuidade visual entre sinais, no caso da etapa Feira-Gaia, é suficiente para evitar problemas de orientação por parte do peregrino não tendo sido detetadas incidências que condicionem a perceção do peregrino sobre o caminho correto a seguir. Refira-se, contudo, que a continuidade visual do percurso é colocada em causa pela existência de 27 cruzamentos sem qualquer marcação.

- No que respeita à imagem gráfica e facilidade de compreensão das marcas utilizadas deve sublinhar-se, uma vez mais, a existência de uma vasta multiplicidade de tipologias de marcas para a sinalização do percurso. Realce-se que na sua maioria, estas marcas não utilizam o layout/design universalmente reconhecido pelos peregrinos como sinais do Caminho de Santiago (ainda que se tratem de marcas facilmente associadas ao mesmo).

Critério	Número de incidências	Avaliação
B1	7	Com exceção das placas direcionais com legenda “Santiago de Compostela” utilizadas na União das Freguesias de Mafamude e Vilar do Paraíso, todos os sinais utilizados são universalmente conhecidos pelos peregrinos correspondendo a setas e cruces amarelas e conchas vieira. Em várias localizações, existem marcas de outras tipologias também acompanhadas de legenda escrita (“Santiago”; “S. Tiago”; “Caminho de Santiago”).
B2	144	Ainda que a leitura e compreensão da sinalização da etapa Feira-Gaia seja, na sua globalidade, entendível por parte do peregrino, considera-se que a grande heterogeneidade de marcas utilizadas dificulta essa compreensão, exigindo atenção a qualquer tipo de marcas que existam no percurso e a verificação dos elementos que as associam ao Caminho de Santiago.
B3	----	Não há registo da utilização de sinais com informação de perigo ou de percurso alternativo.

- No que respeita à sustentabilidade e manutenção das marcas existentes, o principal ponto fraco da atual marcação do caminho é o desgaste dos sinais pintados que, devido a representarem a grande maioria das marcas utilizadas para fazer a sua marcação, implicam o estabelecimento de um calendário para a respetiva manutenção periódica.





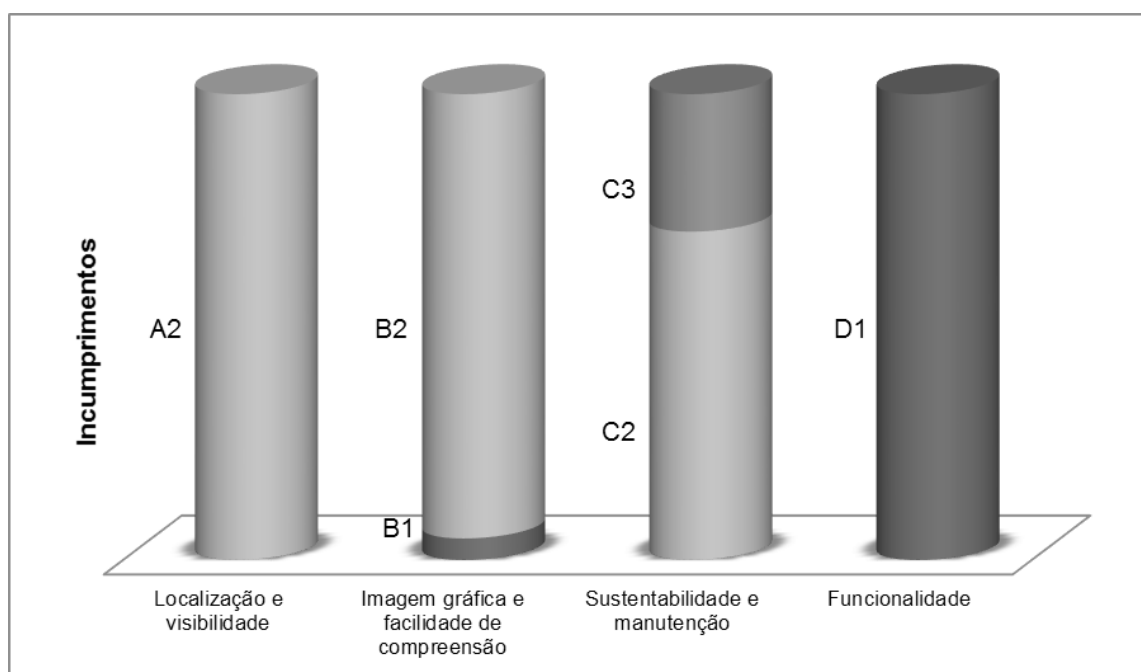
Critério	Número de incidências	Avaliação
C1	0	Apesar da sua heterogeneidade, as marcas utilizadas na sinalização do caminho são marcas com baixa poluição visual, ou seja, não foram registadas incidências de degradação ou desgaste de sinais que provoquem a geração de resíduos.
C2	173	As incidências registadas neste indicador são relativas aos sinais pintados uma vez que se tratam de marcas pouco resistentes a fatores externos, em especial, ao clima, carecendo de reposição regular.
C3	71	Também no que respeita ao estado de conservação das marcas atualmente existentes, verifica-se que as incidências detetadas são relativas aos sinais pintados, pelas razões antes expostas.

No que respeita à sua funcionalidade, não foram registadas incidências relevantes.

Critério	Número de incidências	Avaliação
D1	1	A incidência registada refere-se a um ponto (ponto 12 em Arrifana, Santa Maria da Feira) onde se verifica a existência de várias marcas que são contraditórias entre si.
D2	0	Não foram registadas incidências relativas à unicidade do traçado sendo que a marcação existente assegura um percurso único e contínuo. Note-se que este indicador só avalia os sinais existentes pelo que não expressa o impacto que a existência de 27 cruzamentos não marcados representa ao nível da continuidade do percurso.
D3	----	O percurso não tem indicação de desvios por razões de perigosidade ou impossibilidade material de seguir o percurso principal

No gráfico seguinte resume-se, por aplicação dos indicadores acima descritos, a avaliação da adequação e estado de conservação da sinalização da etapa Feira-Gaia, incluída no Caminho Central Português de Santiago:





D – PRINCIPAIS CONCLUSÕES DA AUDITORIA

Para a etapa Feira-Gaia estima-se ser necessário proceder, num prazo máximo de 1 ano, à substituição das marcas existentes e colocação de novas marcas num total de 434 (aqui incluído o painel de início de etapa bem como os sinais de aviso a condutores e peregrinos relativamente ao perigo derivado de entrada em estradas com tráfego intenso e os sinais de caminho errado).

Por outro lado, não se registam situações em que a degradação do piso ou a intensidade da vegetação constituam impedimento de percurso, facto que resulta de se tratar de uma etapa maioritariamente urbana relevando, neste contexto, a existência de vários troços (seis no total) que coincidem com traçado da estrada nacional EN1. No entanto, foram identificadas três situações que carecem de intervenção de melhoria com a finalidade de garantir a melhor experiência turística neste trajeto.

Esta etapa tem uma dimensão total de 32,7km situando-se o seu ponto mais alto nos 307m e o mais baixo nos 68m de altitude, sendo um percurso de nível médio:



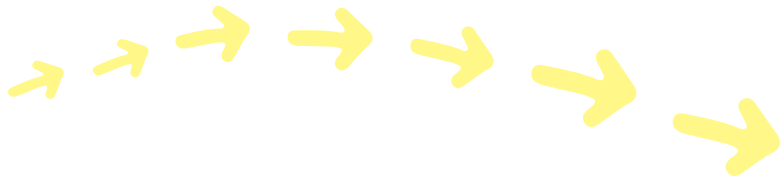
Critério	Nível
Perigosidade	Nível 1: O percurso apresenta uma reduzida possibilidade de ocorrência de riscos atentas as características climáticas e morfológicas da zona atravessada bem como a densidade populacional (percurso maioritariamente urbano) que lhe está associada e a fauna e a flora autóctone.
Dificuldade na orientação	Nível 2: A sinalização atual assegura a continuidade do caminho. No entanto, requer atenção por parte do peregrino quer no que respeita à localização das marcas quer no que respeita ao formato (layout) que as mesmas assumem atenta a diversidade registada ao nível da tipologia das marcas que sinalizam o caminho.
Dificuldade na deslocação	Nível 2: O percurso decorre em piso regular (caminhos rurais/florestais) ainda que, em alguns troços, não apto a automóveis. Também não se registam desníveis significativos.
Quantidade de esforço	Nível 4: Estima-se que o tempo necessário para realizar o percurso, a pé, é de 10 horas

E - ORÇAMENTO PREVISIONAL PARA AS NECESSIDADES DE INTERVENÇÃO

Com base nas informações recolhidas em sede de auditoria e em função das opções tomadas ao nível da tipologia de sinalética a utilizar e respetivos materiais, o orçamento previsional para as necessidade de intervenção para melhoria da etapa Feira-Gaia (incluída no Caminho Central) ascende a **33.918,98€**.

Rúbrica	Subtotal	Total
Sinalética: - a colocar no prazo máximo de 6 meses - a colocar no prazo máximo de 1 ano - a colocar no prazo máximo de 4 anos	3.650,54€ 7.254,04€ 614,40€	11.518,98€
Mão de obra: - colocação de sinalética nova - remoção das marcas existente	5.600,00€ 12.000,00€	17.600,00€
Piso e vegetação: - necessidade de intervenção	4.800,00€	4.800,00€
Total Geral	33.918,98€	





SANTA MARIA DA FEIRA



A - CONSIDERAÇÕES ESPECÍFICAS

Para efeito de auditoria considerou-se como início da primeira etapa do Caminho Central na região Norte, o primeiro ponto do percurso localizado no concelho de Santa Maria da Feira. Este percurso é composto por um total 112 pontos relevantes (enquanto lugares onde se encontram colocadas e lugares onde devem ser colocadas marcas de sinalização do percurso).

Por se considerar como uma etapa única o percurso do Caminho Central que atravessa os municípios de Santa Maria da Feira e de Vila Nova de Gaia, não se regista qualquer necessidade de investimento quer ao nível do alojamento (albergues e de natureza privada) quer de outras infraestruturas de apoio ao peregrino (uma vez que o percurso percorre zonas habitadas onde é assegurado o acesso a zonas de descanso e estabelecimentos de restauração e bebidas). Ainda assim, salienta-se a existência de albergue “informal” para peregrinos nas instalações dos Bombeiros Voluntários de Lourosa.

Ao nível dos recursos complementares, regista-se a existência de várias paróquias que têm como orago Santiago de entre as quais se destaca Lourosa, paróquia cuja igreja Matriz é incluída no inventário destes recursos ainda que não se localize no percurso.

B- CARACTERIZAÇÃO DA SINALÉTICA ATUAL:

Não obstante o esforço de uniformização das marcas de sinalização do Caminho Central ao longo do concelho de Santa Maria da Feira (mediante a colocação de totens de cimento com a configuração apresentada na figura seguinte), foram identificados 8 tipos diferentes de marcas ao longo do troço que atravessa este município correspondendo, na sua maioria, a sinais pintados.



Figura 11
Totem de cimento utilizado para marcação do Caminho de Santiago no concelho de Santa Maria da Feira

Ao longo do percurso do Caminho Central, no concelho de Santa Maria da Feira, foi inventariado um total de 155 marcas, agregadas na tabela seguinte por tipologia. Estas tipologias encontram-se descritas no anexo 3.





Funcionalidade do Sinal		Tipologia do Sinal	Número de marcas
Direção	X1 informação de direção em frente	SAF (Azulejo azul com seta de direção amarela)	32
		SF (Seta amarela direcional pintada)	56
		SFP (Seta de direção amarela pintada em fundo branco)	1
		SFPA (Seta de direção amarela pintada em fundo azul)	1
		SAV (Azulejo azul com concha de vieira amarela)	42
	X2 pictograma concha vieira	SVFPA (Concha de vieira e seta de direção amarelas pintadas em fundo azul) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	1
	X3 informação de direção errada		
	X4 informação de desvio	SF (Seta amarela direcional pintada)	4
		SAF (Azulejo azul com seta de direção amarela)	12
		SFPA (Seta de direção amarela pintada em fundo azul)	2
Informação	Y1 informação de entrada em Caminho de Santiago		
	Y2 informação sobre o lugar (município/freguesia)		
	Y3 pré-sinalização de destino (distância a Santiago de Compostela)		
	Y4 informação complementar	SFL (Seta amarela direcional pintada com legenda) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	1
		SFL (Seta amarela direcional pintada com legenda) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	1
		SFPAL (Seta de direção amarela pintada em fundo azul com legenda) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	1
		SFPAL (Seta de direção amarela pintada em fundo azul com legenda) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	1
	Não foram identificados sinais de perigo		
	Não foram identificados sinais complementares		

C- AVALIAÇÃO DA SINALÉTICA ATUAL:

A aplicação, ao município de Santa Maria da Feira, dos critérios de avaliação da sinalética atualmente existente permite concluir que:



- A opção de colocação das marcas de forma paralela ao caminho resulta numa menor visibilidade das mesmas sendo que os locais escolhidos para a essa colocação são, na generalidade, corretos.

Critério	Número de incidências	Avaliação
A1	0	As marcas utilizadas para sinalização do caminho encontram-se bem posicionadas não tendo sido identificadas situações em que as marcas existentes induzam em erro o peregrino no que respeita à direção correta a seguir.
A2	6	Na globalidade, as marcas utilizadas na sinalização desta etapa são visíveis e identificáveis. As incidências registadas resultam de diferentes fatores, como seja, a existência de vegetação ou a não colocação de marcas imediatamente após os cruzamentos.
A3	0	A continuidade visual entre sinais é suficiente para evitar problemas de orientação por parte do peregrino não tendo sido detetadas incidências que condicionem a sua perceção sobre o caminho correto a seguir. Não obstante, essa continuidade visual é colocada em causa pela existência de 12 cruzamentos sem qualquer marcação.

- As marcas atuais correspondem a sinais reconhecidos pelos peregrinos como marcas de sinalização do percurso do Caminho de Santiago (azulejos com concha vieira e seta direcional amarelas em fundo azul e setas amarelas pintadas) pelo que a sua leitura e compreensão garante a correta interpretação das mesmas.

Critério	Número de incidências	Avaliação
B1	0	Todos os sinais utilizados são reconhecidos pelos peregrinos correspondendo ou a setas e cruces amarelas e conchas vieira. Residualmente (em 4 pontos deste percurso) regista-se a existência de setas amarelas pintadas conjuntamente com a legenda escrita "Santiago"; "S. Tiago"; "Caminho de Santiago".
B2	65	A leitura e compreensão da sinalização do percurso é, na sua globalidade, compreendida pelo peregrino. No entanto, considera-se que a utilização de marcas pintadas não standardizadas dificulta essa compreensão uma vez que não é imediata a perceção sobre se o sinal corresponde ou não a uma marca de sinalização oficial do caminho.
B3	----	Não há registo da utilização de sinais com informação de perigo ou de percurso alternativo.

3. Uma vez que se regista um uso intensivo de marcas amarelas pintadas para sinalizar o percurso do Caminho Central no concelho de Santa Maria da Feira, a sustentabilidade e manutenção das marcas existentes é condicionada pelo elevado grau de desgaste que esta tipologia de sinais apresenta, requerendo manutenção periódica que se recomenda se efetue com periodicidade máxima anual.



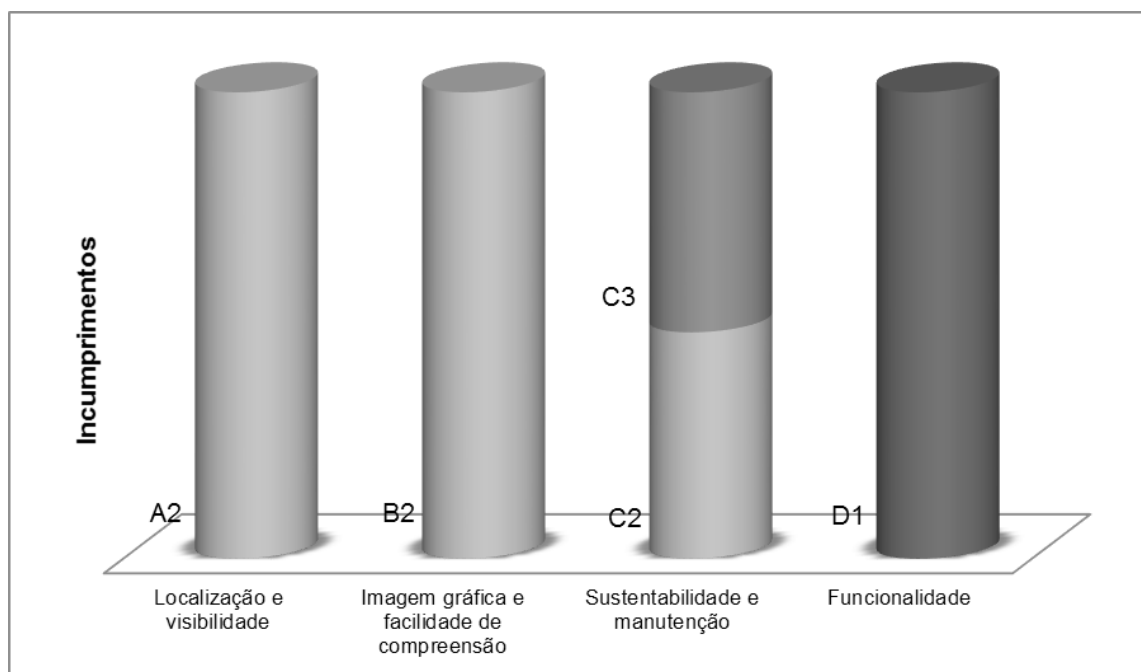
CRITÉRIO	NÚMERO DE INCIDÊNCIAS	AValiação
C1	0	Apesar da sua heterogeneidade, as marcas utilizadas na sinalização do caminho são marcas com baixa poluição visual, ou seja, não foram registadas incidências de degradação ou desgaste de sinais que provoquem a geração de resíduos.
C2	68	As incidências registadas neste indicador são relativas aos sinais pintados uma vez que se tratam de marcas pouco resistentes a fatores externos, em especial, ao clima.
C3	52	Pelas razões acima descritas, constituem incidências ao nível do estado de conservação das marcas atualmente existentes no concelho de Santa Maria da Feira, o desgaste das marcas pintadas utilizadas.

4. No que respeita à sua funcionalidade, não foram registadas incidências relevantes.

Critério	Número de incidências	Avaliação
D1	1	A incidência registada refere-se a um ponto (ponto 12 em Arri-fana, Santa Maria da Feira) onde se regista a existência de várias marcas que são contraditórias entre si.
D2	0	Não foram registadas incidências relativas à unicidade do traçado sendo que a marcação existente assegura um percurso único e contínuo. Note-se que este indicador só avalia os sinais existentes pelo que não expressa o impacto que a existência de 12 cruzamentos não marcados representa ao nível da continuidade do percurso.
D3	----	O percurso não tem indicação de desvios por razões de perigosidade ou impossibilidade material de seguir o percurso principal

No gráfico seguinte resume-se, por aplicação dos indicadores acima descritos, a avaliação da adequação e estado de conservação da sinalização do Caminho Central Português de Santiago, no concelho de Santa Maria da Feira:





D – PRINCIPAIS CONCLUSÕES DA AUDITORIA

Tal como já referido anteriormente, Santa Maria da Feira promove um uso intensivo dos sinais pintados, por um lado, e do azulejo com concha vieira acompanhado de azulejo com seta direcional, por outro.

No primeiro caso, regista-se uma grande heterogeneidade de sinais pintados sendo que na sua maioria não respondem a um layout específico (em dimensão e forma) tal como fica patente na figura seguinte.



Figura 12
Exemplos de diferentes marcas pintadas existentes no concelho de Santa Maria da Feira para sinalização do Caminho Central



Esta profusão de marcas não estandardizadas dificulta uma rápida apreensão da informação que o sinal pretende transmitir uma vez que não é imediata a perceção de se este corresponde (ou não) a uma marca de sinalização oficial do caminho.

Tal torna-se ainda mais evidente quando se regista a existência de diversas marcas (algumas contraditórias entre si) apostas no mesmo local.



Figura 13
Local com várias marcas contraditórias

No segundo caso, regista-se a existência de suportes específicos para a colocação dos azulejos - o totem de cimento. No entanto, a grande maioria destes suportes foram colocados de forma paralela ao caminho reduzindo a sua visibilidade a média distância pelo que se recomenda a recolocação de todos estes suportes para que a marcação fique exposta em posição frontal ao peregrino.

A inconsistência da marcação atualmente existente neste troço do Caminho Central fica, ainda, patente nas diferentes formas em que as marcas legendadas são apresentadas. Finalmente, registar a existência de um posto formal de informação ao peregrino (fa-



Figura 14
Heterogeneidade de marcas legendadas existentes no concelho de Santa Maria da Feira

chada reproduzida na figura seguinte) ainda que careça de material informativo para disponibilização e da devida preparação com vista ao seu correto acolhimento por parte dos recursos humanos que aí promovem o atendimento ao público. Carece, ainda, de correção ao respetivo painel identificativo pois apresenta o pictograma concha vieira reproduzido de forma errada de acordo com a normativa galega (adotada como referente para o presente trabalho).



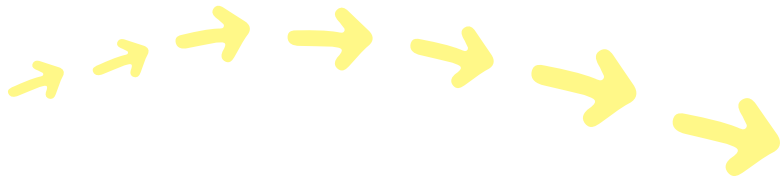
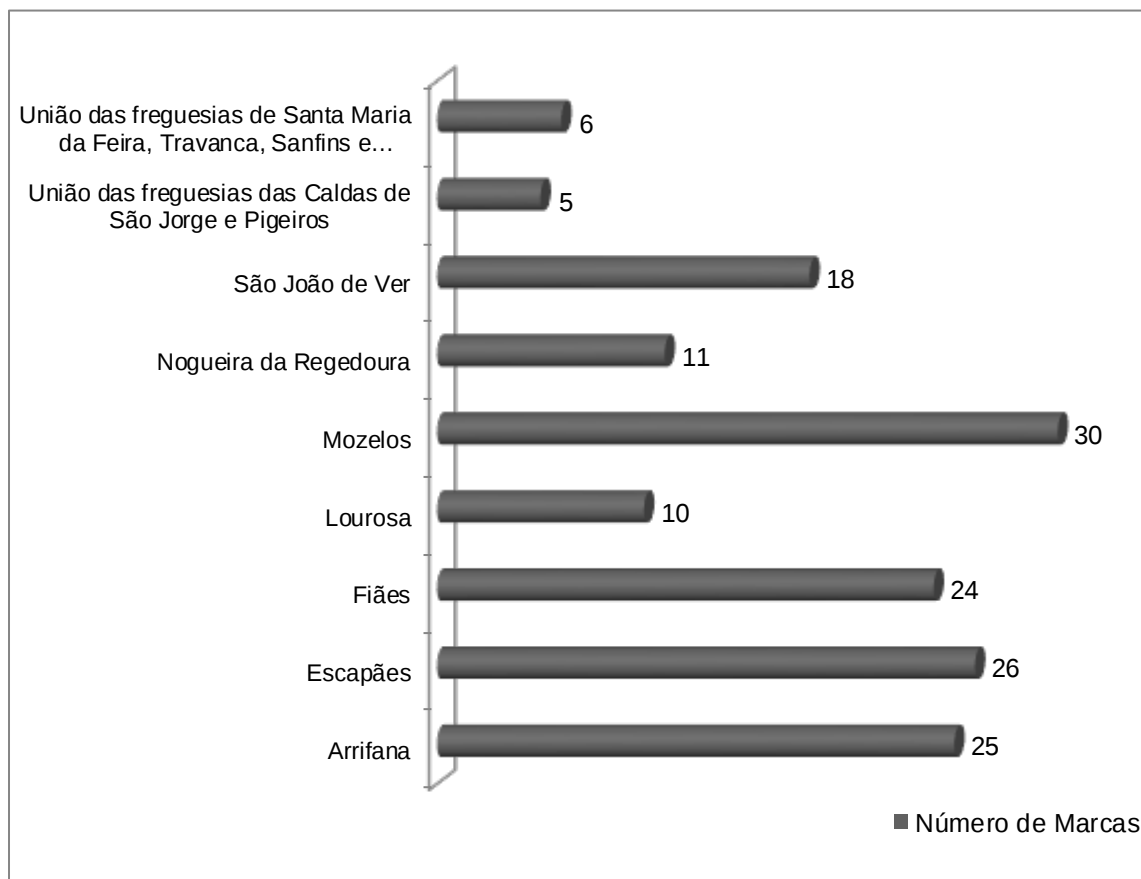


Figura 15
Posto de informação ao peregrino de Santiago

A análise desagregada por freguesias confirma as conclusões anteriores uma vez que todas as freguesias atravessadas pelo Caminho Central combinam marcas pintadas com marcas em azulejo (sendo que Nogueira da Regedoura faz a mesma combinação utilizando setas amarelas pintadas sobre fundo azul). O número total de marcas atualmente existentes, por freguesia, é apresentado na figura seguinte.

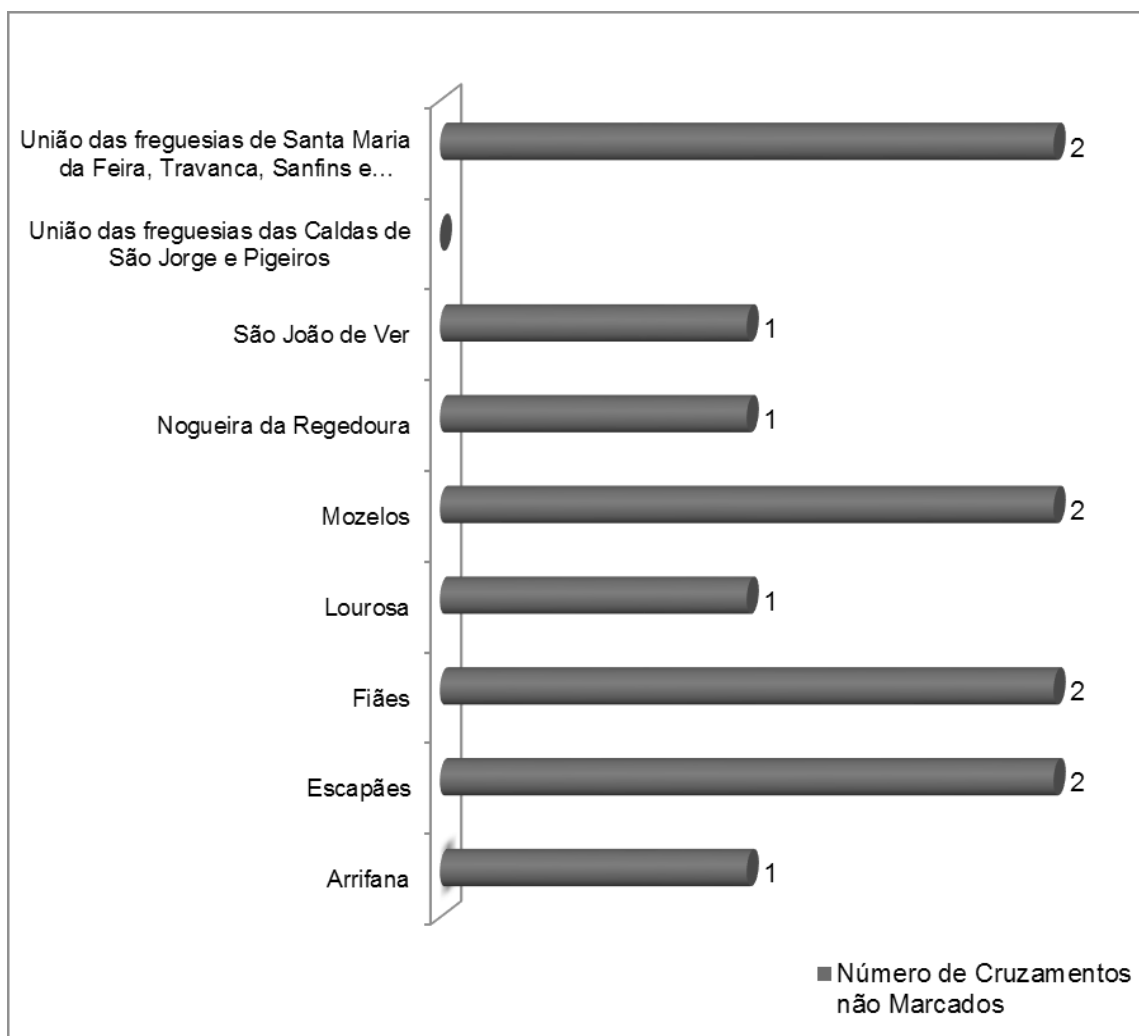


Atento o seu estado de conservação, a sua localização e a necessidade de proceder à homogeneização da sinalética utilizada na marcação dos caminhos de Santiago na região Norte de Portugal, propõe-se que as 155 marcas atualmente existentes sejam gradualmente substituídas e complementadas por novas marcas num total de 201 (aqui





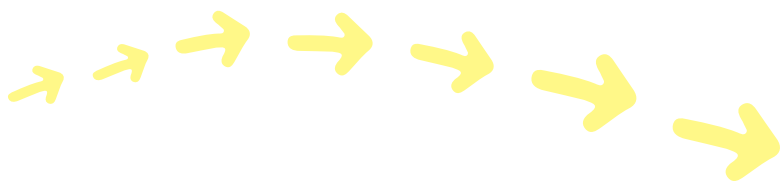
incluídos o painel de início de etapa e os sinais de perigo por existência de tráfego intenso tanto para peregrinos como para condutores), no prazo máximo de 1 ano. Deste último total, 24 sinais destinam-se à correta sinalização de cruzamentos atualmente sem marcação (dispersos por todo o percurso) e à marcação dos 4 pontos onde o traçado do percurso coincide com a estrada nacional EN1 (avisando peregrinos e condutores de forma a evitar situações de risco).



No que respeita ao estado do piso e à necessidade de limpeza de vegetação, não foram identificadas incidências que constituam reais impedimentos à realização do percurso tendo sido registadas duas situações que carecem de intervenção:

- Uma, ao nível da recolha de resíduos na União das freguesias das Caldas de São Jorge e Pigeiros, por se ter verificado uma acumulação excessiva de lixo na via;
- Outra, ao nível da limpeza de vegetação, em São João de Ver, que não constituindo impedimento à realização do percurso representa uma dificuldade acrescida à sua conclusão.





Finalmente, referir a existência de troços do percurso (como, por exemplo, aqueles coincidentes com a estrada nacional EN1) que exigem um reforço de investimento (não contemplado no presente estudo) relativo à necessidade de proceder à marcação quer no lado esquerdo da via (marcação destinada aos peregrinos caminheiros) quer do lado direito da mesma (marcação destinada ao peregrinos em bicicleta).

E - ORÇAMENTO PREVISIONAL PARA AS NECESSIDADES DE INTERVENÇÃO

Desagregando o orçamento previsional para as necessidades de intervenção para melhoria da etapa Feira-Gaia por municípios, conclui-se que a parte correspondente ao município de Santa Maria da Feira ascende a 15.959,14€, tal como se descreve na tabela seguinte.

Rúbrica	Subtotal	Total
Sinalética: - a colocar no prazo máximo de 6 meses - a colocar no prazo máximo de 1 ano - a colocar no prazo máximo de 4 anos	2.336,00€ 3.408,74€ 614,40€	6.359,14€
Mão de obra: - colocação de sinalética nova - remoção das marcas existente	2.800,00€ 6.000,00€	8.800,00€
Piso e vegetação: - necessidade de intervenção 2	800,00€	800,00€
TOTAL GERAL		15.959,14€

VILA NOVA DE GAIA



A - CONSIDERAÇÕES ESPECÍFICAS

Para efeitos de cálculo das necessidades de investimento para a melhoria das condições de fruição do Caminho Central no concelho de Vila Nova de Gaia, procedeu-se à inventariação das marcas existentes e ao levantamento das necessidades de sinalética em apenas um dos sentidos das vias coincidentes com o percurso, determinando-se o investimento mínimo necessário à correta sinalização desse caminho neste município. Neste contexto, importa assinalar que apesar da avenida da República se encontrar sinalizada dos dois lados da via, a auditoria centrou-se (em cumprimento com as recomendações que se apresentam em capítulo específico) nas marcas existentes no seu lado esquerdo por ser aquele pelo qual devem circular os peões.





Importa, ainda, salientar que para efeitos do presente estudo, a etapa do Caminho Central na qual se inclui o seu troço que atravessa o concelho de Vila Nova de Gaia termina no Porto, junto à Sé, local onde se inicia a etapa seguinte.

Este troço é composto por um total de 115 pontos relevantes para efeitos de auditoria às necessidades de investimento da etapa Feira-Gaia.

Tal como sucede no município de Santa Maria da Feira, por se tratar de um percurso essencialmente urbano, não foram identificadas quaisquer necessidades de investimento em infraestruturas de apoio e de alojamento para peregrinos.

Neste âmbito, deve salientar-se a existência do albergue de São Salvador de Grijó, cuja localização permite aos caminheiros menos experientes dividir a etapa Feira-Gaia em duas, pernoitando neste estabelecimento, que se localiza (aproximadamente) a meio da mesma. Deve salientar-se, ainda a existência de várias unidades de alojamento na parte final do percurso ainda em território gaiense (localizados na avenida da República) que constituem alternativa aos albergues localizados na cidade do Porto (todos eles localizados a maior distância do final da etapa).

Ao nível do inventário de recursos complementares, destaca-se, fora do percurso, a capela dedicada a Santiago Peregrino existente no convento **Corpus Christi**.

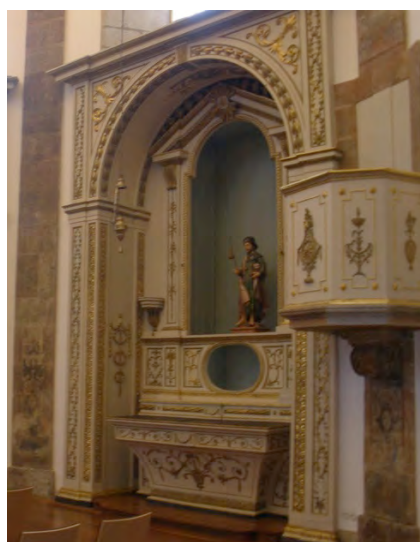


Figura 16
Capela de Santiago – convento Corpus Christi
Fonte: Autor desconhecido



B- CARACTERIZAÇÃO DA SINALÉTICA ATUAL:

A sinalização do Caminho Central, na parte que atravessa o concelho de Vila Nova de Gaia, é efetuada com recurso a múltiplos tipos de marcas que foi possível agregar em 11 tipologias (descritas no anexo 3), sendo algumas delas coincidentes com as tipologias utilizadas no concelho de Santa Maria da Feira e correspondendo, na sua maioria, a tipologias de marcas pintadas.

Esta multiplicidade de marcas resulta da utilização de marcas especificamente desenhadas para as diferentes freguesias atravessadas pelo caminho como se ilustra nas figuras seguintes.



Figura 17
Tipologia de sinais utilizados na União das Freguesias
de Pedroso e Seixezelo



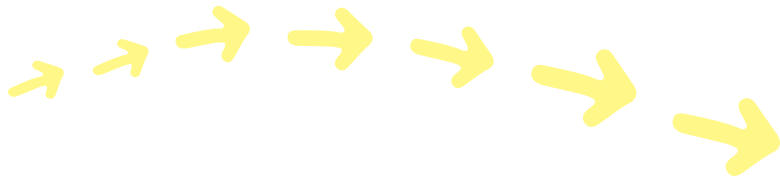
Figura 18
Tipologia de sinais utilizados na União das Freguesias
de Mafamude e Vilar do Paraíso

Ao longo do percurso do Caminho Central, no concelho de Vila Nova de Gaia, foi inventariado um total de 113 marcas, agregadas na tabela seguinte, por tipologia.



Funcionalidade do Sinal		Tipologia do Sinal	Número de marcas
Informação	X1 informação de direção em frente	SF (Seta amarela direcional pintada)	50
		SF (Setas amarelas direcionais pintadas em conjunto indicando várias direções)	1
		SFP (Seta de direção amarela pintada em fundo branco)	7
		SFPA (Seta de direção amarela pintada em fundo azul)	9
		PMVL (Placa metálica com concha vieira e legenda) [utilizada como sinal de informação de direção em frente e sinal de informação]	1
	X2 pictograma concha vieira	SPFV (Placa metálica azul com concha vieira e seta direcional amarelas) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	1
		SPFVB (Placa azul com concha vieira e seta direcional brancas) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	2
		SPFVB (Placa azul com concha vieira e seta direcional brancas) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	4
	X3 informação de direção errada		
	X4 informação de desvio	SF (Seta amarela direcional pintada)	11
		SFP (Seta de direção amarela pintada em fundo branco)	2
		SFPA (Seta de direção amarela pintada em fundo azul)	5
	Y1 informação de entrada em Caminho de Santiago		
	Y2 informação sobre o lugar (município/freguesia)		
	Y3 pré-sinalização de destino (distância a Santiago de Compostela)		
	Y4 informação complementar	SFFO (Placa informativa do Caminho) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	3
		SFFO (Placa informativa do Caminho) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	4
		SFL (Seta amarela direcional pintada com legenda) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	1
		SFPAL (Seta de direção amarela pintada em fundo azul com legenda) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	4
		SFPAL (Seta de direção amarela pintada em fundo azul com legenda) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	2
		SFPL (Seta de direção amarela pintada em fundo branco com legenda) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	5
		SVFPL (Concha de vieira e seta de direção amarelas pintadas em fundo branco com legenda) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	1
Não foram identificados sinais de perigo			
Não foram identificados sinais complementares			





Registe-se o facto de não terem sido identificadas, neste concelho, quaisquer marcas de sinalização do caminho em azulejo.

C- AVALIAÇÃO DA SINALÉTICA ATUAL:

A aplicação dos critérios de avaliação da sinalética atualmente existente às marcas inventariadas ao longo do percurso do Caminho Central que atravessa Vila Nova de Gaia permite concluir que:

A escolha dos locais para colocação das marcas é, na generalidade, adequada, permitindo uma correta visibilidade das mesmas. No entanto, há a registar a existência de diversas marcas pintadas em lancis de passeio e pedras, ainda que a sua visibilidade e leitura seja potenciada quer pelo tamanho das mesmas quer pela utilização de contrastes de cor.

Critério	Número de incidências	Avaliação
A1	0	As marcas utilizadas para sinalização do caminho encontram-se bem posicionadas não tendo sido identificadas situações em que as existentes induzam o peregrino em erro no que respeita à direção correta a seguir.
A2	1	Na globalidade, as marcas utilizadas na marcação desta etapa são visíveis e identificáveis. A incidência registada corresponde à colocação de seta amarela pintada em pedra, à altura do chão, do lado direito da via.
A3	0	A continuidade visual entre sinais é suficiente para evitar problemas de orientação por parte do peregrino não tendo sido detetadas incidências que condicionem a perceção do peregrino sobre o caminho correto a seguir. Refira-se, contudo, que a continuidade visual do percurso é colocada em causa pela existência de 15 cruzamentos sem qualquer marcação.

Já no que respeita à imagem gráfica e facilidade de compreensão das marcas utilizadas, a multiplicidade de tipologias de marcas para a sinalização do percurso torna-a incoerente e pouco consistente, obrigando a uma maior atenção por parte do peregrino, no sentido de identificar aquelas que efetivamente correspondem a sinalética oficial do caminho.





Critério	Número de incidências	Avaliação
B1	7	Com exceção das placas direcionais com legenda “Santiago de Compostela” utilizadas na União das Freguesias de Mafamude e Vilar do Paraíso, todos os sinais utilizados são universalmente conhecidos pelos peregrinos correspondendo a setas e cruzes amarelas e conchas vieira. Em várias localizações, estas marcas são acompanhadas de legenda escrita (“Santiago”; “S. Tiago”; “Caminho de Santiago”).
B2	79	Ainda que a leitura e compreensão das marcas utilizadas seja, na sua globalidade, entendida pelo peregrino, considera-se que a grande heterogeneidade de marcas utilizadas dificulta essa compreensão, exigindo maior atenção aos sinais existentes no percurso e a verificação dos elementos que as associam ao Caminho de Santiago. A existência de marcas não reconhecidas como marcas de indicação do caminho também acresce dificuldade à correta leitura do percurso.
B3	----	Não há registo da utilização de sinais com informação de perigo ou de percurso alternativo.

A sustentabilidade e manutenção das marcas existentes é posta em causa devido ao uso intensivo de sinais pintados (que apresentam um desgaste mais rápido que marcas de outros materiais). Mais uma vez sublinha-se que a escolha deste tipo de sinais implica, obrigatoriamente, o estabelecimento de um calendário para a sua manutenção periódica.

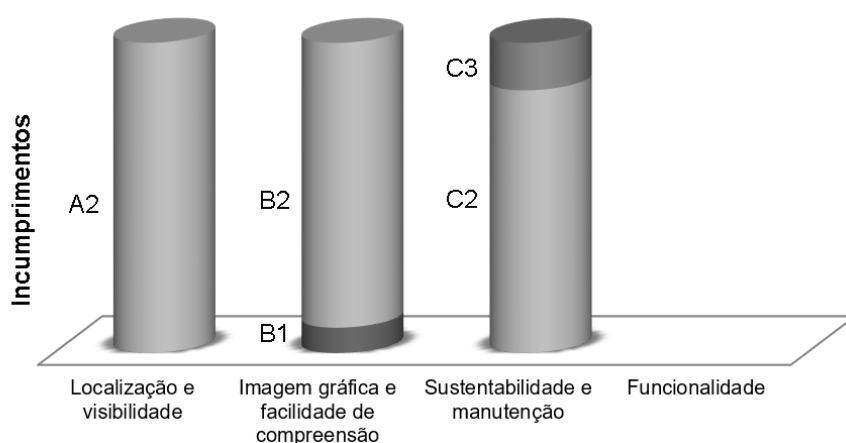
Critério	Número de incidências	Avaliação
C1	0	Apesar da sua heterogeneidade, as marcas utilizadas na sinalização do caminho são marcas com baixa poluição visual, ou seja, não foram registadas incidências de degradação ou desgaste de sinais que provoquem a geração de resíduos.
C2	105	As incidências registadas neste indicador são relativas aos sinais pintados uma vez que se tratam de marcas pouco resistentes a fatores externos, em especial, ao clima, carecendo de reposição regular.
C3	19	Também no que respeita ao estado de conservação das marcas atualmente existentes, verifica-se que as incidências detetadas são relativas aos sinais pintados, pelas razões antes expostas.

No que respeita à sua funcionalidade, não foi registada qualquer incidência.



Critério	Número de incidências	Avaliação
D1	0	As marcas colocadas indicam a direção correta a seguir pelo peregrino.
D2	0	Não foram registadas incidências relativas à unicidade do traçado sendo que a marcação existente assegura um percurso único e contínuo. Note-se que este indicador só avalia os sinais existentes pelo que não expressa o impacto que a existência de 15 cruzamentos não marcados representa ao nível da continuidade do percurso.
D3	----	O percurso não tem indicação de desvios por razões de perigosidade ou impossibilidade material de seguir o percurso principal

No gráfico seguinte resume-se, por aplicação dos indicadores acima descritos, a avaliação da adequação e estado de conservação da sinalização da etapa Feira-Gaia, no município de Vila Nova de Gaia:



D – PRINCIPAIS CONCLUSÕES DA AUDITORIA

Os sinais pintados constituem a marca mais utilizada no concelho de Vila Nova de Gaia. No entanto, deve ser notado que apesar da opção por sinais pintados, existe uma preocupação com a homogeneização da respetiva forma e tamanho (mediante utilização de moldes), na maior parte dos casos.



Figura 19
Exemplos de tipologias de sinais uniformizados mediante utilização de moldes



Estas marcas, tal como já apontado anteriormente, correspondem a marcas específicas das freguesias atravessadas pelo percurso. Esta preocupação com a uniformização das marcas corresponde, também, a uma preocupação de diferenciação entre elas dando lugar a marcas originais e únicas e, portanto, não normalizadas, como as que a seguir se apresentam.



Figura 20
Exemplos de marcas
não normalizadas

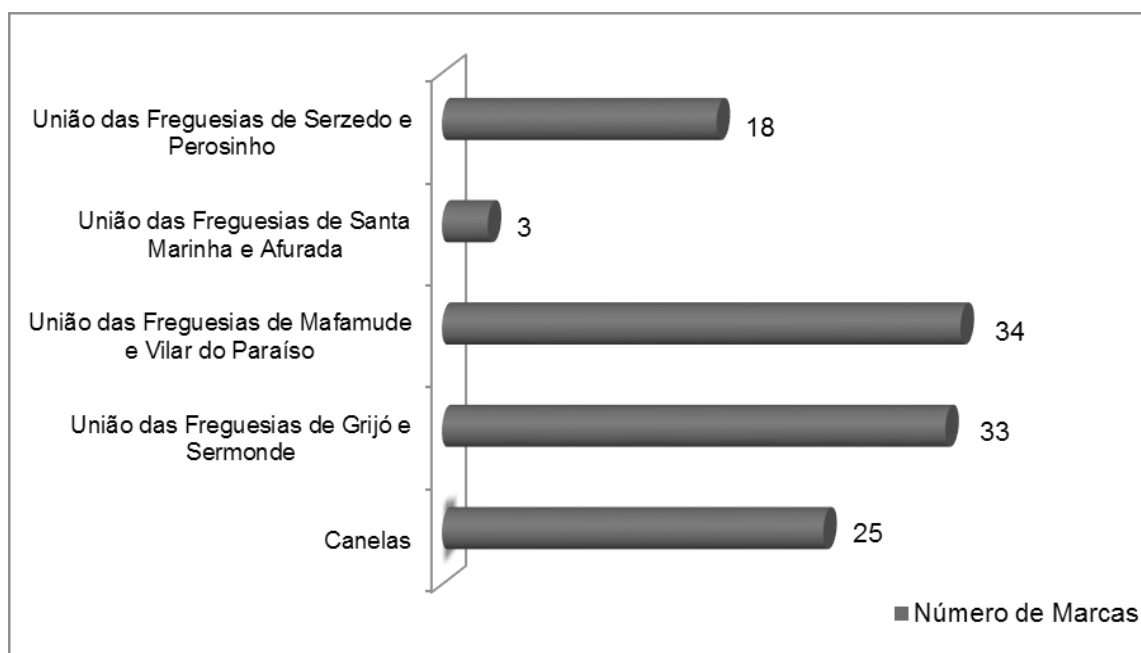
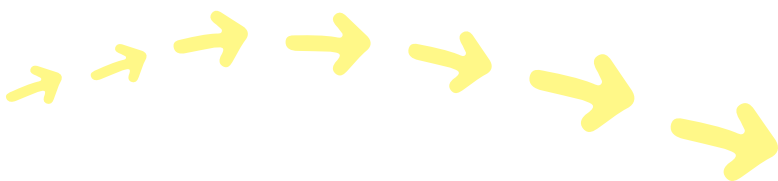
A diversidade de sinais registada implica que as necessidades de investimento na melhoria da sinalização do Caminho Central, em Vila Nova de Gaia, se centrem na necessidade de homogeneização das marcas utilizadas tendo-se verificado que, na sua generalidade, as atuais se encontram localizadas em lugares adequados. Neste último âmbito, relewa o uso do lancil de passeio e de pedras como locais de colocação de marcas pintadas sendo que a sua visibilidade e leitura é potenciada pelo tamanho e pelo contraste das cores utilizadas.



