

A Importância da linha férrea em Viana do Castelo- breve abordagem

José Miguel Amorim Marinho

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em
Arquitetura
(mestrado integrado)

Orientador: Prof. Doutor Luís Miguel Moreira Pinto

junho de 2024

Declaração de Integridade

Eu, José Miguel Amorim Marinho, que abaixo assino, estudante com o número de inscrição 42275 do curso de Mestrado Integrado em Arquitetura da Faculdade Universidade da Beira Interior, declaro ter desenvolvido o presente trabalho e elaborado o presente texto em total consonância com o **Código de Integridades da Universidade da Beira Interior**.

Mais concretamente afirmo não ter incorrido em qualquer das variedades de Fraude Académica, e que aqui declaro conhecer, que em particular atendi à exigida referência de frases, extratos, imagens e outras formas de trabalho intelectual, e assumindo assim na íntegra as responsabilidades da autoria.

Universidade da Beira Interior, Covilhã 03 /06 /2024

Dedicatória

Dedico esta dissertação aos meus pais, irmã, namorada e família que sempre me apoiaram, em especial às minhas duas avós, que me viram começar esta caminhada, mas infelizmente não viram terminar.

Conceição e Angelina isto é por vós.

Agradecimentos

Em primeiro lugar gostaria de agradecer à professora Cláudia Sofia Beato, por toda a ajuda incrível que me deu, pelos seus conselhos e por, não obstante os seus afazeres pessoais, ter sempre disponibilizado parte do seu tempo para me ajudar e falar comigo, algo para o qual estou eternamente grato.

Ao professor Luís Miguel Moreira Pinto, por toda a sua ajuda e disponibilidade, por estar sempre presente e por toda a confiança que demonstrou em mim.

Aos meus pais, que nunca desistiram de mim, sempre acreditaram que eu seria capaz de tudo, por toda a insistência e apoio ao longo destes anos, onde existiram momentos muito duros, mas no final valeram a pena ser ultrapassados. Estarei eternamente grato por todos os esforços que fizeram comigo.

À minha irmã, que nunca se negou a ajudar-me em tudo o que eu precisasse, principalmente por toda a ajuda que me deu nesta dissertação, obrigado por estares sempre comigo.

À minha namorada, Bruna, por ser uma das maiores impulsionadores e incentivos de fazer esta dissertação, por nunca me ter deixado desistir e por estar lá quando mais precisava dela, obrigado por todo o carinho e motivação.

Aos meus avós e família, por me apoiarem nas minhas escolhas e sempre me darem o apoio que precisei nesta caminhada.

E por fim, mas não menos importante, aos meus amigos que a universidade me deu, por estes incríveis anos onde choramos juntos, festejamos juntos, onde fomos uma família, em particular ao Cristiano, Cátia, Marco, Tiago e João.

Prefácio

O motivo pelo qual tive o interesse em concretizar esta dissertação foi o amor que tenho pela minha cidade, Viana do Castelo, para poder mostrar um pouco do seu desenvolvimento e beleza da sua história. Mostrar como eram os tempos de antigamente e o tempo presente.

A escolha de falar sobre a linha férrea e desenvolver este tema deveu-se ao facto de, desde criança, ter um gosto especial por este meio de transporte, que na cidade de Viana tem a sua devida importância.

Resumo

A importância da linha férrea tem variado ao longo dos tempos, passando de algo associado a uma grande evolução, à Revolução Industrial, até ao desenvolvimento e surgimento de algumas cidades. Mais tarde, os caminhos de ferro em Portugal foram perdendo a sua importância em prol de um maior investimento noutras vias de comunicação e em transportes alternativos, ficando, na sua generalidade, decadentes.

Hoje, verifica-se através dos media que existe uma nova consciência e vontade de voltar a redinamizar as linhas férreas. É precisamente neste ponto que surgiu o interesse e a curiosidade em investigar sobre esta temática, verificando e analisando como algumas cidades foram crescendo e se desenvolvendo a nível urbano, mas também a nível das suas características arquitetónicas e tipológicas.

Entender se o comboio será novamente um elemento fundamental para a atração de novos habitantes e, por conseguinte, impulsionador no surgimento de novas áreas urbanas ou na reestruturação das atuais.

Palavras-chave

Viana do Castelo; Linha Férrea; História; Arquitetura; Importância

Abstract

The importance of the railway line has changed over time, going from something associated with great evolution, such as the Industrial Revolution, to the development and rise of some cities. Later, the railways in Portugal lost their importance in favor of greater investments in other means of communication and alternative transport means, remaining, to this day, mostly in decline.

Today, it is clear through the media that there is a new awareness and desire to reinvigorate the railway lines. It is precisely for this reason that the interest and curiosity in investigating this topic arose, in verifying and analyzing how some cities were growing and developing at an urban level, but also in architectural and typological terms.

Hoping to understand whether the train will again be a fundamental element in attracting new inhabitants and, therefore, a conductor in the rise of new urban areas and/or the restructuring of current ones.