Figura 21
Exemplos marcas colocadas em
lugares de reduzida visibilidade po-
tenciadas pelo contraste de cores

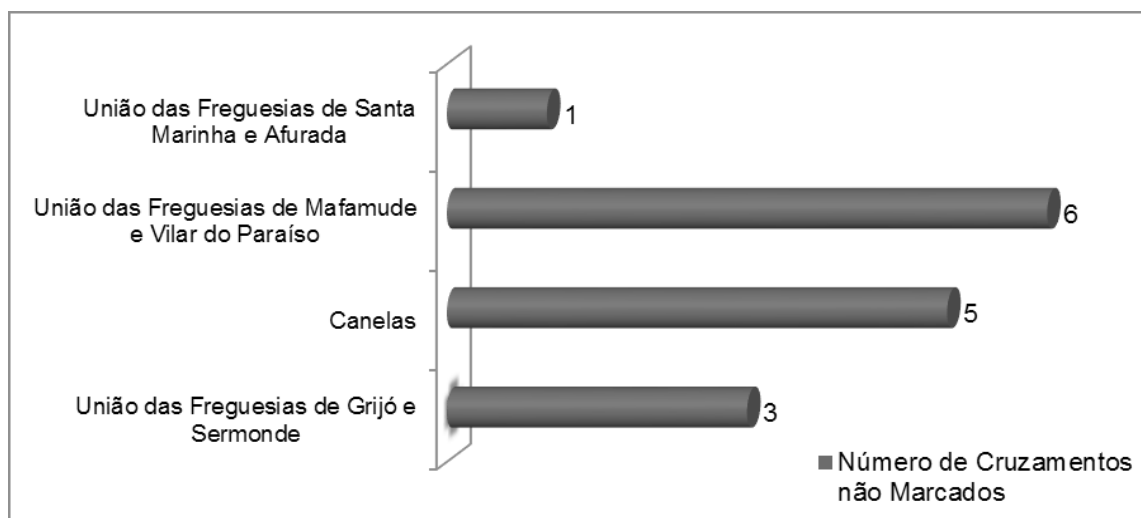
O número total de marcas atualmente existentes, por freguesia, é apresentado na figura seguinte sendo que a União de Freguesias de Serzedo e Perosinho e a União das Freguesias de Mafamude e Vilar do Paraíso são as freguesias deste concelho cuja marcação não é efetuada apenas com recurso a marcas pintadas.





As 113 marcas atualmente existentes devem ser gradualmente substituídas e complementadas por novas marcas perfazendo um total de 233 marcas a colocar no prazo máximo de 1 ano.

No que concerne aos sinais novos a integrar na sinalização deste caminho, importa salientar que 3 correspondem a sinais de perigo para condutores e peregrinos, a colocar nos troços em que o percurso coincide com a estrada nacional EN1 e que foram identificados 15 cruzamentos que não se encontram sinalizados, incidências que devem ser corrigidas de imediato.





No que respeita ao estado do piso do percurso apenas foi registada uma incidência – na freguesia de Canelas – relativa a um troço com piso em terra batida que levanta dificuldades de progressão ao peregrino em época de chuvas devido à água que acumula. Ainda que, aquando da auditoria in situ, a vegetação do caminho não representasse uma incidência em si mesma, é importante estabelecer um plano de manutenção preventiva que não assegure apenas a transitabilidade do caminho como também garanta a visibilidade da marcação colocada.

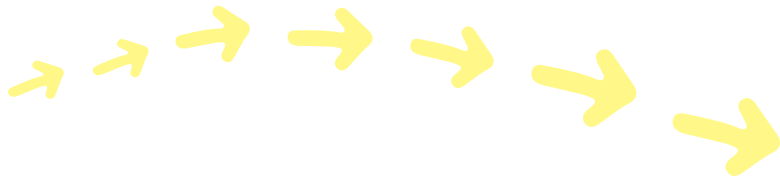
Finalmente e como nota adicional, refira-se a existência de um elevado número de pontos sinalizados com marcas duplas que indicam, simultaneamente, a direção correta a seguir pelos peregrinos de Santiago e a direção correta a seguir pelos peregrinos de Fátima.

E - ORÇAMENTO PREVISIONAL PARA AS NECESSIDADES DE INTERVENÇÃO

Desagregando o orçamento previsional para as necessidades de intervenção para melhoria da etapa Feira-Gaia por municípios, conclui-se que a parte correspondente ao município de Vila Nova de Gaia ascende a **17.959,84€**, tal como se descreve na tabela seguinte.

Rúbrica	Subtotal	Total
Sinalética:		
- a colocar no prazo máximo de 6 meses	1.314,54€	
- a colocar no prazo máximo de 1 ano	3.845,30€	5.159,84€
- a colocar no prazo máximo de 4 anos	0,00€	
Mão de obra:		
- colocação de sinalética nova	2.800,00€	8.800,00€
- remoção das marcas existentes	6.000,00€	
Piso e vegetação:		
- necessidade de intervenção 3	4.000,00€	4.000,00€
Total Geral	17.959,84€	





QR12

ANEXOS CENTRAL (FEIRA-GAIA)

CCe_Anexo 1 – ficha técnica da etapa

CCe_Anexo 2 – mapas

CCe_Anexo 3 – identificação da sinalética utilizada

CCe_Anexo 4 – estado de conservação e necessidades de investimento

CCe_Anexo 5 – inventário de albergues

CCe_Anexo 6 – inventário do alojamento privado

CCe_Anexo 7 – inventário dos recursos complementares

CCe_Anexo 8 – base fotográfica

CCe_Marcação GPS_Feira – Gaia





CAMINHO DO INTERIOR

CAMINHO DO INTERIOR

A - CONSIDERAÇÕES GERAIS

O caminho do interior foi auditado tendo por base a informação produzida por Hidria (2015), muito especialmente, no que respeita à dimensão das etapas e seleção dos respetivos pontos de partida e de chegada.

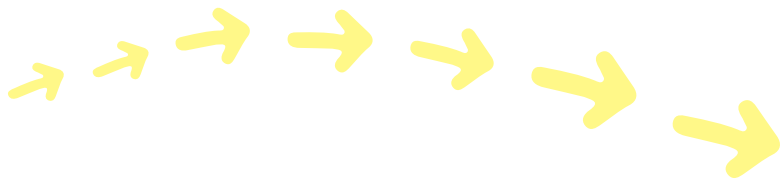
Tal premissa tem impacto direto na avaliação das necessidades de investimento, muito especialmente, no que respeita à necessidade de criação de infraestruturas de acolhimento ao peregrino e à determinação da localização de algumas das marcas e painéis informativos do caminho. Neste contexto, relembra-se que a auditoria se efetuou de acordo com o estipulado por Hidria (2005). Não obstante, no ponto D do presente capítulo apresentam-se sugestões de melhoria, em termos de comodidade e facilidade de realização do percurso e identificam-se os impactos que tais sugestões teriam sobre o orçamento apresentado no ponto E.

Por outro lado, a auditoria in situ permitiu atualizar as distâncias efetivas de cada uma das etapas propostas por Hidria (2015) sendo que as variações verificadas superam, o quilómetro de diferença, na etapa 3 (com uma distância real superior em 2,3km) e na etapa 5 (com uma distância real superior em 1,2km).

Não foram detetadas necessidades ao nível das infraestruturas de apoio ao peregrino ao longo do percurso uma vez que o seu trajeto, ainda que maioritariamente de natureza, atravessa periodicamente zonas habitadas onde é assegurado o acesso a locais onde é possível descansar, restabelecer forças e repor o stock de bebidas e de alimentação do qual o peregrino se deve fazer acompanhar.

Ao nível dos recursos complementares destaca-se, por um lado, a existência de parques de merendas nos troços em espaço natural (ainda que carentes da necessária manutenção) e, por outro, destaque para a relevância patrimonial (arquitetónica e religiosa) dos diferentes centros urbanos atravessados (em especial os de Lamego e Chaves que reúnem vários imóveis de interesse público e monumentos nacionais). Destaque,





ainda, para a existência de várias igrejas/capelas dedicadas a Santiago (algumas delas com imagem do Apóstolo nos seus retábulos ou altares mor) e os cruzeiros de proteção aos caminhantes/peregrinos.

As necessidades de investimento para intervenções de melhoria ao nível do piso e da vegetação são condicionadas pela distância percorrida em terrenos rurais (em especial as vinhas do Douro) e florestais, obrigando ao estabelecimento de um calendário de manutenção do caminho durante a primavera e o verão no que diz respeito à vegetação e durante o inverno no que respeita ao piso.

Este calendário permitirá, por exemplo, assegurar que a primeira etapa do percurso possa ser integralmente realizada em bicicleta.

A distribuição dos albergues ao longo do Caminho do Interior, tal como se encontra estabelecida, é desequilibrada havendo etapas que não incluem qualquer albergue no seu percurso e outras que incluem mais de um (alguns deles concentrados numa mesma localização).

Para fins de auditoria, o Caminho Português Interior de Santiago (na parte que atravessa a região Norte de Portugal) é composto por 776 pontos relevantes, aos quais correspondem lugares onde se encontram colocadas e lugares onde devem ser colocadas marcas de sinalização do percurso, ou ainda, correspondentes à localização de recursos complementares e albergues.

B- CARACTERIZAÇÃO DA SINALÉTICA ATUAL:

Tal como nos caminhos antes descritos, também o caminho do interior se encontra sinalizado com recurso a uma importante variedade de sinais (em tipo, forma e materiais).

Para efeitos de auditoria, estas tipologias foram agrupadas em 14 tipos (ou grupos diferentes de marcas), descritos no anexo 3 do presente capítulo, e que se resumem na tabela seguinte.

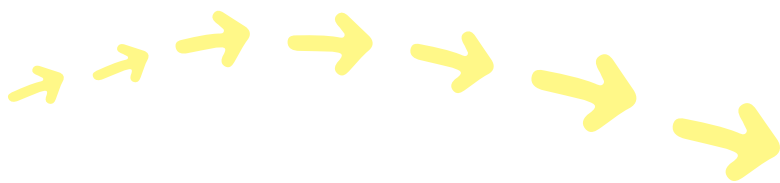




Funcionalidade do Sinal		Tipologia do Sinal	Número de marcas
Direção	X1 informação de direção em frente	SFM (Seta direcional de madeira)	2
		SF (Seta amarela direcional pintada)	279
		SFA (Seta azul direcional pintada)	3
		SFB (Seta branca direcional pintada)	9
		SHFV (Placa HPL azul com concha de vieira e seta de direção amarela) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	1
	X2 pictograma concha vieira	SPFV (Placa metálica azul com concha vieira e seta direcional amarelas) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	174
		SPFV (Placa metálica azul com concha vieira e seta direcional amarelas) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	87
		SPIC (Painel informativo do Caminho)	1
	X3 informação de direção errada		
	X4 informação de desvio	SF (Seta amarela direcional pintada)	90
SFM (Seta direcional de madeira)		4	
SFA (Seta azul direcional pintada)		1	
SFB (Seta branca direcional pintada)		9	
Informação	Y1 informação de entrada em Caminho de Santiago		
	Y2 informação sobre o lugar (município/freguesia)		
	Y3 pré-sinalização de destino (distância a Santiago de Compostela)		
	Y4 informação complementar	SFFO (Placa informativa do Caminho)	2
		SFFO (Placa informativa do Caminho) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	2
		SA (Sinal albergue)	5
		SPC (Placa combinado com símbolo do peregrino, concha vieira e seta direcional) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	1
		SPR (Placa informativa e direcional rodoviária) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	1
	TIP (Totem de pedra)	4	
Não foram identificados sinais de perigo			
Não foram identificados sinais complementares			

Registe-se que a etapa 6 se encontra sinalizada com recurso a apenas 2 tipos de sinais, correspondendo, um deles, a um painel informativo e direcional. Em contrapartida, a





etapa sinalizada de modo mais heterógeno no que respeita às marcas utilizadas é a etapa 1 que corresponde à única etapa que atravessa 3 concelhos diferentes.

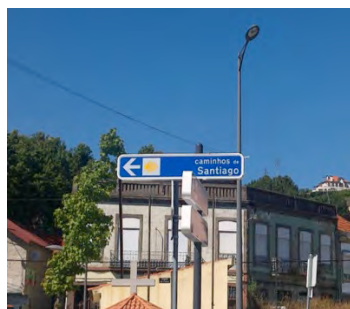


Figura 22
Exemplos de marcas utilizadas para
sinalizar o percurso do Caminho
Português Interior de Santiago

Registe-se, ainda a utilização de marcas azuis pintadas (na etapa 4, concelho de Vila Pouca de Aguiar) para a sinalização do Caminho de Santiago, por corresponder a uma marca universalmente associada aos caminhos de Fátima. A imagem seguinte traduz um exemplo dessa utilização resultante da reposição de uma seta direcional amarela pintada que se encontrava gasta.



Figura 23
Exemplo de marca pintada azul que
sinaliza o percurso do Caminho Por-
tuguês Interior de Santiago

Destaque para a tentativa de homogeneização das marcas utilizadas ao longo de todo o percurso mediante o recurso a sinal direcional e concha vieira em placa de metal, com desenho pré-definido bem como pela colocação de totens informativos sobre o caminho, na envolvente dos edifícios dos Paços do Concelho.





Figura 24
Marcas utilizadas por todos os concelhos atravessados pelo
Caminho Português Interior de Santiago

C- AVALIAÇÃO DA SINALÉTICA ATUAL:

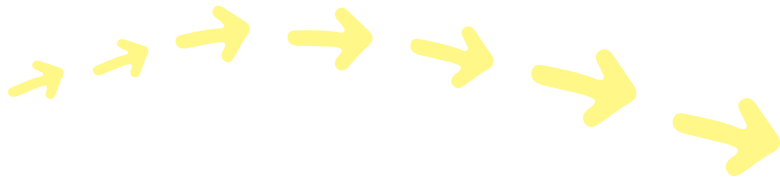
Ao nível da aplicação dos critérios de avaliação da sinalética atualmente existente no Caminho do Interior, importa notar que as incidências registadas reportam a um conjunto total de 673 marcas existentes pelo que, ainda que em termos metodológicos se considere que a verificação de 20 ou mais incidências no incumprimento dos indicadores de avaliação dos sinais signifique uma classificação de MÁ sinalização (Hidria, 2015), tal não deve ser considerado dessa forma atenta quer a dimensão do Caminho quer os pressupostos a que obedece a presente auditoria no que respeita à necessidade de homogeneização da sinalética para todos os Caminhos de Santiago que atravessam o Norte de Portugal.

Contudo, importa compreender a extensão das incidências observadas e as razões que levam à sua classificação enquanto tal. Assim:

1. A avaliação da localização e visibilidade das marcas é, na sua globalidade, boa. As incidências mais relevantes no que respeita a este critério são relativas à opção de colocar as marcas ao nível do solo, à utilização intensiva de marcas pintadas sem que se proceda à respetiva manutenção periódica e à existência de um número relevante de cruzamentos não sinalizados.

Releva ainda, a existência de dois troços do caminho cuja sinalização induz em erro o peregrino fazendo com que ele se afaste da direção correta em que o percurso deve continuar.





Critério	Número de incidências	Avaliação
A1	56	As marcas utilizadas para sinalização do caminho encontram-se, na sua generalidade, bem posicionadas. Contudo, foram identificadas situações em que as mesmas induzem em erro o peregrino (levando-o para fora do percurso correto) cuja correção é urgente, bem como a existência de marcas colocadas no chão, em pedras, lancis de passeio ou rails de estrada fazendo que muitas delas não sejam identificadas pelos caminhantes.
A2	63	Pela mesma ordem de razões, a marcação do Caminho do Interior regista incidências ao nível da visibilidade das marcas atualmente existentes. Acresce, ainda, que a utilização intensiva de marcas pintadas origina a existência de vários sinais gastos cuja visibilidade se encontra diminuída devido à falta de manutenção das mesmas.
A3	7	A marcação atual assegura a continuidade visual entre sinais sendo, na maior parte da sua extensão, suficiente para evitar problemas de orientação por parte do peregrino. As incidências registadas referem-se a marcas colocadas ou no chão ou ao nível do chão, situação a que se junta a existência de 112 cruzamentos sem qualquer marcação.

Sublinhe-se o registo de 6 marcas que não cumprem nenhum dos 3 critérios antes explicitados.

2. A imagem gráfica e facilidade de compreensão das marcas utilizadas está, na generalidade do percurso, associada aos sinais e pictogramas universalmente reconhecidos pelos peregrinos.

Contudo, a facilidade de compreensão das marcas utilizadas é posta em causa com a utilização de marcas pintadas azuis uma vez que estas correspondem às marcas normalmente associadas aos Caminhos de Fátima.

A imagem gráfica é colocada em causa devido à multiplicidade de tipos de marcas que é possível encontrar ao longo do percurso, em especial no que respeita às marcas pintadas uma vez que as mesmas não respondem a nenhum tipo de normalização (em termos de dimensão, desenho e cor).

No que respeita às marcas não pintadas deve sublinhar-se o esforço de uniformização realizado pelos municípios atravessados por este caminho que na sua generalidade, nos pontos onde não colocam marcas pintadas, optam pela mesma tipologia de marca (placa metálica com seta direcional e concha viera amarelas sobre fundo azul).





Critério	Número de incidências	Avaliação
B1	25	A maior parte das incidências registadas ao nível deste indicador devem-se à utilização de marcas pintadas utilizando a cor branca ou a cor azul, por corresponderem a tipologias de sinais não reconhecidos como marcas “oficiais” dos caminhos de Santiago.
B2	373	Ainda que a leitura e compreensão da sinalização utilizada no Caminho do Interior, na sua globalidade, seja fácil para o peregrino, considera-se que a utilização intensiva de marcas pintadas não padronizadas exige dele maior atenção, uma vez que existem marcas que não respondem às cores universalmente associadas ao Caminho de Santiago e que nenhuma delas se encontra aliada a qualquer outro elemento que lhe esteja associado.
B3	----	Não há registo da utilização de sinais com informação de perigo ou de percurso alternativo.

Da totalidade das marcas inventariadas, 25 não cumprem nenhum dos critérios anteriormente explicitados. Destes, 2 correspondem a sinais de albergue, cuja sinalização não está abrangida por nenhum normativo ou critério de standardização; 18 correspondem a marcas brancas pintadas; 4 correspondem a marcas azuis pintadas e 1 a um painel informativo em madeira.

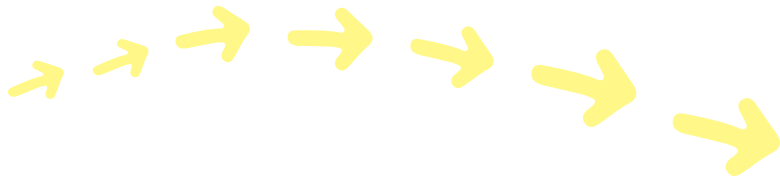
3. A sustentabilidade e manutenção das marcas existentes para marcação do Caminho do Interior está dependente da realização periódica de manutenção dos sinais pintados cujo uso é, neste caminho, intensivo.

Note-se que o estado atual destas marcas aponta para a inexistência dessa manutenção ou da sua realização de forma incorreta (nomeadamente por utilização de cores não normalizadas na reposição das marcas gastas).

As incidências registadas ao nível deste indicador justificam, em grande medida, o investimento de curto prazo (6 meses) necessário à correta sinalização deste percurso.

Critério	Número de incidências	Avaliação
C1	2	Apesar da sua heterogeneidade, as marcas utilizadas na sinalização do caminho são marcas com baixa poluição visual, ou seja, não foram registadas incidências de degradação ou desgaste de sinais que provoquem a geração de resíduos. Apenas os sinais de albergue constituem incidências ao nível do presente indicador por não corresponderem a marcas de sinalização do caminho.
C2	403	As incidências registadas neste indicador são relativas aos sinais pintados uma vez que se tratam de marcas pouco resistentes a fatores externos, em especial, ao clima, carecendo de reposição regular.
C3	153	Também no que respeita ao estado de conservação das marcas atualmente existentes, verificam-se que as incidências detetadas são relativas aos sinais pintados, pelas razões antes expostas.





4. No que respeita à sua funcionalidade, foram verificadas duas incidências muito relevantes ao nível da correta fruição do Caminho Português do Interior de Santiago uma vez que correspondem a marcações existentes que indicam o seguimento do percurso por direções erradas fazendo com o peregrino saia do traçado correto perdendo referências sobre como continuar sem regressar pelo mesmo trajeto.

Outras incidências, menos relevantes, resultam da manutenção incorreta (ou inexistente) das marcas pintadas utilizadas na sinalização deste caminho.

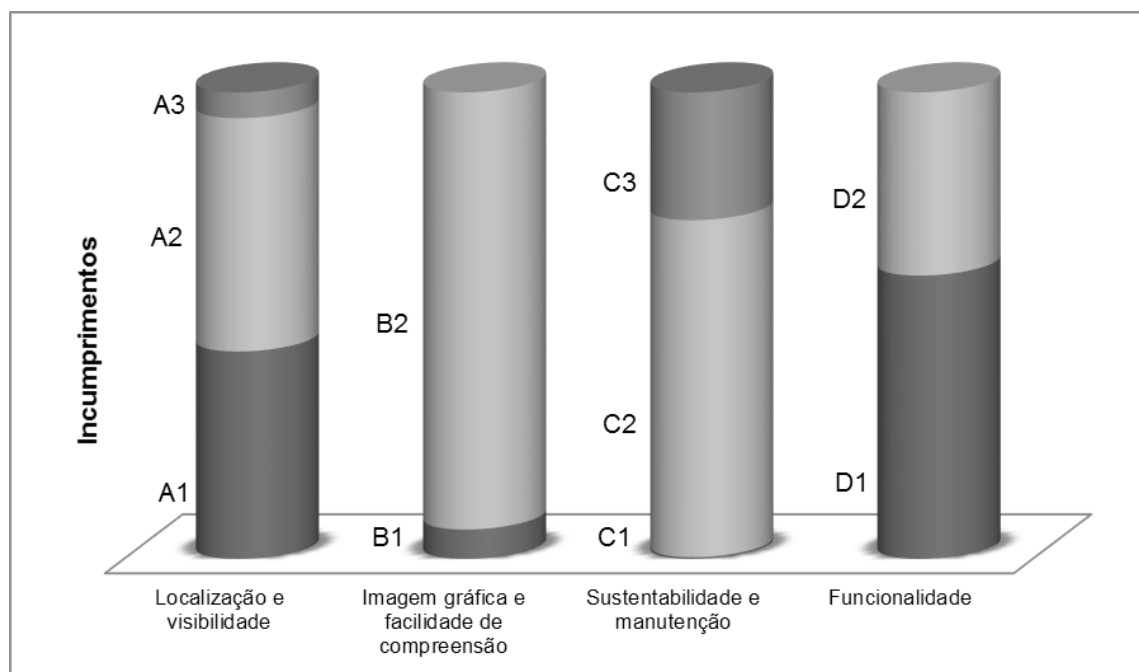
Critério	Número de incidências	Avaliação
D1	17	As incidências registadas no âmbito do presente estudo derivam das opções de localização e de tipologia de marcas tomadas (ou porque induzem em erro, ou porque não utilizam as cores normalizadas ou porque não são colocadas em posição frontal ao sentido do peregrino) Acrescem, ainda, as situações relativas a sinais não direcionais (informativos ou de sinalização de recursos complementares) por não corresponderem a marcas de sinalização do percurso correto.
D2	11	As incidências registadas são relativas não a marcas direcionais (com exceção de uma marca pintada existente na freguesia da Cumieira) mas sim à existência de marcas informativas (do caminho e de albergues) não colocando em causa a unicidade do traçado sendo que a marcação existente assegura um percurso único e contínuo. Note-se que este indicador só avalia os sinais existentes pelo que não expressa o impacto que a existência de 112 cruzamentos não marcados representa ao nível da continuidade do percurso.
D3	----	O percurso não tem indicação de desvios por razões de perigosidade ou impossibilidade material de seguir o percurso principal

Registe-se que o facto de, apesar de não terem sido identificados desvios ao caminho por razões de segurança, existirem pontos de perigosidade relevante dos quais o peregrino deve ser devidamente informado.

Para efeitos de auditoria, o desvio ao percurso original existente em Vila Pouca de Aguiar (etapa 4) não foi considerado enquanto tal pois de acordo com Hidria (2015) o percurso principal desta etapa é assumido como sendo a alternativa de segurança (ou seja, como correspondendo ao percurso da ciclovia).

No gráfico seguinte resume-se, por aplicação dos indicadores acima descritos, a avaliação da adequação e estado de conservação da sinalização do Caminho Português Interior de Santiago:



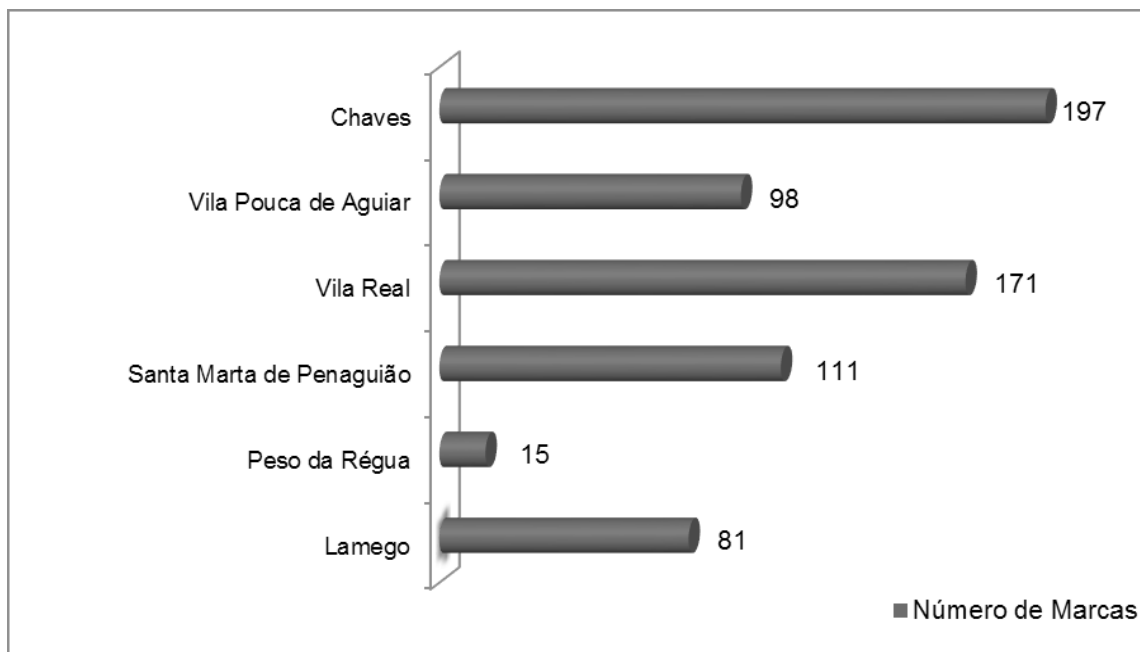


D – PRINCIPAIS CONCLUSÕES DA AUDITORIA

De uma forma geral, os municípios da região Norte atravessados pelo Caminho Português do Interior, utilizam de forma intensiva as marcas amarelas pintadas que misturam com placas de metal com seta direcional e concha vieira (com exceção do município de Chaves que priorizou a utilização desta última).

O número total de marcas atualmente existentes, por concelho, é apresentado na figura seguinte.





Se, como já indicado, as placas de metal utilizadas conferem uma imagem própria (homogénea em desenho, dimensões e material) a este caminho sendo utilizadas, maioritariamente, na sinalização dos centros urbanos, as marcas pintadas são totalmente heterógenas entre si (inclusivamente as colocadas na área geográfica de um mesmo município) como resultado quer da não existência de padrões quer pela localização escolhida para as mesmas.



Figura 25
Exemplos de marcas pintadas que
sinalizam o Caminho do Interior

Esta heterogeneidade fica, ainda, patente na identificação de marcas pintadas de diferentes cores (amarelo, branco e azul).



Figura 26
Exemplos de marcas pintadas de diferentes cores utilizadas na marcação do Caminho do Interior

Ainda, no que concerne às placas metálicas utilizadas, por corresponderem a um único layout/formato, são aplicadas indiscriminadamente, adaptando-as à direção que o peregrino deve seguir (como se demonstra na figura seguinte) o que resulta, em vários casos, num posicionamento não correto da concha vieira visto que, de acordo com a normativa galega, a mesma deve ser sempre colocada com os raios voltados para o lado direito.



Figura 27
Exemplos de utilização da placa de sinalização do Caminho do Interior

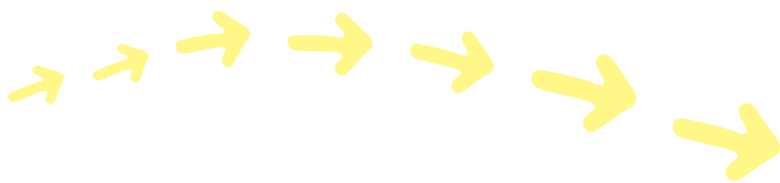
A mesma incidência é registada nos totens informativos em pedra utilizados uma vez que apresentam a concha vieira sem atender à forma correta de a posicionar



Figura 28
Exemplos de diferentes colocações da concha vieira em totem informativo

A extensão do Caminho do Interior na região Norte de Portugal faz com que o percurso atravessa 6 municípios e 31 freguesias, o que se traduz num número relevante de agentes responsáveis pela manutenção e gestão do Caminho e que origina uma multiplicidade de opções divergentes no que respeita à seleção, localização e posicionamento das marcas que o sinalizam.





Muitas destas opções são inconsistentes e geradoras de dificuldades de interpretação da informação que as marcas devem transmitir e de descontinuidade visual na sinalização do percurso.



Figura 29
Exemplos de diferentes opções de localização de marcas a evitar (e a corrigir no curto prazo)

Assim e de acordo com os princípios metodológicos apresentados na primeira parte do presente documento, as 673 marcas atualmente existentes devem ser gradualmente complementadas e substituídas por novas marcas perfazendo um total de 1.570 sinais a colocar no prazo máximo de 1 ano.

Destas 1.570 marcas, 6 correspondem a painéis informativos de início de etapa, 19 a sinais de perigo para condutores e peregrinos a colocar nos troços em que o percurso coincide com estradas municipais e nacionais onde se regista um maior fluxo de veículos e 234 a marcas a colocar em 112 cruzamentos que não se encontram sinalizados.

Pela relevância arquitetónica e histórica dos centros históricos por onde passa o caminho (nomeadamente os de Lamego e Chaves) considera-se dever ser analisada a possibilidade de sinalização do caminho com recurso as conchas de bronze (obrigatórios para locais declarados bens de interesse cultural).

Os albergues atualmente existentes podem ser agrupados em 3 tipos:

1. Escolas primárias desativas, existentes em espaço rural e entregues à exploração privada
2. Adaptação de instalações de entidades sem fins lucrativos (vinculadas à Igreja ou a Santas Casas de Misericórdia) onde os peregrinos convivem com outros residentes





ou visitantes

3. Quartéis de bombeiros

Verificou-se que o modelo de gestão do primeiro grupo é o mais adequado uma vez que, para além de assegurar um espaço exclusivamente dedicado ao peregrino, garante que o acolhimento é efetuado por recursos humanos devidamente preparados para o efeito. Em contraponto, o terceiro grupo surge como o menos adequado dada a impreparação e a pouca sensibilidade dos recursos humanos para uma adequada receção ao caminheiro, após a realização de cada etapa.

Tal como já indicado o percurso, por se tratar de um trajeto maioritariamente de natureza, é marcado por várias incidências relativas à inexistência da adequada manutenção e conservação do piso e vegetação envolvente. Estas incidências geram, também, a impossibilidade de fruição adequada de alguns dos espaços de descanso existentes (em especial, dos parques de merendas).



Figura 30

Exemplos de marcas tapadas pela vegetação

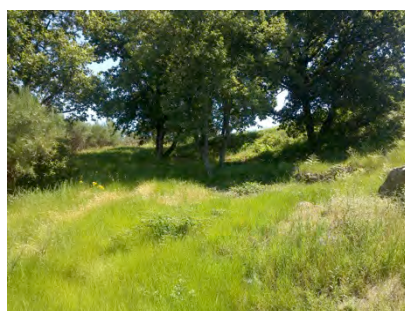


Figura 31

Exemplos de parques de merendas cujo uso se encontra inviabilizado pela vegetação



Ao nível do piso, as maiores condicionantes registadas são derivadas da climatologia.

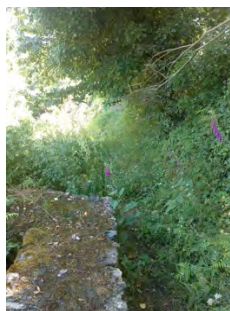


Figura 32
Exemplos de piso condicionado pela vegetação (primavera/verão)



Figura 33
Exemplos de piso condicionado pelo aluimento de terras (outono/inverno)

Composto por 6 etapas, o Caminho do Interior encontra-se preparado para a sua plena realização a pé. Caso o peregrino opte pela bicicleta, terá de ser informado da existência de troços onde, para seguir a marcação atualmente existente, só poderá prosseguir com ela pela mão uma vez que, em diversos pontos, o percurso segue por estradas de sentido proibido e, em outros, por coincidir com espaços rurais/naturais cuja perigosidade e largura da via impedem a utilização deste veículo.

Na tabela seguinte resume-se a avaliação efetuada ao percurso de cada uma das etapas que compõem o Caminho do Interior.

ETAPA	DIMENSÃO TOTAL	TEMPO ESTIMADO	PONTO MAIS ALTO	PONTO MAIS BAIXO	CLASSIFICAÇÃO DO PERCURSO			
					PERIGOSIDADE	DIFICULDADE NA ORIENTAÇÃO	DIFICULDADE NA DESLOCAÇÃO	QUANTIDADE DE ESFORÇO
1	30,2km	10h	709m	78m	2	2	3	5
2	11,6km	3,5h	468m	207m	1	2	3	3
3	24,3km	8,5h	700m	413m	1	2	3	4
4	21,8km	7h	762m	381m	1	2	2	4
5	17,9km	6h	595m	336m	1	1	2	3
6	14,5km	4,5h	438m	363m	1	1	2	3



Como se pode confirmar pela tabela anterior, a primeira etapa do Caminho do Interior na região Norte afigura-se demasiado extensa (30,2km) dado que o seu grau de dificuldade (variação altimétrica entre os 78m e os 709m) é bastante superior ao das restantes. Acresce ainda, como mencionado anteriormente, que a distribuição dos albergues existentes ao longo do percurso não responde às necessidades dos peregrinos que realizam este caminho, pelo que se recomenda uma reformulação das mesmas de forma a permitir a correção destas incidências reduzindo ao mínimo as necessidades de investimento associada à respetiva correção. Na tabela seguinte apresenta-se uma proposta de reformulação destas etapas que responde ao critério antes indicado:

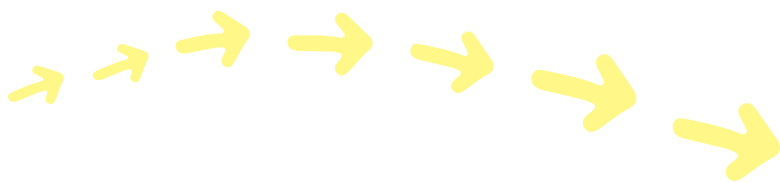
ETAPA (número – de- nominação)	Dimensão total	TEMPO ES- TIMADO	PONTO MAIS ALTO	PONTO MAIS BAIXO	ALBERGUE (fim de etapa)
1 (Penude – Régua)	14,7km	5,25h	709m	78m	Casa da criança (PRG)
2 (Régua-Bertelo)	15km	4,75h	355m	85m	Casa Diocesana (VRL)
3 (Bertelo- Vila Real)	11,6km	3,5h	468m	207m	Albergue de Bertelo (SMP)
4 (Vila Real- Parada de Aguiar)	24,3km	8,5h	700m	413m	Albergue de Santiago (VPA)
5 (Parada de Aguiar- Vidago)	21,2km	7h	762m	381m	Bombeiros Voluntá- rios de Vidago (CHV)
6 (Vidago-Chaves)	17,5km	6h	595m	336m	Bombeiros Voluntá- rios Flavienses (CHV)
7 (Chaves- Fron- teira)	14km	4,5h	438m	363m	Casa da Cultura de Vilarelho da Raia (CHV)

Esta reorganização assegura uma distribuição similar dos quilómetros a percorrer em cada etapa. Requer, com o fim de assegurar a existência de um albergue no final de cada uma delas, que se protocolize com a Santa Casa de Misericórdia do Peso da Régua, o acolhimento de peregrinos na Casa da Criança, situada no percurso (de forma similar ao que sucede, por exemplo, com a Casa Diocesana de Vila Real).

Esta opção resulta numa necessidade de investimento centrada na preparação de um (ou mais) compartimento para o acolhimento a peregrinos (mediante a aquisição de mobiliário próprio para dormitórios) uma vez que as restantes facilidades básicas já existem neste espaço.

Acresce, ainda, a necessidade instalação de um albergue a uma distância não superior a 1 km do início da primeira etapa (Penude-Bertelo) preferencialmente localizado no final da etapa que a precede (não integralmente realizada em território da região Norte de Portugal).





Todos os albergues referenciados na tabela anterior devem estar preparados para proceder à aposição de selo na credencial de peregrino.

Deve sublinhar-se, também, a deteção da existência de incongruências entre os textos descritivos das etapas do caminho do interior (Hidria, 2015) e o percurso atualmente sinalizado no terreno. A incidência mais relevante verifica-se na etapa 2 – Berteiro-Vila Real – cuja descrição indica que o percurso passa Capela dos Clérigos quando, na verdade, a sinalização existente faz com que o peregrino continue pela avenida Carvalho Araújo ou em direção ao albergue (Casa Diocesana) ou em direção ao Pioledo.

Ainda no que respeita ao teor do estudo antes mencionado, referenciar-se a identificação de três alternativas possíveis para o traçado da última etapa (etapa 6) que liga Chaves a Verin. Essas alternativas são designadas pelo nome das localidades que atravessam no final do respetivo percurso, antes de cruzarem a fronteira, pelo que se apresentam como “por Vilarelho da Raia, por Seara Velha, e Ervededo”.

A estas acresce, ainda, um quarto percurso alternativo, identificado no material promocional editado pela Eurocidade Chaves-Verin (que denominam de “Caminho Português Interior de Santiago em Chaves-Verin”), que modela o traçado de forma a que a entrada em território espanhol se faça entre Vila Verde da Raia e Feces de Abaixo, atravessando a antiga fronteira entre os dois países e que parece dar corpo à informação da Xunta de Galicia que identifica a existência de “vários caminhos do interior que penetram a província de Ourense, como o que chega desde Chaves a Verín, através de Feces de Abaixo”.

Dos traçados alternativos apenas o que corresponde a Vilarelho da Raia foi objeto de auditoria por se tratar do único percurso que se encontra sinalizado. Tal facto, conjuntamente com a inexistência de uma descrição detalhada dos locais por onde passam as restantes alternativas, justificam a não inclusão das mesmas nos processos de avaliação das necessidades de sinalética e respetivo orçamento, das marcas necessárias à sua sinalização e dos painéis informativos da sua existência no percurso principal.

Finalmente, indicar que ao longo do percurso foi possível verificar que a coincidência entre o trajeto dos caminhos de Santiago e dos caminhos de Fátima (em sentidos opostos) se reflete na coincidência de localização das marcas sinalizadoras dos mesmos.



Figura 34
Exemplos de coincidência na localização das marcas dos caminhos de Santiago e de Fátima





E - ORÇAMENTO PREVISIONAL PARA AS NECESSIDADES DE INTERVENÇÃO

Com base nas informações recolhidas em sede de auditoria e em função das opções tomadas ao nível da tipologia de sinalética a utilizar e respetivos materiais (nomeadamente, no que respeita à necessidade de substituição, no prazo máximo de um ano, de toda a sinalética que não corresponda, em imagem e desenho, à sinalética adotada pela região da Galiza), o orçamento previsional para as necessidades de intervenção para melhoria da sinalização do Caminho do Interior ascende, tal como se descremina na tabela seguinte, a 127.425,34€.

Rúbrica	Subtotal	Total
Sinalética:		
- a colocar no prazo máximo de 6 meses	13.668,08€	42.675,34€
- a colocar no prazo máximo de 1 ano	28.706,28€	
- a colocar no prazo máximo de 4 anos	300,98€	
Mão de obra:		
- colocação de sinalética nova	19.300,00€	54.050,00€
- remoção das marcas existentes	34.750,00€	
Piso e vegetação:		
necessidades de intervenção - piso	23.800,00€	30.700,00€
necessidades de intervenção - vegetação	7.900,00€	
Total Geral		127.425,34€

PESO DA RÉGUA



A - CONSIDERAÇÕES ESPECÍFICAS

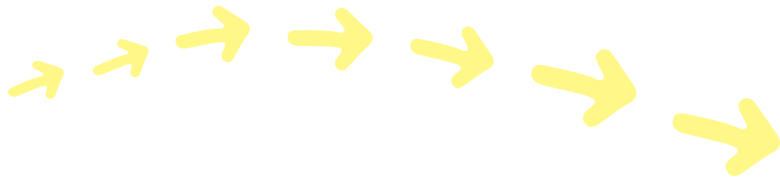
O concelho de Peso da Régua é atravessado pelo Caminho do Interior na sua primeira etapa integralmente realizada em território da região Norte de Portugal numa distância correspondente aos pontos catalogados para efeitos de auditoria como pontos 85 a 105, ou seja, num troço composto por um total de 20 pontos relevantes para efeitos de estimativa das necessidades de investimento associadas a este caminho.

As necessidades de investimento relativas às infraestruturas de apoio e acolhimento aos peregrinos só se verificam caso se considere pertinente rever a estruturação atual das etapas que compõem o Caminho do Interior. Assim, apenas se se entender conveniente dividir esta primeira etapa nas duas etapas propostas anteriormente, se torna necessária a criação de um albergue no centro urbano de Peso da Régua.

B- CARACTERIZAÇÃO DA SINALÉTICA ATUAL:

A sinalização do Caminho do Interior, na parte que atravessa o concelho de Peso da Régua (apenas na freguesia de União de Freguesias do Peso da Régua e Godim), é efetuada com recurso a apenas 3 tipos de marcas:





- Marcas amarelas pintadas (num total de 3)
- Placas metálicas com concha vieira e seta direcional amarelas sobre fundo azul (num total de 11)
- Placa informativa e direcional rodoviária (num total de 1)

Verifica-se, assim, uma grande homogeneidade e coerência das marcas selecionadas para sinalização do caminho no troço que atravessa este concelho. São, na sua maioria, as marcas consensualizadas com os restantes municípios deste caminho daqui derivando as várias incidências registadas ao nível da incorreta colocação do pictograma concha vieira.

Essa homogeneidade fica patente na tabela seguinte que resume o número de marcas utilizadas por funcionalidade e tipologia.

Funcionalidade do Sinal		Tipologia do Sinal	Número de marcas
Direção	X1 informação de direção em frente	SF (Seta amarela direcional pintada)	2
	X2 pictograma concha vieira	SPFV (Placa metálica azul com concha vieira e seta direcional amarelas) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	5
		SPFV (Placa metálica azul com concha vieira e seta direcional amarelas) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	6
	X3 informação de direção errada		
	X4 informação de desvio	SF (Seta amarela direcional pintada)	1
Informação	Y1 informação de entrada em Caminho de Santiago		
	Y2 informação sobre o lugar (município/freguesia)		
	Y3 pré-sinalização de destino (distância a Santiago de Compostela)		
	Y4 informação complementar	SPR (Placa informativa e direcional rodoviária) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	1
Não foram identificados sinais de perigo			
Não foram identificados sinais complementares			

Registe-se o facto de não terem sido identificadas, neste concelho, quaisquer marcas de sinalização do caminho em azulejo bem como de se proceder à marcação dos caminhos de Fátima utilizando modelo de marca similar à utilizada na marcação do caminho de Santiago





Figura 35
Exemplos de uniformização entre as marcas utilizadas para sinalização dos caminhos de Santiago e dos caminhos de Fátima

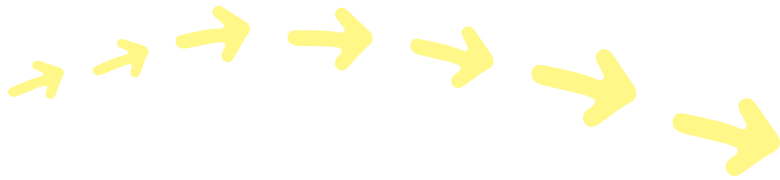
C- AVALIAÇÃO DA SINALÉTICA ATUAL:

A aplicação dos critérios de avaliação da sinalética atualmente existente às marcas inventariadas ao longo do percurso do Caminho do Interior que atravessa Peso da Régua, permite concluir que este troço se encontra devidamente sinalizado, assegurando ao peregrino uma fácil e rápida compreensão do caminho correto a seguir:

1. As marcas utilizadas são visíveis e encontram-se corretamente localizadas.

Critério	Número de incidências	Avaliação
A1	0	As marcas utilizadas para sinalização do caminho encontram-se bem posicionadas. Não obstante, deve registar-se que, apesar de bem localizadas, existem marcas pintadas amarelas que induzem em erro o peregrino uma vez que indicam como correta a direção oposta à qual o peregrino deve efetivamente seguir.
A2	1	A incidência registada corresponde à colocação de seta amarela pintada em poste da EDP junto a um caixote do lixo que obstrui a respetiva visibilidade
A3	0	A continuidade visual entre sinais é suficiente para evitar problemas de orientação por parte do peregrino. Deve, novamente, registar-se que as marcas pintadas se concentram num pequeno troço do percurso e muito embora condicionem a perceção do peregrino sobre o caminho correto a seguir, não põem em causa a continuidade visual entre as marcas que efetivamente indicam a direção correta. Coloca-se, como hipótese justificadora da existência destas marcas, tratem-se de marcas pré-existentes que não foram removidas aquando da colocação da nova marcação. Refira-se, contudo, que a continuidade visual do percurso é colocada em causa pela existência de 8 cruzamentos sem qualquer marcação, a sua grande maioria localizados no centro urbano.





2. No que respeita à imagem gráfica e facilidade de compreensão das marcas utilizadas, o uso intensivo das marcas metálicas estandardizadas para sinalização do Caminho do Interior origina uma fácil e rápida compreensão da informação transmitida pelas mesmas e promove a rápida associação das marcas em causa à correta sinalização do caminho para Santiago por se tratarem de imagens e cores universalmente associadas a este caminho.

Critério	Número de incidências	Avaliação
B1	0	Não se regista qualquer incidência relativa à utilização de marcas não reconhecidas pelo peregrino
B2	3	As incidências verificadas ao nível da leitura e compreensão das marcas utilizadas são relativas às marcas pintadas que indicam a direção oposta à direção correta a seguir.
B3	----	Não há registo da utilização de sinais com informação de perigo ou de percurso alternativo.