Keywords

Viana do Castelo; Railway; History; Architecture; Importance

Índice

Introdução.....	23
1. Capítulo 1	26
1.1. Caminho de Ferro.....	26
1.1.1. Antes da Revolução Industrial em Portugal	26
1.1.2. Revolução Industrial em Portugal.....	27
1.2. Linha do Norte	28
1.2.1. Principais eventos cronológicos da Linha do Norte	31
1.2.2. Principal Cronologia da Linha do Minho	38
1.3. Património dos Azulejos	41
1.3.1. O Papel significativo dos Azulejos em Estações Ferroviárias e Edifícios.....	43
1.4. Caminho de ferro em Viana do Castelo e a cidade.....	44
1.4.1. Estação ferroviária de Viana do Castelo	46
2. Capítulo 2	48
2.1. Desenvolvimento da Cidade.....	48
2.1.1. Nascimento da Primeira cidade.....	48
2.2. Antes da Revolução Industrial.....	51
2.2.1. Obras marcantes	51
2.2.1.1. O Cais	51
2.2.1.1.2. O compromisso do cais com a cidade	53
2.2.1.2. Barra.....	54
2.2.1.3. Hospital Velho	55
2.2.1.4. Matriz (Sé).....	55
2.2.1.5. Forte ou Castelo de Santiago da Barra	56
2.2.1.6. Ponte Eiffel.....	58

2.2.1.7.	Bairros dos trabalhadores da Ferrovia	60
2.2.1.8.	Ramal até à Doca.....	62
2.2.2.	Anos oitocentistas.....	63
2.2.3.	Elevação da Cidade.....	64
2.3.	Revolução Industrial.....	65
2.3.1.	Obras Importantes	65
2.3.1.1.	Avenida dos Combatentes da Grande Guerra	65
2.3.1.2.	Santuário do Sagrado Coração de Jesus (Santa Luzia)	67
2.3.1.3.	Pousada de Santa Luzia	68
2.3.1.4.	Funicular de Santa Luzia	69
2.3.1.5.	Bairro do Jardim	70
2.3.1.6.	Urbanização Praia do Cabedelo	71
2.3.1.7.	Estaleiros Navais de Viana do Castelo (Weste Sea – Estaleiros Navais)	72
2.3.1.8.	Liceu, Escola Secundária de Santa Maria Maior	73
2.3.2.	Atualidade.....	74
2.3.2.1.	Hospital de Santa Luzia	74
2.3.2.2.	Espaços Verdes.....	75
2.3.2.3.	Viana Polis	76
2.3.3.	Soluções Futuras.....	78
2.3.3.1.	Novo Complexo Desportivo.....	78
2.3.3.2.	Novos Hotéis.....	79
2.3.3.3.	Atualizações linha férrea.....	80
3.	Capítulo 3.....	82
3.1.	Conclusão.....	82
3.1.1.	Linha Férrea	82

3.1.2. Cidade Viana do Castelo	83
3.1.3. Recomendações.....	84
Bibliografia	86

Lista de Figuras

Figura 1 - Comboios de Portugal	25
Figura 2 – Linha Férrea	25
Figura 3 - Linha do Minho.....	36
Figura 4 - Estação de Valença	36
Figura 5 - Ponte Fives-Lille de Caminha.....	36
Figura 6 - Estação de Caminha	37
Figura 7 - Estação de Vila Nova de Cerveira	37
Figura 8 - Estação de Valença	37
Figura 9 - Estação de Caminha	41
Figura 10 - Azulejos na estação de Caminha.....	42
Figura 11 - Azulejos na estação de Caminha.....	42
Figura 12 - Linha Férrea com ligação à Ponte Eiffel Viana do Castelo	44
Figura 13 - Estação de Viana do Castelo	44
Figura 14 - Linha Férrea em Viana do Castelo.....	45
Figura 15 - Vista frontal Estação de Viana do Castelo.....	46
Figura 16 - Vista Superior Estação de Viana do Castelo.....	46
Figura 17 - Vista Lateral Estação de Viana do Castelo	46
Figura 18 - Planta do amuralhado em Viana do Castelo	49
Figura 19 - Cais de S.Bento de Viana.....	51
Figura 20 - Marina de Viana.....	51
Figura 21 - Marina de Viana.....	52
Figura 22 - Barra de Viana	54
Figura 23 - Barra de Viana	54
Figura 24 - Hospital Velho de Viana.....	55

Figura 25 - Igreja Matriz de Viana.....	55
Figura 26 - Forte S.Tiago da Barra.....	56
Figura 27 - Forte S.Tiago da Barra.....	56
Figura 28 - Antiga passagem da ponte sobre o rio no cais de S.Bento	58
Figura 29 - Ponte Eiffel de Viana.....	58
Figura 30 - Ponte Eiffel do lado de Viana.....	59
Figura 31 - Ponte Eiffel vista para Darque.....	59
Figura 32 - Ponte Eiffel dentro da cidade.....	59
Figura 33 - Início do desenvolvimento dos bairros e da malha urbana.....	61
Figura 34 - Crescimento da malha urbana dentro da “muralha” do caminho ferroviário.	61
Figura 35 - Início da expansão com o seu envolvente.	61
Figura 36 - Novel crescimento.	61
Figura 37 - Doca piscatória de pequenas embarcações.....	62
Figura 38 - Doca piscatória de grandes embarcações	62
Figura 39 - Propostas para a Avenida principal da cidade.	65
Figura 40 - Avenida dos Combatentes da Grande Guerra.....	66
Figura 41 - Correio CTT	66
Figura 42 - Escola Primária Avenida	66
Figura 43 – Vista posterior da igreja de Santa Luzia	67
Figura 44 – Vista frontal da igreja de Santa Luzia.....	67
Figura 45 – Entrada principal do Hotel de Santa Luzia	68
Figura 46 - Vista frontal do Hotel de Santa Luzia	68
Figura 47 - Elevador de Santa Luzia	69
Figura 48 – Bairro do Jardim em 1930/40	70
Figura 49 – Bairro do Jardim vista aérea	70