3. A sustentabilidade e manutenção das marcas existentes são elevadas e resulta da opção pela utilização intensiva das marcas metálicas estandardizadas para sinalização do Caminho do Interior. Estas marcas, por serem metálicas e com cor gravada, apresentam um elevado grau de durabilidade, desgaste quase inexistente e reduzida poluição visual.

Critério	Número de incidências	Avaliação
C1	0	Não foram registadas incidências de degradação ou desgaste de sinais que provoquem a geração de resíduos.
C2	3	As incidências registadas neste indicador são relativas aos sinais pintados uma vez que se tratam de marcas pouco resistentes a fatores externos, em especial, ao clima, carecendo de reposição regular.
C3	3	Também no que respeita ao estado de conservação das marcas atualmente existentes, as incidências detetadas são relativas aos sinais pintados, pelas razões antes expostas.

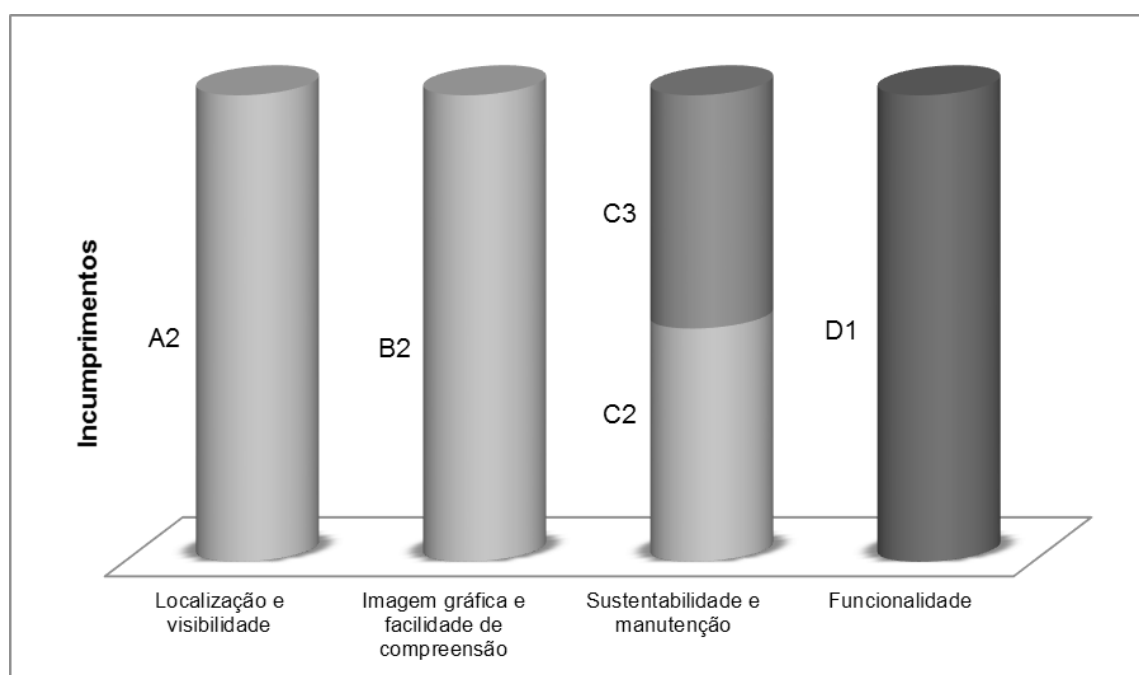
4. No que respeita à sua funcionalidade, na generalidade, as marcas utilizadas para sinalização do Caminho do Interior no troço que atravessa Peso da Régua indicam a direção correta a seguir. Como já indicado, execucionam-se as marcas pintadas que se julgam corresponder a marcas pré-existentes que não foram removidas aquando da colocação da nova marcação.





Critério	Número de incidências	Avaliação
D1	3	As incidências registadas correspondem a marcas pintadas que orientam o peregrino na direção oposta à qual deve seguir.
D2	0	Não foram registadas incidências relativas à unicidade do traçado sendo que a marcação existente assegura um percurso único e contínuo. Note-se que este indicador só avalia os sinais existentes pelo que não expressa o impacto que a existência de 8 cruzamentos não marcados representa ao nível da continuidade do percurso.
D3	----	O percurso não tem indicação de desvios por razões de perigosidade ou impossibilidade material de seguir o percurso principal

No gráfico seguinte resume-se, por aplicação dos indicadores acima descritos, a avaliação da adequação e estado de conservação da sinalização do troço do Caminho Português Interior de Santiago que atravessa o município de Peso da Régua:

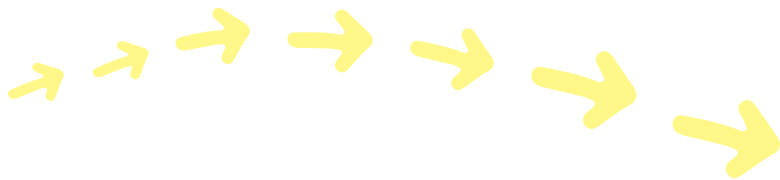


D – PRINCIPAIS CONCLUSÕES DA AUDITORIA

Como já referido anteriormente, este concelho optou pela utilização de placas metálicas com concha vieira e seta direcional amarelas sobre fundo azul para marcação do caminho, assegurando uma correta sinalização do percurso a seguir, não levantando dificuldades acrescidas ao peregrino que atravessa o concelho em direção a Santiago.

A utilização destas marcas faz-se, na globalidade, de forma correta, devendo registar-se que a tipologia daquelas marcas implica que a sinalização de direção correta à es-





querda e direção correta em frente se façam mediante aposição incorreta do pictograma de concha vieira. Realce, também, para a existência de um número significativo (8) de cruzamentos não sinalizados.

Ainda que esta marcação se efetue, na maior parte dos casos, mediante utilização de poste específico para a colocação da sinalética, foram identificadas situações que implicam uma revisão do seu estado atual uma vez que a opção de local para posicionamento da marca não corresponde à mais adequada.



Figura 36
Exemplos de marcas colocadas em
localização não adequada

Como já indicado anteriormente, releva, ao nível da auditoria ao caminho no troço que atravessa o concelho de Peso da Régua, a existência de 3 marcas pintadas que indiquem de forma incorreta a direção pela qual o percurso continua. A existência isolada destas 3 marcas em toda a extensão deste troço bem como o elevado grau de desgaste que apresentam permite aventar a hipótese de se tratarem de marcas pré-existentes, anteriores à marcação do percurso principal com recurso às marcas metálicas.

A marcação do Caminho do Interior em Peso da Régua faz-se, atualmente, com recurso a 11 marcas que se propõe sejam gradualmente substituídas e complementadas por novas marcas num total de 41 marcas a colocar no prazo máximo de 1 ano.

E - ORÇAMENTO PREVISIONAL PARA AS NECESSIDADES DE INTERVENÇÃO

Desagregando o orçamento previsional para as necessidades de intervenção para melhoria do Caminho Português Interior de Santiago por municípios, conclui-se que a parte correspondente ao município de Peso da Régua ascende a 2.404,68€, tal como se descreve na tabela seguinte.





Rúbrica	Subtotal	Total
Sinalética:		
- a colocar no prazo máximo de 6 meses	442,04€	1.054,68€
- a colocar no prazo máximo de 1 ano	492,64€	
- a colocar no prazo máximo de 4 anos	120,00€	
Mão de obra:		
- colocação de sinalética nova	600,00€	1.350,00€
- remoção das marcas existentes	750,00€	
Total Geral		2.404,68€

A este valor deverá ser acrescentado o valor relativo, caso se aceite a proposta de criação de albergue antes exposta, à adaptação de um ou mais compartimentos na Casa da Criança (cujo custo se estima ser de 2.500€ por dormitório de 6 camas).

VILA REAL

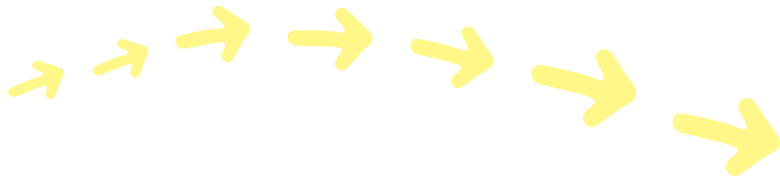
A - CONSIDERAÇÕES ESPECÍFICAS

O Caminho do Interior atravessa o concelho de Vila Real em duas etapas diferentes (a segunda e a terceira) numa distância correspondente aos pontos catalogados para efeitos de auditoria como pontos 238 a 395. Trata-se de um troço composto por um total de 157 pontos relevantes para efeitos de auditoria localizados em 5 freguesias diferentes. Congrega, ao longo desta extensão, troços que decorrem em espaço urbano e troços que decorrem em espaço natural, verificando-se, nestes últimos necessidades de intervenção de melhoria ao nível da limpeza da vegetação sazonal (na primavera e verão) e ao nível do piso (que carece de ser preparado para as chuvas de inverno).

B- CARACTERIZAÇÃO DA SINALÉTICA ATUAL:

No concelho de Vila Real, o Caminho do Interior encontra-se sinalizado mediante a utilização de 4 tipologias de sinais, todos direcionais, como fica patente na tabela seguinte. Predominam as marcas pintadas (em especial na terceira etapa) cuja utilização, na zona urbana, é combinada com placas metálicas com concha vieira e seta direcional amarelas sobre fundo azul.





Funcionalidade do Sinal		Tipologia do Sinal	Número de marcas
Direção	X1 informação de direção em frente	SF (Seta amarela direcional pintada)	126
	X2 pictograma concha vieira	SPFV (Placa metálica azul com concha vieira e seta direcional amarelas) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	5
		SPFV (Placa metálica azul com concha vieira e seta direcional amarelas) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	11
	X3 informação de direção errada		
	X4 informação de desvio	SF (Seta amarela direcional pintada)	26
Informação	Y1 informação de entrada em Caminho de Santiago		
	Y2 informação sobre o lugar (município/freguesia)		
	Y3 pré-sinalização de destino (distância a Santiago de Compostela)		
	Y4 informação complementar	SA (Sinal albergue)	2
		TIP (Totem de pedra)	1
Não foram identificados sinais de perigo			
Não foram identificados sinais complementares			

No que respeita às marcas pintadas deve sublinhar-se a inexistência de um molde ou de padrões a seguir na sua colocação, sendo fator determinante para uma perceção de heterogeneidade de marcas por parte do peregrino e que dificulta a identificação dos sinais “oficiais” de sinalização do caminho.



Figura 37 Exemplos das diferentes marcas amarelas (não uniformizadas) atualmente existentes no concelho de Vila Real





C- AVALIAÇÃO DA SINALÉTICA ATUAL:

No que respeita à aplicação dos critérios de avaliação da sinalética (Hidria, 2015) conclui-se que a sinalética atualmente utilizada no concelho de Vila Real:

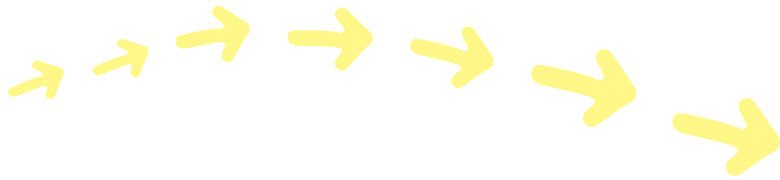
1. Apresenta carências ao nível da sua visibilidade e localização que importa colmar no mais curto espaço de tempo possível. Estas incidências resultam, na sua totalidade, da utilização intensiva de marcas pintadas e das opções tomadas ao nível da respetiva colocação.

Critério	Número de incidências	Avaliação
A1	27	Registam-se incidências ao nível da localização por colocação das marcas pintadas em lancis de passeios, em pedras, no chão e rails de estrada.
A2	21	Registam-se incidências que resultam da colocação das marcas abaixo da altura dos olhos (lancis de passeios, em pedras, no chão e rails de estrada).
A3	1	A continuidade visual entre sinais é suficiente para evitar problemas de orientação por parte do peregrino registando-se uma única incidência (uma marca pintada em lancil de passeio) que condiciona essa continuidade visual. Por outro lado a continuidade visual é, ainda, colocada em causa pela existência de 10 cruzamentos sem qualquer marcação

1. Apresenta uma imagem gráfica coerente e de fácil compreensão e associação ao Caminho de Santiago por parte dos peregrinos. No entanto, a já mencionada heterogeneidade verificada ao nível das marcas pintadas resulta na necessidade de uma maior atenção, por parte dos caminhantes, no que respeita aos sinais que orientam o seu percurso.

Critério	Número de incidências	Avaliação
B1	2	Todos os sinais utilizados são universalmente conhecidos pelos peregrinos correspondendo a setas e cruces amarelas e a conchas vieira. As incidências registadas são relativas às placas informativas da proximidade de albergue, marcas para as quais não existe norma orientadora do seu conteúdo e layout.
B2	154	As marcas pintadas utilizadas correspondem a incidências ao nível do presente indicador pois não respondem a nenhum padrão ou layout. Ainda assim, a leitura e compreensão da sinalização do caminho, na sua globalidade é entendível por parte do peregrino.
B3	----	Não há registo da utilização de sinais com informação de perigo ou de percurso alternativo.





3. Responde a critérios de sustentabilidade mas não se encontra assegurada a sua correta e atempada manutenção.

Verifica-se que o principal ponto fraco da atual marcação do caminho é o desgaste dos sinais pintados que, apesar dos visíveis esforços de reposição, existem em vários locais marcas que passam despercebidas podendo gerar perceção de descontinuidade na sinalização do caminho.

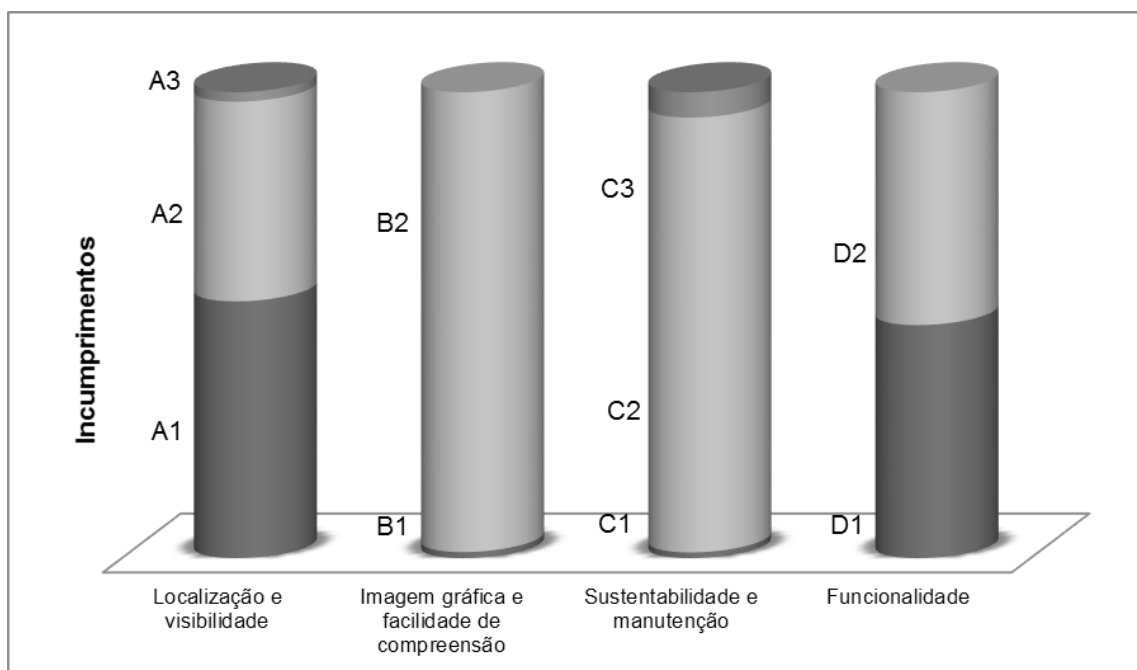
Critério	Número de incidências	Avaliação
C1	2	Todas as marcas são de baixa poluição, não havendo registo de degradação ou desgaste de sinais que provoquem a geração de resíduos. As incidências registadas são relativas às placas informativas da proximidade de albergue, marcas para as quais não existe norma orientadora do seu conteúdo e layout.
C2	154	As incidências registadas neste indicador são relativas aos sinais pintados uma vez que se tratam de marcas pouco resistentes a fatores externos, em especial, ao clima, carecendo de reposição regular.
C3	29	As incidências registadas correspondem a marcas pintadas que não foram alvo de manutenção periódica (reposição de cor).

4. No que respeita à funcionalidade, as marcas atualmente existentes permitem a correta fruição do percurso ao longo do concelho de Vila Real não se registando qualquer incidências ao nível da sinalética direcional.

Critério	Número de incidências	Avaliação
D1	2	Todas as marcas colocadas indicam a direção correta a seguir pelo peregrino. As incidências registadas são relativas às placas informativas da proximidade de albergue, marcas complementares que não têm por função indicar ao peregrino o caminho correto a seguir.
D2	2	Todas as marcas colocadas indicam um caminho único (apenas interrompido pela existência de 10 cruzamentos não sinalizados). As incidências registadas são relativas às placas informativas da proximidade de albergue, marcas complementares que não têm por função indicar ao peregrino o caminho correto a seguir.
D3	----	O percurso não tem indicação de desvios por razões de perigosidade ou impossibilidade material de seguir o percurso principal

No gráfico seguinte resume-se, por aplicação dos indicadores acima descritos, a avaliação da adequação e estado de conservação da sinalização do Caminho do Interior, no concelho de Vila Real:





D – PRINCIPAIS CONCLUSÕES DA AUDITORIA

Tal como já referido anteriormente, Vila Real promove um uso intensivo dos sinais pintados que complementa com placas metálicas com concha vieira e seta direcional amarelas sobre fundo azul.

Como também já exemplificado, no primeiro caso, regista-se uma grande heterogeneidade de sinais pintados sendo que na sua maioria não respondem a um layout específico (em dimensão e forma).

A esta profusão de marcas acresce que quer as opções da sua colocação quer a existência de marcas gastas quer, ainda, a existência de marcas múltiplas numa mesma localização, contribuem para a redução da facilidade de leitura e compreensão da informação que a sinalética utilizada deve transmitir.



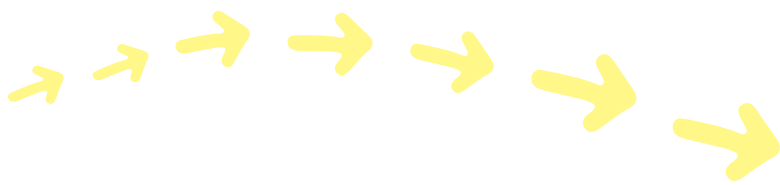


Figura 38
Exemplos de marcas pintadas incorretamente localizadas



Figura 39
Exemplos de múltiplas
marcas pintadas numa
mesma localização

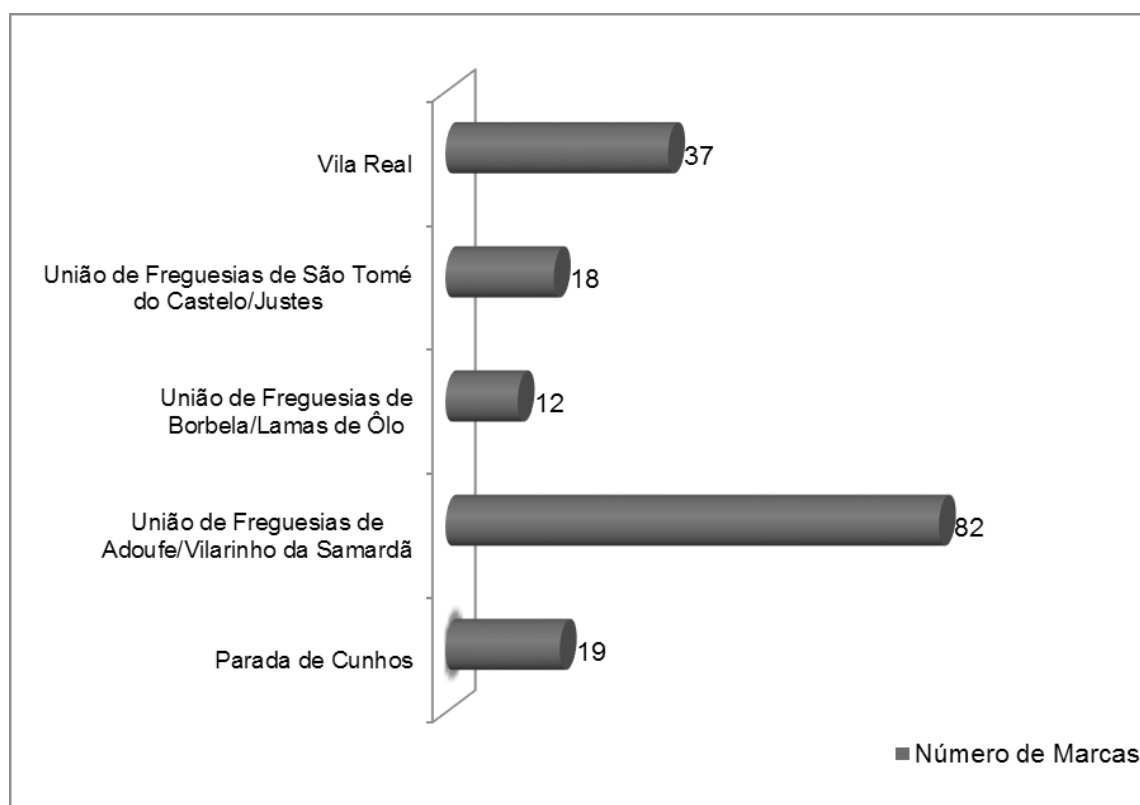


Figura 40
Exemplos de marcas pintadas gastas (sem manu-
tenção periódica)

Realce-se que muitas destas situações foram identificadas no centro urbano (em especial a existência de marcas gastas e marcas pintadas no chão e em lancil de passeio).

Atualmente, o Caminho do Interior, no concelho de Vila Real é sinalizado com recurso a um total de 152 marcas cuja distribuição por freguesia, é a apresentada na figura seguinte.



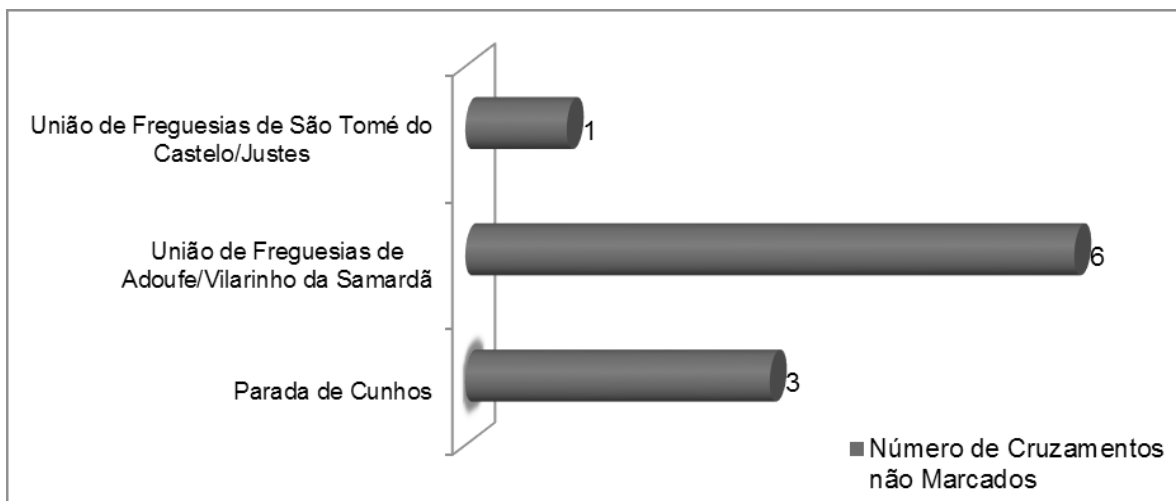


Importa acrescentar à informação anterior que a freguesia de Parada de Cunhos e a União de Freguesias de São Tomé do Castelo/Justes apenas registam a utilização de marcas pintadas.

A utilização de placas metálicas com concha vieira e seta direcional amarelas sobre fundo azul concentra-se maioritariamente na freguesia de Vila Real.

Atento o seu estado de conservação, a sua localização e a necessidade de proceder à homogeneização da sinalética utilizada na marcação dos caminhos de Santiago na região Norte de Portugal, propõe-se que as mencionadas 152 marcas existentes sejam gradualmente substituídas e complementadas por novas marcas num total de 356 (aqui incluídos o painel de início de etapa e os sinais de perigo por existência de tráfego intenso tanto para peregrinos como para condutores), no prazo máximo de 1 ano. Deste último total, 20 sinais destinam-se à correta marcação de cruzamentos não sinalizados (dispersos por todo o percurso) e 8 à identificação de pontos de tráfego intenso (ou seja, em que o traçado do percurso coincide com estradas nacionais e/ou municipais) avisando peregrinos e condutores de forma a evitar situações de risco.





No que respeita ao estado do piso e à necessidade de limpeza de vegetação, não foram identificadas incidências que constituam reais impedimentos à realização do percurso tendo sido registadas duas situações que carecem de intervenção, ambas na União de Freguesias de Adoufe/Vilarinho da Samardã:

- Uma, ao nível da limpeza de vegetação, em troço que carece de manutenção sazonal
- Outra, ao nível da manutenção do piso, em troço que carece de sistema de drenagem de águas adequado
-

Esta intervenção assume carácter de urgência uma vez que ambas as ocorrências podem degenerar na intransitabilidade do percurso (inclusivamente se realizado a pé). Destaque, ainda, para a sinalização do albergue existente no trajeto do caminho em localização partilhada com a marcação direcional do mesmo.

Finalmente, referir a existência de troços do percurso (como, por exemplo, aqueles coincidentes com a estrada nacional EN2) que exigem um reforço de investimento (não contemplado no presente estudo) relativo à necessidade de proceder à marcação quer no lado esquerdo da via (marcação destinada aos peregrinos caminheiros) quer do lado direito da mesma (marcação destinada ao peregrinos em bicicleta).

Neste âmbito, importa assegurar que o peregrino tenha informação prévia da existência de troços do percurso coincidentes, muito especialmente, com a estrada nacional EN2.

E - ORÇAMENTO PREVISIONAL PARA AS NECESSIDADES DE INTERVENÇÃO

Desagregando o orçamento previsional para as necessidades de intervenção para melhoria do Caminho Português Interior de Santiago por municípios, conclui-se que a



parte correspondente ao município de Vila Real ascende a 26.094,04€, tal como se descreve na tabela seguinte.

Rúbrica	Subtotal	Total
Sinalética: - a colocar no prazo máximo de 6 meses - a colocar no prazo máximo de 1 ano - a colocar no prazo máximo de 4 anos	1.919,52€ 7.474,52€ 0,00€	9.394,04€
Mão de obra: - colocação de sinalética nova - remoção das marcas existentes	4.100,00€ 7.000,00€	11.100,00€
Piso e vegetação: - necessidade de intervenção 6 (vegetação) - necessidade de intervenção 6 (piso)	1.600,00€ 4.000,00€	5.600,00€
Total Geral		26.094,04€



A - CONSIDERAÇÕES ESPECÍFICAS

O Caminho do Interior atravessa o concelho de Chaves nas suas etapas 5 e 6 (etapas finais antes de entrar na Galiza). Este troço do caminho, para efeitos de auditoria, foi catalogado como correspondente aos pontos 526 a 750, num total de 224 pontos relevantes para efeitos de estimativa das necessidades de investimento associadas a esse caminho.

Não obstante se verificar que uma importante parte deste troço se realiza em percursos de natureza, não foram detetadas, neste concelho, necessidades de investimento ao nível das infraestruturas de apoio ao peregrino uma vez que o percurso tem sempre, nas suas imediações, zonas habitadas onde é assegurado o acesso a espaços de descanso e a estabelecimentos de restauração e bebidas.

Ao nível dos recursos complementares, Chaves destaca-se por corresponder à área do percurso onde o peregrino pode encontrar um maior número de referências explícitas ao Apóstolo, às peregrinações e à devoção por Santiago. Relevam, neste contexto, a Capela de Santiago em Redial (Vilela do Tâmega) e a Igreja de Santiago em Vilarelho da Raia, ambas apresentando a imagem do Apóstolo no seu altar-mor.



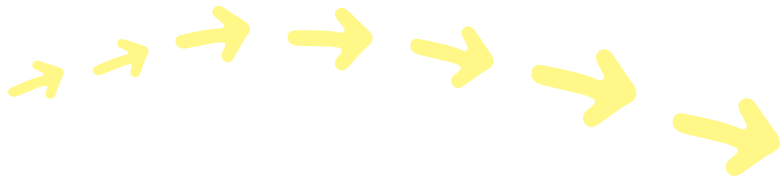


Figura 41
Altar-mor da Capela de Santiago
(Redial) e detalhe da imagem do
Apóstolo
Fonte: Alves, 2011



Figura 42
Altar-mor da Igreja de Santiago (Vilarelho
da Raia) e detalhe da imagem do Apóstolo
Fonte: Alves, 2011

B- CARACTERIZAÇÃO DA SINALÉTICA ATUAL:

Tal como já indicado anteriormente, a sinalização do Caminho do Interior na área do concelho de Chaves é efetuada através do uso intensivo de placas metálicas com concha vieira e seta direcional amarelas sobre fundo azul, que combina com a utilização (ainda que residual) de 3 marcas pintadas, 2 placas direcionais legendadas, 1 sinal de albergue e 1 totem informativo em pedra.

A sinalização do caminho, neste concelho, é realizada mediante utilização de um total de 197 marcas com as seguintes funcionalidades e tipologias:





Funcionalidade do Sinal		Tipologia do Sinal	Número de marcas
Direção	X1 informação de direção em frente	SF (Seta amarela direcional pintada)	2
	X2 pictograma concha vieira	SPFV (Placa metálica azul com concha vieira e seta direcional amarelas) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	144
		SPFV (Placa metálica azul com concha vieira e seta direcional amarelas) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	46
	X3 informação de direção errada		0
	X4 informação de desvio	SF (Seta amarela direcional pintada)	1
Informação	Y1 informação de entrada em Caminho de Santiago		0
	Y2 informação sobre o lugar (município/freguesia)		0
	Y3 pré-sinalização de destino (distância a Santiago de Compostela)		
	Y4 informação complementar	SFFO (Placa informativa do Caminho) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	2
		SA (Sinal albergue)	1
		TIP (Totem de pedra)	1
Não foram identificados sinais de perigo			
Não foram identificados sinais complementares			

A utilização intensiva de placas metálicas com concha vieira e seta direcional amarelas sobre fundo azul assegura a este troço do Caminho do Interior uma marcação homogénea e facilmente entendível, que recorre à utilização de símbolos e cores universalmente reconhecidas pelos peregrinos mantendo a coerência, ao longo de todo o percurso, em termos de desenho e materiais utilizados.



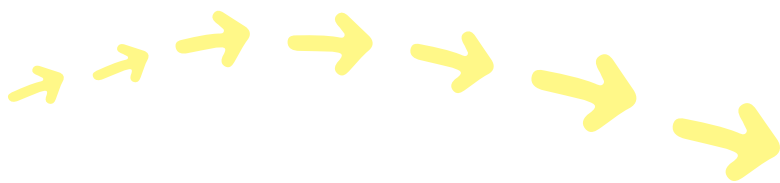


Figura 43
Exemplos das diferentes localiza-
ções das marcas utilizadas para
marcação do Caminho do Interior
no concelho de Chaves

Assim, as principais incidências verificadas ao nível da marcação do Caminho do Interior, no concelho de Chaves, registam-se ao nível da sua localização e visibilidade bem como com a utilização gráfica incorreta do pictograma da concha vieira.



Figura 44
Exemplo de pictograma de concha
vieira colocado de forma incorreta

C- AVALIAÇÃO DA SINALÉTICA ATUAL:

Por aplicação dos critérios de avaliação da sinalética atualmente existente (Hidria, 2015), no concelho de Chaves e relativa à marcação do Caminho do Interior, conclui-se que:

1. A localização e visibilidade das marcas atuais é boa, sendo mínimas as incidências registadas todas elas relativas à opção de colocar alguns sinais ou junto ao solo ou paralelas ao caminho. Releva, contudo, a existência de um significativo número de cruzamentos sem qualquer marcação.





Critério	Número de incidências	Avaliação
A1	4	Registam-se incidências ao nível da localização por colocação das placas metálicas em paredes e muros de baixa altura ou paralelas ao caminho e marcas pintadas em pedras
A2	2	Registam-se incidências que resultam da colocação das marcas abaixo da altura dos olhos e que cuja visualização é obstruída quer pela existência de carros estacionados em frente às mesmas quer pela vegetação da envolvente
A3	0	Não se registam incidências relativamente à continuidade visual entre sinais. Neste âmbito, releva indicar que a continuidade visual entre sinais é apenas colocada em causa pela existência de 33 cruzamentos sem qualquer marcação

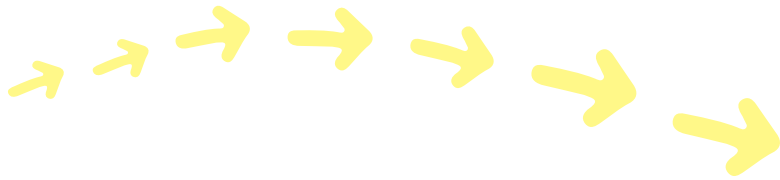
2. No que respeita à imagem gráfica e facilidade de compreensão das marcas utilizadas deve referir-se que elas são de fácil compreensão e associação ao Caminho de Santiago por parte dos peregrinos.

Como já referido, a homogeneidade das marcações só é interrompida pela utilização residual de marcas amarelas e de painéis informativos do caminho.

Critério	Número de incidências	Avaliação
B1	0	Todos os sinais utilizados são universalmente conhecidos pelos peregrinos correspondendo a setas e cruzeiros amarelos e a conchas vieira. Neste concelho, as placas de sinalização de albergues incluem o pictograma de concha vieira.
B2	0	Todas as marcas utilizadas cumprem as regras mínimas estabelecidas para o layout dos sinais a utilizar na marcação dos Caminhos de Santiago
B3	----	Não há registo da utilização de sinais com informação de perigo ou de percurso alternativo.

3. A sustentabilidade e manutenção das marcas existentes é elevada, resultado da opção pela utilização intensiva das marcas metálicas standardizadas para sinalização do Caminho do Interior. Estas marcas, por serem metálicas e com cor gravada, apresentam um elevado grau de durabilidade, desgaste quase inexistente e reduzida poluição visual.





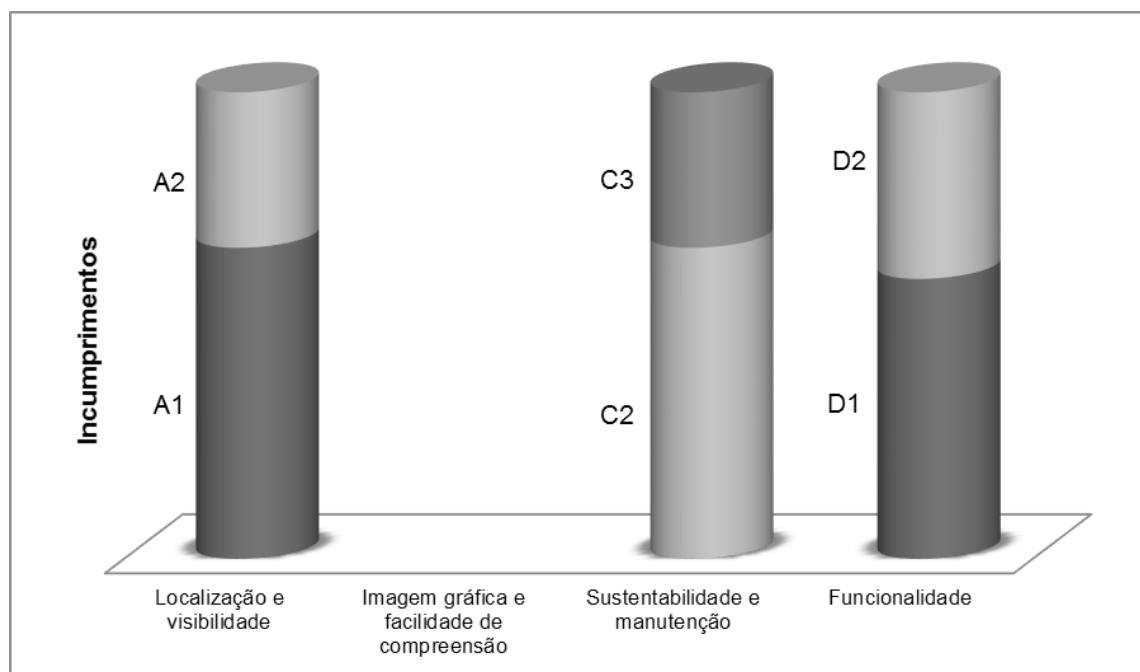
Critério	Número de incidências	Avaliação
C1	0	Todas as marcas são de baixa poluição, não havendo registo de degradação ou desgaste de sinais que provoquem a geração de resíduos.
C2	4	As incidências registadas neste indicador são relativas aos sinais pintados uma vez que se tratam de marcas pouco resistentes a fatores externos, em especial, ao clima, carecendo de reposição regular. Também a sinalização de albergue mostra sinais de desgaste.
C3	2	As incidências registadas correspondem a marcas pintadas que não foram alvo manutenção periódica (reposição de cor).

4. No que respeita à funcionalidade, as marcas atualmente existentes permitem a correta fruição do percurso ao longo do concelho de Chaves registando-se apenas uma incidências ao nível da sinalética direcional (marca pintada) que indica ao peregrino a direção oposta àquela pela qual segue o trajeto correto.

Critério	Número de incidências	Avaliação
D1	3	Todas as marcas colocadas indicam a direção correta a seguir pelo peregrino com exceção de uma marca pintada que indica que o peregrino deve seguir por estrada fora do percurso. As incidências registadas são relativas às placas informativas da proximidade de albergue e ao totem informativo existente, marcas que não sinalizam o caminho.
D2	2	Todas as marcas colocadas indicam um caminho único (apenas interrompido pela existência de 33 cruzamentos não sinalizados). As incidências registadas são relativas às placas informativas da proximidade de albergue e ao totem informativo existente, marcas que não sinalizam o caminho.
D3	----	O percurso não tem indicação de desvios por razões de perigosidade ou impossibilidade material de seguir o percurso principal

No gráfico seguinte resume-se, por aplicação dos indicadores acima descritos, a avaliação da adequação e estado de conservação da sinalização do Caminho do Interior, no concelho de Chaves:





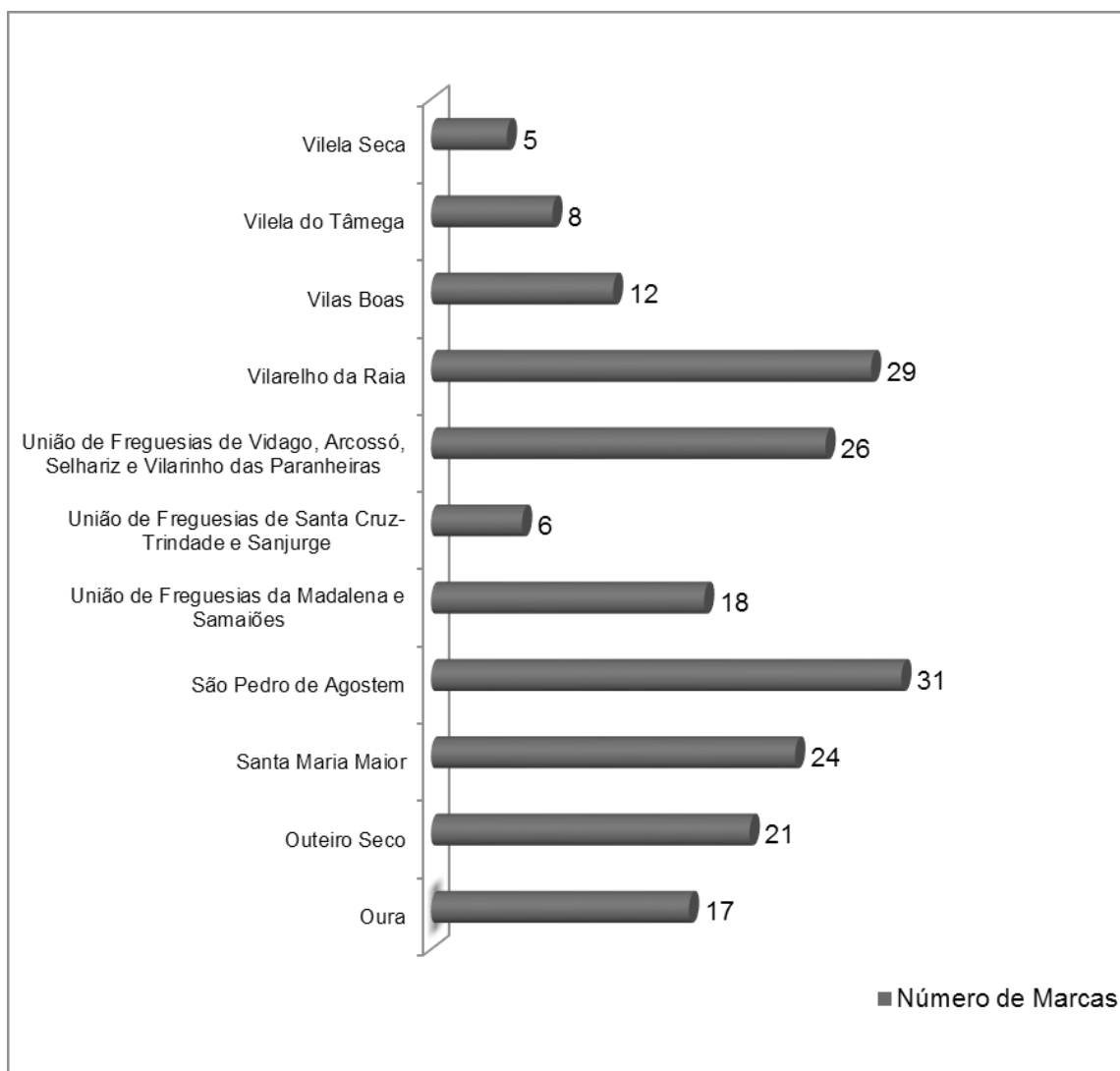
D – PRINCIPAIS CONCLUSÕES DA AUDITORIA

A auditoria ao Caminho do Interior na área do concelho de Chaves demonstra a existência de uma correta marcação do percurso devido à opção pela utilização de placas metálicas com concha vieira e seta direcional amarelas sobre fundo azul.

Assim, deve sublinhar-se que as necessidades de investimento em sinalética resultam das opções metodológicas estabelecidas para o presente trabalho, ou seja, da necessidade de proceder à homogeneização da sinalética utilizada na marcação dos caminhos de Santiago na região Norte de Portugal e da necessidade de proceder à marcação de todos os cruzamentos existentes no trajeto. Releva, ainda, neste contexto, a necessidade de recolocar grande parte dos pictogramas de concha vieira atualmente existentes por não cumprirem a normativa relativa ao seu desenho.

Atualmente, o Caminho do Interior, no concelho de Chaves é sinalizado com recurso a um total de 197 marcas cuja distribuição, por freguesia, é a apresentada na figura seguinte.

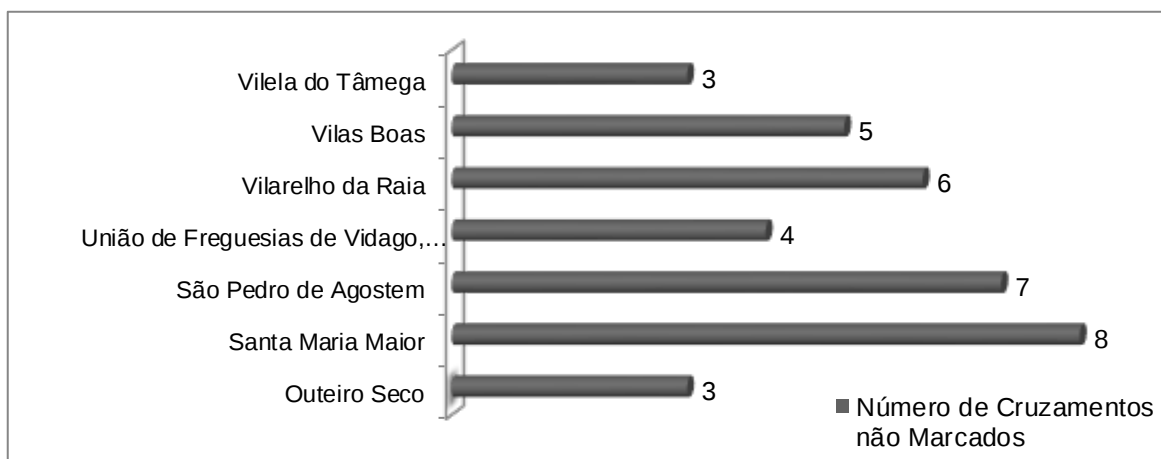




Importa acrescentar à informação anterior que a utilização de marcas pintadas foi identificada na freguesia de Vilas Boas e na União de Freguesias de Vidago, Arcossó, Selhariz e Vilarinho das Paranheiras.

Atentas as razões já expostas, a auditoria conclui que as marcas atualmente existentes devam ser gradualmente substituídas e complementadas por 455 novas marcas (aqui incluídos o painel de início de etapa e as marcas de sinalização da existência de albergues no percurso), no prazo máximo de 1 ano. Deste último total, 66 sinais destinam-se à correta marcação de cruzamentos não sinalizados.





No que respeita ao estado do piso e à necessidade de limpeza de vegetação, não foram identificadas incidências que constituam reais impedimentos à realização do percurso tendo sido identificada apenas uma situação em que se deve intervir ao nível da limpeza de vegetação (na freguesia de Oura) em troço que carece de manutenção sazonal.

Ao nível das estruturas de acolhimento ao peregrino, o concelho conta com 3 albergues sendo que apenas um se encontra sinalizado no percurso. Contudo, quando contactado telefonicamente, esse albergue (sito nas instalações dos Bombeiros Voluntários Flavienses) informou que, no momento, não estavam preparados para receber peregrinos.

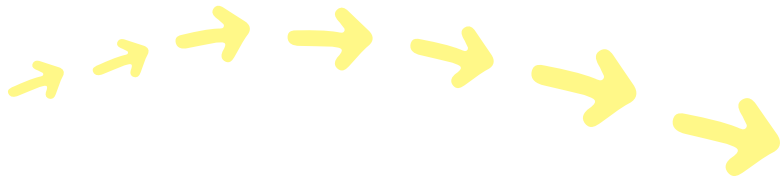
É, ainda, urgente corrigir a marca situada no ponto de auditoria 572 (freguesia de Vilas Boas), pois informa que o peregrino deve seguir em direção oposta ao trajeto correto do caminho bem como proceder à marcação dos cruzamentos não sinalizados (concentrados no centro urbano, por um lado, e na última parte da etapa 6, por outro).

Finalmente, referir que este trajeto fica marcado pela não existência de uma regra de sinalização do caminho no que toca ao lado da via em que as marcas devem ser colocadas verificando-se um significativo número de situações em que o peregrino é constantemente "obrigado" a atravessar a via/estrada para encontrar a marca seguinte.