Figura 50 - Vista aérea do conjunto habitacional do Cabedelo	71
Figura 51 - Estaleiros Navais de Viana do Castelo	72
Figura 52 - Vista do Estaleiros do monte de santa luzia.....	72
Figura 53 - Liceu Santa Maria Maior	73
Figura 54 - Hospital de Santa Luzia	74
Figura 55 - Hospital de Santa Luzia	74
Figura 56 - Jardim Publico.....	75
Figura 57 – Jardim de Santa Luzia	75
Figura 58 – Parque da Cidade.....	75
Figura 59 - Jardim D. Fernandes	75
Figura 60 - Complexo Desportivo Praça de Viana	78
Figura 61 - Complexo Desportivo Praça de Viana	78
Figura 62 - Hotel D. Aninhas.....	79
Figura 63 - Hotel Axis Avenida.....	79
Figura 64 - Hotel B&B	80

Introdução

Esta Tese é apresentada à Universidade da Beira Interior como parte dos requisitos para a obtenção do grau de Mestre em Arquitetura, no âmbito do Mestrado Integrado em Arquitetura.

Objetivo

Com este trabalho pretende-se abordar de modo muito sintético, atendendo ao tempo disponível, a evolução das cidades face às linhas de caminho de ferro, no caso de estudo, Viana do Castelo e os demais elementos, que influenciaram no seu crescimento. Entender o processo histórico e compreender a atualidade face a esse trajeto é um dos objetivos que se pretende atingir.

Justificação e Motivação na Escolha do Tema

Na escolha deste tema estão, por um lado, motivações científicas, já que ao longo da formação académica, entrei em contacto com a temática dos transportes e da cidade o que me despertou a curiosidade para verificar se alguns dos problemas que detetava na cidade onde moro, Viana do Castelo, teriam a sua explicação nesta problemática.

Por outro lado, por motivações pessoais certas questões estiveram presentes na escolha deste tema, de entre as quais cabe destacar:

- Aprofundar os conhecimentos adquiridos ao longo do percurso académico, enquanto estudante do MIA. Algo que certamente irá contribuir para a melhoria da minha prática profissional;
- Vivendo em Viana do Castelo, tendo a perceção das potencialidades da cidade, é do interesse de todos que a cidade seja fluida na sua circulação, e veja nas oportunidades que o caminho de ferro e as suas estações, podem aportar para a sua unicidade e desenvolvimento futuros.

Metodologia

Para a elaboração deste trabalho, procurou-se utilizar um método de pesquisa constante/integrado: análise documental contínua, reflexiva, por forma a obter o conhecimento necessário para abordar o tema proposto.

A reflexão, e a visão integrada do território foi algo que se procurou ter em consideração ao longo de toda a elaboração deste trabalho. A metodologia desenvolveu-se assim, tendo como base uma pesquisa contínua, e análise da mesma, de forma a obter uma reflexão pró-ativa face à temática em questão.

Organização do Trabalho

Este trabalho está estruturado da seguinte forma:

Nos primeiros capítulos aborda-se de forma sucinta a questão do caminho de ferro em Portugal e a importância da linha do Norte, para posteriormente se aprofundar, e abordar a Linha do Minho que reporta ao caso de estudo, a cidade de Viana do Castelo. É posteriormente abordada esta questão, integrada na evolução da cidade de Viana, de forma breve, atendendo ao semestre que se teve para fazer este trabalho, para se concluir este trabalho com várias recomendações após este estudo.

Com um comprimento de 133 quilómetros e 577 metros, a Linha do Alto Minho faz a ligação entre Espanha e Portugal, tendo início na estação de Valença e terminando em São Bento, na cidade do Porto. A ligação entre Valença e Monção pode ainda ser realizada através de uma ecovia, construída no antigo troço da linha férrea, com um comprimento total de 14 quilómetros e 990 metros, tendo sido eleita em 2009 como uma das melhores ecopistas da europa. (Portugal,2021)



Figura 1 - Comboios de Portugal

Fonte: Autor

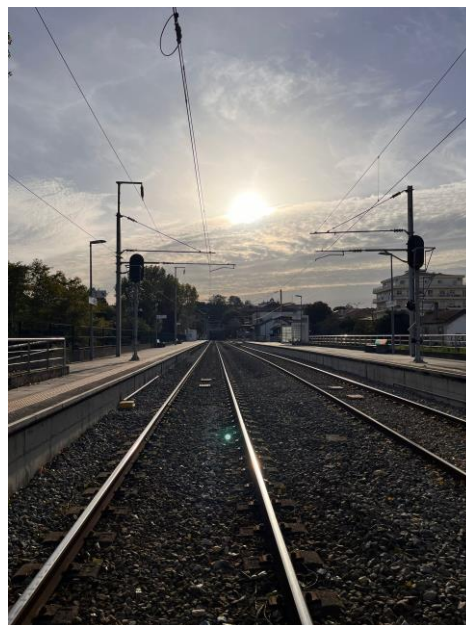


Figura 2 – Linha Férrea

Fonte: autor

1. Capítulo 1

1.1. Caminho de Ferro

1.1.1. Antes da Revolução Industrial em Portugal

Durante a idade média, até meados do século XIX as formas de se movimentar em Portugal eram arcaicas: antes da chegada da máquina a vapor, na revolução industrial, a deslocação de pessoas e bens fazia-se por via marítimo/fluvial e por terra, a pé. As estradas e carreiros eram de fraca qualidade, grande parte dos quais de terra, e as pessoas usavam-nas por não haver outra alternativa. Os animais também serviam a população, sendo que a presença de carros puxados a tração animal bastante comum (Guillemois, 1995).

Porém havia exceções onde as cidades que mais exportassem tinham de estar situadas com canais fluviais para ajudar na sua exportação, onde para a altura era o que fazia Portugal sobreviver de um isolamento com o resto dos países. Mas mesmo com estes canais não era fácil porque cerca de 40 % da população continental vivia no interior do país onde não teriam acesso a estes canais fluviais (Justino, 1988-1989).

Em Portugal continental as viagens eram bastantes inseguras, não havia lugares onde descansar ao longo dos caminhos, as pessoas tinham medo de ir e nunca mais voltar por todas as condições desfavoráveis que existiam e o tempo que perdiam em cada viagem. Em média demorava-se 3 dias só de Lisboa a Elvas, de Lisboa ao Porto era cerca de 5 dias, de Lisboa ao Algarve era 8 dias e de Lisboa a Bragança era 15 dias, os soldados da época tinham receio de ficarem colocados em Bragança porque era tão longe e tão demorada a viagem que ninguém queria ir para lá (Pereira, 2018).

Com isto pode-se dizer que antes da revolução industrial chegar a Portugal e trazer consigo a máquina a vapor, as condições de transporte e movimentação eram bastante precárias, o que contribuiu para que a população não se desenvolvesse como o resto da Europa (Pereira, 2018).

1.1.2. Revolução Industrial em Portugal

Em Portugal a revolução industrial chegou mais tarde do que grande parte da Europa devido a problemas políticos e económicos que contribuíram para o mal estado/ausência das infraestruturas e do espírito necessários para o desenvolvimento do país (apesar da breve passagem do Marquês do Pombal pelo governo e do seu plano de desenvolvimento nacional).

Foi em 1856 que houve uma grande mudança: nessa data foi inaugurada a primeira linha férrea em Portugal, um grande passo para os transportes em Portugal (Justino, 1988-1989).

Este desenvolvimento como já referido foi algo muito importante para a população, principalmente para os 40% que viviam no interior do país, onde já seria possível viajarem para outras cidades em muito menos tempo e com maior segurança. Este fato veio também proporcionar uma maior comunicação e movimentação de bens e passageiros com o resto da Europa o que até então praticamente não existia (Pereira, 2018).

Apesar de ser algo bom para todos, de ser inovador, com capacidade para propiciar um forte crescimento económico, nomeadamente com os trabalhadores a poderem movimentarem-se para trabalhos mais longínquos e de aumentarem as viagens de negócios do norte a sul do país, não se pode esquecer que as estradas continuavam muito degradadas, e mesmo com as pressões da população para que se fizesse estradas melhores, as mesmas se mantiveram-se degradadas durante longos anos (Ribeiro, Matos, & Bernardo, 2009).

Outro aspeto a considerar foi a construção das estações, algo criticada, por serem muitas delas, fora dos centros dos aglomerados/cidades, o que fazia com que a população tivesse muitas dificuldades e inseguranças em ir até as estações ferroviárias por falta de condições de segurança/conforto das estradas (Diniz, 1915-1919).

Pesa embora o que foi mencionado, pode-se dizer que a chegada da revolução industrial a Portugal, no âmbito dos transportes, foi apesar de certos constrangimentos e do seu atraso, algo muito benéfico para o desenvolvimento do país, principalmente em questões de tempo/conforto e segurança de viagem - apesar de os primeiros comboios não andarem a grandes velocidades (Pereira, 2018).

1.2. Linha do Norte

Pela sua importância e por ter sido a pioneira cabe detalhar um pouco mais a forma como surge a linha do Norte. Assim, com o objetivo de ser criada uma linha de caminhos de ferro entre a capital portuguesa e o seu país vizinho, Espanha, nasce em 1844 a Companhia das Obras Públicas de Portugal (Colaço, 2020).

Oito anos após a sua fundação, em maio de 1852 e mantendo este mesmo objetivo, é lançado um concurso público para apresentação de uma proposta de construção de uma linha férrea capaz de realizar a ligação entre o Tejo e a fronteira espanhola. A proposta aprovada foi apresentada por Hardy Hislop, representante da Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro em Portugal, empresa posteriormente responsável pela construção da linha férrea até à cidade do Porto (Colaço, 2020).

Ainda neste ano, a 9 de dezembro, é aprovado pelo governo o projeto de Thomas Rumball, engenheiro da Companhia dos Caminhos de Ferro, ficando este, responsável pela concretização do troço que ligaria Lisboa a Santarém (Colaço, 2020).

Os primeiros trabalhos iniciam-se a 17 de setembro de 1853, sob a responsabilidade dos empreiteiros, Shaw & Waring Brothers, contratados pela Companhia Central Peninsular. Contudo, ambos os empreiteiros eram bastante inexperientes no assunto, o que resultou num atraso devido à falta de mão de obra, desentendimento entre a empresa e a Companhia, atrasos nas entregas do material e na falta de especialistas na área (Colaço, 2020).