E - ORÇAMENTO PREVISIONAL PARA AS NECESSIDADES DE INTERVENÇÃO

Desagregando o orçamento previsional para as necessidades de intervenção para melhoria do Caminho Português Interior de Santiago por municípios, conclui-se que a parte correspondente ao município de Chaves ascende a 24.669,22€, tal como se descreve na tabela seguinte.





Rúbrica	Subtotal	Total
Sinalética: - a colocar no prazo máximo de 6 meses - a colocar no prazo máximo de 1 ano - a colocar no prazo máximo de 4 anos	3.480,08€ 8.769,94€ 19,20€	12.269,22€
Mão de obra: - colocação de sinalética nova - remoção das marcas existente	4.400,00€ 6.500,00€	10.900,00€
Piso e vegetação: - necessidade de intervenção 11 (vegetação)	1.500,00€	1.500,00€
Total Geral		24.669,22€



QR13

ANEXOS CAMINHO INTERIOR

CIn_Anexo 1 – ficha técnica da etapa

CIn_Anexo 2 – mapas

CIn_Anexo 3 – identificação da sinalética utilizada

CIn_Anexo 4 – estado de conservação e necessidades de investimento

CIn_Anexo 5 – inventário de albergues

CIn_Anexo 6 – inventário do alojamento privado

CIn_Anexo 7 – inventário dos recursos complementares

CIn_Anexo 8 – base fotográfica

CIn_Marcação GPS_Etapa1

CIn_Marcação GPS_Etapa2

CIn_Marcação GPS_Etapa3

CIn_Marcação GPS_Etapa4

CIn_Marcação GPS_Etapa5

CIn_Marcação GPS_Etapa6





OUTROS MUNICÍPIOS DO CAMINHO DO INTERIOR

No que respeita aos restantes municípios atravessados pelo Caminho Português do Interior de Santiago (não associados do Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular), importa referir:

- A sinalização deste caminho na área geográfica de Lamego fica marcada pela utilização intensiva de marcas pintadas e pela existência de múltiplas marcas em localização pouco adequada (são exemplos, marcas pintadas no chão e em árvores). A manutenção periódica das marcas (em especial das marcas pintadas, muitas delas gastas e por isso pouco visíveis) corresponde a um ponto crítico para todo o caminho, em especial por se tratar da primeira etapa integralmente em território pertencente à região Norte de Portugal.

Na globalidade, as marcas utilizadas não são coerentes ou consistentes entre si (não se verificando homogeneidade ao nível das cores, dimensões, materiais e desenho) registando-se a utilização de marcas não universalmente reconhecidas (ou associadas aos caminhos de Santiago) pelos peregrinos.

Registam-se vários cruzamentos por sinalizar em especial na freguesia de Lamego (centro histórico da cidade).

- Santa Marta de Penaguião corresponde ao município do percurso que regista maior número de incidências que podem condicionar a correta realização do Caminho do Interior devendo ser equacionada a disponibilização de formação aos responsáveis locais pela sinalização do caminho neste concelho.

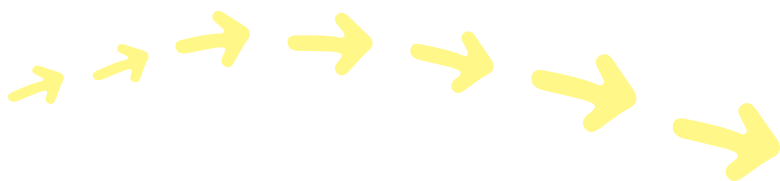
Estas incidências estão vinculadas à utilização de marcas não universalmente reconhecidas pelos peregrinos bem como marcas de desgaste rápido.



Figura 45
Exemplo de marca utilizada para marcação do Caminho do Interior em Santa Marta de Penaguião

Estão, ainda, vinculadas à opção de proceder à marcação do caminho do lado direito da via, opção que em vários troços do caminho pode gerar situações de perigo para os peregrinos (nomeadamente, nos troços em que o trajeto coincide com a estrada nacional EN2).





Acresce a existência de vários cruzamentos sem marcação e a identificação de troços do percurso com um elevado grau de perigosidade associado à reduzida dimensão da via, em especial nas zonas do Douro vinhateiro, onde esta é ladeada por precipícios sem qualquer proteção.

Finalmente, registar que o trajeto do caminho, na área geográfica da vila de Santa Marta de Penaguião, para passar pelo centro urbano realiza um desvio significativo (de cerca de 5 quilómetros) que deverá ser justificado ao peregrino no início da etapa (de forma a evitar que ele opte por um atalho que não corresponda a uma alternativa sustentada ao percurso principal).



Figura 46

Trajeto do caminho na área geográfica de Santa Marta de Penaguião (a azul) e possibilidade de percurso alternativo de menor dimensão (a vermelho)

Ao nível dos recursos complementares, Santa Marta de Penaguião destaca-se pela possibilidade de visita da Igreja de São João Batista de Lobrigos onde o peregrino pode admirar o caixotão de São Tiago Maior, datado do século XVIII.



Figura 47

Caixotão de São Tiago Maior existente na Igreja de São João Batista de Lobrigos
Fonte: Alves, 2011



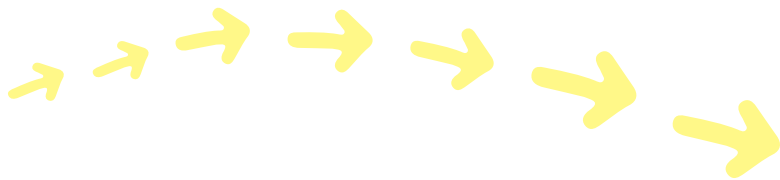


- Na área geográfica de **Vila Pouca de Aguiar**, destaca-se a utilização de marcas direcionais pintadas em cor azul (normalmente associada aos caminhos de Fátima) para marcação do percurso.

Este troço do trajeto é caracterizado pelo uso intensivo de marcas pintadas cuja manutenção é deficiente, atento o grau de desgaste que grande parte delas apresenta e à inexistência de limpeza da vegetação sazonal que as oculta, o que as torna de difícil perceção para o peregrino.

Fica, ainda, marcado pela existência de vários cruzamentos sem marcação.





Caminho da Costa

CAMINHO DA COSTA



A - CONSIDERAÇÕES GERAIS

De acordo com Hidria (2015), o Caminho da Costa na região Norte de Portugal caracteriza-se pela coincidência do seu percurso com o do Caminho Central entre o Porto e a Maia, bem como pela variante que o liga novamente a esse mesmo caminho, ainda em território português – o troço Caminha-Valença -, tendo sido auditado com base na informação produzida por aquela entidade no que concerne à dimensão das etapas e respetivos pontos de partida e de chegada.

Por se considerar ser possível melhorar a qualidade da experiência oferecida ao peregrino, melhorar a rentabilidade e as taxas de utilização das infraestruturas de apoio existentes e promover uma melhor comunicação do Caminho da Costa, apresentam-se no ponto D do presente capítulo sugestões de melhoria à atual distribuição das etapas que compõe este percurso.

A atual divisão acentua o desequilíbrio existente na distribuição dos albergues de peregrinos ao longo do caminho, uma vez que as duas primeiras etapas - primeiros 30 kms do percurso – concentram cerca de 50% dos albergues existentes.

Destaca-se a inexistência de qualquer necessidade de intervenção relevante ao nível do piso e da vegetação, resultante não apenas das características próprias do traçado (que decorre entre zonas urbanas, agrícolas e à beira-mar) mas também da implementação de ações de manutenção nos troços florestais que inclui.

Ao nível dos recursos complementares, salienta-se a riqueza patrimonial religiosa existente no percurso, muito especialmente, os elementos patrimoniais relacionados com as peregrinações e com o Apóstolo sendo, neste contexto, o caminho mais relevante de todos os auditados.

Foram identificados vários troços do percurso (tal como atualmente sinalizado) interditos à circulação em bicicleta.





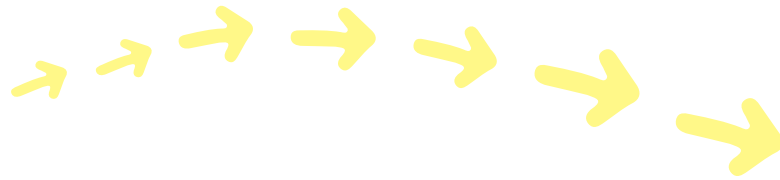
Para fins de auditoria, o Caminho Português da Costa (na parte que atravessa a região Norte de Portugal) é composto por 976 pontos relevantes, aos quais correspondem lugares onde se encontram colocadas e lugares onde devem ser colocadas marcas de sinalização do percurso bem como correspondem a lugares onde se identificaram recursos complementares ou infraestruturas de apoio, ao peregrino, relevantes.

B- CARACTERIZAÇÃO DA SINALÉTICA ATUAL:

O Caminho Português da Costa encontra-se sinalizado com recurso a uma significativa multiplicidade de sinais em tipo, forma, materiais e até conteúdo. É, de todos os auditados, aquele que apresenta um maior grau de heterogeneidade na forma em que se encontra marcado, sendo a seta amarela pintada a única marca transversalmente utilizada em todos os municípios que atravessa. Esta heterogeneidade resulta, ainda, da existência de um importante número de freguesias que produziram e utilizam marcas próprias sendo que muitas delas não respondem aos critérios mínimos entendidos necessários para os tornar facilmente associáveis aos caminhos de Santiago.

Neste contexto e para efeitos de auditoria, foram identificados 34 tipos ou tipologias diferentes de marcas utilizadas na sinalização do Caminho da Costa (todos identificados e descritos no anexo 3 do presente capítulo e resumidos na tabela seguinte).





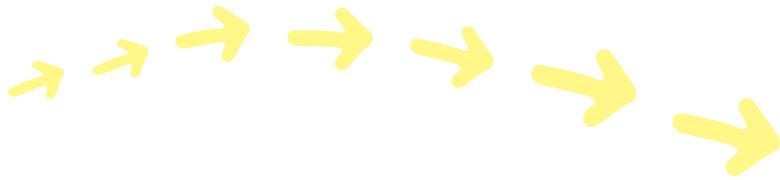
Funcionalidade do Sinal		Tipologia do Sinal	Número de marcas
Direção	X1 informação de direção em frente	AF (Autocolante azul com seta de direção amarela)	4
		AFF (Autocolante em forma seta de direção amarela)	10
		AV (Autocolante azul com concha de Vieira) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	6
		SAF (Azulejo azul com seta de direção amarela)	8
		SAFPL (Azulejo com seta de direção amarela em fundo branco com legenda)	8
		SF (Seta amarela direcional pintada)	317
		SFBL (Seta branca direcional pintada com legenda)	1
		SFC (Seta amarela direcional em chapa)	1
		SFM (Seta direcional de madeira)	7
		SFP (Seta de direção amarela pintada em fundo branco)	4
		AV (Autocolante azul com concha de Vieira)	2
		AVF (Autocolante azul com concha de vieira e seta direcional)	17
		AVF (Autocolante azul com concha de vieira e seta direcional) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	13
		AVF (Autocolante azul com concha de vieira e seta direcional) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	4
		PVFB (Placa de PVC com concha de vieira e seta de direção amarelas em fundo azul)	36
		PVFB (Placa de PVC com concha de vieira e seta de direção amarelas em fundo azul) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	20
		PVFB (Placa de PVC com concha de vieira e seta de direção amarelas em fundo azul) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	16
	X2 pictograma concha vieira	SAV (Azulejo azul com concha de vieira amarela)	7
		SFV (Concha vieira e seta direcional amarelas pintada) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	1
		SGV (Sinal de concha vieira gravado em pedra)	1
		SGVF (Sinal de concha vieira e seta direcional gravados em pedra) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	1
		SHFV (Placa HPL azul com concha de vieira e seta de direção amarela)	89
		SHFV (Placa HPL azul com concha de vieira e seta de direção amarela) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	56
		SHFV (Placa HPL azul com concha de vieira e seta de direção amarela) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	33
		SPV (Placa metálica azul com concha vieira amarela)	1
		SRV (Representação de concha de Vieira)	4
		SVFFP (Concha de vieira e seta direcional em fundo preto) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	1
		SVFRA (Concha de vieira e seta de direção amarelas em relevo em fundo azul) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	4
		SVN (Concha de vieira em negativo amarelo) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	1





	X3 informação de direção errada	AC (Autocolante azul com cruz de direção errada amarela)	6
		SC (Cruz amarela de direção errada)	127
	X4 informação de desvio	AF (Autocolante azul com seta de direção amarela)	6
		AFF (Autocolante em forma seta de direção amarela)	2
		AV (Autocolante azul com concha de Vieira) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	1
		SAF (Azulejo azul com seta de direção amarela)	18
		SAFPL (Azulejo com seta de direção amarela em fundo branco com legenda)	7
		SF (Seta amarela direcional pintada)	282
		SFC (Seta amarela direcional em chapa)	3
		SFM (Seta direcional de madeira)	17
		SFML (Seta direcional de madeira com legenda)	1
		SGF (Seta direcional gravada em pedra)	1





Informação	Y1 informação de entrada em Caminho de Santiago		
	Y2 informação sobre o lugar (município/fre- guesia)		
	Y3 pré-sinalização de destino (dis- tância a Santiago de Compostela)		
	Y4 informação complementar	SA (Sinal albergue)	4
		SFFO (Placa informativa do Caminho)	2
		SFFO (Placa informativa do Caminho) [utilizada como sinal de infor- mação de direção em frente]	1
		SFFO (Placa informativa do Caminho) [utilizada como sinal de infor- mação de direção à direita ou à esquerda]	1
		SFPAL (Seta de direção amarela pintada em fundo azul com legenda) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquer- da]	2
		SFPL (Seta de direção amarela pintada em fundo branco com le- genda) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	1
		SGVFL (Sinal de concha vieira e seta direcional gravados em pedra com legenda) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	1
		SPIC (Painel informativo do Caminho)	6
		SPIC (Painel informativo do Caminho) [apenas com conteúdos infor- mativos]	5
		SPIC (Painel informativo do Caminho) [utilizada como sinal de infor- mação de direção à direita ou à esquerda]	1
		TIP (Totem de pedra)	4
		TIP (Totem de pedra) [inclui representação de concha de vieira]	3
		TIP (Totem de pedra) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	1
Complementar	Z1 Percurso diferen- te do Caminho		
	Z2 Sinal de recurso arquitetónico ou patrimonial	SPVR (Placa com concha vieira e indicação de recurso)	2
Não foram identificados sinais de perigo			





Releva, neste contexto, indicar que apenas no Caminho da Costa foi identificada a utilização de sinais de direção errada (utilização transversal a todo o percurso) bem como a utilização de sinais de informação sobre recursos complementares relevantes para o peregrino (recursos patrimoniais e locais de aposição de selos para obtenção da Compostela).

C- AVALIAÇÃO DA SINALÉTICA ATUAL:

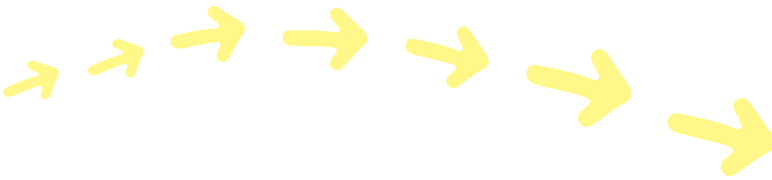
A heterogeneidade registada ao nível da sinalização do Caminho da Costa é, como já indicado, resultante da diversidade de marcas utilizadas sem que estas respondam a qualquer padrão ou regra. Este facto tem um forte impacto na avaliação da sinalética atual por aplicação dos critérios Hidria (2015) uma vez que foi identificado um total de 1025 marcas às quais correspondem mais de 20 incidências de incumprimento desses critérios originando uma classificação de Má sinalização para este caminho.

Esta classificação deve ser entendida como um alerta para a necessidade de repensar a sinalização atualmente existente com vista à melhoria das condições de acolhimento ao peregrino e melhoria da experiência turística que lhe é oferecida ao longo da sua jornada, tendo sempre em consideração que a marcação atualmente existente permite que o peregrino (com maior ou menor dificuldade) o percorra integralmente.

A auditoria realizada a este caminho permitiu identificar os seus pontos críticos que também surgem refletidos nas conclusões da aplicação dos critérios Hidria (2015):

1. A avaliação da localização e visibilidade das marcas é, na sua globalidade, regular. As incidências mais relevantes no que respeita a este critério são relativas à opção de colocar as marcas ao nível do solo, à utilização intensiva de marcas pintadas sem que se proceda à respetiva manutenção periódica, bem como à utilização de autocolantes de pequena dimensão e à existência de um número relevante de cruzamentos não sinalizados.





Critério	Número de incidências	Avaliação
A1	149	As marcas utilizadas para sinalização do caminho encontram-se, na sua generalidade, bem posicionadas (apenas 15% do total das marcas identificadas correspondem a incidências deste indicador). Na sua maioria, as situações de incidência registadas correspondem a marcas pintadas em pedras, chão, árvores, lancis de passeio e similares ou a marcas colocadas em posição paralela ao caminho fazendo que muitas delas não sejam visualizadas pelos caminhantes. Correspondem, ainda, aos painéis informativos existentes ao longo do percurso uma vez que o seu posicionamento não foi definido em função do caminho na sua globalidade mas tendo apenas em consideração os interesses comunicacionais da parte do território a que dizem respeito.
A2	154	A marcação do Caminho da Costa regista incidências ao nível da visibilidade das marcas atualmente existentes resultantes da utilização intensiva de marcas pintadas, originando a existência de vários sinais gastos cuja visibilidade se encontra diminuída devido à falta de manutenção das mesmas. A escolha de alguns locais para colocação das marcas também resulta em incidências ao nível da sua visibilidade destacando-se, neste caso, a colocação de autocolantes e marcas pintadas em caleiros ou postes estreitos.
A3	12	Como já indicado, a marcação atual assegura a continuidade visual entre sinais ao longo da sua extensão, não se registando problemas relevantes ao nível da orientação por parte do peregrino. As incidências registadas referem-se a marcas de direção errada e totens informativos cuja colocação não tem como primeira prioridade assegurar a continuidade mencionada. A estas incidências acresce a identificação de 164 cruzamentos sem qualquer marcação (distribuídos por todos os concelhos que o caminho atravessa).

Sublinhe-se o registo de 6 marcas que não cumprem nenhum dos 3 critérios antes explicitados sendo que apenas uma delas tem como principal objetivo a sinalização do percurso correto a seguir pelo peregrino.

2. A imagem gráfica e facilidade de compreensão das marcas utilizadas na marcação do Caminho da Costa correspondem, na sua generalidade a sinais e pictogramas universalmente reconhecidos pelos peregrinos se aqui se considerarem as marca amarelas pintadas (que não observam qualquer padrão ou norma).

A imagem gráfica é colocada em causa devido à multiplicidade de tipos de marcas que é possível encontrar ao longo do percurso, quer no que respeita às marcas pintadas (pelas razões acima indicadas) quer no que respeita às marcas produzidas a nível local.



Critério	Número de incidências	Avaliação
B1	8	A maior parte das incidências registadas ao nível deste critério correspondem a marcas que não cumprem nenhum dos seus critérios sendo na sua maioria sinais informativos ou de albergue que não respondem a qualquer layout ou imagem gráfica “universalmente” associada aos caminhos de Santiago. As restantes incidências resultam do desgaste das marcas que perdem a cor, o que as torna irreconhecíveis pelos peregrinos.
B2	807	As incidências registadas ao nível deste indicador resultam da utilização intensiva de marcas pintadas não padronizadas o que resulta numa maior exigência de atenção por parte do peregrino no que respeita à verificação de se a marca integra ou não a sinalização do percurso que se encontra a realizar. Correspondem algumas, ainda, a marcas em autocolante que não cumprem as regras entendidas como “mínimas” para serem facilmente associadas ao caminho bem como a um conjunto relevante de marcas produzidas a nível local sem que se tivesse em consideração esses mesmos mínimos.
B3	----	Não há registo da utilização de sinais com informação de perigo ou de percurso alternativo.

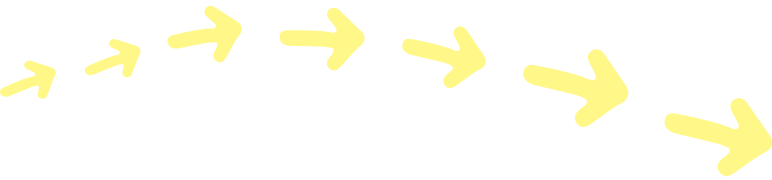
Sublinha-se, como já referido, que da totalidade das marcas inventariadas, 8 não cumprem nenhum dos critérios anteriormente explicitados sendo apenas 2 relativas a marcas de indicação de caminho correto conforme se comprova pelas imagens seguintes.



Figura 48
Marcas do Caminho da Costa que não respondem a nenhum dos critérios do indicador “Imagem gráfica e facilidade de compreensão”

3. A sustentabilidade e manutenção das marcas existentes está associada a dois fatores principais: por um lado a utilização intensiva de marcas pintadas que carecem de manutenção e reposição periódica; por outro, a utilização de materiais perecíveis na construção das marcas não pintadas como seja o papel autocolante ou o PVC revestido.





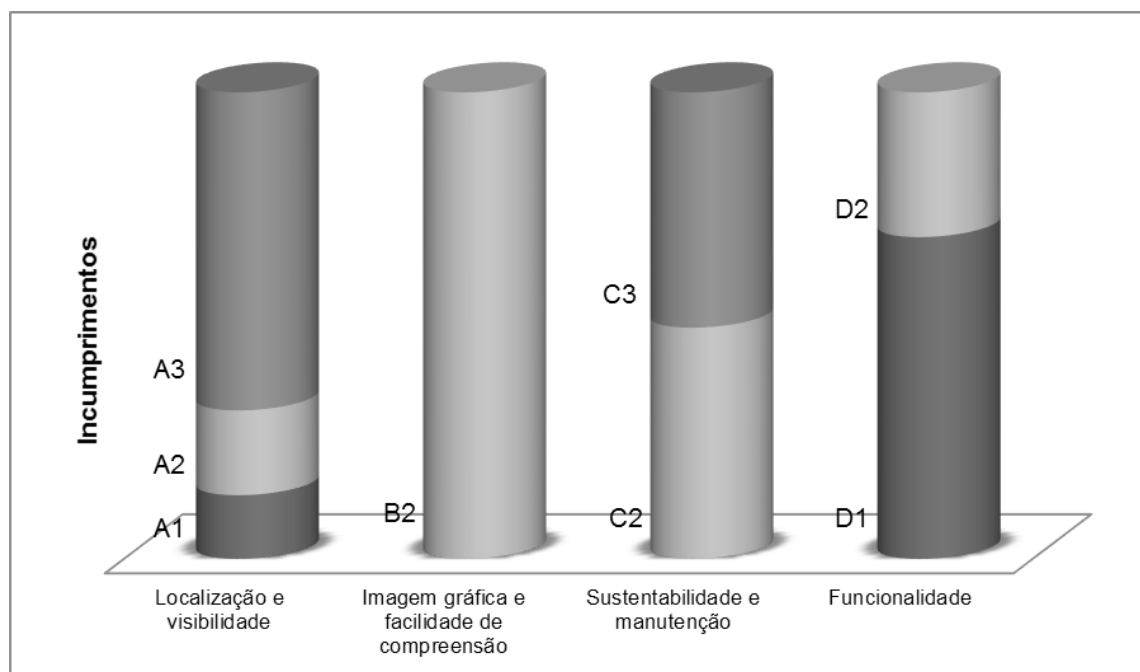
Critério	Número de incidências	Avaliação
C1	10	Apesar da sua heterogeneidade, as marcas utilizadas na sinalização do caminho são marcas com baixa poluição visual, ou seja, não foram registadas incidências de degradação ou desgaste de sinais que provoquem a geração de resíduos. São incidências os sinais informativos assim considerados pela sua dimensão e quantidade de informação que deles consta.
C2	836	As incidências registadas neste indicador são relativas aos sinais pintados e aos produzidos em papel autocolante, madeira e PVC, uma vez que se tratam de marcas pouco resistentes a fatores externos, em especial, ao clima, carecendo de reposição regular.
C3	19	As incidências verificadas correspondem, na sua maioria, à perda de cor e forma, resultado das razões acima explicitadas

4. No que respeita à sua funcionalidade não foram verificadas incidências relevantes ao nível da correta fruição do Caminho da Costa uma vez que elas correspondem à existência de marcas cuja função não é a de informar o peregrino sobre a direção correta em que prossegue o traçado.

Critério	Número de incidências	Avaliação
D1	152	Correspondem a incidências deste critério todas as marcas cuja função não seja a indicação da direção correta em que prossegue o traçado (aqui incluídos os sinais de direção errada).
D2	152	Correspondem a incidências deste critério todas as marcas cuja função não seja a indicação da direção correta em que prossegue o traçado (aqui incluídos os sinais de direção errada). Note-se que este indicador só avalia os sinais existentes pelo que não expressa o impacto que a existência de 164 cruzamentos não marcados representa ao nível da continuidade do percurso.
D3	----	O percurso não tem indicação de desvios por razões de perigosidade ou impossibilidade material de seguir o traçado principal

No gráfico seguinte resume-se, por aplicação dos indicadores acima descritos, a avaliação da adequação e estado de conservação da sinalização do Caminho da Costa:





D – PRINCIPAIS CONCLUSÕES DA AUDITORIA

Tal como nos restantes caminhos auditados, o Caminho da Costa caracteriza-se por uma utilização intensiva das marcas amarelas pintadas que se assumem como o nexo comum a todos os municípios que atravessa na região Norte de Portugal não havendo, contudo, qualquer padrão ou *standard* que uniformize estas marcas em termos de tamanho e formato.



Figura 49
Exemplos de marcas
pintadas que sinalizam
o Caminho da Costa

Ainda assim, registam-se casos em que estas marcas são realizadas com moldes ou “simuladas” através de autocolantes em forma de seta.



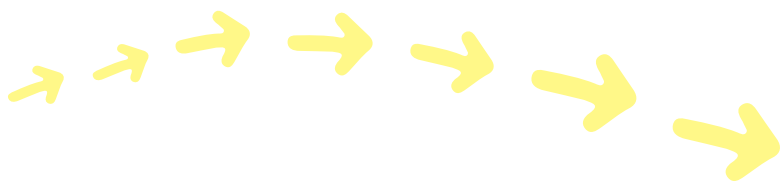


Figura 50
Exemplos de marcas pintadas
com molde que sinalizam o
Caminho da Costa

Também as marcas em azulejo utilizadas para marcação deste caminho se apresentam com desenhos bastante diversos como se exemplifica nas imagens seguintes.



Figura 51
Exemplos de marcas em azulejo que
sinalizam o Caminho da Costa

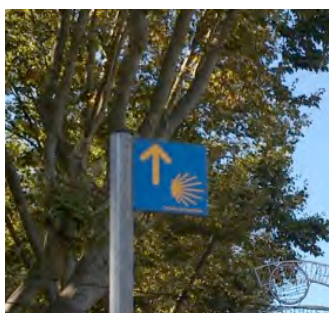
A heterogeneidade da marcação deste caminho é, em grande medida, resultante da produção de marcas próprias pelas diferentes freguesias atravessadas pelo seu percurso sendo, algumas delas, de recente colocação (foi possível identificar, em Caminha, marcas em azulejo datadas de 2016).





Figura 52
Exemplos de diferentes tipologias de marcas
que sinalizam o Caminho da Costa

Deve registrar-se, também, a existência de um layout que, ainda que não seja utilizado por todos os municípios atravessados pelo Caminho da Costa, é passível de ser identificado ao longo de todo o percurso constituindo, por essa razão, uma aproximação ao que poderia ser entendido como um layout específico deste caminho. Trata-se de um desenho que conjuga a concha de vieira e a seta direcional amarela num espaço quadrangular de fundo azul.



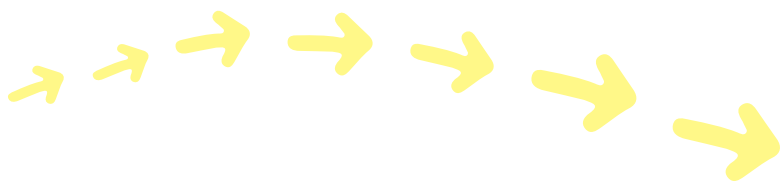


Figura 53
Exemplos de diferentes marcas existentes ao longo do percurso com layout similar e legenda “Caminho da Costa”

A heterogeneidade e profusão de marcas e ícones que assinalam a passagem do Caminho da Costa pelas diferentes freguesias fica patente, também, nos diferentes totens e painéis informativos inventariados.



Figura 54
Exemplos de diferentes totens existentes ao longo do Caminho da Costa



Figura 55
Exemplos de diferentes painéis informativos existentes ao longo do Caminho da Costa

Cabe, ainda destacar, que a profusão de marcas existentes ao longo deste caminho de Santiago “esconde” fenómenos como o retratado na imagem seguinte – a existência, ao longo do percurso, mas com especial incidência na área geográfica de Vila do Conde, de autocolantes promocionais de um grupo de “amigos de Santiago” alemão que partilha





as suas experiências através da rede social facebook ao qual se acede através do código QR.

Em vários pontos, este autocolante foi entendido como uma marca sinalizadora do caminho.



Figura 56
Autocolante publicitário a grupo da rede social facebook

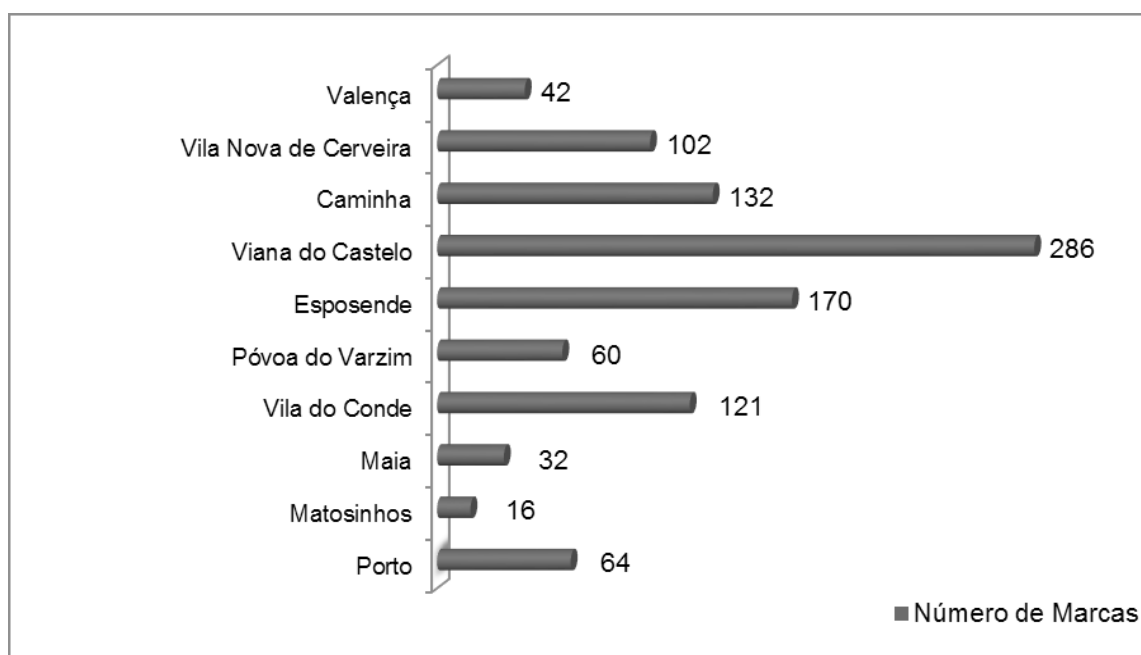
O Caminho da Costa encontra-se em condições de plena fruição, no que respeita ao estado de conservação do piso e à limpeza da vegetação envolvente não se tendo registado, como já indicado anteriormente, qualquer necessidade de intervenção de melhoria neste âmbito. O percurso segue por zonas urbanas, zonas agrícolas, zonas de beira-mar e zonas florestais e, nestas últimas, por estradões perfeitamente transitáveis sem registo de existência de vegetação ou outros obstáculos que coloquem em risco o peregrino.

A extensão do Caminho da Costa na região Norte de Portugal faz com que o percurso atravessasse 10 municípios e 45 freguesias, o que se traduz num número relevante de agentes responsáveis pela manutenção e gestão do Caminho e que origina uma multiplicidade de opções divergentes no que respeita à seleção, localização e posicionamento das marcas que o sinalizam. No entanto, cabe sublinhar que se percebe um cuidado e interesse cada vez maior pela dinamização deste caminho por parte dos mesmos, sendo indispensável que se encete um processo de coordenação e organização da sua ação neste âmbito, de modo a que se assegure a coerência e continuidade visual da sinalização e manutenção deste percurso.

Em relação à sinalização atual, em termos de auditoria (e de acordo com os princípios metodológicos inerentes à sua realização) propõe-se que as atuais 1.025 marcas sejam gradualmente substituídas por um total de 2.142 marcas novas a colocar no prazo máximo de 1 ano sendo que 7 correspondem a painéis de início de etapa, 4 a painéis de informação complementar, 14 a sinais de perigo para condutores e peregrinos a colocar nos troços em que o percurso coincide com estradas municipais e nacionais onde se regista um maior fluxo de veículos e 338 a marcas a colocar em cruzamentos não sinalizados.

A distribuição, por concelhos, das 1.025 marcas atualmente existentes é a que consta da figura seguinte.





Tal como sugerido para o Caminho do Interior e pela mesma ordem de razões – no caso concreto, a relevância arquitetónica e histórica da praça-forte de Valença e do centro histórico de Viana do Castelo – considera-se dever ser analisada a possibilidade de sinalização do caminho, dentro destes locais, com recurso as conchas de bronze (obrigatórios para locais declarados bens de interesse cultural).

No que respeita aos albergues existentes no Caminho da Costa, deve ser destacado o facto de (com exceção de dois dos existentes no município do Porto) todos corresponderem a albergues com instalações devidamente equipadas e adaptadas a essa função em exclusivo sendo, na sua maioria, de propriedade da administração local (freguesias e municípios). Apresentam diferentes modelos de gestão (pública e privada) devendo realçar-se o papel das instituições e entidades sem fins lucrativos que asseguram a sua abertura, limpeza e manutenção.

O Caminho da Costa é composto por 7 etapas podendo ser integralmente realizado apenas a pé (se se seguir o percurso atualmente sinalizado) uma vez que, para além dos troços em que o trajeto coincide com vias de sentido único em que o peregrino em bicicleta também terá de o realizar a pé, foi identificado um conflito de uso na freguesia de Aguçadoura (etapa 3) pois o caminho segue por vias interditas a estes veículos. Recomenda-se, por esta razão a definição e sinalização de um percurso alternativo.

Da descrição efetuada por Hidria (2015) das etapas 6 (Caminha-Vila Nova de Cerveira) e 7 (Vila Nova de Cerveira-Valença), constam dois traçados alternativos ao percurso principal que não foram objeto de auditoria por não se encontrarem sinalizados. Tal facto conjuntamente com a inexistência de uma descrição detalhada dos locais por onde passam



esses traçados, justificam que não tenham sido incluídas, nas necessidades de sinalética e respetivo orçamento, as marcas necessárias à sua sinalização e os painéis informativos da sua existência, no percurso principal.

Por outro lado, é proposta a sinalização quer do final do Caminho da Costa em território português (que se faz atravessando o rio Minho por *ferryboat* iniciando, em Camposancos, o Caminho Galego da Costa) quer a variante Caminha-Valença (que liga o Caminho da Costa com o Caminho Central) que também foi alvo de auditoria por se encontrar sinalizada até à travessia do rio Minho pela ponte internacional de Tui.

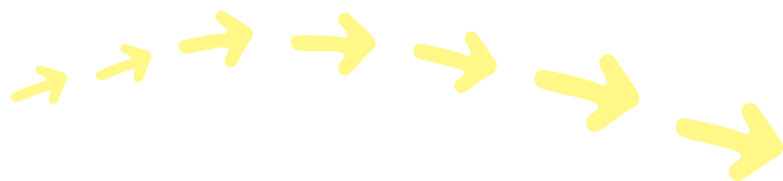
Na tabela seguinte resume-se a avaliação efetuada ao percurso de cada uma das etapas que compõem o Caminho da Costa (aqui incluída esta última variante).

ETAPA	DIMEN- SÃO TOTAL	TEMPO ESTIMA- DO	PON- TO MAIS ALTO	PONTO MAIS BAIXO	CLASSIFICAÇÃO DO PERCURSO			
					PERIGO- SIDADE	DIFICUL- DADE NA ORIE- NTAÇÃO	DIFICULDA- DE NA DES- LOCAÇÃO	QUANTI- DADE DE ESFORÇO
1	11,5km	4h	117m	51m	1	2	1	4
2	20km	6h30	73m	18m	1	2	1	4
3	12,8km	4h	30m	20m	1	2	1	3
4	19,8km	6h30	166m	4m	1	2	2	4
5	28,5km	9h	140m	4m	1	2	2	4
6	21,4km	7h	138m	4m	1	2	1	4
7	22,5km	7h	84m	3m	1	2	1	4

Decorre, da análise aos conteúdos da tabela anterior, a existência de discrepâncias relevantes para efeitos de auditoria, entre as distâncias estimadas por Hidria (2015) para cada uma das etapas por eles definida e as que realmente lhes correspondem no terreno e que se explicitam em tabela própria:

ETAPA (número – denominação)	Dimensão das etapas de acordo com Hidria (2015)	Dimensão real das etapas
1 (Porto (Sé) - Maia)	12km	11,5km
2 (Maia - Póvoa do Varzim)	15km	20km
3 (Póvoa do Varzim - Esposende)	20km	12,8km
4 (Esposende - Viana do Castelo)	25km	19,6km
5 (Viana do Castelo - Caminha)	20km	28,5km
6 (Caminha - Vila Nova de Cerveira)	20km	21,4km
7 (Vila Nova de Cerveira - Valença)	19km	22,5km





As reais dimensões das etapas atuais põem em evidência um importante desequilíbrio na divisão proposta para o Caminho da Costa na região Norte de Portugal, desequilíbrio este acentuado pelo critério selecionado para a sua definição (terminar/iniciar cada etapa no exato termo ou limite geográfico de um dado município): a primeira etapa termina na fronteira administrativa do concelho de Matosinhos com o concelho da Maia, a segunda na fronteira administrativa entre os concelhos de Vila do Conde e Póvoa do Varzim, a terceira na fronteira administrativa entre os concelhos da Póvoa do Varzim e Esposende, a quarta na fronteira administrativa entre os concelhos de Esposende e Viana do Castelo, a quinta na fronteira administrativa entre os concelhos de Viana do Castelo e Caminha, a sexta na fronteira administrativa entre os concelhos de Caminha e Vila Nova de Cerveira e a última na fronteira administrativa entre Portugal e Espanha, no concelho de Valença.

Este critério de determinação dos pontos iniciais e finais de cada etapa não tem em consideração as necessidades do peregrino (e consequentemente, aquelas inerentes à oferta de uma experiência turística integral e de qualidade) uma vez que não toma em linha de conta a existência, na proximidade desses pontos, de infraestruturas e serviços de apoio ao peregrino que lhe permitam retemperar forças para a realização da etapa seguinte.





Figura 57
Exemplos de locais onde atualmente
iniciam e terminam as etapas do “Cami-
nho da Costa” na região Norte

Neste contexto, cabe propor a revisão da atual organização do Caminho da Costa no que respeita às etapas que o compõem, propondo-se que se equacione a possibilidade de uma nova distribuição, elaborada tendo em consideração a existência de infraestruturas de apoio e acolhimento ao peregrino, o grau de dificuldade e a distância total inerente a cada uma delas, que se representa na tabela seguinte:

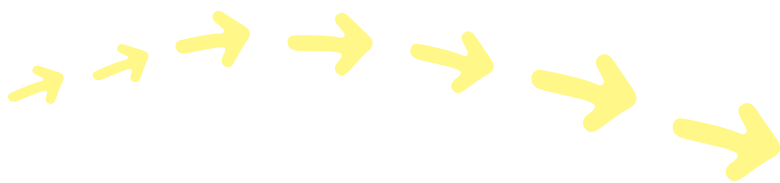
ETAPA (número – de- nominação)	Dimensão total	TEMPO ES- TIMADO	ALBERGUE (fim de etapa)
1 (Porto (Sé) – Vila do Conde)	28,8km	8h	Albergue de Peregrinos de Santa Clara (VCD)
2 (Póvoa do Varzim - Marinhãs)	27,8km	7,5h	Albergue de São Miguel de Marinhãs (ESP)
3 (Marinhãs - Viana do Castelo)	20,5km	5,5h	Albergue de São João da Cruz dos Peregrinos (VCT)
4 (Viana do Castelo - Caminha)	27,9km	7h	Albergue de Pere- grinos de Caminha (CMN)
5 (Caminha - Valença)	31,1km	8,5h	Albergue de Peregrinos de São Teotónio (VLN)

Esta reorganização assegura uma distribuição similar em termos de distância, em quilómetros, a percorrer em cada uma das etapas bem como em termos de esforço requerido para a sua concretização sem que seja necessário nenhum investimento adicional.

Releva, neste contexto, que todos os albergues referenciados na tabela anterior devem estar preparados para proceder à aposição de selo na credencial de peregrino.

Finalmente, referir que comparativamente com o Caminho do Interior, o Caminho da Costa parece ter menos pontos comuns, em termos de percurso, com os caminhos de Fátima cuja marcação é quase que inexistente ao longo do seu trajeto. São exceções, as marcações existentes em Vila Praia de Âncora (Caminha) e no início da primeira etapa, junto à Sé do Porto.





E - ORÇAMENTO PREVISIONAL PARA AS NECESSIDADES DE INTERVENÇÃO

Com base nas informações recolhidas em sede de auditoria e em função das opções tomadas ao nível da tipologia de sinalética a utilizar e respetivos materiais (nomeadamente, no que respeita à necessidade de substituição, no prazo máximo de um ano, de toda a sinalética que não corresponda, em imagem e desenho, à sinalética adotada pela região da Galiza), o orçamento previsional para as necessidades de intervenção para melhoria da sinalização do Caminho da Costa ascende a **188.123,60€**.

Rúbrica	Subtotal	Total
Sinalética:		
- a colocar no prazo máximo de 6 meses	14.206,00€	58.823,60€
- a colocar no prazo máximo de 1 ano	42.837,60€	
- a colocar no prazo máximo de 4 anos	1.780,00€	
Mão de obra:		
- colocação de sinalética nova	53.700,00€	129.300,00€
- remoção das marcas existentes	75.600,00€	
Total Geral		188.123,60€



A - CONSIDERAÇÕES ESPECÍFICAS

Na área geográfica do município do Porto, o traçado do Caminho da Costa é coincidente com o do Caminho Central pelo que os resultados da presente auditoria devem ser entendidos como complementares aos obtidos por Hidria (2015).

Este caminho atravessa o Porto na sua primeira etapa na região Norte de Portugal catalogado, para efeitos de auditoria, como correspondente aos pontos 1 a 58, pontos entendidos como relevantes para efeitos de estimativa das necessidades de investimento.

Uma vez que o percurso, neste município é totalmente urbano, não foram detetadas necessidades de investimento quer ao nível da manutenção da via quer ao nível da limpeza de vegetação quer, ainda, ao nível das infraestruturas de apoio ao peregrino uma vez que tem sempre, nas suas imediações, zonas onde é assegurado o acesso a espaços de descanso e a estabelecimentos de restauração e bebidas. Também foram identificados 2 albergues para peregrinos, localizando-se um deles no percurso (o Albergue de Peregrinos do Porto).





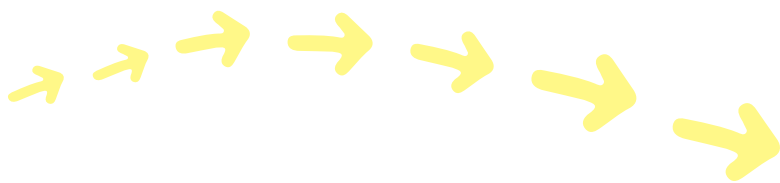
B- CARACTERIZAÇÃO DA SINALÉTICA ATUAL:

A sinalização do Caminho da Costa na área do concelho do Porto é efetuada através da utilização intensiva de marcas amarelas pintadas sendo residual a utilização de outras tipologias de marcas. Perfazem um total de 64 marcas com as seguintes tipologias:

Funcionalidade do Sinal		Tipologia do Sinal	Número de marcas
Direção	X1 informação de direção em frente	AFF (Autocolante em forma seta de direção amarela)	1
		SAF (Azulejo azul com seta de direção amarela)	1
		SF (Seta amarela direcional pintada)	36
		SFP (Seta de direção amarela pintada em fundo branco)	4
	X2 pictograma concha vieira	SFV (Concha vieira e seta direcional amarelas pintada) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	1
	X3 informação de direção errada	SC (Cruz amarela de direção errada)	4
Informação	X4 informação de desvio	SF (Seta amarela direcional pintada)	16
	Y1 informação de entrada em Caminho de Santiago		
	Y2 informação sobre o lugar (município/freguesia)		
	Y3 pré-sinalização de destino (distância a Santiago de Compostela)		
	Y4 informação complementar	SFPL (Seta de direção amarela pintada em fundo branco com legenda) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	1
Não foram identificados sinais de perigo			
Não foram identificados sinais complementares			

Como se verifica na tabela anterior, recorre-se ao uso intensivo de marcas pintadas para sinalização do Caminho e regista-se o seu bom estado de conservação (devido, provavelmente, a atividades recentes de manutenção). Contudo, esta tipologia de marcas não responde a nenhum padrão quer em termos de forma quer em termos de dimensão nem tão pouco a nenhuma norma que rege a seleção dos locais onde devem ser colocadas.





C- AVALIAÇÃO DA SINALÉTICA ATUAL:

Por aplicação dos critérios de avaliação da sinalética atualmente existente (Hidria, 2015), no concelho do Porto e relativa à marcação do Caminho da Costa, conclui-se que:

1. A avaliação da localização e visibilidade das marcas é na sua generalidade boa, não se registando incidências relevantes que ponham em causa a compreensão da informação que a sinalização utilizada pretende transmitir. Importa referir que a maior parte dessas incidências se registam na área geográfica classificada como património mundial pelo que a primeira preocupação da marcação atual correspondeu a evitar que as marcas causassem um impacto relevante (em termos visuais).

Critério	Número de incidências	Avaliação
A1	10	Registam-se incidências ao nível da localização por colocação de marcas amarelas pintadas em paredes e muros de baixa altura, em caleiros e postes (estruturas demasiado estreitas desfavorecendo a leitura e compreensão da marca) e em lancis de passeio.
A2	17	As incidências registadas ao nível deste critério resultam das razões acima assinaladas às quais acrescem incidências relativas a marcas cuja visibilidade se encontra ou pode ser obstruída pela existência de carros estacionados em frente às mesmas.
A3	2	As incidências registadas estão relacionadas com a existência de marcas cuja função não é indicar o trajeto correto, pelo que não têm de responder ao critério em causa. Neste âmbito, releva indicar que a continuidade visual entre sinais é apenas colocada em causa pela existência de 9 cruzamentos sem qualquer marcação (na sua maioria localizados no centro histórico).