O governo vê-se então com um problema a resolver, sendo obrigado a recorrer a um empréstimo para poder rescindir o acordo com a Shaw & Waring Brothers. Com o apoio do Crédit Mobilier é selecionado o engenheiro Watier, a quem é atribuído, numa fase inicial, a função de analisar o projeto, mas quem posteriormente se torna responsável pela obra e pela sua conclusão (Colaço, 2020).

A 28 de outubro de 1856, apesar de inúmeras divergências e questões políticas, é oficialmente inaugurado o primeiro troço de caminho de ferro que liga Lisboa até ao Carregado. Nos finais de 1859 o governo procurava um investidor para que fosse possível continuar a avançar a linha até ao Norte. Em setembro de 1859 é então assinado contrato com o empresário espanhol José de Salamanca, ficando este, responsável pela continuidade da construção da linha do Norte, assim como pela

criação de uma companhia de comboios. Nasce desta forma, em 1860, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (Colaço, 2020).

Um dos pontos significativos na história do desenvolvimento ferroviário em Portugal ocorre em julho de 1861, com a conclusão bem-sucedida da primeira secção da Linha do Leste e a extensão das operações ferroviárias até Santarém. A linha fica concluída dois anos mais tarde, em setembro de 1863, surgindo assim a primeira ligação ferroviária em Portugal a atravessar a fronteira com Espanha entre as localidades de Elvas e Badajoz (Colaço, 2020).

No ano subsequente, 1864, testemunhou-se outro grande avanço para a linha do Norte, com a chegada do comboio a Vila Nova de Gaia, localizada na margem sul do rio Douro, em frente à cidade do Porto. Porém, só no mês de novembro de 1877, com a conclusão da construção da ponte Dona Maria Pia, projetada pelo engenheiro Eiffel, é que se pode dar como concluída a construção da 5ª secção da linha do Norte. A conclusão desta construção marcou o fim do projeto ferroviário de grande escala, unindo efetivamente o norte e o sul de Portugal por meio da ferrovia (Colaço, 2020).

Com o passar do tempo foram realizadas obras de modernização e expansão da rede ferroviária. Com o desenvolvimento da indústria ao longo dos anos, foi necessário alargar as vias, duplicar as linhas e substituir trilhos, de forma que as novas locomotivas pudessem andar a maiores velocidades. No início da terceira fase da revolução industrial em Portugal, na década de 1940, o diesel passa a ser o principal combustível nos transportes coletivos de passageiros e mercadorias, resultando na substituição das locomotivas a carvão, originando por inerência, novas obras para a criação de postos de abastecimento, às novas locomotivas ao longo da linha (Colaço, 2020).

A privatização de várias empresas ferroviárias em 1940 torna a Comboios de Portugal (CP), na empresa responsável pela operação e gestão da maioria das linhas ferroviárias em Portugal.

Com o desenvolvimento industrial dos anos 50, a CP cria um programa com o intuito de modernizar as suas linhas ferroviárias. A criação deste programa tinha como principal função o aumento das condições das estações e apeadeiros, a criação de ramais - principalmente para o uso de mercadorias, cargas e descargas -, a criação de acessos rodoviários, a criação de habitações para os trabalhadores de forma a facilitar o

transporte desde as suas casas, até aos postos de trabalho, estações, armazéns, etc., e finalmente o início da eletrificação da linha (Colaço, 2020).

Tendo como prioridade a eletrificação total dos caminhos de ferro, surge em 1968 a oportunidade de assinar um contrato com empresas da área, como a Siderurgia Nacional, Cometna, Metalúrgica Duarte Ferreira, Somafel, Somapre, André Borie e Société des Entreprises A. Déhé & C. O contrato consistiu na remodelação da linha, permitindo às locomotivas elétricas percorrerem o trajeto entre Lisboa e o Norte sempre movidas a eletricidade. Este contrato foi um grande marco para a indústria portuguesa, por se tratar de um dos maiores investimentos alguma vez realizados na época, no valor de mais de 1 milhão de contos investidos em toda a sua remodelação. As linhas mantiveram-se sem grandes alterações e apenas nos anos 90 foram realizadas as primeiras retificações nas ferrovias elétricas, com a modernização da linha do Norte. Estas modernizações ficaram a cargo das mesmas empresas da renovação da linha, sendo que com o aumento da procura e o crescimento da população, foi necessário quadruplicar o número de linhas existentes. As condições das estações e apeadeiros foram igualmente melhoradas, concluindo as intervenções com condições de circulação a velocidades de 220km/hora na maioria da ferrovia (Colaço, 2020).

1.2.1. Principais eventos cronológicos da Linha do Norte

(Comboios de Portugal, s.d.)

Dada a importância da linha do Norte, é pertinente elencar, cronologicamente os principais momentos que contribuíram para o seu desenvolvimento. Assim:

- Postado pelo governo o decreto onde a é autorizado a construção de uma linha férrea que faça ligação de Lisboa ao Porto e com continuidade até à fronteira com a Espanha, dando assim o nascimento da linha do Norte. – 30/08/1852
- Começo das obras relativas à linha do Leste, porém o início oficial só se dá a 17 de setembro. – 07/05/1853
- Concurso público aberto para desenvolver a linha de Lisboa até ao Carregado na linha do Leste, com medidas de até 1,44m e foi inaugurada os caminhos ferroviários em Portugal. – 28/10/1856
- Governo é obrigado a rescindir o contrato da construção com a linha do Leste de Lisboa a Santarém e a construir uma nova linha, acordo feito com a empresa do Sir Morton Petto para a construção da linha do Norte. – 04/06/1857
- Concurso público aberto para continuar a desenvolver a construção da linha do Leste e Norte. – 30/07/1859
- D. José de Salamanca assina o contrato para o desenvolvimento das linhas do Leste e Norte. – 14/09/1859
- D. José de Salamanca e a Companhia Real dos Caminhos de Ferro de Leste e Norte, fazem uma escritura para a cessão e trespasse sobre as linhas Leste e do Norte. – 13/10/1860
- Aprovado o projeto para construção da estação central em Lisboa pela portaria dos caminhos de ferro de Leste e Norte. – 05/05/1862
- Concurso público aberto provisoriamente para desenvolver a linha de Estarreja a Gaia. – 19/11/1862
- Concurso público aberto definitivamente para desenvolver a linha de Estarreja a Gaia. – 08/06/1863
- Concurso público aberto para desenvolver a linha de Taveiro a Estarreja. – 10/04/1864
- Concurso público aberto para desenvolver a linha de Soure a Taveiro. – 07/07/1864

- O engenheiro Pedro Inácio Lopes é nomeado pelo governo para complementar o desenvolvimento das linhas do Porto a Braga e do Douro até Espanha. – 27/08/1864
- Abertura oficial da principal estação das linhas do Leste e Norte em Santa Apolónia/Lisboa. – 01/05/1865
- Os desenvolvimentos das linhas de Leste e Norte deixam de ser a cargo da empresa construtora e passam a ser desenvolvidos pela Companhia Real. – 25/06/1865
- Aprovação de sinalização nas linhas de Leste e Norte. – 26/09/1865
- Construção da 5ª parte do troço Gaia até ao Porto, acordo feito entre o governo e o D. José de Salamanca. – 27/11/1865
- Livros de reclamação surgem em todas as estações das linhas Leste e Norte. – 03/05/1871
- Caminhos de Ferro do Minho ficam responsáveis pela construção da estação principal no Porto que faz a ligação com as linhas de Leste, Norte e Douro. – 02/09/1873
- Iniciação dos trabalhos para a construção da ponte Maria Pia projetada para atravessar o rio Douro. – 04/11/1875
- Abertura oficial da ponte Maria Pia na linha do Norte. – 04/11/1877
- Concurso público aberto para desenvolver a linha de Gaia a Campanhã. – 05/11/1877
- Autorização para a construção de uma linha férrea de via larga com início na estação de Campanhã e a alfândega do Porto fazendo ligação com a Linha do Minho. – 23/06/1880
- Abertura dos caminhos de ferro do Norte a partir da cidade de Coimbra dêz da sua estação. – 10/1885
- Aprovação dos estatutos e direitos dos trabalhadores das linhas norte e leste. – 07/01/1889
- Concurso público aberto para desenvolver a segunda via da linha de Gaia a Granja. – 19/05/1902
- Concurso público aberto para desenvolver a linha de Setil a Vendas Novas, criando assim contacto de ligações entre a linha do Norte e Sul. – 15/01/1904
- Substituição de locomotivas por novas adquiridas à empresa Henschel & Sohn, substituem os antigos comboios rápidos que fazem ligação de Lisboa e Gaia. – 16/04/1911
- É duplicado todas as vias da linha do Norte. – 1915

- José Coelho arquiteto que dá cara à nova estação de Aveiro com um estilo próprio “casa portuguesa”. – 02/07/1916
- Aceite pela portaria o projeto para a remodelação da estação de Vila Nova de Gaia. – 21/01/1918
- Entrega das novas locomotivas movidas a diesel e eletricidade fabricadas nos Estados Unidos onde produzem uma capacidade de 1500cv, designadas para a utilização de trabalhos mistos na linha do Norte. – 15/09/1948
- Usado pela primeira vez entre Entrecampos e Gaia as novas carruagens de passageiros e reboque, movidas pelo diesel e eletricidade sendo carruagens suíças. – 04/10/1948
- Feita o primeiro posto de manutenção das locomotivas a diesel e eletricidade na cidade de Gaia. – 17/08/1949
- Aprovação de contrato onde a CP passa a ter o direito total no comando e organização das operações em toda a rede ferroviária nacional. – 14/06/1951
- É feita uma reunião com vários órgãos da Companhia Nacional de Eletricidade para começar a exploração dos trabalhos de eletrificação sobre a linha férrea em Portugal. – 30/12/1952
- Inauguração da primeira viagem de comboio rápido entre Lisboa e Porto. – 09/03/1953
- Começo das viagens Lisboa e Porto para a população no comboio rápido. – 15/10/1953
- Chegada das novas automotoras movidas a diesel e eletricidade adquiridas aos holandeses. – 21/08/1954
- Acordo alcançado para começar a primeira fase de eletrificação da linha, acordo este com a empresa Telefon A.B.L.M Ericsson que fica a cargo das telecomunicações. – 03/05/1955
- Inauguração da eletrificação nas linhas de Sintra, Lisboa e no Carregado na linha do Norte, numa data especial onde se comemora o centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal. – 28/04/1957
- É inaugurado a eletrificação na linha de Lisboa ao Entroncamento. – 30/06/1958
- Edgar Cardoso é o homem escolhido para desenvolver o projeto da nova ponte sobre o rio Douro. – 05/04/1963
- Acordado para a existência de duas únicas classes nos caminhos de ferro. – 01/07/1963
- É inaugurado a eletrificação na linha de Pombal a Coimbra. – 15/10/1963

- É inaugurado a eletrificação na linha de Coimbra a Pampilhosa. – 20/03/1964
- Concluído os trabalhos de eletrificação na ligação entre Lisboa e Porto. – 03/11/1966
- Concluído os trabalhos para as sinalizações no troço entre Coimbra a Pampilhosa, onde torna-se possível circular comboios em bloco automático até a cidade de Aveiro. – 07/12/1967
- Acordo para a renovação e requalificação da linha férrea entre a CP e o consórcio Somafel. – 29/11/1968
- Novo projeto apresentado para alterar as passagens de nível de manuais para automáticas. – 15/05/1969
- Foram feitas pela primeira vez alterações nos preços das viagens conforme a idade do passageiro e descontos para viagens de estudantes ou em grupo. – 01/08/1969
- Início das renovações internas na linha do Minho. – 29/04/1971
- Criação de um novo serviço na linha do Norte com o nome de Expresso Postal. – 07/03/1972
- Abertura do novo serviço entre Lisboa e Porto com o nome de Auto Expresso. – 23/08/1973
- Postado pelo governo o decreto lei nº 205-B/175, onde dá a nacionalização a CP. – 16/04/1975
- Finalização do vapor, a substituição pelo diesel e elétricos feitos pela CP. – 25/03/1977
- Criação de novas linhas rápidas na linha do Norte, uma com nome de Cidade Invicta e a outra de Sete Colinas, onde percorrem num tempo recorde de três horas e meia. – 02/1978
- Travões a ar comprimido são adotados para os comboios rápidos entre Lisboa e Porto. - 1978
- Novo sistema de controlo de velocidade (Convel) adotado para os comboios em Portugal. – 09/10/1986
- Chegada a Portugal o novo modelo de comboios de alta velocidade, os alfas com velocidades de 160km/h para circularem entre Lisboa e Porto. - 1987
- Iniciação do serviço de viagens intercity. – 05/1988
- Abertura da nova ponte S.João sobre o Rio Douro. – 24/06/1991
- A modernização da linha do Norte é aprovada pelo governo. - 1991
- Começo do serviço Comboio Azul, destinado só para os fins de semana onde faz ligação entre Algarve e Porto. – 03/04/1992

- O sistema de controlo de velocidade (CONVEL), entra em vigor na linha do Norte e na linha de Lisboa até Santa Apolónia e o Entroncamento. – 06/10/1993
- Primeira viagem de inauguração do novo comboio de alta velocidade Alfa Pendular entre a Cidade do Porto e Lisboa. – 30/06/1999
- Abertura oficial das viagens entre Faro e Oriente sem paragens. – 24/07/2003
- Abertura oficial do novo Eixo Atlântico, ligação entre Braga e Faro feita pelo Alfa Pendular. – 06/06/2004
- A cidade de Braga recebe um reforço de viagens a partir do serviço intercidades com início em Lisboa. – 01/12/2014
- Inaugurado o serviço do Alfa Pendular entre a cidade de Lisboa e Guimarães. – 01/05/2016
- Realizada a primeira viagem do novo e renovado Alfa Pendular, que traz aos passageiros mais conforto e segurança nas suas viagens. – 24/03/2017
- Integração da CP na Declaração Europeia referente à Segurança Ferroviária. – 10/2018
- Concurso público aberto para desenvolver a linha comercial elétrica da estação de São Bento e Marco de Canavezes. – 14/07/2019
- Abertura oficial das linhas eletrificadas entre Caíde e Marco de Canavezes na linha do Douro e entre Nine e Viana do Castelo na linha do Minho. – 15/07/2019
- Contrato aprovado para entre o governo e a CP para o serviço publico. – 28/11/2019
- Reativação do serviço internacional Celta com ligação entre Porto e Vigo. – 16/08/2020
- Abertura oficial da renovação e eletrificação na linha do Minho entre Viana do Castelo e Valença. - 25/04/2021

Desta listagem, é possível verificar que as políticas publicas, no âmbito dos transportes coletivos de mercadorias e passageiros passaram muito pelo reforço e manutenção de um sistema ferroviário onde a Linha do Norte, veio mostrando e reforçando a sua importância em toda a dinâmica de movimentação de bens e pessoas, gerando mais valias apreciáveis para as localidades recetoras das suas estações/paragens.

Fortemente conectada com ela, estão várias linhas, de onde cabe referir a linha que passa na localidade objeto deste estudo, a Linha do Minho.

Linha do Minho

Dez anos após a primeira construção e abertura dos caminhos ferroviários em território nacional, a população do Norte, sabendo de todas as modernizações e desenvolvimentos efetuados entre Lisboa e Porto, apela ao estado a 14 de junho de 1872 por novos meios de transporte públicos, de forma a permitir e melhorar o seu próprio desenvolvimento económico. O pedido é concedido e a construção de um novo troço com ligação entre as cidades do Porto e Braga, com uma possível extensão até à fronteira com Espanha, é considerada (Colaço, 2020).

Em 1872, o engenheiro João Joaquim de Matos foi eleito como responsável pela construção do caminho ferroviário do Minho pelo Ministério Público, época em que, apoiado pelos engenheiros Sousa Brandão, Aguiar e Brito Taborda, realiza o projeto final. As obras iniciaram a 8 de julho, porém o governo deparou-se com dificuldades financeiras para manter as obras no ativo, sendo obrigado a recorrer a emissões de capital para garantir a sua conclusão (Colaço, 2020).