2. No que respeita à imagem gráfica e facilidade de compreensão das marcas utilizadas deve referir-se que estas marcas são de fácil compreensão e associação ao Caminho de Santiago por parte dos peregrinos.

No entanto, a utilização intensiva de marcas amarelas pintadas não standardizadas resulta na necessidade de uma maior atenção por parte dos caminhantes no que respeita aos sinais que orientam o seu percurso.





Critério	Número de incidências	Avaliação
B1	0	Todos os sinais utilizados são universalmente conhecidos pelos peregrinos correspondendo a setas e cruzes amarelas e a conchas vieira. Neste concelho, as placas de sinalização de albergues incluem o pictograma de concha vieira.
B2	57	As incidências registadas têm origem no uso intensivo de marcas amarelas pintadas que, no caso concreto, não respondem a qualquer padrão de uniformização ou molde.
B3	----	Não há registo da utilização de sinais com informação de perigo ou de percurso alternativo.

3. A sustentabilidade e manutenção das marcas existentes é má, consubstanciando um importante fator crítico da sinalização do Caminho da Costa no concelho do Porto. As incidências registadas ao nível deste indicador são resultado da opção pela utilização intensiva das marcas pintadas sendo que o material utilizado na sua colocação não se reveste da necessária resistência a fatores externos (em especial, os de origem climática).

Critério	Número de incidências	Avaliação
C1	0	Todas as marcas são de baixa poluição, não havendo registo de degradação ou desgaste de sinais que provoquem a geração de resíduos.
C2	61	As incidências registadas neste indicador são, novamente relativas aos sinais pintados uma vez que se tratam de marcas pouco resistentes a fatores externos, em especial, ao clima, carecendo de reposição regular.
C3	11	As incidências registadas correspondem às marcas pintadas que não foram alvo de manutenção periódica (reposição de cor). Regista-se, ainda, uma incidência devida à perda de cor de uma marca em autocolante.

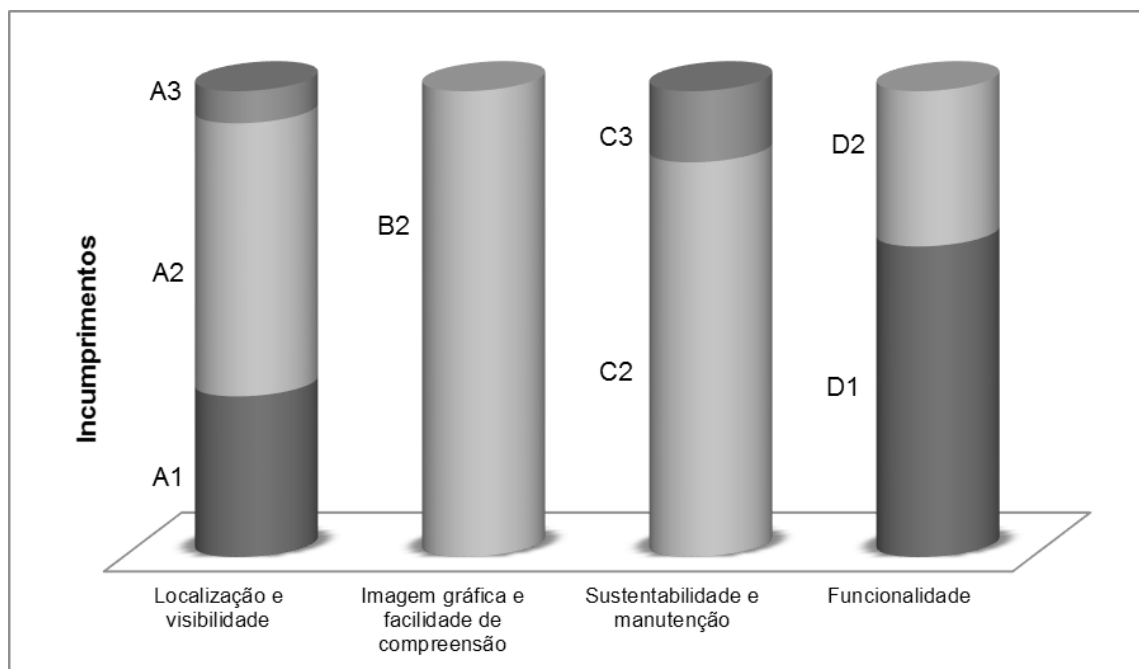
Não obstante a conclusão geral obtida para este indicador, e como se verifica na tabela anterior pela comparação do número de incidências registadas no indicador C2 (sinal de construção resistente a fatores externos) e C3 (sinal em bom estado de conservação), valida-se a conclusão apresentada no ponto B deste capítulo, sublinhando-se o cuidado em assegurar o bom estado de conservação das marcas pintadas mediante atividades de manutenção.



4. No que respeita à sua funcionalidade, as marcas atualmente existentes permitem a correta fruição do percurso ao longo do concelho do Porto registando-se apenas incidências ao nível da utilização de sinalética complementar que, por definição, deve impedir que o peregrino prossiga por direção incorreta.

Critério	Número de incidências	Avaliação
D1	4	Todas as marcas colocadas indicam a direção correta a seguir pelo peregrino. As incidências registadas são relativas a marcas cuja função é, precisamente, alertar o peregrino para a direção errada pela qual não deve prosseguir.
D2	4	Todas as marcas colocadas indicam um caminho único (apenas interrompido pela existência de 9 cruzamentos não sinalizados). As incidências registadas são relativas a marcas cuja função é, precisamente, alertar o peregrino para a direção errada pela qual não deve prosseguir.
D3	----	O percurso não tem indicação de desvios por razões de perigosidade ou impossibilidade material de seguir o percurso principal

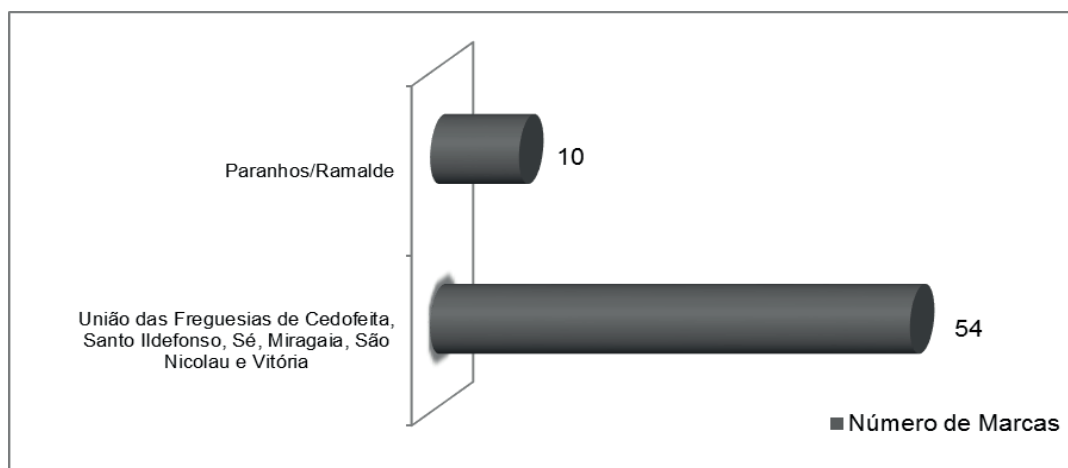
No gráfico seguinte resume-se, por aplicação dos indicadores acima descritos, a avaliação da adequação e estado de conservação da sinalização do Caminho da Costa, no concelho do Porto:





D – PRINCIPAIS CONCLUSÕES DA AUDITORIA

O Caminho da Costa, no concelho do Porto é sinalizado com recurso a um total de 64 marcas (na sua maioria marcas pintadas) cuja distribuição, por freguesia é a apresentada na figura seguinte.



A auditoria conclui que as marcas atualmente existentes devem ser gradualmente substituídas e complementadas por 120 novas marcas (aqui incluídos o painel de início de etapa e as marcas de sinalização da existência de albergues no percurso) correspondendo 13 delas ao sinal normalizado para marcação dos Caminhos de Santiago em sítios declarados bens de interesse cultural.

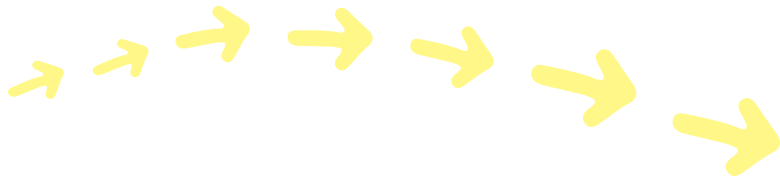
Esta substituição deverá ocorrer no prazo máximo de 1 ano atento o desfaseamento existente entre as marcas atuais e as propostas pela normativa galega, que orienta a presente auditoria.

Registe-se, ainda, que 17 destes sinais se destinam à correta marcação de cruzamentos não sinalizados pelo que devem ser colocados no prazo máximo de 6 meses.

Referir, também, que este trajeto fica marcado pela não existência de uma regra de sinalização do caminho no que toca ao lado da via em que as marcas são colocadas, verificando-se um significativo número de situações em que o peregrino é constantemente "obrigado" a atravessar a via/estrada para encontrar a marca seguinte. Em contraponto, foram identificadas situações em que existem marcas em ambos os lados da via.

A existência de troços exclusivamente pedonais impõe que a primeira etapa do Caminho da Costa não possa ser considerada como apta para a peregrinação em bicicleta.





E - ORÇAMENTO PREVISIONAL PARA AS NECESSIDADES DE INTERVENÇÃO

Desagregando o orçamento previsional para as necessidades de intervenção de melhoria do Caminho da Costa por municípios, conclui-se que a parte correspondente ao município do Porto ascende a 17.084,95€, tal como se descreve na tabela seguinte.

Rúbrica	Subtotal	Total
Sinalética:		
- a colocar no prazo máximo de 6 meses	1.373,32€	5.384,95€
- a colocar no prazo máximo de 1 ano	4.011,63€	
Mão de obra:		
- colocação de sinalética nova	4.200,00€	11.700,00€
- remoção das marcas existentes	7.500,00€	
Total Geral		17.084,95€

MATOSINHOS



A - CONSIDERAÇÕES ESPECÍFICAS

O Caminho da Costa atravessa o concelho de Matosinhos apenas em duas das suas freguesias correspondendo este troço a um total de 40 pontos entendidos como relevantes para efeitos de auditoria (pontos 59 a 92a), ou seja, para efeitos de estimativa das necessidades de investimento associadas a este caminho.

Tal como sucede com os restantes municípios atravessados pelo Caminho da Costa, não foram identificadas necessidades de investimento ao nível do piso, vegetação ou infraestruturas de apoio ao peregrino por se tratar de um percurso maioritariamente urbano.

No que respeita, em concreto, às infraestruturas de acolhimento ao peregrino, regista-se a existência de um albergue localizado próximo do percurso (o Refúgio da Senhora da Hora).

Ao nível dos recursos complementares, destaca-se, fora do percurso, a Igreja de Santiago de Custóias pela existência, na fachada exterior, de uma imagem do Apóstolo (que é o padroeiro da freguesia) e por uma outra imagem do Santo, no altar-mor.



Figura 58
Painel com referência ao caminho de Santiago, na Igreja de Santiago de Custóias, Matosinhos





Dentro do percurso, o destaque deve ser dado ao “Padrão da Léguas” marco da separação das vias romanas *via Veteris* e *via da Karraria* e, simultaneamente, da separação do Caminho da Costa e do Caminho Central.



Figura 59
Padrão da Léguas, Matosinhos

B- CARACTERIZAÇÃO DA SINALÉTICA ATUAL:

Na área geográfica do concelho de Matosinhos, a marcação do Caminho da Costa é efetuada através de 16 marcas fazendo, desde município, aquele que utiliza o menor número de marcas para a sua sinalização.

Matosinhos promove a utilização intensiva de marcas amarelas pintadas (que correspondem a 50% do total das marcas utilizadas na marcação do percurso) bem como a utilização intensiva de placas de HPL com o pictograma de concha e seta direcional.

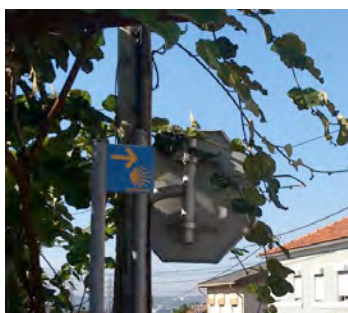
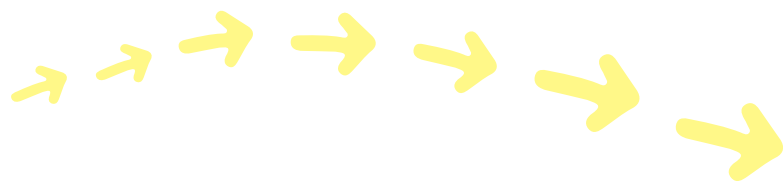


Figura 60
Tipologia de sinais existentes no
troço do Caminho da Costa que
atravessa o concelho de
Matosinhos

A tipologia e funcionalidades das marcas utilizadas neste concelho são as que se apresentam na tabela seguinte.





Funcionalidade do Sinal		Tipologia do Sinal	Número de marcas
Direção	X1 informação de direção em frente	SF (Seta amarela direcional pintada)	8
	X2 pictograma concha vieira	SHFV (Placa HPL azul com concha de vieira e seta de direção amarela)	7
		SHFV (Placa HPL azul com concha de vieira e seta de direção amarela) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	3
		SHFV (Placa HPL azul com concha de vieira e seta de direção amarela) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	4
	X3 informação de direção errada		
Informação	X4 informação de desvio		
	Y1 informação de entrada em Caminho de Santiago		
	Y2 informação sobre o lugar (município/freguesia)		
	Y3 pré-sinalização de destino (distância a Santiago de Compostela)		
	Y4 informação complementar	SPIC (Painel informativo do Caminho) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	1
Não foram identificados sinais de perigo			
Não foram identificados sinais complementares			

C- AVALIAÇÃO DA SINALÉTICA ATUAL:

No que respeita à aplicação dos critérios de avaliação da sinalética (Hidria, 2015) conclui-se que a sinalética atualmente utilizada no concelho de Matosinhos:

1. Ao nível da visibilidade e localização das marcas de sinalização do Caminho da Costa, não se regista qualquer incidência em nenhum dos critérios que o compõem. No entanto, deve sublinhar-se a existência de 27 cruzamentos sem qualquer marcação o que coloca em causa a necessária continuidade visual entre sinais.





2. Apresenta uma imagem gráfica coerente e de fácil compreensão e associação ao Caminho de Santiago por parte dos peregrinos, facto que resulta da combinação de marcas amarelas pintadas com placas com concha vieira e seta direcional sendo que as incidências registadas estão associadas às primeiras.

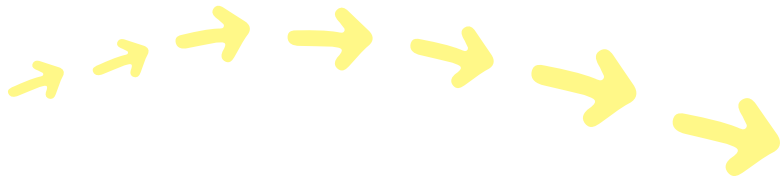
Critério	Número de incidências	Avaliação
B1	0	Todos os sinais utilizados são universalmente conhecidos pelos peregrinos correspondendo a setas e cruces amarelas e a conchas vieira.
B2	9	As marcas pintadas utilizadas correspondem a incidências ao nível do presente indicador pois não respondem a qualquer padrão de uniformização ou molde. Ainda assim, a leitura e compreensão da sinalização do caminho, na sua globalidade, é entendível por parte do peregrino.
B3	----	Não há registo da utilização de sinais com informação de perigo ou de percurso alternativo.

3. Ainda que a sustentabilidade das marcas utilizadas não configure nenhuma incidência ao nível do presente indicador, deve sublinhar-se, uma vez mais, que as marcas pintadas correspondem a sinais cuja construção não é entendida como resistente a fatores externos (em particular, ao clima) carecendo de ações regulares de manutenção e conservação.

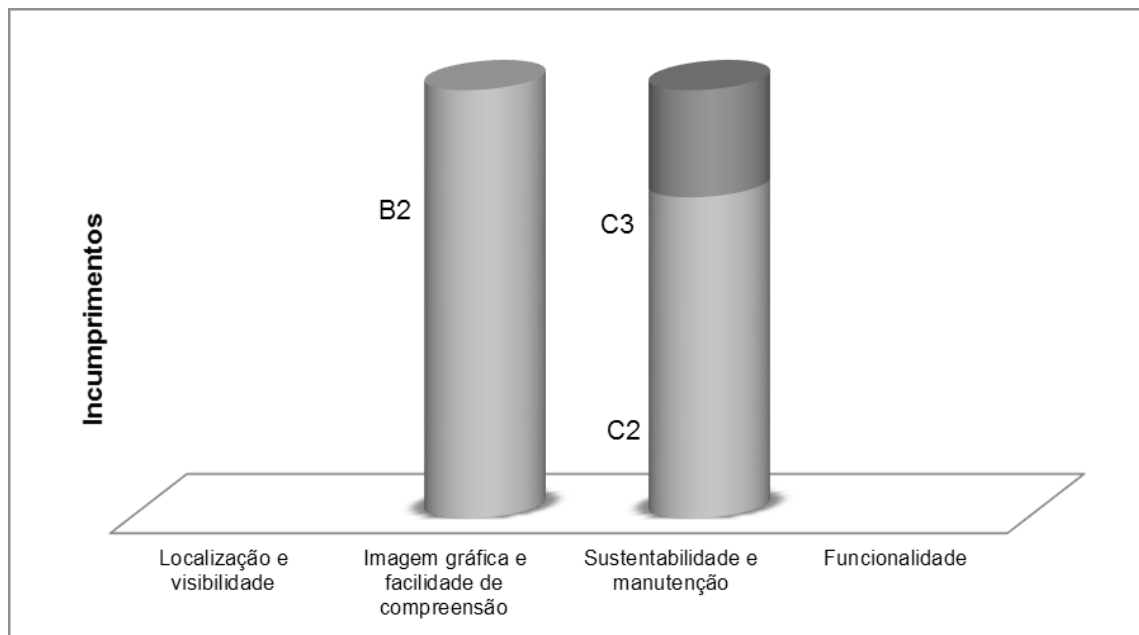
Critério	Número de incidências	Avaliação
C1	0	Todas as marcas são de baixa poluição, não havendo registo de degradação ou desgaste de sinais que provoquem a geração de resíduos.
C2	9	As incidências registadas neste indicador são relativas aos sinais pintados uma vez que se tratam de marcas pouco resistentes a fatores externos, em especial, ao clima, carecendo de reposição regular. Acresce a existência de um painel informativo em papel que representa, neste contexto, uma incidência.
C3	3	As incidências registadas correspondem a marcas pintadas que não foram alvo de manutenção periódica (reposição de cor). Acresce a existência de um painel informativo em papel que representa, neste contexto, uma incidência.

4. No que respeita à funcionalidade das marcas atuais, não se regista qualquer incidência pelo que se encontra assegurada a correta fruição do percurso ao longo do concelho de Matosinhos. Também ao nível deste indicador deve ser sublinhada a existência de 27 cruzamentos sem sinalização que constituem pontos críticos para a correta interpretação de qual o percurso correto a seguir.





No gráfico seguinte resume-se, por aplicação dos indicadores acima descritos, a avaliação da adequação e estado de conservação da sinalização do Caminho da Costa, no concelho de Matosinhos:

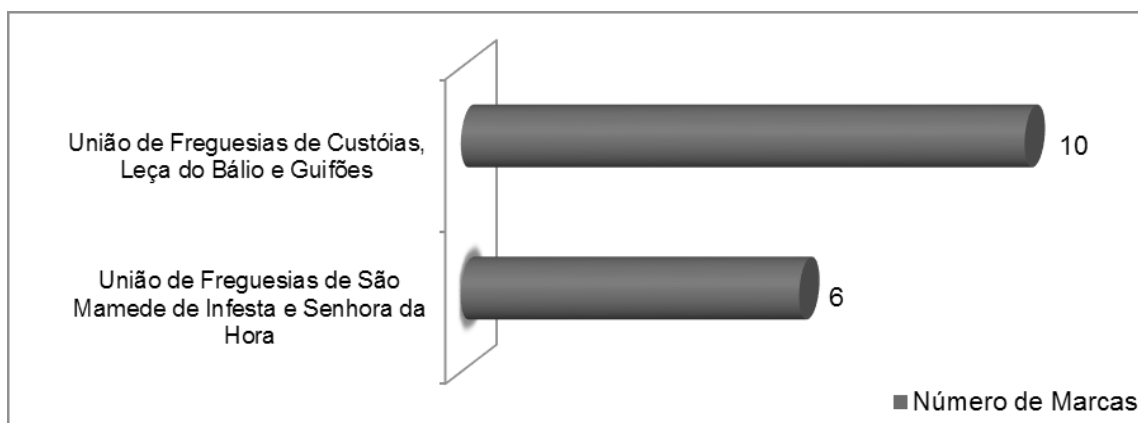


D – PRINCIPAIS CONCLUSÕES DA AUDITORIA

As necessidades de investimento na melhoria da sinalização do Caminho da Costa, em Matosinhos, resultam da necessidade de homogeneização das marcas utilizadas, ao nível de todo o caminho (e não apenas na área geográfica deste concelho) tendo-se verificado que, na sua generalidade, as marcas atuais se encontram localizadas em lugares adequados.

O número total de marcas atualmente existentes, por freguesia, é apresentado na figura seguinte sendo que as marcas pintadas amarelas são as marcas maioritárias da União de Freguesias de São Mamede de Infesta e Senhora da Hora e marcas em placa de HPL as maioritárias na União de Freguesias de Custóias, Leça do Balio e Guifões.





As 16 marcas atuais devem dar origem (por processo de substituição gradual, no prazo máximo de 1 ano) a 89 novas marcas sendo que uma corresponde à placa de informação de separação do Caminho da Costa e do Caminho Central e uma de sinalização de albergue existente próximo do percurso.



Figura 61
Painel informativo da separação dos Caminhos da Costa e Central atualmente existente em Matosinhos

De notar que a maioria dos sinais novos a colocar neste concelho respondem à necessidade de sinalizar 27 cruzamentos atualmente sem qualquer tipo de marcação (23 dos quais localizados na União de Freguesias de Custóias, Leça do Balio e Guifões). Finalmente, referir que o painel informativo da separação dos Caminhos da Costa e Central inclui menção à existência da variante do Caminho da Costa, via São Pedro de Rates.

E - ORÇAMENTO PREVISIONAL PARA AS NECESSIDADES DE INTERVENÇÃO

Desagregando o orçamento previsional para as necessidades de intervenção para melhoria do Caminho da Costa por municípios, conclui-se que a parte correspondente ao município de Matosinhos ascende a **11.611,32€**, tal como se descreve na tabela seguinte.





Rúbrica	Subtotal	Total
Sinalética:		2.811,32€
- a colocar no prazo máximo de 6 meses	1.283,90€	
- a colocar no prazo máximo de 1 ano	1.527,42€	
Mão de obra:		8.800,00€
- colocação de sinalética nova	2.800,00€	
- remoção das marcas existentes	6.000,00€	
	Total Geral	11.611,32€



A - CONSIDERAÇÕES ESPECÍFICAS

Para efeitos de auditoria considerou-se que o percurso do Caminho da Costa no território do município da Maia é composto por um total 26 pontos relevantes (enquanto lugares onde se encontram colocadas e lugares onde devem ser colocadas marcas de sinalização do percurso ou, ainda, relativos à localização de recursos complementares e infraestruturas de apoio).

Não foram identificadas necessidades de melhoria ou investimento em piso, vegetação ou infraestruturas de apoio ao peregrino sendo assegurado, ao longo de todo o percurso, o acesso a zonas de descanso e estabelecimentos de restauração e bebidas.

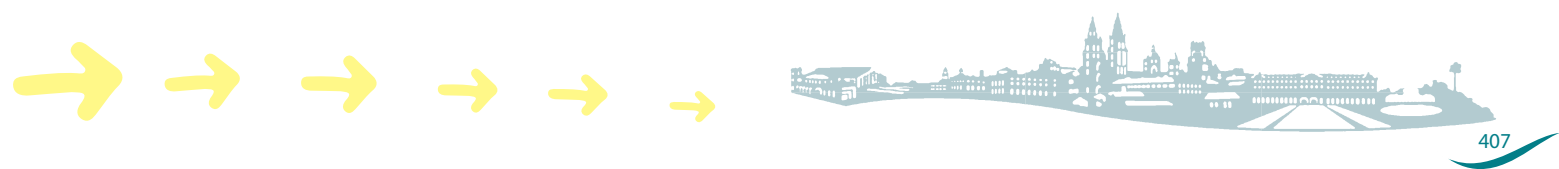
B- CARACTERIZAÇÃO DA SINALÉTICA ATUAL:

No concelho da Maia a marcação do Caminho da Costa é efetuada com recursos à utilização intensiva de placas de HPL com o pictograma de concha vieira e seta direcional colocadas em poste de madeira e sublinha-se o esforço de criação de uma imagem única para a sinalização associada a este caminho patente, também, nos dois painéis informativos existentes no concelho.



Figura 62
Tipologia de sinais utilizados pelo município da Maia para sinalização do Caminho da Costa

A sinalização do caminho é realizada mediante utilização de um total de 32 marcas com as seguintes funcionalidades e tipologias:





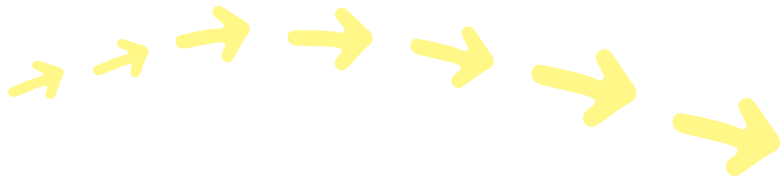
Funcionalidade do Sinal		Tipologia do Sinal	Número de marcas
Direção	X1 informação de direção em frente	SF (Seta amarela direcional pintada)	5
	X2 pictograma concha vieira	SHFV (Placa HPL azul com concha de vieira e seta de direção amarela)	20
		SHFV (Placa HPL azul com concha de vieira e seta de direção amarela) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	17
		SHFV (Placa HPL azul com concha de vieira e seta de direção amarela) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	3
Informação	X3 informação de direção errada	SC (Cruz amarela de direção errada)	4
	X4 informação de desvio	SF (Seta amarela direcional pintada)	1
	Y1 informação de entrada em Caminho de Santiago		
	Y2 informação sobre o lugar (município/freguesia)		
	Y3 pré-sinalização de destino (distância a Santiago de Compostela)		
	Y4 informação complementar	SPIC (Painel informativo do Caminho) [apenas com conteúdos informativos]	2
	Não foram identificados sinais de perigo		
	Não foram identificados sinais complementares		

C- AVALIAÇÃO DA SINALÉTICA ATUAL:

No que respeita à aplicação dos critérios de avaliação da sinalética (Hidria, 2015) conclui-se que a sinalética atualmente utilizada no concelho da Maia:

1. No que respeita à visibilidade e localização das marcas atuais, pode classificar-se de boa atendendo a que as incidências registadas são residuais e derivadas da existência de painéis informativos.





Critério	Número de incidências	Avaliação
A1	3	Registam-se incidências relativas a painéis informativos e à marca associada a um deles por se encontrar paralela ao caminho (neste caso, priorizou-se o aproveitamento da estrutura do painel para a colocação da marca e não a sua visibilidade).
A2	4	Registam-se incidências que resultam da colocação de marcas pintadas nas costas de sinais rodoviários ou pouco visíveis por se encontrarem gastas sendo que o impacto de algumas delas se encontra colmatado pela colocação, em localização próxima de sinais novos.
A3	0	A continuidade visual entre sinais só é posta em causa pela existência de 6 cruzamentos sem qualquer marcação.

2. Apresenta uma imagem gráfica coerente e de fácil compreensão e associação ao Caminho de Santiago por parte dos peregrinos constituindo pontos críticos da marcação atual a utilização de marcas pintadas não homogêneas e a sobreposição (sem a prévia eliminação destas) de novas marcas, situações que exigem, da parte do peregrino, uma maior atenção no que respeita à identificação dos sinais que efetivamente devem orientar o seu percurso.

Critério	Número de incidências	Avaliação
B1	2	Todos os sinais utilizados são universalmente conhecidos pelos peregrinos correspondendo a setas e cruces amarelas e a conchas vieira. As incidências registadas são relativas aos painéis informativos colocados no percurso, marcas para as quais não existe norma orientadora do seu conteúdo e layout.
B2	12	Às incidências acima indicadas, que também constituem incidências ao nível do presente critério, acrescem incidências relativas à utilização de marcas pintadas e não normalizadas. Ainda assim, a leitura e compreensão da sinalização do caminho, na sua globalidade é entendível por parte do peregrino.
B3	----	Não há registo da utilização de sinais com informação de perigo ou de percurso alternativo.

3. Responde a critérios de sustentabilidade ainda que se verifiquem casos em que não se procedeu à correta e atempada manutenção das marcas existentes (muito especialmente, das marcas pintadas).



Critério	Número de incidências	Avaliação
C1	0	Todas as marcas utilizadas são de baixa poluição, não havendo registo de degradação ou desgaste de sinais que provoquem a geração de resíduos.
C2	10	As incidências registadas neste indicador são relativas aos sinais pintados uma vez que se tratam de marcas pouco resistentes a fatores externos, em especial, ao clima, carecendo de reposição regular.
C3	7	As incidências registadas correspondem a marcas pintadas que se encontram gastas e não foram alvo de manutenção periódica (reposição de cor).

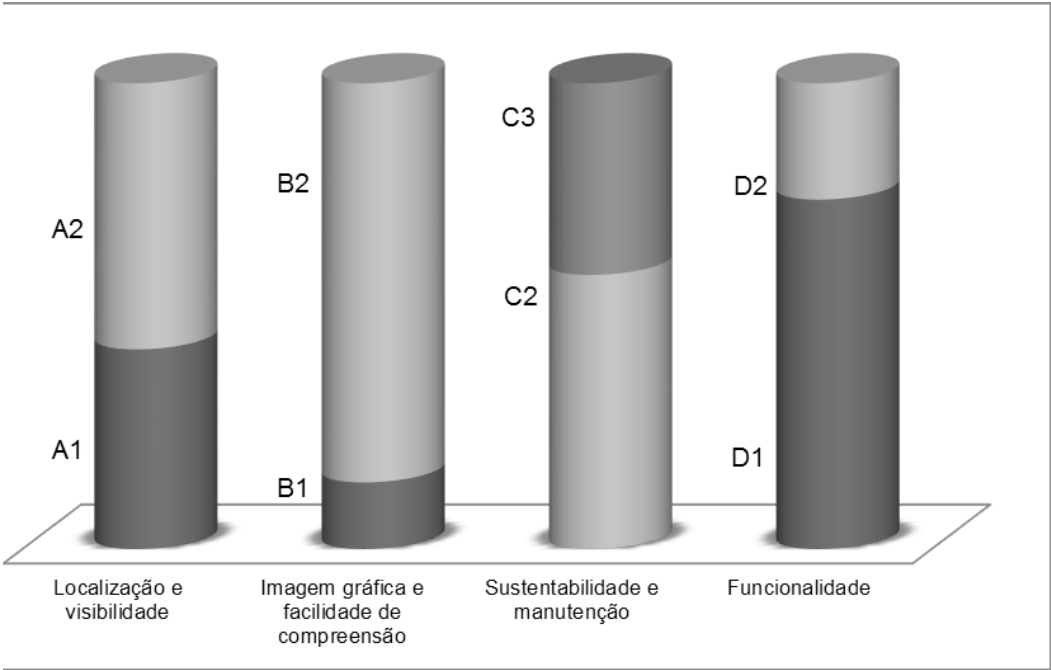
4. No que respeita à funcionalidade, as marcas atualmente existentes permitem a correta fruição do percurso ao longo do concelho da Maia sendo apenas de sublinhar a identificação de 6 cruzamentos não sinalizados.

Critério	Número de incidências	Avaliação
D1	6	Todas as marcas colocadas indicam a direção correta a seguir pelo peregrino. As incidências registadas são relativas às placas informativas colocadas ao longo do percurso bem como a marcas de direção errada cuja finalidade não é proceder à indicação de direção correta.
D2	6	Todas as marcas colocadas indicam um caminho único (apenas interrompido pela existência de 6 cruzamentos não sinalizados). As incidências registadas são relativas às placas informativas colocadas ao longo do percurso bem como a marcas de direção errada cuja finalidade é complementar a informação direcional que sinaliza o traçado
D3	----	O percurso não tem indicação de desvios por razões de perigosidade ou impossibilidade material de seguir o percurso principal





No gráfico seguinte resume-se, por aplicação dos indicadores acima descritos, a avaliação da adequação e estado de conservação da sinalização do Caminho da Costa, no concelho da Maia:



D – PRINCIPAIS CONCLUSÕES DA AUDITORIA

Atento o elevado grau de homogeneização atualmente registado neste concelho no que respeita às marcas utilizadas para sinalização do Caminho da Costa cumpre sublinhar que as necessidades de investimento identificadas são resultado da necessidade de promover essa mesma homogeneização ao nível de todos os caminhos de Santiago na região Norte de Portugal e, particularmente, ao longo de todo o Caminho da Costa. Assim, propõe-se que as 32 marcas atualmente existentes sejam gradualmente substituídas e complementadas por novas marcas num total de 67 (aqui incluídos o painel de início de etapa e a substituição dos dois painéis informativos existentes) no prazo máximo de 1 ano (no prazo máximo de 4 anos, para os painéis informativos). Deste último total, 12 sinais destinam-se à correta marcação de cruzamentos atualmente não sinalizados (dispersos por todo o percurso).

Relativamente aos painéis informativos atualmente existentes importa sublinhar que estes não respondem à necessidade de sinalização do início da segunda etapa do caminho em análise. Devem, por isso, ser entendidos como meros ponto de informação complementar que devem ser relocados em função das regras comuns que se venham a estabelecer para a colocação desta tipologia de sinais.





E - ORÇAMENTO PREVISIONAL PARA AS NECESSIDADES DE INTERVENÇÃO

Desagregando o orçamento previsional para as necessidades de intervenção de melhoria do Caminho da Costa, por municípios, conclui-se que a parte correspondente ao município da Maia ascende a **7.241,42€**, tal como se descreve na tabela seguinte.

Rúbrica	Subtotal	Total
Sinalética:		
- a colocar no prazo máximo de 6 meses	1.207,34€	
- a colocar no prazo máximo de 1 ano	954,08€	
- a colocar no prazo máximo de 4 anos	1.780,00€	3.941,42€
Mão de obra:		
- colocação de sinalética nova	1.200,00€	
- remoção das marcas existentes	1.100,00€	3.300,00€
	Total Geral	7.241,42€

VILA DO CONDE



A - CONSIDERAÇÕES ESPECÍFICAS

Vila do Conde integra a segunda etapa do Caminho da Costa num percurso que corresponde aos pontos relevantes para efeitos de auditoria catalogados como pontos 120 a 199 (num total de 97 pontos localizados em 7 freguesias diferentes).

Congrega, ao longo desta extensão, troços que decorrem em espaço urbano e espaço agrícola registando-se um adequado estado do piso e da vegetação (sem que a este nível se entenda como necessária qualquer intervenção de melhoria).

O trajeto atravessa ou mantem-se em proximidade com localidades e zonas habitadas que asseguram, ao peregrino, o fácil acesso a zonas de descanso bem como a estabelecimentos de restauração e bebidas, correspondendo ao município com maior número de albergues disponibilizados aos peregrinos que percorrem o Caminho da Costa (3 no total).

Também se destaca pela riqueza patrimonial e arquitetónica associada às peregrinações e ao Apóstolo com destaque para os associados às peregrinações reais a Compostela - o cruzeiro e a igreja matriz de Azurara (mandados erigir por D. Manuel) e o convento de Santa Clara (mandado erigir por D. Afonso Sanches) – e para a imagem e igreja de São Tiago de Labruge (freguesia por onde passa o caminho e cujo orago é o Apóstolo).



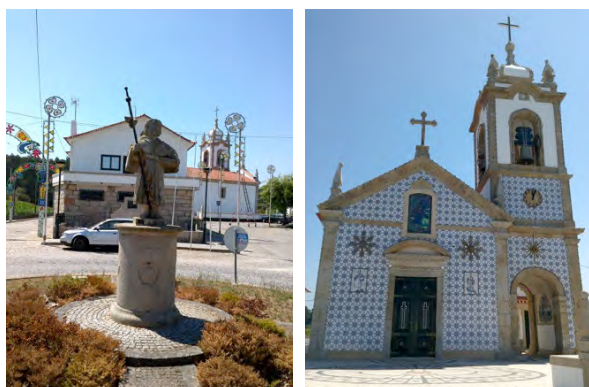
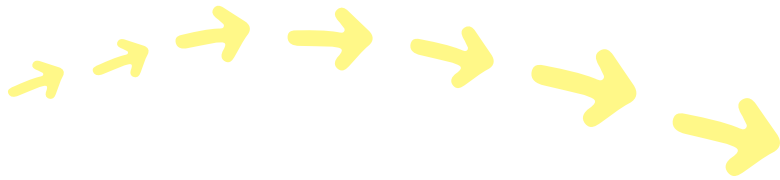


Figura 62
Imagem e Igreja de São Tiago em
Labruge (Vila do Conde)



Figura 63
Cruzeiro e Igreja Matriz de Azurara
(Vila do Conde)

B- CARACTERIZAÇÃO DA SINALÉTICA ATUAL:

A sinalização do Caminho da Costa na área do concelho de Vila do Conde é efetuada através da utilização intensiva de placas (ou em PVC ou em HPL) com o pictograma de concha vieira e seta direcional a par da utilização de marcas amarelas pintadas. Destaque, neste último grupo, para utilização de sinais de direção errada numa proporção de quase 1 para 1 em relação às marcas pintadas de direção correta.

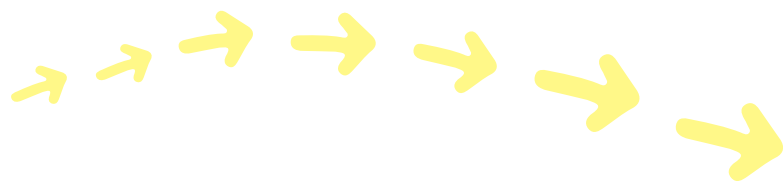
Neste concelho, a marcação do caminho é efetuada com recurso a um total de 121 marcas com as seguintes funcionalidades e tipologias:





Funcionalidade do Sinal		Tipologia do Sinal	Número de marcas
Direção	X1 informação de direção em frente	SF (Seta amarela direcional pintada)	36
	X2 pictograma concha vieira	AVF (Autocolante azul com concha de vieira e seta direcional)	7
		AVF (Autocolante azul com concha de vieira e seta direcional) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	6
		AVF (Autocolante azul com concha de vieira e seta direcional) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	1
		PV FV (Placa de PVC com concha de vieira e seta de direção amarelas em fundo azul)	14
		PV FV (Placa de PVC com concha de vieira e seta de direção amarelas em fundo azul) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	9
		PV FV (Placa de PVC com concha de vieira e seta de direção amarelas em fundo azul) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	5
		SHFV (Placa HPL azul com concha de vieira e seta de direção amarela)	18
		SHFV (Placa HPL azul com concha de vieira e seta de direção amarela) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	13
		SHFV (Placa HPL azul com concha de vieira e seta de direção amarela) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	5
		SPV (Placa metálica azul com concha vieira amarela)	1
	X3 informação de direção errada	SC (Cruz amarela de direção errada)	35
	X4 informação de desvio	SF (Seta amarela direcional pintada)	8
Informação	Y1 informação de entrada em Caminho de Santiago		
	Y2 informação sobre o lugar (município/freguesia)		
	Y3 pré-sinalização de destino (distância a Santiago de Compostela)		
	Y4 informação complementar	SA (Sinal albergue)	2
Não foram identificados sinais de perigo			
Não foram identificados sinais complementares			





C- AVALIAÇÃO DA SINALÉTICA ATUAL:

A aplicação dos critérios de avaliação da sinalética atualmente existentes às marcas inventariadas ao longo do percurso do Caminho da Costa que atravessa o município de Vila do Conde permite concluir que:

1. A escolha dos locais para colocação das marcas é, na generalidade, adequada permitindo uma correta visibilidade das mesmas. No entanto, há a registar a existência de diversas marcas pintadas em lancis de passeio, junto ao solo ou no próprio chão que, ainda que não colocando em causa a correta interpretação do caminho a seguir, reduzem a facilidade de interpretação da informação facilitada ao peregrino.

Critério	Número de incidências	Avaliação
A1	0	As marcas utilizadas para sinalização do caminho encontram-se bem posicionadas não tendo sido identificadas situações em que as marcas existentes induzam em erro o peregrino no que respeita à direção correta a seguir.
A2	16	Na globalidade, as marcas utilizadas na marcação desta etapa são visíveis e identificáveis. As incidências registadas referem-se a marcas pintadas ou colocadas (no caso dos autocolantes) em locais abaixo do nível dos olhos (como, por exemplo lancis de passeio), em sinais de trânsito ou em postes de ferro (estruturas demasiado estreitas para permitir uma correta interpretação da sinalética colocada).
A3	9	A continuidade visual entre sinais é colocada em causa, condicionando a perceção do peregrino sobre o caminho correto a seguir, em casos residuais associados a marcas que se encontram pintadas em lancis de passeio ou no chão e outros locais de baixa altura. Regista-se, ainda, como incidência um sinal de albergue (cuja função não é assegurar a continuidade visual entre sinais). Deve atender-se à existência de 20 cruzamentos sem qualquer marcação.

2. No que respeita à imagem gráfica e facilidade de compreensão das marcas utilizadas, releva, como ponto crítico, a utilização de marcas pintadas que apesar de, na sua maioria, serem colocadas com recurso a molde, apresentam diferentes formatos e dimensões registando-se casos em que o molde não é utilizado, originando assim uma multiplicidade de marcas diferentes entre si que obrigam a uma maior atenção por parte do peregrino, no sentido de identificar aquelas que efetivamente correspondem a sinalética oficial do caminho.





Critério	Número de incidências	Avaliação
B1	1	A única incidência registada neste critério corresponde à existência de um sinal de albergue para o qual não existe norma orientadora em termos de conteúdo e layout.
B2	79	Ainda que a leitura e compreensão das marcas utilizadas seja, na sua globalidade, compreendida pelo peregrino, releva a grande heterogeneidade de marcas utilizadas, em especial as marcas pintadas, que apenas em alguns casos são colocadas com recurso a um molde.
B3	----	Não há registo da utilização de sinais com informação de perigo ou de percurso alternativo.

3. A sustentabilidade e manutenção das marcas existentes é posta em causa devido ao uso intensivo de sinais pintados e ao facto de serem complementados com sinais construídos ou em PVC ou em papel autocolante plastificado (todos materiais caracterizados pela pouca resistência a fatores externos, muito especialmente, ao clima) todos de desgaste mais rápido que o verificado em marcas de outros materiais. Sublinha-se, novamente, a necessidade de, quando se opta pela marcação dos caminhos utilizando os materiais antes descritos, se estabelecer, obrigatoriamente, um calendário para a sua manutenção periódica.

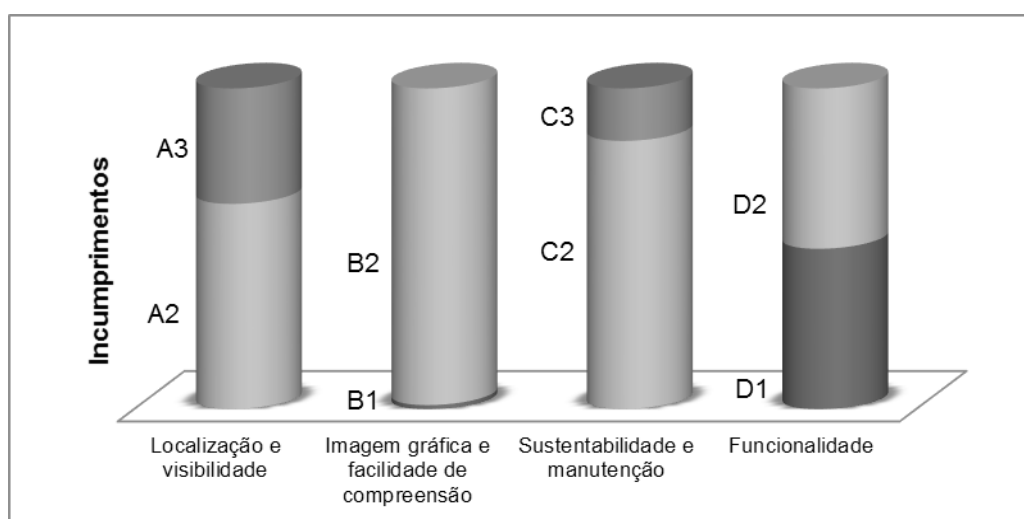
Critério	Número de incidências	Avaliação
C1	0	Todas as marcas utilizadas são de baixa poluição, não havendo registo de degradação ou desgaste de sinais que provoquem a geração de resíduos.
C2	92	As incidências registadas neste indicador são relativas aos sinais pintados bem como às marcas em autocolante de papel plastificado e às placas em PVC, todas recorrendo, na sua produção, a materiais pouco resistentes a fatores externos, em especial ao clima, carecendo de reposição regular.
C3	18	As incidências registadas neste critério são relativas a marcas degradadas ou gastas, todas elas inseridas nas 3 tipologias identificadas no critério anterior.

4. No que respeita à sua funcionalidade, não foi registada qualquer incidência (uma vez que as incidências contabilizadas nos critérios incluídos neste indicador não são relativos a marcas direcionais).



Critério	Número de incidências	Avaliação
D1	37	As incidências registadas ao nível do presente critério são relativas à existência de sinais complementares aos sinais direcionais, em especial, à utilização de sinais de direção errada que reforçam a informação que os primeiros devem transmitir indicando ao peregrino qual o caminho correto a seguir.
D2	37	As incidências registadas ao nível do presente critério são relativas à existência de sinais complementares aos sinais direcionais, em especial, à utilização de sinais de direção errada que reforçam a existência de um único traçado correto. Note-se que este indicador só avalia os sinais existentes pelo que não expressa o impacto que a existência de 20 cruzamentos não marcados representa ao nível da continuidade do percurso.
D3	----	O percurso não tem indicação de desvios por razões de perigosidade ou impossibilidade material de seguir o percurso principal

No gráfico seguinte resume-se, por aplicação dos indicadores acima descritos, a avaliação da adequação e estado de conservação da sinalização do Caminho Português da Costa, no território do município de Vila do Conde:



D – PRINCIPAIS CONCLUSÕES DA AUDITORIA

A sinalização do Caminho da Costa ao longo do concelho de Vila do Conde fica marcada pela conjugação de placas de fundo azul com concha vieira e seta direcional amarelas (que, em PVC ou HPL, replicam o modelo já identificado em outros concelhos atravessados por este caminho - como, por exemplo, a Maia), com marcas pintadas e marcas em papel autocolante.



Figura 64
Exemplos de marcas em PVC e HPL



Figura 65
Exemplos de marcas em papel autocolante

No caso específico das marcas pintadas deve sublinhar-se a utilização de moldes diferentes em tamanho e forma diminuindo o efeito de homogeneização pretendido com a utilização desses mesmos moldes.



Figura 66
Exemplos de marcas pintadas colocadas com recurso a molde

Importa ainda sublinhar que as marcas pintadas se encontram colocadas em lugares de reduzida visibilidade e facilmente ocultadas por obstáculos de diversa natureza ou pela própria vegetação.



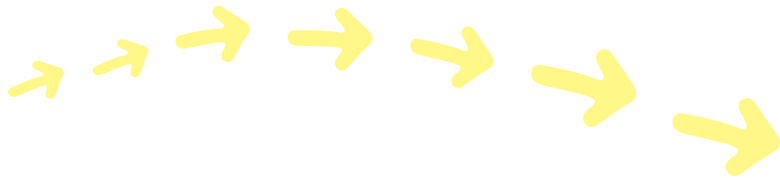
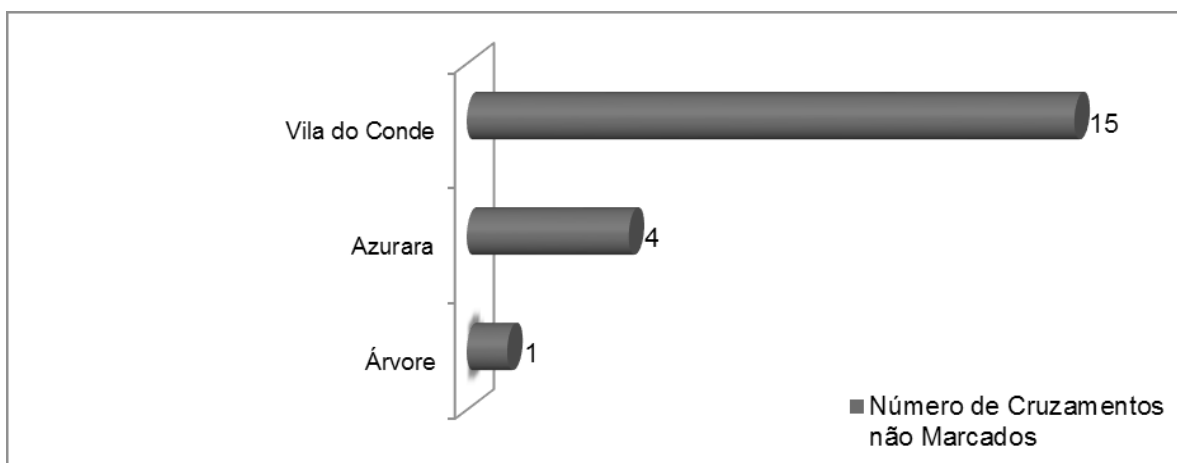


Figura 67
Exemplos de marcas pintadas colocadas em lugares de reduzida visibilidade e facilmente ocultas

Neste contexto, conclui-se pela necessidade de substituir as 121 marcas atualmente existentes por 226 (aqui incluídos 3 sinais de albergue) sendo que 40 se destinam à correta marcação de cruzamentos atualmente não sinalizados (incidências que na sua maioria se registam na freguesia de Vila do Conde).

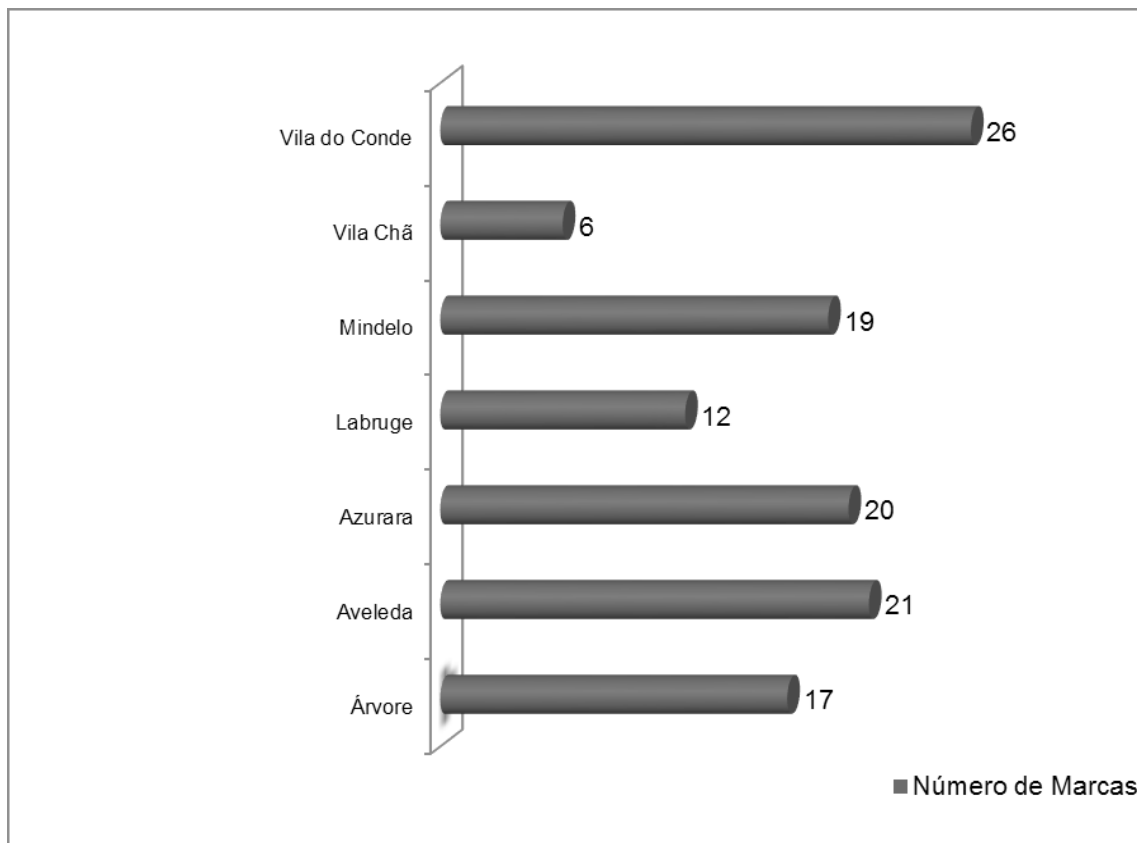


No que respeita à sinalização do albergue de Santa Clara propõe-se que o sinal atualmente existente à saída da ponte seja relocado para junto da igreja Matriz de Vila do Conde de forma a "obrigar" o peregrino a percorrer todo o traçado principal do Caminho da Costa nesta freguesia.





A distribuição das marcas atualmente existentes, por freguesia, é a que consta da figura seguinte, verificando-se que a utilização das marcas pintadas é transversal a todas elas sendo que as marcas em HPL e em papel autocolante é exclusiva da freguesia de Vila do Conde.

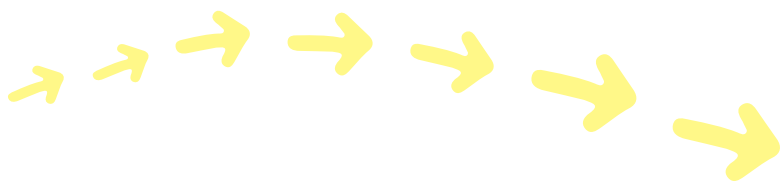


Finalmente, destacar a referência efetuada por uma unidade de restauração e bebidas à sua localização no Caminho de Santiago.



Figura 68
Publicidade ao Caminho de Santiago
existente em esplanada de café





E - ORÇAMENTO PREVISIONAL PARA AS NECESSIDADES DE INTERVENÇÃO

Desagregando o orçamento previsional para as necessidades de intervenção para melhoria do Caminho da Costa, por municípios, conclui-se que a parte correspondente ao município de Vila do Conde ascende a 17.266,38€, tal como se descreve na tabela seguinte.

Rúbrica	Subtotal	Total
Sinalética:		
- a colocar no prazo máximo de 6 meses	998,06€	4.766,38€
- a colocar no prazo máximo de 1 ano	3.768,32€	
Mão de obra:		
- colocação de sinalética nova	5.000,00€	12.500,00€
- remoção das marcas existentes	7.500,00€	
Total Geral		17.266,38€

VIANA DO CASELO



A - CONSIDERAÇÕES ESPECÍFICAS

Integrada na quinta etapa do Caminho da Costa, Viana do Castelo representa, para efeitos de autoria, um total de 232 pontos relevantes (catalogados como pontos 387 a 615) para efeitos de estimativa das necessidades de investimento associadas ao percurso, neste concelho.

Tal como os municípios anteriores, este percurso decorre em espaço urbano e espaço agrícola, registando-se um adequado estado do piso e da vegetação envolvente e assegurando um fácil acesso a zonas de descanso bem como a estabelecimentos de restauração e bebidas que podem apoiar o peregrino na sua jornada.

Regista-se, neste território, a existência de 2 albergues sendo um deles de propriedade e gestão privada.

Ao nível dos recursos complementares, assume-se também como um importante referente patrimonial e arquitetónico relacionado com as peregrinações e o Apóstolo. Em Castelo do Neiva encontra-se a mais antiga igreja consagrada a Santiago fora de território espanhol junto à qual se encontra, também, um nicho a ele dedicado. Pela existência de uma alternativa mais curta nas suas imediações (assinalada com marca pintada, provavelmente da autoria de um peregrino que a descobriu) considera-se relevante a devida divulgação desta característica do recurso.





Figura 69
Nicho e Igreja de Santiago, Castelo do Neiva (Viana do Castelo)



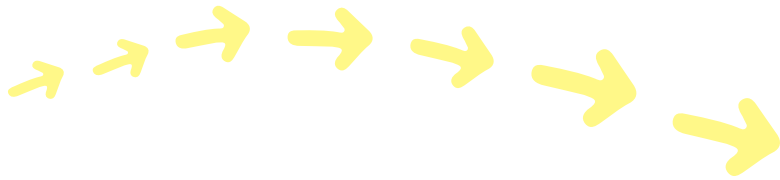
Figura 70
Representação (a vermelho) de caminho alternativo de menor extensão existente junto à Igreja de Santiago em Castelo do Neiva

Em Vila Nova de Anha, a igreja matriz é consagrada ao Apóstolo apresentando na fachada principal um nicho com uma estátua de São Tiago peregrino e o vitral principal com uma representação de Santiago Matamouros.



Figura 71
Igreja Matriz de Vila Nova de Anha (Viana do Castelo)





B- CARACTERIZAÇÃO DA SINALÉTICA ATUAL:

No concelho de Viana do Castelo a marcação do Caminho da Costa encontra-se sinalizado através do uso intensivo de marcas amarelas pintadas destacando-se, contudo, por ser o concelho que maior diversidade e quantidade de marcas utiliza na marcação do trajeto.

A sinalização do caminho, neste concelho, é realizada mediante a utilização de um total de 286 marcas com as seguintes funcionalidades e tipologias:

Funcionalidade do Sinal		Tipologia do Sinal	Número de marcas
Direção	X1 informação de direção em frente	AF (Autocolante azul com seta de direção amarela)	1
		AV (Autocolante azul com concha de Vieira) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	6
		SAF (Azulejo azul com seta de direção amarela)	4
		SF (Seta amarela direcional pintada)	77
		AV (Autocolante azul com concha de Vieira)	2
		SAV (Azulejo azul com concha de vieira amarela)	6
		SGV (Sinal de concha vieira gravado em pedra)	1
		SGVF (Sinal de concha vieira e seta direcional gravados em pedra) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	1
	X2 pictograma concha vieira	SRV (Representação de concha de Vieira)	3
		SVFFP (Concha de vieira e seta direcional em fundo preto) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	1
		SVFRA (Concha de vieira e seta de direção amarelas em relevo em fundo azul) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	4
	X3 informação de direção errada	AC (Autocolante azul com cruz de direção errada amarela)	6
		SC (Cruz amarela de direção errada)	27
	X4 informação de desvio	AF (Autocolante azul com seta de direção amarela)	1
		AV (Autocolante azul com concha de Vieira) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	1
		SAF (Azulejo azul com seta de direção amarela)	11
		SF (Seta amarela direcional pintada)	113
		SFML (Seta direcional de madeira com legenda)	1
		SGF (Seta direcional gravada em pedra)	1





Informação Complementar	Y1 informação de entrada em Caminho de Santiago		
	Y2 informação sobre o lugar (município/freguesia)		
	Y3 pré-sinalização de destino (distância a Santiago de Compostela)		
	Y4 informação complementar	SA (Sinal de albergue)	2
		SFFO (Placa informativa do Caminho)	2
		SFFO (Placa informativa do Caminho) [utilizada como sinal de informação de direção em frente]	1
		SFFO (Placa informativa do Caminho) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	1
		SFPAL (Seta de direção amarela pintada em fundo azul com legenda) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	2
		SGVFL (Sinal de concha vieira e seta direcional gravados em pedra com legenda) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	1
		SPIC (Painel informativo do Caminho) [apenas com conteúdos informativos]	2
		TIP (Totem de pedra)	2
		TIP (Totem de pedra) [inclui representação de concha de vieira]	1
		TIP (Totem de pedra) [utilizada como sinal de informação de direção à direita ou à esquerda]	1
	Z1 Percurso diferente do Caminho		
	Z2 Sinal de recurso arquitetónico ou patrimonial	SPVR (Placa com concha vieira e indicação de recurso)	3
Não foram identificados sinais de perigo			

C- AVALIAÇÃO DA SINALÉTICA ATUAL:

A aplicação dos critérios de avaliação da sinalética atualmente existente às marcas inventariadas ao longo do percurso do Caminho da Costa que atravessa Viana do Castelo permite concluir que:

1. As marcas utilizadas são visíveis e encontram-se, de uma forma geral, corretamente localizadas. No entanto, registam-se incidências relativas à utilização intensiva de marcas pintadas que, quer pelo local onde se situam quer pelo desgaste que apresentam quer, ainda, pela heterogeneidade do seu formato,



obrigam a uma maior atenção por parte do peregrino, no sentido de identificar aquelas que deve seguir.

Critério	Número de incidências	Avaliação
A1	42	As incidências registadas referem-se, na sua maioria, a marcas pintadas em locais próximos (pedras, lancis de passeio,...) ou no próprio solo ou em locais considerados inadequados como, por exemplo, em árvores. Acrescem, ainda, incidências relativas a marcas colocadas de forma paralela ao percurso havendo registo de uma marca que induz o peregrino em erro.
A2	33	As incidências registadas resultam da conjugação dos fatores justificadores das incidências registadas no critério anterior com a existência de marcas pintadas que apresentam um elevado grau de desgaste.
A3	1	A marcação atualmente existente assegura a continuidade visual entre sinais de forma a evitar problemas de orientação por parte do peregrino. A incidência registada é relativa à existência de um totem informativo que não influencia a continuidade visual referida. Refira-se, contudo, que a mesma é colocada em causa pela existência de 15 cruzamentos sem qualquer marcação.

2. No que respeita à imagem gráfica e facilidade de compreensão das marcas utilizadas, Viana do Castelo representa um ponto crítico da sinalização do Caminho da Costa. Tal deve-se à multiplicidade de formas, desenhos, cores e materiais que as marcas utilizadas assumem, redundando numa panóplia de sinais que não respondem a qualquer norma ou layout mínimo. No caso concreto das marcas pintadas regista-se, também, a inexistência de qualquer padrão ou utilização de moldes que as uniformizem entre si.

Critério	Número de incidências	Avaliação
B1	3	As incidências registadas são relativas à existência de um sinal informativo no percurso (para o qual não existe nenhum padrão ou layout mínimo que assegure a sua correta associação aos caminhos de Santiago) sendo que apesar de utilizar o pictograma de concha vieira o coloca em posição não regular e a dois sinais construídos em papel autocolante cujo desgaste faz com que percam a associação (através da cor) aos caminhos.
B2	256	Ainda que o peregrino consiga, com mais ou menos esforço, promover uma correta leitura e compreensão das marcas utilizadas releva a sua grande heterogeneidade (sendo quase todas diferentes entre si).
B3	----	Não há registo da utilização de sinais com informação de perigo ou de percurso alternativo.





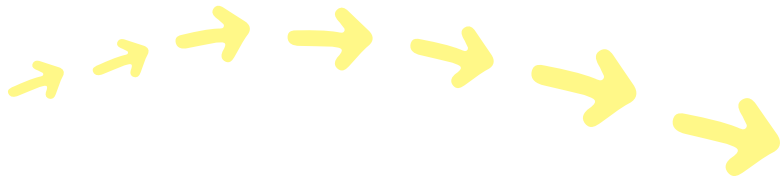
3. A sustentabilidade e manutenção das marcas existentes é a mais baixa de todos os municípios auditados. É resultado da multiplicidade de sinais que promovem a sinalização do caminho neste território sendo que, na sua maioria, se encontram construídos em materiais pouco resistentes a fatores externos e, em particular, à climatologia local.

Critério	Número de incidências	Avaliação
C1	6	As incidências registadas ao nível do presente critério são relativas aos totens e painéis e placas informativas colocadas ao longo do caminho.
C2	246	Não obstante a diversidade de marcas inventariadas neste troço do Caminho da Costa, verifica-se que, na sua globalidade se encontram construídas em materiais pouco resistentes a fatores externos (tinta, papel autocolante, madeira,...) sendo, inclusivamente, que os sinais gravados em pedra, por serem também pintados, se incluem neste grupo de incidências.
C3	46	As incidências registadas neste critério são relativas a sinais pintados e construídos em autocolante por apresentarem, já, um elevado grau de desgaste.

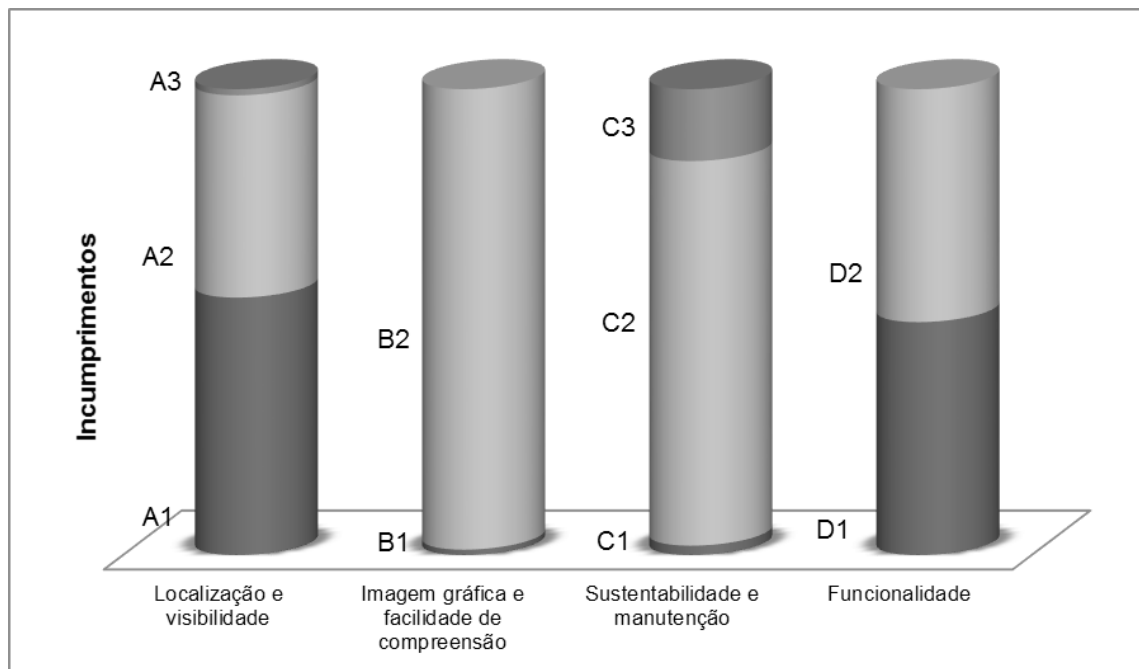
4. No que respeita à sua funcionalidade, na generalidade, as marcas utilizadas para sinalização do Caminho da Costa no troço que atravessa Viana do Castelo indicam a direção correta a seguir. Excecionam-se as marcas complementares que têm como principal função reforçar a informação relativa ao trajeto correto a seguir (marcas de direção errada) bem como as informativas.

Critério	Número de incidências	Avaliação
D1	44	As incidências registadas ao nível do presente critério são relativas à existência de sinais complementares aos sinais direcionais, em especial, à utilização de sinais de direção errada que reforçam a informação que os primeiros devem transmitir, indicando ao peregrino qual o caminho correto a seguir. Há, ainda, registo de uma marca que induz o peregrino em erro.
D2	44	As incidências registadas ao nível do presente critério são relativas à existência de sinais complementares aos sinais direcionais, em especial, à utilização de sinais de direção errada que reforçam a informação que os primeiros devem transmitir, indicando ao peregrino qual o caminho correto a seguir. Note-se que também releva para este indicador (ainda que só contabilize e avalie os sinais existentes) a identificação de 15 cruzamentos não marcados o que representa incidências ao nível da continuidade do percurso. Há, ainda, registo de uma marca que induz o peregrino em erro.
D3	----	O percurso não tem indicação de desvios por razões de perigosidade ou impossibilidade material de seguir o percurso principal





No gráfico seguinte resume-se, por aplicação dos indicadores acima descritos, a avaliação da adequação e estado de conservação da sinalização do Caminho da Costa ao longo do município de Viana do Castelo:

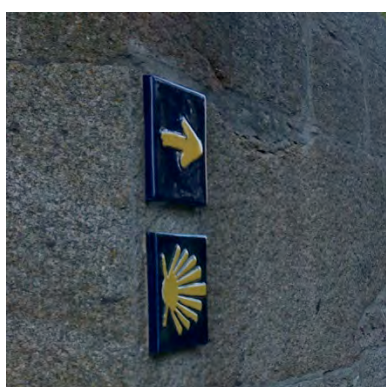


D – PRINCIPAIS CONCLUSÕES DA AUDITORIA

Como já referido anteriormente, o Caminho da Costa na área geográfica de Viana do Castelo encontra-se sinalizado com recurso às marcas amarelas pintadas, correspondendo estas a 76% do total das marcas inventariadas neste concelho.

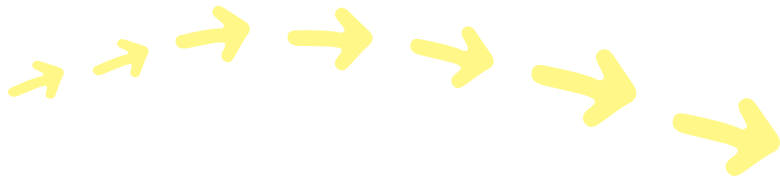
As restantes marcas assumem, como também já indicado, uma multiplicidade de formas, cores, tamanhos e materiais, sendo Castelo do Neiva a freguesia que apresenta um maior número de marcas diferentes entre si (foram identificadas, nesta freguesia, 13 tipologias de marcas).





Exemplos das diferentes tipologias de marca existentes, no concelho de Viana do Castelo, para sinalização do Caminho da Costa

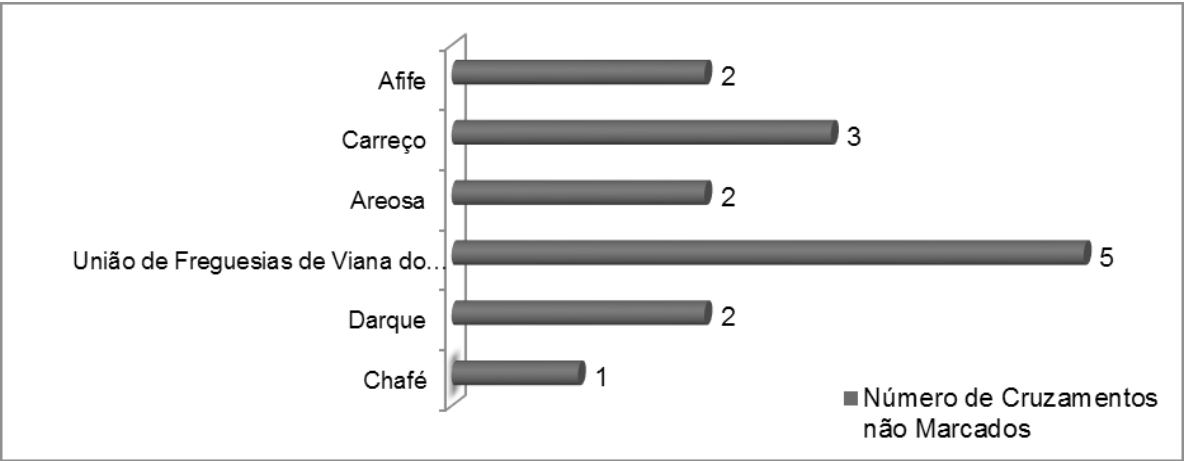
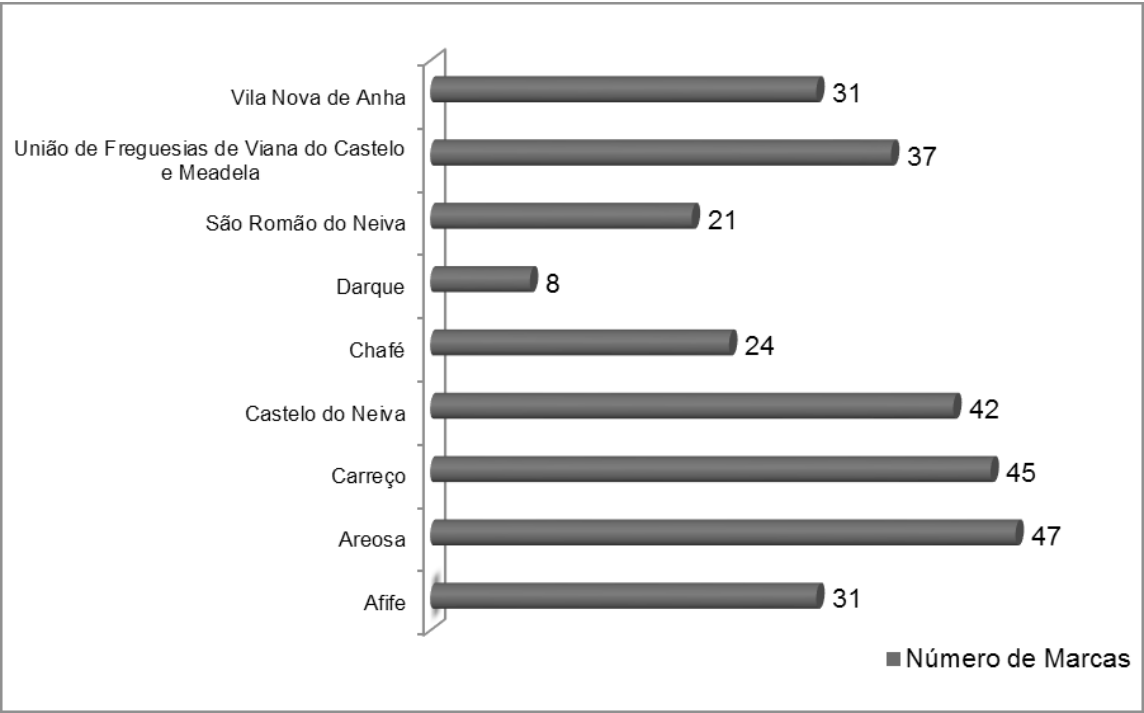




Esta heterogeneidade resulta na necessidade de se proceder, no prazo máximo de 1 ano, à substituição das 286 marcas atualmente existentes, dando lugar a 521 marcas normalizadas de acordo com a regulamentação galega aplicável à sinalização dos caminhos de Santiago.

Estas marcas incluem, as marcas necessárias à sinalização de 15 cruzamentos atualmente sem qualquer tipo de marcação bem como um painel de início de etapa.

A distribuição das marcas atualmente existentes e dos cruzamentos não sinalizados, ambos por freguesia, constam das figuras seguintes.



Destaque para a existência de 2 lugares (em Castelo do Neiva e Vila Nova de Anha), devidamente sinalizados, onde os peregrinos podem colocar o carimbo necessário à





obtenção da Compostela e de um painel informativo sobre o caminho, existente em Vila Nova de Anha.



Figura 73

Placas informativas disponibilização de carimbo para obtenção da Compostela (Viana do Castelo)



Figura 74

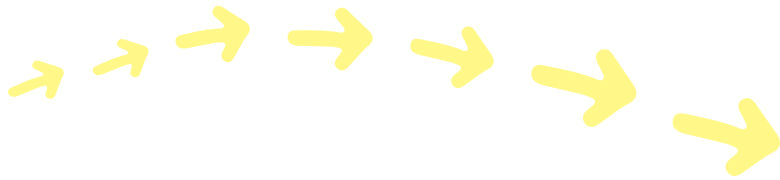
Painel informativo de Vila Nova de Anha (Viana do Castelo)

E - ORÇAMENTO PREVISIONAL PARA AS NECESSIDADES DE INTERVENÇÃO

Desagregando o orçamento previsional para as necessidades de intervenção para melhoria do Caminho da Costa por municípios, conclui-se que a parte correspondente ao município de Viana do Castelo ascende a **42.999,34€**, tal como se descreve na tabela seguinte.

Rúbrica	Subtotal	Total
Sinalética:		
- a colocar no prazo máximo de 6 meses	1.484,60€	11.999,34€
- a colocar no prazo máximo de 1 ano	10.514,74€	
Mão de obra:		
- colocação de sinalética nova	13.000,00€	31.000,00€
- remoção das marcas existentes	18.000,00€	
Total Geral		42.999,34€





QR14

ANEXOS CAMINHO COSTA

Anexo 1 – ficha técnica da etapa

Anexo 2 – mapas

Anexo 3 – identificação da sinalética utilizada

Anexo 4 – estado de conservação e necessidades de investimento

Anexo 5 – inventário de albergues

Anexo 6 – inventário do alojamento privado

Anexo 7 – inventário dos recursos complementares

Anexo 8 – base fotográfica

Marcação GPS_Etapa1

Marcação GPS_Etapa2

Marcação GPS_Etapa3

Marcação GPS_Etapa4

Marcação GPS_Etapa5

Marcação GPS_Etapa6

Marcação GPS_Etapa7





OUTROS MUNICÍPIOS DO CAMINHO DA COSTA

No que respeita aos restantes municípios atravessados pelo Caminho da Costa (não associados do Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular), importa referir:

- O município da **Póvoa do Varzim** realiza a marcação do percurso, na sua área geográfica, promovendo o uso intensivo de placas com o pictograma de concha vieira e seta direcional construídas em PVC que, não obstante corresponderem à sinalética associada ao Caminho da Costa, começam a evidenciar sinais de degradação e desgaste. Deve sublinhar-se que na sua freguesia de Aguçadoura se regista, como pontos críticos do Caminho, a existência de troços interditos à circulação de bicicletas recomendando-se a definição e sinalização de um percurso alternativo para os peregrinos que optem por este meio de transporte.



Figura 75
Troço do caminho interdito à circulação de bicicletas

- O município de **Esposende** destaca-se pela existência de uma cabine telefónica readaptada como ponto de acesso ao carimbo que permite a obtenção da Compostela.



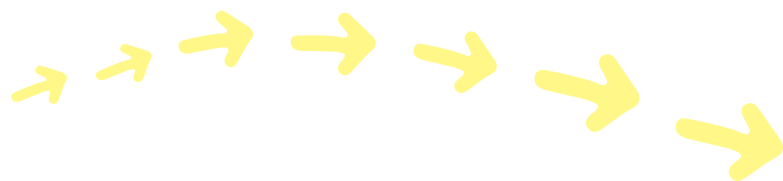


Figura 76
Posto de carimbo em Esposende

Caracteriza-se, ainda, pela utilização de totens em pedra que, na sua maioria, são entendidos pelos peregrinos como marcos do Caminho onde deixam uma pedra que assinale a sua passagem por esse ponto.



Figura 77
Totens de pedra existentes ao longo do Caminho da Costa, no concelho de Esposende

Ao nível dos recursos complementares importa salientar as “alminhas do André” cuja estrutura está encimada por uma peça antiga de granito representativa do chapéu e vieira dos caminhos de Santiago.





Figura 78
Alminhas do André, no concelho de
Esposende

- O Caminho da Costa em território português termina no concelho de **Caminha**. Daqui acede-se ao Caminho Galego da Costa atravessando o rio Minho por *ferryboat*. Deste ponto deriva, ainda, uma variante (Caminha-Valença) que une o Caminho Português da Costa com o Caminho Português Central, sendo esta a alternativa que melhor sinalizada se encontra.

Registe-se que o centro urbano não se encontra sinalizado e que no resto do percurso se recorre ao uso intensivo de marcas pintadas na respetiva sinalização, complementado com a utilização de azulejos (com um layout específico em Vila Praia de Âncora e outro, diferente, na freguesia de Lanhelas).

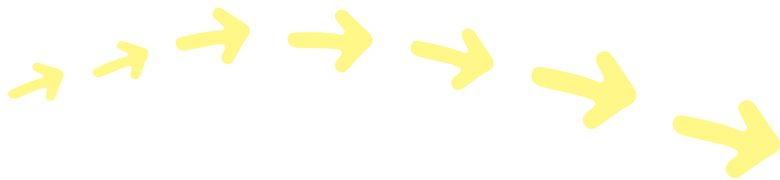
Dado que, neste concelho, o trajeto do Caminho da Costa acompanha e atravessa a linha de caminho-de-ferro, importa solicitar à CP a devida sinalização destes atravessamentos por forma a garantir a segurança dos peregrinos.

Ao nível dos recursos complementares, destaque para a imagem do Apóstolo existente na freguesia de Lanhelas que se supõe aí ter sido colocada por um peregrino na sua jornada para Santiago.



Figura 79
Nicho com imagem de Santiago, Caminha





- No que respeita a **Vila Nova de Cerveira**, importa salientar tratar-se de mais um município cujo centro histórico se encontra por sinalizar.

Como elemento distintivo do Caminho neste concelho cumpre destacar a implantação da igreja de São Sebastião que, por ter sido construída sobre o mesmo, permite ao peregrino visitar o seu interior sem sair do percurso (entrando pela porta principal e saindo pela porta lateral).



Figura 80
Capela de São Sebastião, Vila Nova de Cerveira

- Junção do Caminho da Costa com o Caminho Central, nos seus últimos troços em Portugal, o município de **Valença** recorre às marcas pintadas como principal elemento sinalizador desses caminhos.

É outro exemplo de centro histórico (no caso concreto a Praça Forte) onde não foi possível identificar e inventariar qualquer marca ou sinal. Atenta a valia arquitetónica e patrimonial deste espaço, propõe-se, como referenciado anteriormente, que a sinalização do percurso, dentro da fortaleza, se promova com recurso ao sinal recomendado para os sítios declarados bens de interesse cultural.





RECOMENDAÇÕES GERAIS

1. A auditoria realizada permitiu detetar um importante conjunto de ocorrências que poderão ser evitadas e/ou corrigidas mediante a implementação de ações preventivas, nomeadamente ao nível da colocação de sinalética.

Neste âmbito e atendendo a que muitas das ocorrências detetadas derivam da existência de uma multiplicidade de atores distintos (municípios, freguesias, associações,...) responsáveis pela marcação dos caminhos seguindo, cada um deles, critérios diferenciados nessa atuação, propõe-se a **elaboração de manual de identidade da sinalética de marcação dos Caminhos de Santiago no Norte de Portugal**.

Este manual deve ser distribuído pelas diferentes entidades com responsabilidade na marcação do caminho e incluir as regras de sinalização estabelecidas pelo diploma que regula a imagem e sinalética dos Caminhos de Santiago na Galiza, acrescidas das seguintes:

- Evitar a colocação de sinais de forma paralela ao percurso. A marcação deve ser efetuada de forma a que o sentido correto seja marcado com sinal que corresponda efetivamente a esse sentido.
- Não permitir a colocação de marcas em pedras, penedos ou no chão de calçadas, estradas ou estradões, tal como em lancis de passeio (ver exemplos nas imagens seguintes), devendo nos caminhos florestais e rurais colocarem-se as marcas em poste ou suporte específico. Estes postes devem ter a altura suficiente para garantir que, quando colocados nestes espaços, as marcas aí colocadas não serão facilmente ocultadas pela vegetação envolvente.



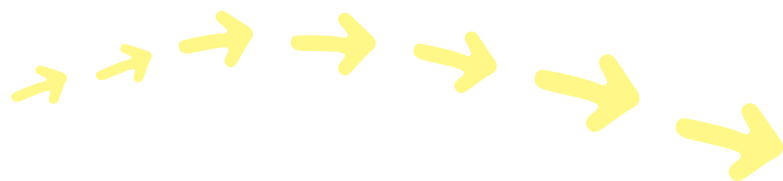


Figura 81: Exemplo de existência de marcas no solo

- Definir a forma correta de marcação dos diferentes tipos de cruzamentos.
- Eliminar as marcas a substituir sempre que for necessário colocar nova marcação, evitando situações de confusão por parte dos peregrinos (ver exemplo na imagem seguinte)



Figura 82: Exemplo de situação de existência de marcas contraditórias no mesmo local

- Colocar as marcas a pelo menos 80 cm do chão independentemente de tal obrigação dar origem à necessidade de investir na colocação de poste ou suporte próprio. Sempre que o percurso esteja preparado para ser realizado de bicicleta ou a cavalo as marcas devem ser colocadas nos dois lados da via, sempre que se tratem de estradas municipais e estradas nacionais.
- Colocar as marcas no lado esquerdo da via para “obrigar” os peregrinos a seguir em sentido contrário ao dos veículos tal como indicam as regras da Autoridade Nacional para a Segurança Rodoviária para circulação de peões em vias públicas. Entende-se que a marcação associada aos Caminhos de Santiago para além de consubstanciar um contributo efetivo para a maior segurança do peregrino que os realiza, deve assumir um carácter pedagógico e educativo dos caminhantes que os percorrem.





- Colocar as marcas de direção correta em frente em local imediatamente a seguir ao cruzamento reduzindo a possibilidade de erro e a necessidade de colocação de sinais de caminho errado (excetuando-se o caso de cruzamento de grande dimensão e rotundas, os quais devem ser sinalizados imediatamente antes e imediatamente após o cruzamento)
- Colocar todas as marcas em posição frontal para o peregrino de modo a assegurar a sua visibilidade a média distância e a garantir a continuidade visual da sinalização do caminho
- Sinalizar as bifurcações no seu centro de forma a reduzir a necessidade de colocação de sinais de direção errada.

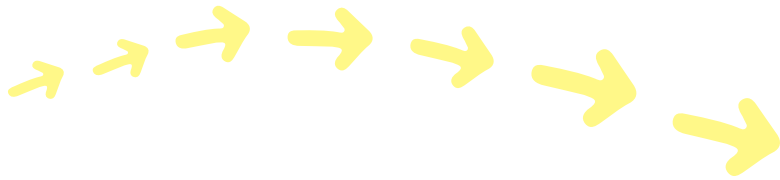
O objetivo último deste manual deve ser assegurar que o momento de decisão de localização e tipo de sinal a colocar seja o de facilitar a compreensão do percurso por parte dos peregrinos.

2. O grau de utilização dos caminhos, as variações e condições climáticas, a possibilidade de ocorrência de situações de vandalismo ou até o normal desgaste da sinalética geram a necessidade de realização de ações de manutenção periódicas que garantam a integridade da marcação do caminho assegurando boas condições de fruição. Recomenda-se, por isso, que essa manutenção seja efetuada com periodicidade máxima anual, preferencialmente de forma conjunta entre todas as entidades com responsabilidade da gestão de cada um dos caminhos auditados (ou pelo menos, de todas as entidades com responsabilidade pela gestão de cada uma das suas etapas).

3. Da mesma forma e pela mesma ordem de razões propõe-se, o estabelecimento de um protocolo (conjunto) para a manutenção do piso e limpeza do caminho (não apenas em termos da vegetação envolvente mas também da deposição de resíduos).

4. Propõe-se, ainda, uma parceria formal entre os municípios atravessados pelos diferentes caminhos de Santiago na região Norte de Portugal e a EDP, a PT, a Estradas de Portugal e a Metro do Porto para utilização dos postes destas empresas como suporte preferencial para colocação das marcas de sinalização do mesmo. Estas parcerias darão cobertura à utilização não autorizada que já se verifica atualmente permitindo, entre outros, um conhecimento atempado de eventuais substituições/remoções que possam ocorrer por parte da empresa.





5. Propõe-se, ainda, o estabelecimento de parceria entre os municípios e a Igreja que garanta que as diferentes paróquias das localidades atravessadas pelos caminhos de Santiago assegurem a abertura do património religioso para visita-ção por parte dos peregrinos. Este protocolo definirá as condições em que se cederá a chave do património em causa e de que forma se publicitará a possibi-lidade de solicitação de acesso ao seu interior junto dos peregrinos.

6. Caso se decida manter a utilização das setas direcionais amarelas pintadas com tinta ou spray recomenda-se o estabelecimento de layout uniforme (em desenho e dimensão) bem como o estabelecimento de padrões normativos para a sua colocação evitando, entre outras situações, a sua colocação em árvores (ver exemplo na imagem seguinte)



Figura 83: Exemplo de marca pintada em árvore

7. Atendendo à evolução do perfil do peregrino, importa que as infraestruturas dedicadas ao seu acolhimento assegurem acesso livre à internet permitindo-lhes quer a comunicação com familiares e amigos quer a divulgação dos ca-minhos através das redes sociais (em especial, permitindo a colocação em linha dos seus “diários de peregrino”).

8. A homogeneização dos caminhos de Santiago da região Norte de Portugal passa, também, pelo estabelecimento de regras para a denominação das etapas optando-se ou pela indicação do lugar/freguesia onde se iniciam e terminam ou pela indicação do município onde se iniciam e terminam.

9. Ainda que não tenha sido previsto nas premissas metodológicas inerentes à presente auditoria, recomenda-se que se proceda à definição de normas (em termos de layout, dimensões e materiais) das placas/sinais informativos dos re-





cursos existentes ao longo de cada um dos caminhos (aqui incluídos os locais onde se encontram disponíveis os carimbos necessários à obtenção da Compostela). Neste âmbito, recomenda-se ainda que estas placas se destinem, em exclusivo, aos recursos complementares diretamente associados às peregrinações e ao Apóstolo de forma a não sobrecarregar o percurso de sinalética avulsa.

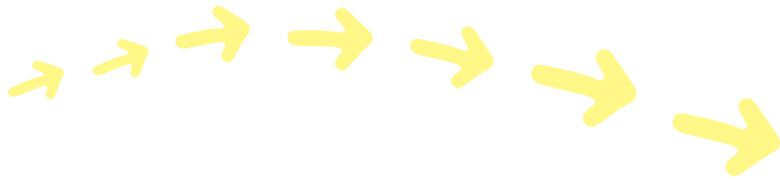
10. No mesmo contexto, entende-se como necessária, a determinação de regras (muito especialmente no que respeita a locais e conteúdos) para a colocação de painéis informativos do caminho (que não os de início de etapa) sendo que o seu layout deverá obedecer ao estipulado pela normativa galega que regulamenta a sinalização dos caminhos de Santiago.

11. A **base de dados** desenvolvida no âmbito da presente auditoria deve ser **mantida e atualizada** sempre que se verifiquem ações de conservação, manutenção e/ou melhoria da sinalização dos caminhos estudados. Deverá ainda ser adaptada para a inclusão da informação adicional que possa ser necessária para alimentar o **back-office de eventuais aplicações** para *smartphones* e tablets que venham a ser desenvolvidas no futuro.

12. Ainda no contexto da disponibilização de eventuais aplicações para *smartphones* e tablets, recomenda-se que as mesmas permitam ao peregrino comunicar incidências e dificuldades sentidas ao longo da sua caminhada consubs-tanciando-se, desta forma, em ferramentas de apoio à gestão e manutenção dos caminhos.

13. Finalmente sublinhar que as propostas de layout dos sinais que não constam da normativa galega que serve de base à elaboração do presente trabalho de auditoria devem ser entendidas como tal, isto é, como base de discussão e estabelecimento de marcas a utilizar por todos os caminhos de Santiago da região Norte e Portugal.





CONCLUSÕES

Tal como verificado na auditoria efetuada no *Estudo do Trazado do Camino Portugues* (Hidria, 2015) a primeira conclusão que a auditoria efetuada à Variante de Torres, à primeira etapa em território da região Norte de Portugal do Caminho Central, ao Caminho do Interior e ao Caminho da Costa, permite retirar é existência de **uma grande diversidade e variabilidade dos tipos de marcas utilizadas na sinalização dos caminhos sendo muitas delas usadas com a mesma função, variando em forma e materiais de construção**. Estas marcas são, maioritariamente sinais direcionais.

Neste contexto, o presente trabalho propõe a **homogeneização da sinalética associada aos Caminhos de Santiago na região Norte de Portugal**, guiando-se pelas normas em vigor para a região da Galiza (às quais se acrescem marcas específicas para as situações não previstas nesse regulamento).

Associado ao processo de substituição das marcas atualmente existentes a realizar com esse objetivo deve estar o desenvolvimento de um **manual de identidade que estipule as regras de utilização, localização e colocação das novas marcas** a distribuir a todas as entidades que venham a ser responsabilizadas pela sinalização dos Caminhos de Santiago na região (associações, juntas de freguesia, municípios ou outras).

As entidades responsáveis pela gestão e manutenção do Caminho do Interior parecem ser já conscientes da importância da existência de uma sinalética única aplicável ao todo do seu percurso destacando-se pela utilização, mais ou menos transversal, de uma tipologia específica de sinais em placa metálica comum a todos os municípios que este caminho atravessa. Por oposição, o Caminho da Costa é aquele em que a heterogeneidade de sinais é mais expressiva, só sendo comum a todos os municípios que o integram a utilização de marcas amarelas pintadas.

Não obstante a necessidade de substituição de marcas e de colocação de nova sinalética, apresentada de forma detalhada no corpo do relatório, **a marcação atual de todos os caminhos auditados permite uma correta orientação do peregrino** que através deles se dirige a Santiago, sendo residuais as situações em que as marcações existentes o afastam do percurso correto.

Neste âmbito, cumpre destacar o impacto negativo que opera, sobre a facilidade de compreensão e funcionalidade dos sinais atualmente existentes, **a colocação de novas marcas sem que sejam retiradas as anteriormente existentes** (no local ou na sua



proximidade). Este fenómeno é transversal a todos os caminhos auditados sendo que em algumas situações a colocação de marcas novas sem que as antigas sejam retiradas origina situações de desorientação do peregrino, por num mesmo ponto apontarem em direções diversas.

Também foi possível constatar que os **caminhos de peregrinação a Fátima se encontram sinalizados em vários troços dos caminhos auditados**, normalmente utilizando a cor azul para a seta direcional de caminho correto colocada na mesma localização (em sentido contrário) das marcações dos caminhos de Santiago. Contudo, ao contrário do que acontece para estes últimos, verifica-se uma importante descontinuidade de marcação entre concelhos/freguesias que dificultam a orientação do peregrino que se dirige a Fátima.

As etapas dos caminhos de Santiago na região Norte, muito especialmente, as estabelecidas para o Caminho da Costa, **não respondem ao objetivo último de assegurar a melhor experiência turística possível ao peregrino** uma vez que na sua determinação não se assegura que as mesmas terminem/se iniciem em locais que garantam o apoio necessário à sua prossecução.

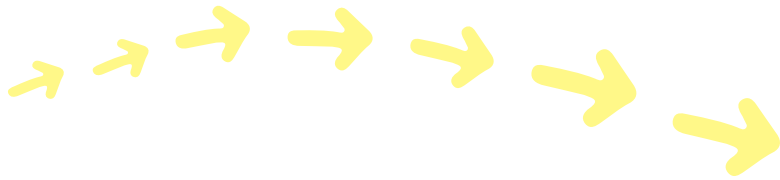
Da análise comparativa a todos os caminhos auditados resulta que o **Caminho da Costa destaca pelo valor patrimonial** (em especial, de cariz religioso associado às peregrinações e ao Apóstolo) **que oferece ao turista ao longo de toda a sua extensão, podendo ser caracterizado** (e “vendido”) **como um caminho eminentemente “cultural”**.

Em contrapartida, o **Caminho do Interior pode ser caracterizado como um caminho eminentemente de “natureza”** oferecendo ao peregrino um maior grau de dificuldade atendendo às variações altimétricas e diferentes paisagens agrícolas e florestais que atravessa. Esse mesmo grau de dificuldade é o fator que obriga a uma melhor planificação da instalação, gestão e manutenção das infraestruturas de apoio ao peregrino, por um lado, e do piso e vegetação, por outro.

Considera-se, assim, que os Caminhos de Santiago podem constituir um importante produto turístico da região Norte de Portugal se desenvolvido de forma a garantir, ao longo de toda a sua extensão, uma experiência turística integral e de qualidade.

Atingir este objetivo passa, obrigatoriamente **pela requalificação e potenciação das infraestruturas existentes, pela homogeneização da sinalética e pela formação para o acolhimento ao peregrino** de acordo com as necessidades específicas que este turista revela. Passa, ainda, pela **coordenação de investimentos e ações das diferentes entidades que sobre eles tem competência**, muito especialmente, das autarquias locais, entidades que, na atualidade, se encontram sensibilizadas e dispostas a intervir positivamente para o desenvolvimento dos caminhos no seu território.





QR15

ANEXOS AUDITORIA

Anexo Auditoria_Metodologia Auditoria

Anexo Auditoria_Características HPL 1

Anexo Auditoria_Características HPL 2

Anexo Auditoria_Critérios de classificação dos percursos

Anexo Auditoria_Sinalética Oficial Galega

Anexo Auditoria_Base de dados final

Anexo Auditoria_Ficha-tipo Intervenção Melhoria





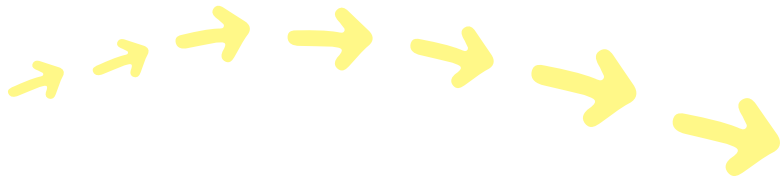
ESTUDO DE VIABILIDADE DA CANDIDATURA À UNESCO DO CAMINHO PORTUGUÊS DE SANTIAGO

Versão final

Dezembro de 2015

Rui Ramos Loza, Arquitecto



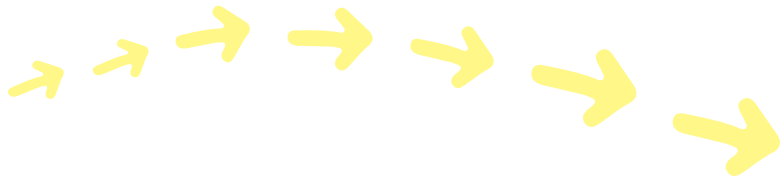


Índice

1 – Introdução	453
2 – O valor intrínseco do bem	460
3 – Antecedentes - O caminho francês e o caminho do norte	471
4 - A importância da entidade gestora	474
5– Metodologia	488
6 – Cronograma previsional	491
7 - Estimativa de recursos financeiros a envolver	493
8 - Proposta para um acto constituinte da parceria	495
9 - Princípios para a constituição de uma parceria	500
10 – Conclusão	503







ESTUDO DE VIABILIDADE DA CANDIDATURA À UNESCO DO CAMINHO PORTUGUÊS DE SANTIAGO

1 – INTRODUÇÃO

O objecto deste estudo é expor a metodologia e as condições de viabilização para a elaboração de um **processo de candidatura** à inclusão na Lista do Património Mundial da UNESCO do caminho português de peregrinação a Santiago de Compostela, praticado desde a idade média.

O estudo assenta na vontade do Eixo Atlântico de induzir esse processo, em articulação **com municípios seus associados, com outros municípios** e com **outras entidades interessadas** na candidatura.

Pretende-se, antes de mais, apoiar o Eixo Atlântico com um diagnóstico específico no domínio das candidaturas de bens patrimoniais à lista da UNESCO e com a produção de informação técnica, procedimental e estratégica para a documentação necessária a essa candidatura.

Isso inclui uma primeira apreciação **do valor intrínseco do bem** a candidatar, da categoria onde deverá ser incluído e **da fundamentação** sobre a sua classificação como bem do **património material** ou do **património imaterial**.

É objectivo deste estudo dotar o Eixo Atlântico de uma metodologia para **todo o procedimento**, desde o momento inicial, de diagnóstico, até à entrada na lista da UNESCO, passando pela proposta e desenho de uma (indispensável) **Unidade de Gestão do bem**.

O caminho de Santiago, dito no singular, corresponde á ideia de uma árvore que se ramifica desde, e até, à casa de cada peregrino, tendo como ponto comum o túmulo do Apóstolo na Catedral de Santiago.

Essa árvore tem alguns troncos comuns nos territórios mais próximos da sua raiz e muitos percursos tributários que vão alimentando essas vias mais concentradas no final dos percursos de ida.

Importa referir que os percursos do caminho devem ser entendidos como vias de ida ou de regresso a casa.





Nesse sentido, referimo-nos frequentemente ao caminho como entidade abstracta e aos percursos como realidade física através de cada território de atravessamento.

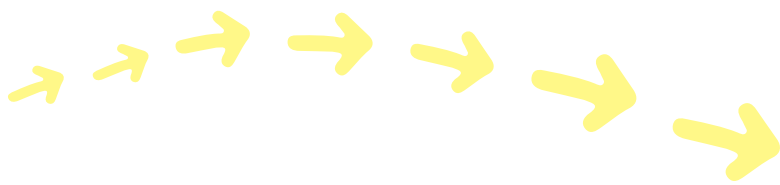
Esta dualidade de uma realidade física e outra conceptual, indissociáveis, obriga atribuição de uma qualidade patrimonial intangível e de outra material, geográfica e construída.

O mesmo conceito, como sub-conjunto do caminho total se aplica ao caminho português.

De facto o caminho português, no seu substrato material é constituído por algumas ramificações principais onde convergem muitos percursos com diversas origens, dentro e fora de Portugal.

Estaremos, por isso, perante um bem a candidatar que, no seu conceito e no seu território, **recai sobre dois países** e sobre uma vasta área territorial.

Importará, no futuro, a inventariação e registo das variantes de percurso que dão



suporte à peregrinação, desde os primeiros passos, na idade média, até aos praticados na actualidade.

É pressuposto de base que se tratará de uma candidatura a apresentar **conjuntamente por Portugal e Espanha**, já que o caminho português de Santiago se reparte pelos dois países e que, uma tal candidatura, supra-nacional, terá mais força perante a UNESCO.

Será pertinente, no processo de candidatura, a elaboração de um levantamento da informação disponível, e a eventual inventariação de troços do caminho que exijam ainda levantamentos, de modo a poderem ser elaborados, em tempo útil.

Desde já é sabido que poderemos contar com um conhecimento detalhado dos percursos galegos e com o estudo, que está em curso (em fase de conclusão) por encomenda do Eixo Atlântico, sobre os percursos em Portugal, para já, a norte do Douro.

A inventariação dos bens situados a Sul do Douro deve ser encarada como uma nova tarefa de especialidade, a ser lançada logo que esteja criada uma entidade gestora da candidatura e do bem.





Património material ou intangível?

Não parece nítida, desde já, a hipótese de uma candidatura como “mero” património imaterial, já que, por definição essa categoria se ajusta sobretudo a tradições orais.

Citando o texto da Convenção da UNESCO para a salvaguarda do Património Imaterial da Humanidade, temos:

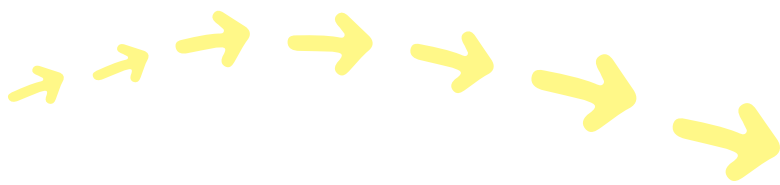
2. O “património cultural imaterial” tal como é definido no parágrafo I supra, manifesta-se nomeadamente nos seguintes domínios:
 - (a) tradições e expressões orais, incluindo a língua como vector do património cultural imaterial;
 - (b) artes do espectáculo;
 - (c) práticas sociais, rituais e actos festivos;
 - (d) conhecimentos e usos relacionados com a natureza e o universo;
 - (e) técnicas artesanais tradicionais.

Não se enquadrando o caminho, directamente, em qualquer destas categorias, haverá sempre, no entanto, uma grande carga de **valores intangíveis** “no caminho português” pelas suas raízes místicas, tradicionais, rituais e sociais.

A própria língua, unificada originalmente, no noroeste peninsular e depois estendida até ao limite das fronteiras portuguesas, com as suas variantes do galego e do português, é base para um importante denominador comum do caminho português.

Importa, de facto, relevar perante a UNESCO, a importância da língua comum de Portugal e Galiza que, ainda hoje, com natural evolução, se estende desde Santiago até ao Algarve, e mesmo além-mar por diversos continentes, permitindo o entendimento entre povos, e se distingue das outras línguas decorrentes do latim, praticadas no interior hispânico, como o Leonês (incluindo o seu dialecto Mirandês), o Castelhana e outras variantes dentro do mosaico Ibérico.





Esta unidade linguística, como património imaterial, transnacional e de enorme significado literário, histórico e social deve ser sublinhada num processo de candidatura onde interessa a demonstração de **valores intangíveis da tradição oral**.

Enquanto prática da peregrinação, enquanto **processo de encontro de gentes e de culturas**, o caminho de Santiago, como somatório dos percursos de todos os peregrinos de todos os tempos é uma realidade mítica que ultrapassa a sua mera condição de infra-estrutura terrestre, fluvial e marítima. Tem, por isso uma **elevada carga imaterial**.

De facto o Caminho de Santiago, na sua territorialização portuguesa, acompanha, no espaço e no tempo, o processo de construção de uma unidade nacional e cristã, associada à reconquista e à consolidação de uma **cultura atlântica** na fachada mais ocidental da Europa.

Para além do valor físico das pontes romanas e medievais, dos cruzeiros, capelas e outros marcos e padrões que preenchem os percursos há uma atracção religiosa em direcção ao túmulo do Apóstolo de Cristo em Compostela.

Através de muitas centenas de quilómetros, de montanhas nevadas, de rios caudalosos, de florestas inseguras, quem deu força aos peregrinos para prosseguir e construir o seu próprio caminho foi a força espiritual do cristianismo. Esse é um valor intangível de elevado significado.

Nessa óptica humanista, ecuménica e mística, o caminho é sobretudo um **património imaterial**.

No entanto, o Caminho Português, como o Francês ou o do Norte, é suportado por uma rede de estradas e travessias territoriais, mantidas ao longo dos séculos para permitir, entre muitas outras utilizações, a passagem e segurança dos peregrinos.

Por isso, também enquanto bem material, a **candidatura como património cultural** físico, tem significado e substância, apesar de algumas apreensões, sobretudo pelo estado actual de alguns percursos nas zonas mais atingidas pelos processos de urbanização.

Há que referir, como importante caso de analogia, que o caminho francês, já classificado, entrou na lista do património cultural como bem material.

Restará saber se o caminho português ainda preserva uma carga de autenticidade que lhe permita ganhar a confiança dos peritos que irão avaliar a candidatura. Essa





demonstração de autenticidade terá de ser elaborada no âmbito da formulação da candidatura.

Importa referir que no caminho do Porto a Compostela se encontram três Centros Históricos **já incluídos na Lista da UNESCO** – justamente os de Porto, Guimarães e Santiago.

Ainda assim, há que registar, desde já, que um grande número de “objectos” físicos existe, ainda, no território percorrido pelos trilhos do caminho, nomeadamente, igrejas, pontes, capelas, cruzeiros, albergarias e troços de estradas, romanas, medievais, modernas e contemporâneas, sendo de destacar um elevado número de monumentos classificados como património cultural.

O inventário destes bens está presentemente a ser elaborado. Importa avaliar o seu **interesse patrimonial e simbólico** e o seu estado de preservação e autenticidade.

Deve referir-se que poderemos estar perante uma **candidatura inovadora** que conjuga, no mesmo bem, as duas classes, sendo **simultaneamente material e intangível**.

De facto **o conjunto é mais forte que as partes**, e, apesar disso, cada uma destas duas faces do mesmo bem, só por si já representa um valor significativo.

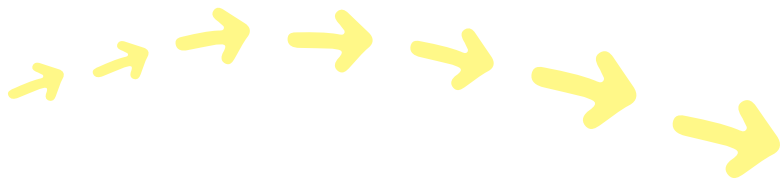
Será, por isso, importante poder demonstrar perante o Comité do Património Mundial que, apesar da candidatura, dentro dos regulamentos actuais, ser apresentada como de um bem do património material, por conter manifestações materiais significativas, que, em alguns casos por si só, serão relevantes como testemunho e demonstração do seu valor como património, físico, também integra uma elevada dimensão intangível.

Pelo exposto, desde já, importa assumir que o processo de elaboração da candidatura terá de congregiar as competências no domínio da caracterização do bem imaterial e do bem material, **incluindo o nexo indissolúvel entre ambas as categorias**.

Novo bem ou alargamento de uma classificação existente?

Outra questão que agora se coloca, e para a qual ainda não há uma resposta categórica é se a candidatura do Caminho Português deverá constituir um processo novo junto da UNESCO, com a delimitação de um bem constituído exclusivamente por este conjunto de percursos ou se deverá ser apresentada como um alargamento do âmbito





do bem já existente na Lista do Património, a partir do Caminho Francês para o qual já existe uma primeira ampliação considerando o caminho do Norte.

Parece ser mais facilmente aceite pela UNESCO um alargamento do que uma nova candidatura.

Não só porque a abertura de novas classificações está restringida a apenas um bem por ano, por cada país membro, mas também por estarem previstos mais “filtros” para sustentar a “avalanche” de candidaturas (nomeadamente dos estados membros europeus) que tem provocado desequilíbrios na distribuição geográfica (e também tipológica) dos bens do Património Mundial.

Assim parece ser recomendável a candidatura do caminho português como **alargamento do bem já classificado (o caminho francês)**. Ora, essa opção implica a inclusão deste alargamento na categoria dos bens materiais, o que poderá levantar algumas **dificuldades de gestão** nos troços mais descaracterizados de alguns percursos.

A resposta a estas dúvidas só poderá ser dissipada em sede de elaboração do processo de candidatura e do necessário plano de gestão.





2 – O VALOR INTRÍNSECO DO BEM - O QUE É O CAMINHO

PORTUGUÊS DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Sabe-se que há um caminho praticado desde a idade média para chegar a Santiago de Compostela através do território, hoje, português.

Sabe-se também, que esse caminho **tem diversos percursos**, já que sendo o objectivo e ponto de chegada um só, os pontos de partida e os modos de deslocação, são múltiplos.

Sabe-se também que nesse caminho há alguns locais críticos de travessia de rios e montanhas que obrigam à reunião desses percursos em alguns **eixos mais percorridos**, à semelhança do que acontece com o caminho francês, com o caminho do Norte ou com outros do interior da Península Ibérica.

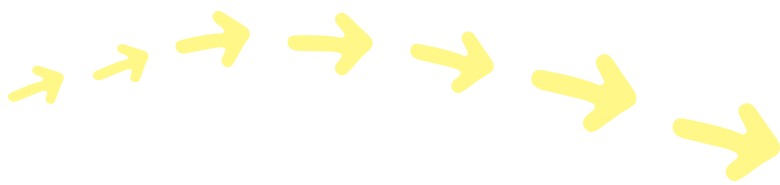
Estão razoavelmente identificados sobretudo **três percursos** a Norte do Douro, com dois pontos essenciais de inserção na Galiza, um por Valença/Tui e outro por Chaves/Verin, mas O Caminho Português não se esgota nos percursos medievais.

O tempo fez evoluir os passos dos peregrinos de localizações mais inseguras para trajectos, por vezes menos óbvios, mas mais seguros do que os praticados antes, e assim, ao longo dos séculos vemos acrescentarem-se caminhos ao caminho.

Caso digno de referência é o chamado Caminho de Torres, praticado a partir do século XVIII. Com origem e destino em Espanha este percurso atravessa Portugal, de Almeida a Braga, vindo se Salamanca e dirigindo-se a Santiago por Tui, como variante ao caminho da rota da prata e, tal como o caminho Sanabrês, também cruza território de Portugal para reentrar depois em Espanha.

Apresentamos aqui, como cartograma de referência, a confirmar e detalhar em sede de processo de candidatura, o de MORENO, H. Baquero - Vias portuguesas de peregrinação..., in "Rev. Fac. Letras História", II Série, Vol. III, Porto, 1986, p. 89





A partir deste cartograma e de outros, de diversas fontes e entidades, é possível identificar um grande número de localidades que se constituíram como principais nós da rede de percursos do território português.

Obviamente que sendo este um mapa resultante do conhecimento existente em 1986, poderá hoje contar com informação arqueológica, ou de outras fontes não disponíveis à época, e, por isso, estará sempre “em reconstrução”.

Os cartogramas apresentados seguidamente, sobre os diversos percursos a norte do Douro integram o levantamento que está em curso elaborado pela Hidria, por encomenda do Eixo Atlântico, com representação dos caminhos e dos municípios que eles atravessam. Para este território a informação é actualizada.



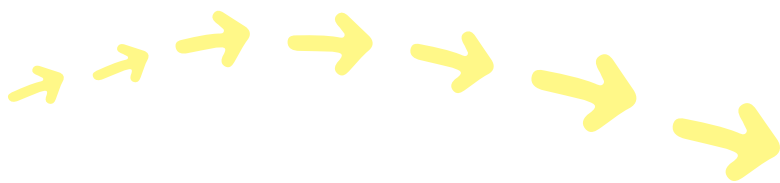


Acresce que o caminho praticado desde a idade média, obviamente, também foi evoluindo à medida que a rede viária foi criando novas facilidades, como, por exemplo a existência de pontes modernas em locais de travessia onde antes era necessário o uso de barcas, sendo, por isso o percurso corrigido e adaptado até ao que actualmente se pratica.

Esta evolução merece ser sublinhada por se tratar de um património vivo, isto é por se tratar de uma rede de percursos que se mantém em utilização com os mesmos propósitos peregrinar ao túmulo do Apóstolo.

Obviamente que vão mudando não só os percursos e a infra-estrutura mas o próprio modo de deslocação. Se na idade média imperava a peregrinação a





pé, a cavalo ou de barco, hoje haverá que acrescentar novos modos de acesso aos caminhos que vão desde o automóvel ao avião e para o próprio caminho com a inclusão da bicicleta.

Trata-se, de facto de uma prática com períodos de perda de motivação, que nas últimas décadas tem ganho um crescendo significativo do número de peregrinos.

Por estas razões, o caminho a candidatar não é um bem patrimonial “fóssil” mas uma realidade actual, com séculos de existência, de preservação e de evolução.

Sendo todo o país local de origem de peregrinos e também local de atravessamento de peregrinos de outras origens, não só da península ibérica como de origem marítima, através dos nossos portos, há, sem dúvida pontos-chave, quase obrigatórios que destacamos, sobretudo nas travessia dos rios mais difíceis e nos passos de cadeias montanhosas.

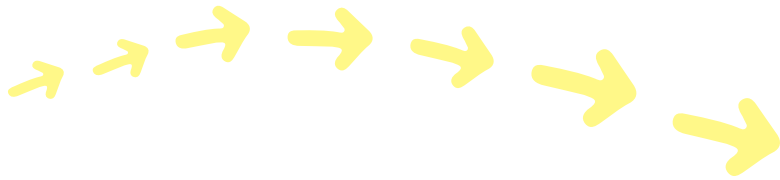
A interpretação do território na sua geografia e na utilização da obra humana precedente recomenda (e sempre recomendou) a utilização dos locais mais seguros para construção de vias e para a realização de viagens. Os percursos do caminho português de Santiago não escapam a essas regras de bom senso, impondo assim alguns locais como quase obrigatórios para a transposição das principais barreiras geográficas, **de acordo com a infra-estrutura de cada tempo.**





Na lista seguinte apresentamos alguns dos nós essenciais da rede de percursos do caminho português:





Localidades do Caminho Português na Galiza:

Santiago de Compostela, Padrón, Caldas de Rei, Pontevedra, Redondela, Tui
Vigo, La Guardia, Goian
Silleda, Lalim, San Cristobal de Cea, Ourense, Allariz, Monterrey, Verin

Localidades do Caminho Português a Norte do Douro:

Valença, V. N. de Cerveira, Caminha, Viana do Castelo, Esposende, Póvoa de Varzim, Vila do Conde,
Paredes de Coura, Ponte de Lima, Barcelos, Rates, Azurara, Mindelo, Matosinhos, Porto
Braga, Guimarães, Ponte de Ave, Santo Tirso
Felgueiras, Amarante, Mesão Frio, Peso da Régua
Portela do Homem
Bragança,
Chaves,

Com fonte no estudo da Hídria (2015), juntamos o catálogo de recursos patrimoniais já inventariados a Norte do Douro

Código	Nome do Recurso	Município
PP01	Sé do Porto	Porto
PP02	Centro Histórico do Porto	Porto
PP03	Pelourinho do Porto	Porto
PP04	Fonte do Pelicano	Porto
PP05	Edifício e Igreja da Santa Casa da Misericórdia do Porto	Porto
PP06	Casa dos Ferrazes Bravos	Porto
PP07	Tribunal da Relação e Cadeia do Porto	Porto
PP08	Igreja e Torre dos Clérigos	Porto
PP09	Igreja e Convento dos Carmelitas Descalços	Porto
PP10	Igreja dos Terceiros do Carmo	Porto





PP11	Rua de Cedofeita	Porto
PP12	Igreja de São Martinho de Cedofeita	Porto
PP13	Cruzeiro do Senhor do Padrão ao Carvalhido	Porto
PP14	Mosteiro de Moreira da Maia/Igreja do Divino Salvador	Maia
PP15	Mosteiro e Igreja Paroquial de São Salvador de Vairão	Vila do Conde
PP16	Ponte de São Miguel de Arcos	Vila do Conde
PP17	Pelourinho de Rates	Póvoa de Varzim
PP18	Igreja de São Pedro de Rates	Póvoa de Varzim
PP19	Ermida e Santuário de Nossa Senhora do Rosário do Monte da Franqueira	Barcelos
PP20	Ponte de Barcelos sobre o Rio Cávado	Barcelos
PP21	Paço dos Duques de Bragança e Condes de Barcelos	Barcelos
PP22	Pelourinho de Barcelos	Barcelos
PP23	Solar dos Pinheiros	Barcelos
PP24	Igreja Paroquial de Santa Maria Maior de Barcelos	Barcelos
PP25	Cerca urbana e Torre de Barcelos	Barcelos
PP26	Igreja do Bom Jesus da Cruz	Barcelos
PP27	Cruzeiro no Lugar de Pedrosa	Ponte de Lima
PP28	Igreja de Nossa Senhora da Guia	Ponte de Lima
PP29	Convento e Igreja de Santo António	Ponte de Lima
PP30	Convento da Ordem Terceira de São Francisco de Ponte de	Ponte de Lima
PP31	Capela de Nossa Senhora da Penha de França	Ponte de Lima
PP32	Igreja Paroquial de Santa Maria dos Anjos de Ponte de Lima	Ponte de Lima
PP33	Igreja e Hospital da Santa Casa da Misericórdia de Ponte de	Ponte de Lima
PP34	Cerca urbana de Ponte de Lima e Torres de São Paulo e da	Ponte de Lima
PP35	Ponte sobre o Rio Lima	Ponte de Lima
PP36	Capela do Anjo da Guarda	Ponte de Lima
PP37	Igreja Paroquial de Santa Marinha de Arcozelo	Ponte de Lima
PP38	Marcos Miliários em Arcozelo na Via de Braga a Tui	Ponte de Lima
PP39	Igreja Paroquial de São Pedro de Rubiães	Paredes de Coura
PP40	Ponte Romana de Rubiães	Paredes de Coura
PP41	Gravuras rupestres da Tapada de Ozão e do Monte da Laje	Valença
PP42	Fortificações da Praça de Valença do Minho	Valença
PP43	Marco Miliário em Valença/Pelourinho de Valença	Valença
PNP01	Capela de Nossa Senhora das Dores e Senhor do Calvário	Porto
PNP02	Igreja Paroquial de São Pedro de Araújo	Vila do Conde
PNP03	Cruzeiro de Araújo	Vila do Conde
PNP04	Ponte D. Zameiro	Vila do Conde
PNP05	Capela de São Mamede	Vila do Conde
PNP06	Quinta de São Miguel de Arcos	Vila do Conde
PNP07	Igreja Paroquial de Santa Leocádia de Pedra Furada	Barcelos
PNP08	Igreja Paroquial de Santo André Apóstolo de Barcelinhos	Barcelos
PNP09	Edifício e Igreja da Santa Casa da Misericórdia/Câmara	Barcelos
PNP10	Teatro Gil Vicente	Barcelos
PNP11	Alminhas da Ponte	Ponte de Lima
PNP12	Casa do Arnado, Albergue dos Peregrinos de Ponte de Lima	Ponte de Lima
PNP13	Escola Primária / Albergue de Peregrinos de Rubiães	Paredes de Coura



PNP14	Capela do Senhor do Alívio	Paredes de Coura
PNP15	Capela de São Bento da Porta Aberta	Paredes de Coura
PNP16	Capela do Senhor dos Aflitos	Valença
PNP17	Igreja Paroquial de São Miguel de Fontoura	Valença
PNP18	Capela de São Bento da Lagoa	Valença
PNP19	Igreja Paroquial de Santa Eulália de Cerdal	Valença
PNP20	Câmara Municipal de Valença	Valença
PNP21	Igreja Paroquial de Santa Maria dos Anjos de Valença	Valença
PNP22	Ponte Metálica Ferroviária e Rodoviária sobre o Rio Minho	Valença





Localidades do Caminho Português - Entre Douro e Tejo:

Pedroso, Grijó, Águeda, Coimbra, Figueiró Dos Vinhos, Tomar, Golegã, Santarém, Lisboa

Guarda, Covilhã, Castelo Branco,

Lamego, Moimenta da Beira, Semancelhe, Trancoso, Pinhel, Almeida

Viseu,

Alcobaça, Avelãs De Caminho, Leiria, Batalha, Caldas da Rainha, Torres Vedras, Sintra,



Localidades do Caminho Português a Sul do Tejo:

Setúbal, Alcácer do Sal,

Nisa, Castelo de Vide, Alter do Chão, Fronteira,

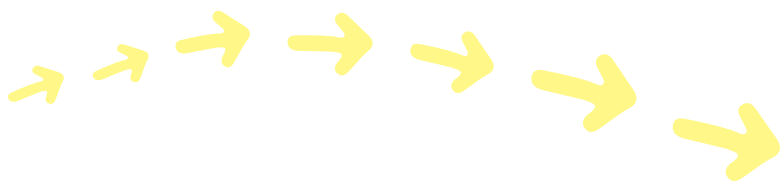
Alpalhão, Estremoz, Évora Monte,

Évora, Beja, Tavira,

Almodôvar, Loulé, Faro,

Ferreira do Alentejo, Lagos





Os caminhos que utilizam a travessia do Rio Minho em Valença/Tui são, geralmente, chamados de **Caminho Central** e **Caminho da Costa**.

Há também referência a travessias do Minho, junto à foz do rio, por barco, e também uma via marítima que poderia levar os peregrinos de Viana do Castelo até aos portos das rias galegas.

O Caminho que utiliza a passagem por Chaves/Verin, é chamado de **Caminho Interior**.

Há ainda troços do **Caminho Sanabrês** que atravessam território português, podendo, por isso integrar peregrinos de origem portuguesa nesse percurso.

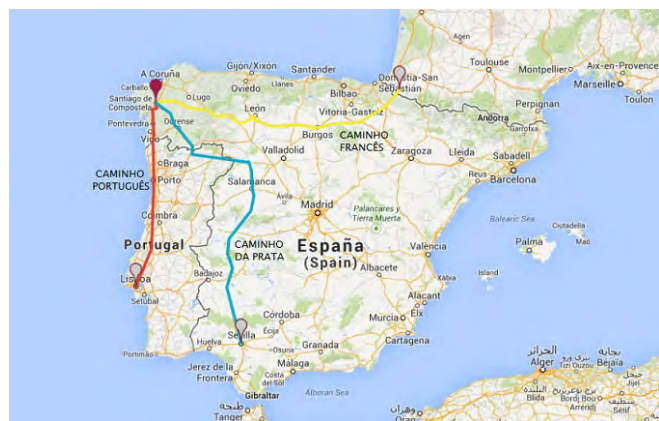
A **Portela do Homem** como via de transposição da cordilheira fronteira (Peneda/Gerês), praticada desde o período romano é, também um ponto do caminho português.

O **Caminho de Torres**, vindo de Salamanca, Descrito por Diego de Torres Villarroel, entra em Portugal por Almeida e atravessando o Rio Douro entre Lamego e a Régua, em vez de seguir o caminho interior para Chaves/Verin, sobe a Mesão Frio para passar por Amarante em direcção a Guimarães onde entronca com a via romana de Porto a Valença.



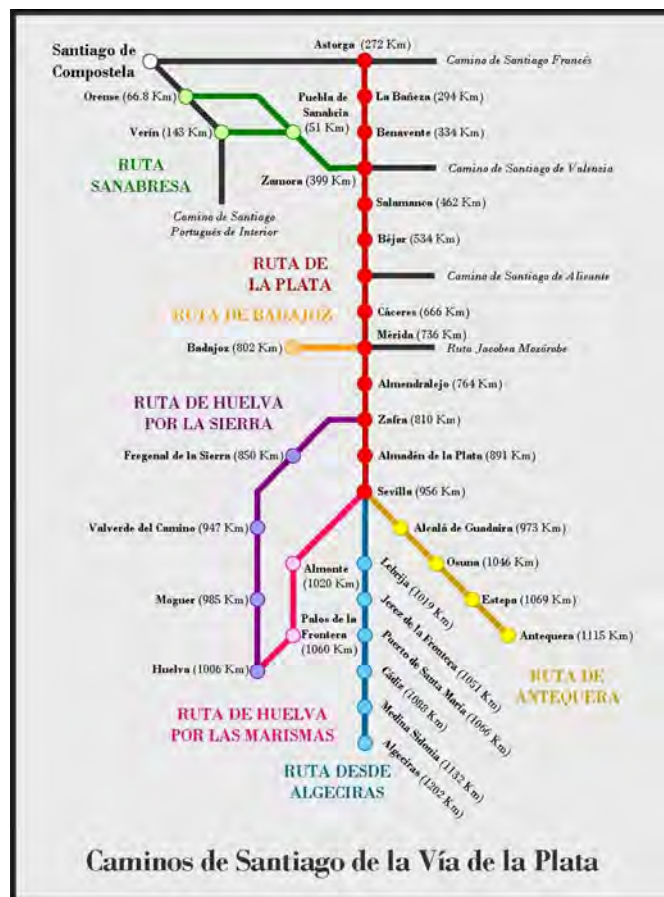
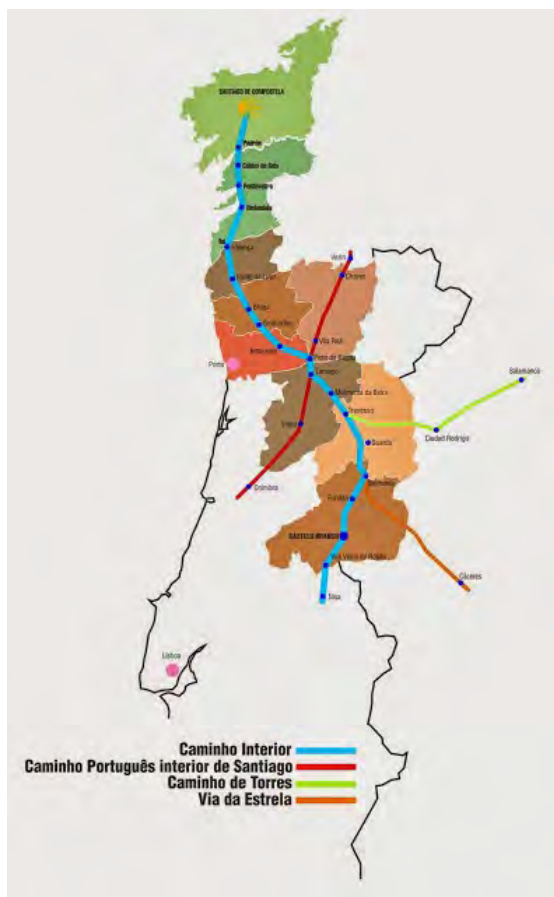
A sul do Douro podemos referir a existência do Caminho do Interior, desde Viseu e os percursos que vão de Lisboa ao Porto.

A sul do Tejo são referenciado percursos que têm origem em **Lagos, Faro e Tavira**.



O percurso do caminho espanhol da (romana) Via da Prata, que vem no sentido Sul-Norte, de Algeciras a Compostela, tem, como variante num pequeno troço do Nordeste beirão e trasmontano, atravessamentos que vêm entroncar nos caminhos portugueses do interior.





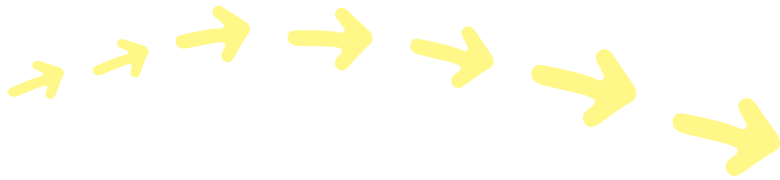
Obviamente que há uma forte coincidência entre os percursos mais utilizados e as vias medievais de ligação de Sul ao Norte, não só condicionadas pelas características físicas do território, com o atravessamento de cordilheiras e, por vezes de rios de difícil transposição como o Tejo, o Douro e o Minho.

Há também uma íntima relação com o mapa urbano medieval, aproveitando povoações, mercados, conventos e mosteiros, como estâncias de preparação para próximas jornadas.

Há mesmo alguma coincidência com a rede de estradas romanas, que constituiu, na idade média, o traçado mais frequente das rotas de transumância, de comércio, de invasão e de peregrinação.

As referências a peregrinações a Santiago a partir do território que hoje é Portugal são muito anteriores à independência do reino, sendo conhecidas importantes viagens de personagens históricos relevantes, antes e depois da nacionalidade.

Este é um assunto de elevado interesse cultural que deverá ser explorado na candidatura à UNESCO. D Henrique e D. Teresa, a Rainha Santa Isabel e D. Manuel I encontram-se entre os inúmeros **personagens de elevado significado histórico que percorreram o caminho** para Compostela pelo território português, onde deixaram marcas da sua passagem.



3 – ANTECEDENTES - O CAMINHO FRANCÊS E O CAMINHO DO NORTE



O caminho francês de Santiago de Compostela foi inscrito na Lista do Património Mundial da UNESCO, como um sítio em série, em 1993.

É uma estreita rota através da Península Ibérica, com mais de 800 Km desde a fronteira francesa até à Cidade de Santiago de Compostela, passando por cinco comunidades autónomas diferentes e por uma centena de povoações.

A classificação de sítio em série significa que não há um universo esgotado na classificação, e que, por isso ela poderá admitir alargamentos do bem.

O alargamento da classificação ao caminho do Norte, em 2015, acrescentou cerca de 1500 Km pela costa, pelo interior do País Basco-La Rioja, Liébana e estradas primitivas. Inclui importante património construído criado para responder as necessidades dos peregrinos, incluindo catedrais, hospitais, albergarias e até pontes.

Assim, estamos perante um importante precedente que abre perspectivas para o alargamento ao caminho português.

Critérios para a inclusão na Lista do Património Mundial da UNESCO

Os sítios candidatos a património mundial devem satisfazer os **critérios de selecção**.

A solicitação é feita pelo Estado onde o sítio se encontra e a UNESCO não faz recomendações para que se inclua algum sítio na lista.

Até final de 2004, os critérios eram divididos em duas categorias: critérios naturais e critérios culturais. Depois dessa data, as directrizes operacionais para a execução da Convenção do Património Mundial foram revistas e, actualmente somente existe um conjunto de dez critérios, abrangendo os seguintes antigos:

- (i) – representar uma obra-prima do génio criativo humano; ou*
- (ii) – mostrar um intercâmbio importante de valores humanos, durante um determinado tempo ou em uma área cultural do mundo, no desenvolvimento da arquitectura ou tecnologia, das artes monumentais, do planeamento urbano*

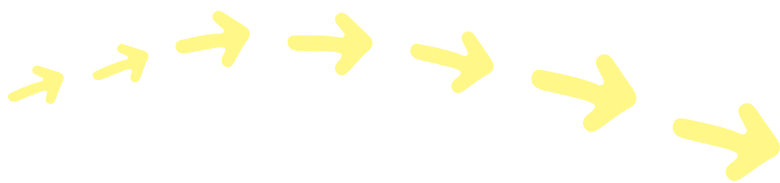


ou do desenho de paisagem; ou

- (iii) – mostrar um testemunho único, ou ao menos excepcional, de uma tradição cultural ou de uma civilização que está viva ou que tenha desaparecido; ou*
- (iv) – ser um exemplo de um tipo de edifício ou conjunto arquitectónico, tecnológico ou de paisagem, que ilustre significativos estágios da história humana; ou*
- (v) – ser um exemplo destacado de um estabelecimento humano tradicional ou do uso da terra, que seja representativo de uma cultura (ou várias), especialmente quando se torna(am) vulnerável(veis) sob o impacto de uma mudança irreversível; ou*
- (vi) – estar directamente ou tangivelmente associado a eventos ou tradições vivas, com ideias ou crenças, com trabalhos artísticos e literários de destacada importância universal;*
- (vii) – conter fenómenos naturais excepcionais ou áreas de beleza natural e estética de excepcional importância; ou*
- (viii) – ser um exemplo excepcional representativo de diferentes estágios da história da Terra, incluindo o registo da vida e dos processos geológicos no desenvolvimento das formas terrestres ou de elementos geomórficos ou fisiográficos importantes; ou*
- (ix) – ser um exemplo excepcional que represente processos ecológicos e biológicos significativos da evolução e do desenvolvimento de ecossistemas terrestres, costeiros, marítimos ou aquáticos e comunidades de plantas ou animais; ou*
- (x) – conter os mais importantes e significativos habitats naturais para a conservação in situ da diversidade biológica, incluindo aqueles que contenham espécies ameaçadas que possuem um valor universal excepcional do ponto de vista da ciência ou da conservação.*

Para a inclusão de um sítio na lista do Património Mundial, ele deve atender a **pelo menos um dos critérios**, ora, o caminho francês foi incluído na Lista da UNESCO por ter um Valor Excepcional Universal, por cumprir os critérios II, IV e VI e por possuir integridade, autenticidade e os requisitos de gestão exigidos pela convenção do Património Mundial.





O Caminho (francês) de Santiago como valor excepcional universal

Critério ii: O Caminho de Santiago de Compostela desempenhou um papel crucial no intercâmbio de avanços culturais, em ambos os sentidos, entre a Península Ibérica e a Europa, especialmente durante a Idade Média, mas também nos séculos subsequentes. A riqueza do património cultural que emergiu associada ao caminho é vasta e marcante da arte românica, apresentando extraordinários exemplos da arte gótica, do renascimento e do barroco. Mais ainda, em contraste com o desenvolvimento da vida urbana no resto da península Ibérica, durante a Idade Média, o acolhimento e actividade comercial provenientes do Caminho de Santiago conduziram ao crescimento e deram origem a novas cidades no norte da Península

Critério iv: O Caminho de Santiago de Compostela preservou o mais completo registo de todas as rotas de peregrinação, apresentando edifícios eclesiásticos e civis, pequenos e grandes enclaves e estruturas de engenharia civil.

Critério vi: O Caminho de Santiago de Compostela é importante testemunha do poder e influência da fé entre populações de todas as origens e classes sociais na Europa medieval e posterior.

O bem apresenta ainda relevantes condições de **Integridade, de autenticidade e requisitos de protecção e gestão**.

Neste contexto, parece ser vantajoso, para o caminho português, candidatar-se como alargamento do bem já incluído na lista da UNESCO, em vez de uma tentativa para construção de uma nova candidatura.

Se for este o procedimento a cumprir pelos estados membros, Portugal e Espanha, importa basear a candidatura sobre os mesmos critérios que levaram à aceitação do bem originário.





4 - A IMPORTÂNCIA DA ENTIDADE GESTORA

Nenhum bem pode ser candidatado à Lista do Património Mundial da UNESCO sem a indicação, pelo estado membro de qual é a sua Entidade Gestora.

Reproduzindo o texto da Convenção do Património Mundial, podemos, a partir da fonte, compreender a responsabilidade de compete aos estados parte na protecção e valorização dos bens incluídos na Lista:

ARTIGO 4.º Cada um dos Estados parte na presente Convenção deverá reconhecer que a obrigação de assegurar a identificação, protecção, conservação, valorização e transmissão às gerações futuras do património cultural e natural referido nos artigos 1.º e 2.º e situado no seu território constitui obrigação primordial. Para tal, deverá esforçar-se, quer por esforço próprio, utilizando no máximo os seus recursos disponíveis, quer, se necessário, mediante a assistência e a cooperação internacionais de que possa beneficiar, nomeadamente no plano financeiro, artístico, científico e técnico.

ARTIGO 5.º Com o fim de assegurar uma protecção e conservação tão eficazes e uma valorização tão activa quanto possível do património cultural e natural situado no seu território e nas condições apropriadas a cada país, os Estados parte na presente Convenção esforçar-se-ão na medida do possível por:

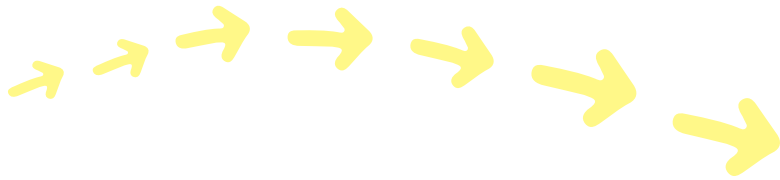
a)Adoptar uma política geral que vise determinar uma função ao património cultural e natural na vida colectiva e integrar a protecção do referido património nos programas de planificação geral;

b)Instituir no seu território, caso não existam, um ou mais serviços de protecção, conservação e valorização do património cultural e natural, com pessoal apropriado, e dispondo dos meios que lhe permitam cumprir as tarefas que lhe sejam atribuídas;

c)Desenvolver os estudos e as pesquisas científicas e técnica e aperfeiçoar os métodos de intervenção que permitem a um Estado enfrentar os perigos que ameaçam o seu património cultural e natural;

d)Tomar as medidas jurídicas, científicas, técnicas, administrativas e financeiras adequadas para a identificação, protecção, conservação, valorização e restauro do referido património; e





e) Favorecer a criação ou o desenvolvimento de centros nacionais ou regionais de formação nos domínios da protecção, conservação e valorização do património cultural e natural e encorajar a pesquisa científica neste domínio.

De facto a UNESCO não pode aceitar que um bem, de qualquer natureza, seja incluído na lista sem garantias de que haverá, **no local**, uma entidade, que poderá ser um serviço do estado, uma autarquia, uma empresa pública, ou uma Organização Não Governamental (ONG), **que se responsabilize por todo o processo de gestão e salvaguarda do bem.**

Pela mesma razão, a UNESCO não aceita uma candidatura que não inclua um **Plano de Gestão** do bem a classificar.

Ora, **o Caminho Português de Santiago não tem, ainda, criada uma entidade** com perfil para se responsabilizar por essas obrigações.

Acresce ainda que a República Portuguesa, aprovou a convenção, integrando-a, assim no direito português, através do

Decreto nº 49/79, de 6 de Junho

Que se transcreve:

O Governo decreta, nos termos da alínea c) do artigo 200º da Constituição, o seguinte:

Artigo único.

É aprovada a Convenção para a Protecção do Património Mundial, Cultural e Natural, aberta para assinatura em Paris, em 23 de Novembro de 1972, cujo texto em francês e respectiva tradução em português seguem em anexo ao presente decreto.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 18 de Abril de 1979. - Carlos Alberto da Mota Pinto - João Carlos Lopes Cardoso de Freitas Cruz. Assinado em 11 de Maio de 1979.

Publique-se.

O Presidente da República,

ANTÓNIO RAMALHO EANES.



O contexto actual de uma candidatura do caminho português

O panorama actual é o de uma grande adesão de interesse à ideia de uma candidatura, manifestada repetidamente por municípios, instituições da igreja, organismos da administração da cultura e associações de peregrinos, entre outras entidades locais regionais e nacionais, mas **onde a dispersão de esforços predomina** sobre a congregação e articulação.

Não só estamos perante realidades diversas e dispersas, como, por vezes perante visões imbuídas de rivalidade, prejudicial e injustificada.

É crucial ter a visão plena do que se pretende e da lista de entidades que deverá ser envolvida na candidatura, sendo relevante agrupar aquelas que efectivamente demonstrem interesse e capacidade para estar presentes na sua contribuição cultural e material.

É por isso pertinente reunir e registar a adesão de:

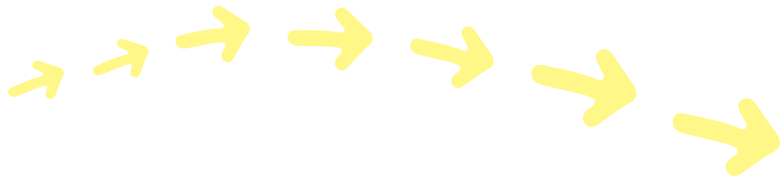
- municípios
- instituições da igreja
- organismos da administração da cultura
- associações de peregrinos,
- entidades locais regionais e nacionais

Municípios espanhóis:

Serão 15, galegos, na presente lista, mas haverá outros, que não estando em “nós de articulação” dos percursos poderão estar em escalas de ligação, e nas regiões de Espanha que vão de Almeida a Salamanca, por isso a presente lista deve ser entendida como aberta e evolutiva, sabendo-se que ultrapassará os 20.

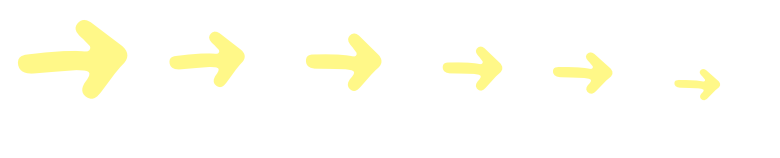
- Santiago de Compostela,
- Padrón,
- Caldas de Rei,
- Pontevedra,
- Redondela,



- 
- Tui,
 - Vigo,
 - La Guardia,
 - Silleda,
 - Lalim,
 - San Cristobal de Cea,
 - Ourense,
 - Allariz,
 - Monterrey,
 - Verin

Municípios portugueses:

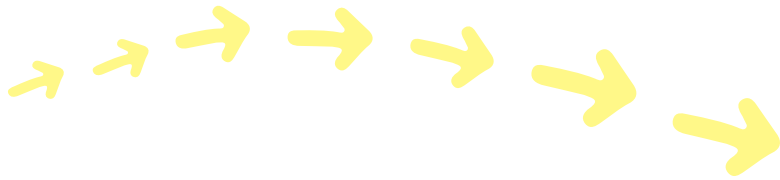
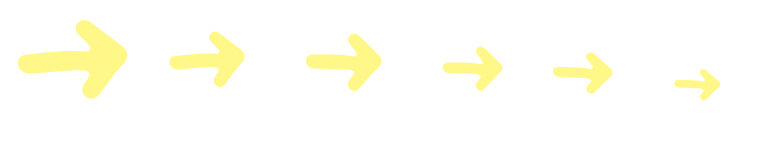
Serão 62, na presente lista, mas, tal como nos espanhóis, esta deve ser entendida como aberta e evolutiva.

- Valença,
 - Paredes de Coura
 - V.N. de Cerveira,
 - Caminha,
 - Viana do Castelo,
 - Esposende,
 - Póvoa de Varzim,
 - Vila do Conde,
 - Ponte de Lima,
 - Barcelos,
- 



- Matosinhos,
- Porto,
- Braga,
- Guimarães,
- Felgueiras
- Amarante
- Mesão Frio
- Peso da Régua
- Santo Tirso,
- Terras do Bouro,
- Bragança,
- Chaves,
- V.N. de Gaia,
- Águeda,
- Coimbra,
- Anadia,
- Figueiró dos Vinhos,
- Tomar,
- Golegã,
- Santarém,
- Lisboa,
- Guarda,
- Covilhã,



- 
- Castelo Branco,
 - Lamego,
 - Moimenta da Beira,
 - Sernancelhe,
 - Trancoso,
 - Pinhel,
 - Almeida,
 - Viseu,
 - Alcobaça,
 - Leiria,
 - Batalha,
 - Caldas da Rainha,
 - Torres Vedras,
 - Sintra,
 - Setúbal,
 - Alcácer do Sal,
 - Nisa,
 - Castelo de Vide,
 - Alter do Chão,
 - Fronteira,
 - Estremoz,
 - Évora,
 - Beja,
- 



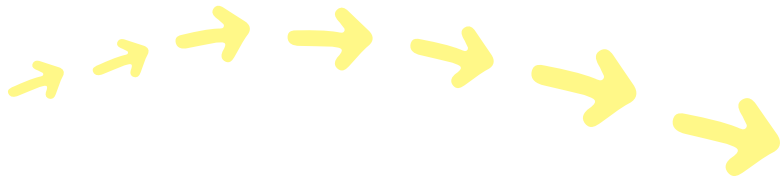
- Tavira,
- Almodôvar,
- Loulé,
- Faro,
- Ferreira do Alentejo,
- Lagos

Instituições da igreja

Além de muitas paróquias e outras instituições religiosas de carácter local importa, sobretudo agregar às entidades promotoras da candidatura do percurso as **18 Dioceses Portuguesas**, atravessadas pelo caminho português

1. Arquidiocese de Braga
2. Arquidiocese de Évora
3. Patriarcado de Lisboa
4. Diocese do Algarve
5. Diocese de Aveiro
6. Diocese de Beja
7. Diocese de Bragança-Miranda
8. Diocese de Coimbra
9. Diocese da Guarda
10. Diocese de Lamego
11. Diocese de Leiria-Fátima
12. Diocese de Portalegre-Castelo Branco
13. Diocese do Porto
14. Diocese de Santarém
15. Diocese de Setúbal





16. Diocese de Viana do Castelo

17. Diocese de Vila Real

18. Diocese de Viseu

Será também de considerar a agregação ao processo das dioceses galegas abrangidas pelos percursos.

Organismos da administração da cultura

As 7 instituições responsáveis pela cultura são essenciais à candidatura, sobretudo as entidades com competências na área de incidência do Caminho.

1. Secretaria de Estado da Cultura,
2. Direcção Geral do Património Cultural
3. Direcção Regional da Cultura do Norte
4. Direcção Regional da Cultura do Centro
5. Direcção Regional da Cultura de Lisboa e Vale do Tejo
6. Direcção Regional da Cultura do Alentejo
7. Direcção Regional da Cultura do Algarve

Associações de peregrinos,

As 9 Associações portuguesas de peregrinos, desde já inventariadas, são parte fundamental da dinâmica que o Caminho continua a ter no presente e são a chave para a sua continuidade, utilização e salvaguarda futura.

Sem prejuízo da investigação vir a identificar outras associações será necessário, desde já, procurar a participação activa das que já estão inventariadas:

1. Associação dos Amigos do Caminho de Santiago do Norte de Portugal.
 2. Atendimento ao Peregrino.
 3. Associação dos Amigos do Caminho Português de Santiago.
 4. Associação de Valença do Minho dos Amigos do Caminho de Santiago.
 5. Amigos de São Tiago de Viana do Castelo.
 6. Associação dos Amigos de Santiago de Compostela.
 7. Centro de Estudos Jacobeos.
 8. Amigos del Camino Portugués en Santiago.
 9. Associação de peregrinos Via Lusitana.
- 



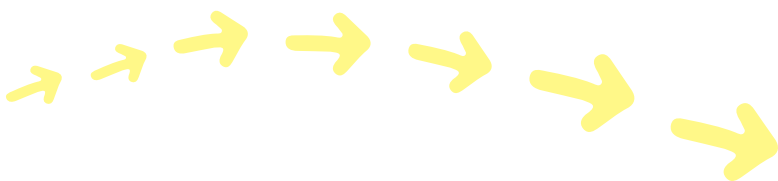
Entidades territoriais regionais e supra municipais:

Não existindo regiões em Portugal, apesar de previstas na Constituição da República, há, no entanto, em princípio, **27 entidades** com competências regionais e supra municipais que importa envolver no processo de candidatura do Caminho;

1. Comissão de Coordenação regional do Norte
2. Comissão de Coordenação regional do Centro
3. Comissão de Coordenação regional de Lisboa e Vale do Tejo
4. Comissão de Coordenação regional do Alentejo
5. Comissão de Coordenação regional do Algarve
6. Área Metropolitana de Lisboa
7. Área Metropolitana do Porto
8. Comunidade Intermunicipal Região de Leiria
9. Comunidade Intermunicipal da Beira Baixa
10. Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo
11. Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro
12. Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra
13. Comunidade Intermunicipal da Região Viseu Dão Lafões
14. Comunidade Intermunicipal das Beiras e Serra da Estrela
15. Comunidade Intermunicipal das Terras de Trás-os-Montes
16. Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central
17. Comunidade Intermunicipal do Alentejo Litoral
18. Comunidade Intermunicipal do Algarve
19. Comunidade Intermunicipal do Alto Alentejo
20. Comunidade Intermunicipal do Alto Minho
21. Comunidade Intermunicipal do Alto Tâmega
22. Comunidade Intermunicipal do Ave
23. Comunidade Intermunicipal do Baixo Alentejo
24. Comunidade Intermunicipal do Cávado
25. Comunidade Intermunicipal do Douro
26. Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo
27. Comunidade Intermunicipal do Oeste

O quadro seguinte resume o “elenco” das entidades que, desde já, se pretende envolver no processo de candidatura





Municípios espanhóis	Municípios	20 *
Municípios portugueses	Municípios	62
Instituições da igreja em Portugal	Dioceses	18
Organismos da administração da cultura	Serviços	7
Associações de peregrinos	Associações	9
Entidades territoriais regionais e supra municipais	CCDRs+CIMs	27
TOTAL		143

Faltaram ainda adicionar outras entidades galegas, (religiosas e civis) para além de outros municípios, que poderão aderir ao processo de classificação, o que alargará ainda mais o elenco da parceria.

Importa ainda referir as entidades relacionadas com o **turismo**.

Aqui importa esclarecer eventuais conflitos de "visão" que devem ser acautelados.

Primeiro porque a peregrinação deve ser entendida como um acto de fé e de vontade própria do peregrino e a viagem a Santiago não pode ser subvertida por um propósito lúdico, desligado do seu fundamento religioso. Com isto não se exclui a inclusão entre os peregrinos de pessoas não católicas, não cristãs ou mesmo não crentes. O ecumenismo e o humanismo do caminho, transversal a toda a humanidade, deve ser, cada vez mais, enaltecido.

Segundo porque na óptica da UNESCO, não há argumentos de natureza turística que valorizem uma candidatura. O que deve ser realçado é o **valor cultural** do caminho.

Mas, todos sabemos, e a igreja e a UNESCO também sabem que, para além do interesse religioso e cultural, o caminho de Santiago é uma motivação turística de enorme relevância para Compostela, para a Galiza e para os territórios mais procurados de acesso a Santiago, nomeadamente em Portugal.

Essa realidade implica um efectivo interesse das entidades responsáveis pelo desenvolvimento e gestão do turismo na Galiza e em Portugal face a uma eventual candidatura do caminho à lista da UNESCO.

Haverá, por isso de acrescentar à lista de entidades a envolver as que intervêm neste sector a diversos níveis.





Este quadro mostra, assim, a **enorme dimensão e diversidade de parceiros** com os quais é importante construir um consenso, o que, em primeira análise, levanta a questão da necessária **liderança do processo**.

Trata-se, por isso, de um caminho de **construção de um consenso**.

Primeiro de um consenso quanto ao **objectivo**, segundo de um consenso quanto ao **programa**, terceiro quanto aos **recursos** a afectar e quarto quanto à **liderança**.

Para isso é necessário congregiar em torno das questões mais pacíficas, o maior número de parceiros, verdadeiramente motivados e disponíveis para **assumir encargos** com o processo.

Só depois de ter esse **“núcleo duro”** resistente á erosão do tempo e das dificuldades, se poderá alargar o processo a agentes menos motivados ou menos envolvidos na candidatura.

Acontece que no presente (final de 2015) o processo já conta com muitas iniciativas e antecedentes e há já, de forma muito assimétrica, trabalhos realizados, sem articulação, por parte de algumas entidades que é necessário incorporar e articular.

Importa, desde já registar que **o retorno** de todo o esforço que venha a ser investido **será difuso**, a médio ou longo prazo, e de quantificação impossível.

Esta candidatura, como qualquer outra a esta Lista da UNESCO, terá de ser entendida, sobretudo como **uma oferta à humanidade por parte do país** (neste caso dos dois países) **e dos municípios que ficarão, sobretudo, com os encargos de salvaguarda e preservação do bem**.

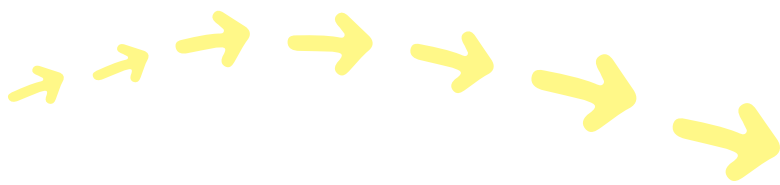
Retorno, indirecto, da classificação, se esta tiver sucesso, será sobretudo na capacidade acrescida de promoção turística e, em geral na visibilidade internacional do bem e dos territórios onde se situa.

Retornos directos da candidatura não podem ser esperados.

Quando falamos de uma candidatura a Património Mundial, queremos dizer **a oferta a toda a humanidade** de um património que antes era só nosso (só nacional ou mesmo local). Isto quer dizer que o Caminho Português de Santiago deixa de ser um bem com interesse, apenas para uma diocese, um município ou uma associação de peregrinos, para ser um bem **de interesse para todos os povos do mundo**.

Assim seja reconhecido esse valor universal pelos peritos da UNESCO!





Ora, nesse caminho, a candidatura tem de integrar todos os interesses locais, regionais e sectoriais num só interesse - o de **salvaguardar para toda a humanidade** um bem único!

No caso da candidatura do Caminho Português estamos perante uma rede de percursos, onde se distinguem, desde logo os situados a norte, os situados a sul e centro, os situados no litoral e no interior.

Este **carácter disperso do bem**, associado á sua característica fortemente imaterial, confere-lhe uma enorme complexidade e relaciona-o, como já registamos, com um grande número de pessoas e entidades.

Nesta situação assistimos a manifestações de interesse por vezes **de raiz local**, outras vezes de raiz **sectorial ou temática**, mas sem que tenha sido criada (ainda) uma plataforma de entendimento e articulação.

Associações de peregrinos, associações temáticas de peregrinos (de BTT, por exemplo) associações de albergues, associações jacobeias, paróquias e dioceses, municípios e associações de municípios, administrações regionais, entidades com competências no turismo são forças presentes, todas elas necessárias e importantes, mas necessitando de "uma pauta musical e de uma condução de orquestra que produza a desejada música em vez de ruído"!

Acresce que para levar a bom termo uma candidatura com sucesso é necessária e indispensável uma condução forte e esclarecida, com **poder de decisão e de liderança**.

Essa deve ser entendida como a **primeira prioridade**.

Assim, o presente estudo recomenda:

1º - A criação de uma plataforma de agregação, de entendimento e de articulação das entidades, forças, organizações e serviços que possam estar interessados numa candidatura à UNESCO.

Entende-se que essa plataforma não deve ser eventual, nem temporária, mas abrangente, aberta e permanente, podendo ter materialização física e virtual, com espaço de debate e agregação de esforços, de pontos de vista e de interesses.

Deve ser entendida como o **plenário das entidades** com algum vínculo ao Caminho Português, independentemente da sua participação mais ou menos activa no processo de candidatura





2º - A formalização, no âmbito dessa plataforma, **de uma entidade jurídica de natureza associativa**, com o objecto de preparar, organizar e formalizar a candidatura à lista do Património Mundial do bem “Caminho Português de Santiago de Compostela” e de assegurar a salvaguarda do bem.

Esta associação que incluirá as entidades interessadas em suportar, materialmente, a candidatura, reger-se-á por estatutos próprios, de acordo com a legislação portuguesa e assumirá como objecto a promoção da candidatura do Caminho Português de Santiago à categoria de bem do Património Mundial.

3º - A organização, no âmbito desse amplo consórcio, **de uma Entidade Gestora** do Caminho Português de Santiago, com mandato explícito para tal, assumido pela entidade proposta no número anterior.

Esta Entidade Gestora, com um perfil predominantemente cultural, deve liderar o processo de preparação da candidatura e de gestão do bem, antes, durante e depois do processo de candidatura à UNESCO.

Em caso de insucesso da candidatura esta entidade não deverá desaparecer, direccionando o seu objectivo para a salvaguarda e promoção do Caminho Português como valor de interesse patrimonial internacional.

4º - A instalação de um Órgão Deliberativo e de um Órgão Executivo da Entidade Gestora.

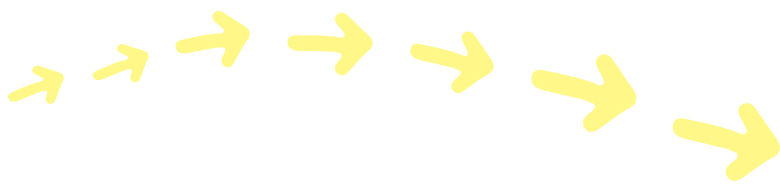
A Entidade Gestora, como representação de múltiplas outras entidades, deverá ter **um órgão de reunião regular**, com periodicidade tão frequente, quanto o justifiquem as decisões da sua competência e **um órgão permanente**, essencialmente técnico, dedicado à preparação da candidatura e à gestão do bem.

5º - A aprovação pelo Órgão Deliberativo da Entidade Gestora de um **plano de trabalhos, de um cronograma e de um plano de recursos** para a elaboração da candidatura, incluindo o Plano de Salvaguarda do Bem.

O órgão deliberativo da Entidade Gestora terá a missão central de congregar os recursos necessários à elaboração da candidatura e à gestão do bem.

Dentro da panóplia de entidades agregadas na plataforma, de desenho muito diferente entre elas, haverá instituições com responsabilidades de gestão que terão de conduzir o processo de construção de **um sólido consenso cultural, político, técnico e religioso** que dê corpo à candidatura.





Este órgão deliberativo da Entidade Gestora tem a tarefa central de liderar o processo de coesão de todos os interessados, independentemente das capacidades de cada um.

De facto estaremos perante um leque que vai desde pequenas a grandes Associações de Peregrinos, sem grandes recursos financeiros, a municípios de dimensões e meios muito variáveis, regiões e dioceses com poderes e capacidades diversas.

Se, por um lado a coesão tem de ser prevista e assegurada nos estatutos, por outro lado a sua gestão, no percurso do tempo, implica uma atenção viva diante do evoluir das dificuldades.

É aí que o Órgão Deliberativo da Entidade Gestora tem de demonstrar a sua capacidade de unir e liderar o processo e a participação dos parceiros.

6º - A dotação do Órgão Executivo da Entidade Gestora com os meios necessários à sua plena laboração no sentido da elaboração da candidatura dentro do Plano de Trabalhos, do Cronograma e do quadro de recursos aprovados pelo Órgão Deliberativo.

O órgão executivo terá de ser dotado de instalações, condições de funcionamento, pessoal de apoio, técnicos e recursos financeiros que lhe permitam investir em estudos e trabalhos de investigação e divulgação necessários à argumentação de suporte da candidatura e ao serviço de salvaguarda e manutenção do bem.

Perante esta complexidade parece ser recomendável a concentração das responsabilidades iniciais sobre o Estado Português, fazendo recair a organização inicial do processo sobre as **entidades responsáveis pela cultura e pelo turismo**.

Queremos com isto dizer que o despoletar de um processo de candidatura não deve partir de uma entidade territorial ou sectorial, mas do Estado central, a quem competirá estabelecer os laços com as entidades Galegas/Espanholas, e a quem competirá a construção do consenso entre a centena e meia de entidades interessadas.

Compreende-se que deva ser a entidade central da Cultura (actual DGPC) a promover o processo e garantir os meios técnicos necessários e a entidade central do Turismo a garantir os meios financeiros para a preparação da candidatura, na medida em que, no plano material, será esse o sector beneficiário final.





5 – METODOLOGIA

A elaboração do processo de candidatura, terá de articular um conjunto de especialistas que serão agrupados pela entidade gestora, constituindo, assim um corpo central de condução do processo.

Parece ser suficiente, desde já, para além do coordenador, um especialista dos caminhos galegos, um especialista das questões religiosas e um especialista da equipa de levantamento dos trilhos portugueses (Hidria).

O **coordenador da candidatura** poderá ainda recorrer a colaboração externa de outros peritos se for demonstrada a sua necessidade, perante propostas fundamentadas a apresentar ao órgão competente da Entidade Gestora.

O grupo de trabalho ficará vinculado a **um plano de trabalhos** sujeito a uma calendarização a acordar pelas entidades interessadas, participantes nos órgãos da Entidade Gestora.

Esse plano de trabalhos incluirá, essencialmente três vertentes, uma técnica, outra diplomática, de contacto com pessoas chave da UNESCO e outra política, de mobilização de esforços no plano regional e nacional.

Numa primeira fase trata-se de **elaborar o “dossier” de candidatura**, com as suas peças escritas, gráficas e multimédia, contendo a fundamentação e demonstração do valor cultural do bem a candidatar.

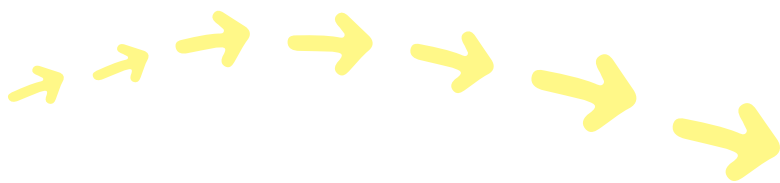
Este “dossier” terá de ser apresentado num formato acabado, muito bem elaborado no plano estético, demonstrando cuidado, interesse e empenhamento no processo de candidatura, e, obrigatoriamente, terá de ser traduzido para francês ou inglês.

Face às características do bem, geograficamente disperso, e, em muitos aspectos, imaterial, será de considerar a sua apresentação acompanhada de **um documentário filmado**, elegendo os troços mais significativos do seu valor patrimonial, paisagístico, simbólico e religioso, para comunicar aos interessados a sua valia.

Refira-se que não se tratará de um documentário turístico ou publicitário mas sim de um **documento científico e cultural** destinado a registar e comunicar o interesse patrimonial, material e imaterial, do Caminho Português.

Paralelamente importa realizar um **evento internacional** onde se possam





integrar os convites a personalidades relevantes da UNESCO e do ICOMOS, de modo a dar-lhes conhecimento do bem e das entidades que estão associadas à candidatura.

Este evento poderá ser em Portugal ou na Galiza e necessita de preparação suficientemente cuidada e atempada para garantir a presença das entidades mais importantes (UNESCO e ICOMOS) e um elevado nível técnico e científico, bem como o envolvimento político das entidades locais e nacionais (no mínimo, municípios, CIMs, Direcção Geral da Cultura, Direcção Geral do Turismo e Comissão Nacional da UNESCO).

Importa associar ao processo as entidades galegas mais relevantes, para dar consistência à candidatura transnacional.

Depois de concluída a elaboração do processo de candidatura é necessário fazer a sua **Entrega Formal** (e também política) aos governos português e espanhol.

Isto implica o agendamento de reuniões com personalidades significativas para o processo, em ambos os países, nomeadamente nos campos da cultura e da diplomacia.

Entregue o processo, importa acompanhar o andamento da sua entrada na Lista Indicativa dos dois países. Só depois de entrar na **lista indicativa** é que o processo chega à Direcção do Património Mundial da UNESCO (em Paris).

Cabe registar que por iniciativa de diversas associações de peregrinos já existe uma solicitação junto da Comissão Nacional da UNESCO para a inclusão do Caminho Português na lista indicativa nacional, mas essa iniciativa não teve ainda prosseguimento no âmbito da elaboração de um processo de candidatura.

Seguidamente à apresentação da candidatura junto da Direcção do Património Mundial essa irá enviar o processo ao ICOMOS para nomear um perito que faça a avaliação do bem. Em princípio não será um perito com origem num dos países subscritores da candidatura.

O perito visitará "o local", e terá (provavelmente) reuniões técnicas com os autores do processo de candidatura, antes de redigir o seu "informe" que dirigirá ao ICOMOS, para que faça parte da apreciação da candidatura por parte dos órgãos da UNESCO competentes para o efeito (o "bureau" e a Comissão do Património Mundial).

Se a recomendação do ICOMOS ao "bureau" for negativa, a candidatura deve ser retirada e reformulada para apresentação em data posterior. Uma candidatura apresentada que mereça deliberação negativa da Comissão, não pode mais voltar a ser apresentada. Quer isso dizer que o bem, **em valor absoluto**, não tem qualidade para estar





na lista, e portanto, se o não tem hoje não o terá depois.

Se a candidatura for retirada para reformulação é entendido que o problema não reside na qualidade do bem, mas **na qualidade do processo de candidatura**, que necessita de ser melhor documentado.

É parte integrante do processo de candidatura, aliás parte essencial, a indicação da **entidade responsável pela gestão** do bem.

Nesse domínio é essencial, começar **desde já**, o processo de negociação e instalação de uma equipa técnica, capaz de dar garantias à UNESCO da capacidade de **salvaguarda do bem** a classificar.

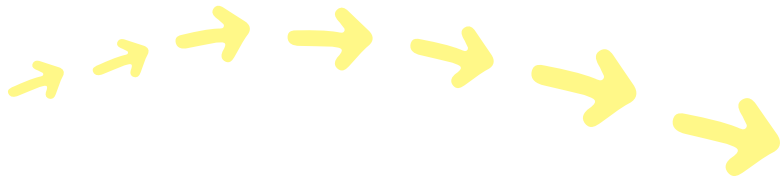
Diferente seria se esse órgão, presentemente, já existisse e tivesse um histórico a apresentar, mas como não existe, aí residirá a **primeira preocupação da candidatura**.

A acompanhar o processo de candidatura é indispensável a apresentação de um **Plano de Salvaguarda do bem**.

De facto, desde há alguns anos, a UNESCO não aceita candidaturas que não vão já acompanhadas de um plano de salvaguarda. Essa é a fórmula encontrada para garantir que o bem depois de entrar na lista da UNESCO, não será votado ao abandono ou à sua delapidação.

Essa exigência, imperativa, implica um investimento forte da entidade promotora para que, em simultâneo com o processo de candidatura, seja elaborado o Plano de Salvaguarda





6 – CRONOGRAMA PREVISIONAL



A cronologia aqui apresentada é meramente indicativa e depende, em larga medida, de prazos que decorrem da dinâmica de outras instituições, essenciais ao processo e absolutamente autónomas, relativamente aos promotores da candidatura.

Não pode, por isso, sem ouvir primeiro as entidades mais relevantes da preparação do processo, estabelecer-se um calendário para a sua conclusão, podendo apenas estimar-se os tempos razoáveis para as fases que vão até à sua apresentação aos dois Estados Membros.

O prazo de dois anos e meio para a realização e entrega do processo de candidatura, com a consistência necessária para ser aprovada, é manifestamente compacto na medida em que depende da passagem imediata de cada tarefa às seguintes e até de antecipação de tarefas, o que implica uma **grande agilidade de actuação** por parte do grupo de coordenação e da equipa técnica.

Períodos de indecisão ou atrasos na realização de tarefas externas podem colocar em causa toda a programação prevista, pelo que será de “montar” a operação tão cedo quanto possível e dotá-la dos meios e do poder de decisão imprescindíveis à celeridade do processo

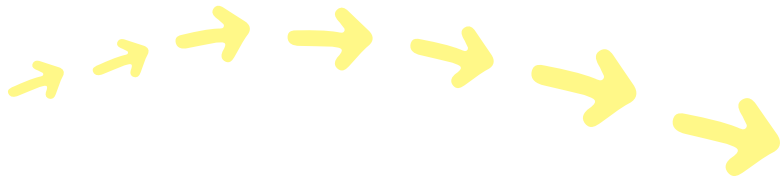


	TAREFA			
1	Criação de uma plataforma com as entidades a envolver na candidatura (CP)	6	6	X
2	Aprovação de um Plano de Trabalhos pela Plataforma (PT)	1	7	
3	Aprovação da Entidade responsável pela Gestão da candidatura (EG)	1	8	
4	Instalação da Entidade de Gestão (IEG).	3	11	X
5	Levantamento dos bens patrimoniais, registo e reconhecimento de campo dos percursos (LBP)	4	15	
6	Elaboração das peças essenciais do Processo de Candidatura (PC)	3	18	
7	Elaboração do Plano de Gestão do Bem (PG)	3	21	
8	Tradução do processo para Francês ou Inglês (TFI)	1	122	
9	Revisão da Tradução do processo para Francês ou Inglês (RT)	1	23	
10	Edição do processo de candidatura em livro (EL)	1	24	
11	Realização de registo filmado sobre o Caminho Português (RF)	2	26	
12	Organização de um Evento Internacional de carácter científico e cultural (EI)	2	28	
13	Acompanhamento técnico de Visitas ao Local com peritos do ICOMOS (VL)			X
14	Acompanhamento técnico do processo, após integração na Lista Indicativa (LI)			X
15	Participação no desenvolvimento Técnico, Diplomático e Político, ao longo de todo o processo. (TDP)			X
	Tempo total necessário para apresentação do processo de candidatura para aceitação na Lista Indicativa	28 meses		

Deste cronograma pode prever-se como tempo razoável necessário para a apresentação da candidatura à UNESCO, cerca de dois anos e meio.

Os tempos atribuídos a cada fase do processo compreendem, evidentemente, simultaneidades de elaboração ou preparação.





7 - ESTIMATIVA DE RECURSOS FINANCEIROS A ENVOLVER

Para a viabilização da candidatura será necessário assegurar um largo conjunto de meios materiais e humanos que representam custos para os promotores.

No sentido de estimar uma previsão elaboramos o quadro seguinte:

	TAREFA	€	
1	Criação de uma plataforma com as entidades a envolver na candidatura, incluindo a realização de 4 assembleias-gerais da parceria, com 200 participantes	8 000	
2	Instalação da Entidade de Gestão, incluindo instalações, equipamentos, custos de funcionamento, deslocações e recursos humanos por 2 anos	180 000	188 000
3	Levantamento dos bens patrimoniais, incluindo o registo e reconhecimento de campo dos percursos, com equipas especializadas e deslocações.	25 000	213 000
4	Elaboração das peças essenciais do Processo de Candidatura, incluindo a aquisição de serviços especializados para demonstração do valor do bem.	30 000	243 000
5	Elaboração do Plano de Gestão do Bem.	20 000	263 000
6	Tradução do processo para Francês ou Inglês	4 000	267 000
7	Revisão da Tradução do processo para Francês ou Inglês	1 000	268 000
8	Edição do processo de candidatura em livro, com formato e apresentação compatível com o standard adoptado por candidaturas semelhantes	25 000	293 000
9	Realização de registo filmado sobre o Caminho Português	20 000	313 000



10	Organização de um Evento Internacional de carácter científico e cultural, com duração de 3 dias e 200 participantes, com 20 convidados internacionais.	25 000	338 000
11	Acompanhamento técnico de Visitas ao Local com peritos do ICOMOS, incluindo deslocações e alojamento por uma semana	5 000	343 000
12	Acompanhamento técnico do processo, após integração na Lista Indicativa, incluindo deslocações às reuniões do Bureau e do Comité da UNESCO	4 000	347 000
13	Participação no desenvolvimento Técnico, Diplomático e Político, ao longo de todo o processo. (TDP)	3 000	350 000
Custo total, estimado, necessário para apresentação do processo de candidatura para aceitação na Lista Indicativa		350 000	

Embora esta estimativa orçamental seja meramente indicativa e muitas soluções de parceria possam resolver, de forma mais contida, os custos do processo, importa, desde já, partir com um a ordem de grandeza de modo a não provocar momentos de surpresa e arrependimento por parte de entidades que terão de suportar esses custos.

No limite, poderíamos até contar com a “oferta” de serviços de municípios e outras entidades a título meramente “pró bono”, como instalações, viaturas, técnicos municipais, equipamentos informáticos, custos de viagens e alojamentos, etc.

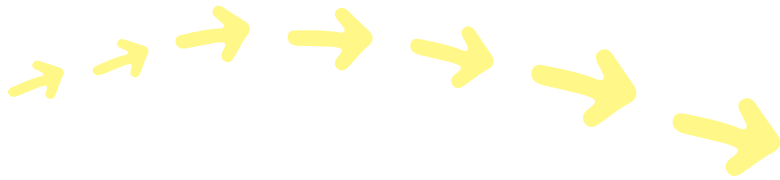
Mas, mesmo que todos os serviços fossem “adquiridos” de forma voluntária e gratuita, não deixariam de representar um valor.

É esse valor que pretendemos, aqui e agora, com o grau de falibilidade inevitável, deixar registado para prevenção de conflitos, sempre prováveis quando cooperam **tantas e tão diferentes** entidades.

No sentido da mobilização de vontades e recursos interessará gerar uma fórmula em que **cada entidade tenha de contribuir**, respeitando a proporcionalidade dos seus meios disponíveis.

A construção desse consenso parece ser condição “sine qua non” para a existência de um processo de candidatura.





8 - PROPOSTA PARA A REALIZAÇÃO DE UM ACTO CONSTITUINTE DA PARCERIA

Perante o quadro actual, de dispersão e desarticulação das iniciativas, com a multiplicação de estudos e trabalhos de investigação que poderão resultar em redundâncias e até em atropelos institucionais, parece ser oportuno, e mesmo urgente, a realização de uma “pleno”, alargado, das entidades que pretendam ser intervenientes num processo de candidatura à UNESCO.

Este intento, verdadeiramente abrangente, implica um largo conjunto de questões que necessitam de resposta, como por exemplo:

1. Quem deve ser convocado?
2. Quem deve convocar?
3. Onde deverá ser realizado?
4. Qual o momento mais vantajoso?
5. Que tipo de representatividade para cada entidade?
6. Como constituir uma entidade gestora forte e liderante?

A resposta a este tipo de questões, entre muitas outras que se colocarão implica uma reflexão prévia e a aceitação de um desafio claro por parte das forças nucleares deste processo.

1. Quem deve ser convocado?

É nosso parecer que, para obter um consenso significativo, a convocatória para um “**Acto Constituinte**” deve ser dirigida a todas as entidades elencadas (alargada a uma revisão actualizada do quadro de instituições identificadas neste estudo).

A preocupação de **abranger todos os interessados** deve ser entendida no sentido positivo e também no sentido negativo.

Não só se pretende incluir todos os esforços que possam ser adicionados ao processo, como se pretende evitar que alguém fique de fora, marginalizado, constituindo, desse modo, um risco de “contra vapor” no processo futuro.



Mesmo que, por lapso, alguma entidade seja esquecida da convocatória deverá, **em qualquer momento ter a oportunidade de aderir** à parceria, ganhando as mesmas qualidades do grupo inicial, desde que aceite os princípios pelos quais irá reger-se a entidade gestora.

Esta abrangência envolve um enorme esforço organizativo e logístico, mas esses aspectos não devem deixar subverter o princípio da larga representatividade.

Embora de forma pouco explícita **já se percebem alguns atritos e disputas concorrenciais** entre entidades que importa manter unidas, por exemplo entre municípios, ou entre órgãos da administração local e central ou, no mínimo, alheamentos injustificáveis de entidades que terão, obrigatoriamente, de estar no “coração” do processo.

É agora o momento de mobilizar as vontades, dentro da sua natural e positiva diversidade no sentido de encontrar a “**causa comum**” e o caminho de todos.

Por isso a convocatória de um acto constituinte deve atender às peculiaridades das diversas instituições, organizações e pessoas a envolver, de modo a ultrapassar rivalidades, em nome de um objectivo que, afinal é o **desejo de todos - ver o Caminho Português de Santiago incluído na Lista do Património Mundial da UNESCO**.

2. Quem deve convocar?

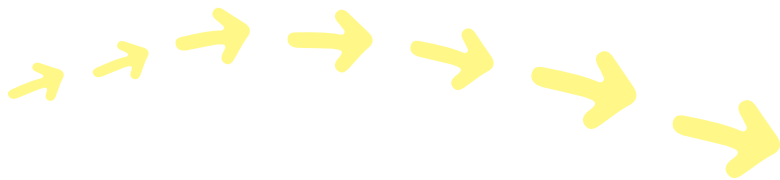
É nosso parecer que a convocatória não deve partir de uma só entidade, mas logo de início de um conjunto, mesmo que limitado, de entidades que, por si só, já têm reunido um consenso sobre o essencial do processo, a começar por:

- Direcção Geral do Património Cultural
- Direcção Geral do Turismo
- Municípios do Eixo Atlântico, no presente representados pelo Presidente da CM de Braga
- Representante dos Municípios galegos (?)
- Arquidiocese de Braga
- Associação dos Amigos do Caminho Português de Santiago.

E outras cuja presença será imprescindível para uma abrangência representativa do universo implicado na candidatura

- CCDRs (Norte ou Outras?)
- Junta da Galiza





Pelo menos na mentalidade portuguesa a questão “de quem vem o convite” é vital! Antes de apreciar o conteúdo dos trabalhos, o interesse da iniciativa ou a maturação dos estudos preparatórios, antes mesmo de aderir a uma boa ideia, os convidados irão julgar a “**origem do convite**” com todas as subjectividades inerentes aos interesses locais, regionais, ideológicos, políticos, religiosos e culturais, entre muitos outros vectores. Assim, o convite tem de partir de entidades de forte presença, de elevada confiança, de seriedade indiscutível e de alargada abrangência quanto ao leque de motivações diversas que poderão mobilizar as entidades a convidar. Além de mais o convite tem de provir de um grupo de entidades “já unidas” quanto ao essencial, nos actos preparatórios do processo.

3. Onde deverá ser realizado?

O local de realização do “acto constituinte” da parceria para a candidatura deve realizar-se sobre um dos pontos indiscutíveis do Caminho Português de Santiago.

Havendo muitos, é nosso parecer que a escolha deveria recair sobre **o Porto**, não só pelo significado que tem para os peregrinos como ponto de partida de muitas experiências, mas sobretudo pela capacidade do Porto unir, não só toda a região, mas também todo o país, como pólo representativo de um património cultural **preservado que já está incluído na Lista da UNESCO**.

Guimarães, que também é Património Mundial, em nosso parecer poderia correr o risco de aparecer como localização simbólica de alguma rivalidade entre diversos percursos, podendo gerar a resistência de municípios próximos que dificilmente aceitariam ser preteridos.

4. Qual o momento mais vantajoso?

De momento não é possível prever uma data, mas parece necessário primeiro consolidar a ideia da construção de uma entidade gestora baseada no amplo consenso e **a construção de uma liderança**.

Na óptica da logística e da diplomacia necessária à montagem do plenário, parece que menos de **seis meses** será pouco realista, considerando o processo “negocial” que deve envolver o envio das convocatórias às “entidades chave”, ou seja àquelas cuja ausência deixaria o movimento dividido.





O processo não pode correr esse risco.

Seria mortal falhar no primeiro passo decisivo. Por isso importará, antes de mais, investir na mobilização dos agentes essenciais da parceria, e só depois formalizar a convocatória.

Depois disso será necessário montar toda a logística e deixar às entidades convocadas o tempo necessário para uma preparação efectiva da sua participação.

Se em algumas entidades já haverá representantes preparados, noutras haverá ainda que promover a difusão de ideias fundamentais quanto ao objectivo e à metodologia do processo que se pretende montar.

5. Que representatividade deve ser considerada para cada entidade?

Se nenhuma entidade deve ser deixada de fora, também não podemos, por outro lado, reconhecer um peso igualitário a uma pequena associação temática de peregrinos face a uma associação representativa de uma larga maioria ou de um pequeno município de um percurso pouco praticado, face a um grande município por onde passam milhares de peregrinos.

Não parece, no entanto, que devam ser criadas “fórmulas” muito complexas para a determinação da pernilagem de “cada condómino” neste intento comum.

Parece que deverá ser estudado um modelo que considere escalões, nomeadamente de escala territorial onde seja considerado mais pesado o voto de uma entidade nacional do que o de uma entidade regional e, pela mesma lógica menos pesado o voto de uma entidade local.

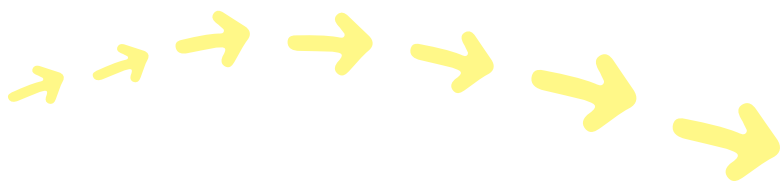
Assim alinharia numa escala do topo para baixo um peso semelhante para os episcopados, as CCDRs e o governo autonómico (da Galiza) ou para as Associações de Peregrinos de âmbito nacional, cada uma destas entidades detendo 3 votos.

Para os municípios do caminho de importância regional e para Associações de carácter regional ou as CIMs (em Portugal) e as Províncias na Galiza, cada uma destas entidades detendo 2 votos.

Para as entidades de interesse local como os restantes municípios e associações locais de peregrinos, cada uma destas entidades detendo 1 voto.

Este modelo, muito discutível, como qualquer outro, carece de uma ampla discussão e de uma afinação ao quadro real das entidades que se pretende mobilizar.





6. Como constituir uma entidade gestora forte e liderante?

O primeiro cuidado será o de não cometer erros, nem precipitações, nem atropelos ao caminho que tem de ser percorrido.

Antes de mais a entidade gestora para ser aceite e respeitada por todo o plenário, com a sua enorme diversidade, tem de se apresentar como capaz de reunir, entre muitos outros, os seguintes atributos:

- a) Clareza quanto ao objectivo
- b) Firmeza quanto às prioridades
- c) Demonstração de competência técnica
- d) Capacidade de unir os parceiros
- e) Fiabilidade de permanência e continuidade
- f) Flexibilidade diplomática na resolução de conflitos
- g) Rigor na gestão dos recursos disponibilizados
- h) Transparência nos procedimentos face a todos os parceiros
- i) Disponibilidade real para dedicar energias ao processo

Daqui se pode concluir que esta entidade terá de ganhar a confiança e a mobilização de largo número dos parceiros e **que não poderá desperdiçar esse voto de confiança** e de missão.

Para isso terá de ser dotada de meios suficientes para cumprir o processo a que se compromete.

Poderá, até, não alcançar a desejada inclusão na lista da UNESCO, mas isso não poderá ser justificado por falhas de natureza técnica, diplomática ou política, da entidade gestora.





9 - PROPOSTA DE PRINCÍPIOS PARA A CONSTITUIÇÃO DE UMA PARCERIA

Princípio primeiro - objectivo comum

A apresentação á UNESCO de uma candidatura do Caminho Português de Santiago, para inclusão na Lista do Património Mundial é o objectivo comum a todas as entidades subscritoras desta carta de princípios.

Princípio segundo - submissão à UNESCO

As entidades aderentes ao presente processo reconhecem os princípios, as normas e regulamentos da UNESCO, no que respeita às candidaturas à lista do Património Mundial e comprometem-se a cumprir os procedimentos explícitos e implícitos em todo o processo de submissão desta candidatura.

Princípio terceiro - voluntariedade

Todos os parceiros representados no Acto Constituinte da entidade gestora da candidatura do Caminho Português de Santiago aderem voluntariamente a esta plataforma, podendo, por isso, em qualquer momento, de forma unilateral, desvincular-se do processo, desde que o comuniquem publicamente, justificando a sua razão.

Princípio quarto – solidariedade

Todas as entidades constituintes da entidade gestora, para efeitos do objecto da presente parceria, abdicam da sua tentativa individual nesta matéria, sendo solidárias no caminho comum, livremente celebrado neste acto constituinte da entidade gestora.

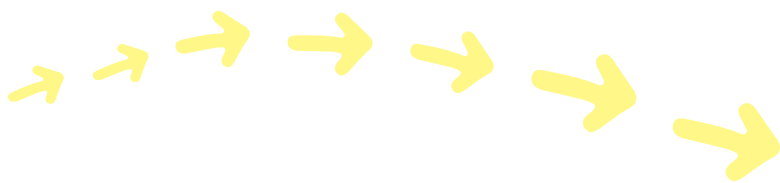
Princípio quinto - representação

As entidades subscritoras do presente acto constitutivo da entidade gestora consideram-se plenamente representadas através da participação na Assembleia Plenária Constituinte da parceria e do órgão executivo que emana desta Assembleia.

Princípio sexto - subordinação

O órgão executivo da candidatura, mandatado para tal na Assembleia Plenária Constituinte, representará para o efeito da candidatura do Caminho Português de Santiago todas as instituições constituídas como parceria e subordina a sua actividade ao plano de trabalhos e às deliberações da Assembleia Plenária.





Princípio sétimo - igualdade

Todas as instituições representadas nesta parceria são iguais na sua dignidade, independentemente da sua dimensão e do seu carácter religioso, cultural, territorial, administrativo, social, ou de qualquer outra natureza, tendo por isso todas o mesmo direito de expressão e de defesa dos seus pontos de vista em Assembleia Plenária ou, entre Assembleias, por contacto directo com o órgão executivo da entidade gestora.

Princípio oitavo - proporcionalidade

Nas deliberações da Assembleia Plenária, em questões que não reúnam consenso, haverá lugar a votação, sendo a representatividade de cada entidade proporcional á sua importância territorial de acordo com o quadro seguinte:

Entidades de âmbito nacional	3 votos
Entidades de âmbito regional	2 votos
Entidades de âmbito local	1 voto

Princípio nono - participação

Todas as entidades integrantes desta parceria participam, na medida das suas capacidades, no esforço necessário à elaboração e apresentação da candidatura, podendo essa participação revestir formas diversas, como recursos financeiros, humanos ou de bens de qualquer natureza.

Princípio décimo - iniciativa

As tarefas delegadas pela Assembleia Plenária no órgão executivo não isentam qualquer das entidades parceiras do seu esforço dedicado ao sucesso da candidatura, sendo, por isso da sua responsabilidade todas as iniciativas que possam promover no sentido da qualidade e força da candidatura.

Princípio décimo primeiro - integração

O órgão executivo fica obrigado a integrar todos os contributos e iniciativas relevantes que receba de qualquer entidade parceira, contribuindo assim para o robustecimento do movimento da candidatura do Caminho Português.

O órgão executivo fica obrigado a publicar regularmente o seu balanço de actividades, informando os parceiros e o público dos procedimentos executados, em curso e em preparação.





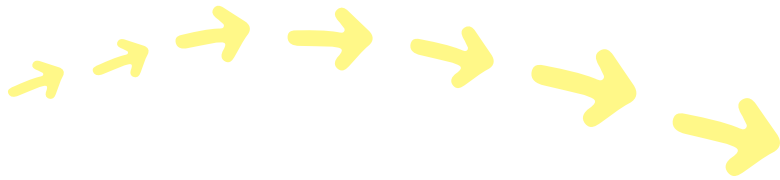
Princípio décimo terceiro - da não promiscuidade

O movimento que aqui se constitui sobre estes princípios, tendo como objectivo a candidatura à UNESCO do Caminho Português de Santiago, impõe aos seus órgãos e às entidades subscritoras a obrigação de separação deste processo relativamente a quaisquer outras actividades, nomeadamente na preservação da confidencialidade que venha a ser necessária ao sucesso perante a UNESCO, não sendo tolerável a invocação desta candidatura para outros fins.

Princípio décimo quarto - da exclusão

Qualquer parceiro subscritor deste processo que venha a violar os princípios agora aceites, poderá vir a ser excluído da Entidade Gestora, por deliberação da Assembleia Plenária, depois de ouvida a sua defesa.





10 - CONCLUSÃO



Face a toda a reflexão que foi possível realizar, a partir da informação disponível, podemos desde já concluir o seguinte:

1º - O Caminho Português de Santiago **tem carácter e autenticidade** que lhe permitirá ser candidatado à inclusão na Lista da UNESCO do património imaterial da humanidade.

2º - O bem a candidatar não tem apenas características exclusivamente imateriais, mas também um importante **conjunto de bens materiais associados** a ele, que valorizam a candidatura.

3º - Há um movimento significativo de entidades interessadas em promover a candidatura, mas **não há uma plataforma de articulação dessas entidades**.

4º - O caminho Português de Santiago **não tem ainda uma Entidade Gestora nem um Plano de Gestão** que são indispensáveis em qualquer candidatura à UNESCO.

5º - O caminho a percorrer para chegar a uma candidatura com sucesso implica a criação de uma Entidade Gestora **com capacidade agregadora e de liderança**.

6º - A previsão de um "timing" e de um orçamento alerta para a necessidade de **dois anos e meio e de cerca de 350 000 €**, em recursos financeiros ou serviços prestados pelos parceiros, para elaborar um processo de candidatura consistente.

Porto, 2015-12-05

Rui Ramos Loza, Arquitecto