Sendo a região do Minho conhecida possuidora de uma abundante população em idade ativa, a localização das estações e apeadeiros teve de ser pensada com cuidado. Uma vez que não era possível oferecer o mesmo nível de condições e qualidade a todas elas, foram então divididas em 4 classes, ficando classificadas como estação de primeira classe aquelas localizadas no Porto, Braga, Rio Tinto, Ermesinde, São Romão de Coronado,

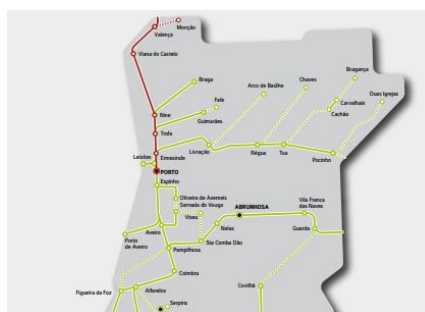


Figura 3 – Linha do Minho

Fonte: Portugal, I. d. (s.d.). *Rota Minho*. Viana do Castelo: Infraestruturas de Portugal.



Figura 4 – Estação de Valença

Fonte: Autor



Figura 5 - Ponte Fives-Lille de Caminha

Fonte: Autor

Lousado, Famalicão, Nine e Tadim (Colaço, 2020).

A conclusão das obras estava prevista para 1868, contudo, tal não foi possível devido à crise do estado na década de 1860. Só em 1875 se dão como terminadas e é, por fim, inaugurada a linha do Minho.

Um dos maiores marcos na história da linha do Minho ocorre em 1927 com a Rede Geral das Ferrovias de Portugal - que continha todas as linhas, como a linha do Minho - a ser alugada à CP, ficando esta encarregue de todas as movimentações de caminhos de ferro em Portugal (Colaço, 2020).



Figura 6 – Estação de Caminha

Fonte: Autor

Com o eventual desgaste da linha do Minho ao longo dos anos, surge em 1947 a possibilidade da sua renovação e eletrificação. No entanto, apenas no século XXI são realizadas mudanças, como a substituição gradual das carruagens a diesel para carruagens elétricas, a eliminação de passagens de nível e a modernização e construção de novos apeadeiros e estações (Colaço, 2020).

Pode-se afirmar que, apesar de se tratar de um enorme desafio para a data, os engenheiros projetaram esta incrível obra que atravessou vales, colinas, rios, campos de produção de vinho e milho, tendo como consequência um crescimento e desenvolvimento económico-social da população por ela abrangida.



8

Figura 7 - Estação de Vila Nova de Cerveira

Fonte: Autor



Figura 8 - Estação de Valença

Fonte: Autor

1.2.2. Principal Cronologia da Linha do Minho

(Comboios de Portugal, s.d.)

Para melhor entender a evolução da linha e as opções que foram ocorrendo, e que contribuíram para o seu desenvolvimento, elencam-se a data e as principais ocorrências/momentos. Assim:

- Inauguração do primeiro troço de caminho de ferro em Portugal no Carregado, em Lisboa. – 28/10/1856
- Declaração de construção da Linha do Minho a começar no Porto até à fronteira com Galiza, passando por Braga e Viana do Castelo. Início dos estudos feitos para a construção da linha do Douro. – 14/06/1872
- Início das primeiras obras da construção da linha do Minho. – 03/07/1872
- Obrigação de construir a estação do Porto com ligação entre as linhas do Norte, Minho e Douro à direção dos Caminhos Ferroviários do Minho. – 02/09/1873
- Aberto o concurso público pela construção do caminho de ferro entre Porto/Campanhã em direção a Braga/Nine. – 21/05/1875
- Contrato aceite da construção de pontes Ferroviárias sobre os rios Lima, Neiva e Cávado. – 02/09/1876
- Acordado projeto com a casa Eiffel & C. sobre a ponte do rio Lima. – 31/10/1876
- Acordo numa única direção referente às linhas do Minho e Douro. – 10/07/1877
- Abertura da ponte Eiffel sobre o rio Cávado. – 21/10/1877
- Concurso público aberto para desenvolver a linha entre Barcelos e Darque. – 24/02/1878
- Abertura da ponte Eiffel sobre o Rio Lima em Viana do Castelo. – 30/06/1878
- Concurso público aberto para desenvolver a linha entre Darque e Caminha. – 01/07/1878
- Concurso público aberto para desenvolver a linha entre Caminha e São Pedro da Torre. – 15/01/1879
- Abertura ao público da estação de comboio de Viana do Castelo. – 24/03/1882
- Concurso público aberto para desenvolver a linha até Valença. – 06/08/1882
- Abertura da ponta transfronteiriça sobre o Rio Minho em Valença. – 25/03/1886
- Atribuição de responsabilidade da ponte transfronteiriça em Valença à direção do desenvolvimento da linha do Minho e Douro. – 25/09/1888
- A direção dos Caminhos do Minho e Douro propõem a construção de uma estação central no Porto. – 11/06/1892

- Acordo para a circulação de comboio da Companhia Real nas linhas do Minho e Douro. - 23/01/1897
- Concurso público aberto para desenvolver a linha entre Valença e Lapela. – 15/06/1913
- Concurso público aberto para desenvolver a linha entre Lapela e Monção. – 15/07/1915
- Postado pelo governo o decreto-lei nº12684 onde dá início à exploração a companhias portuguesas para o desenvolvimento e responsabilidade das Linhas do Minho e Douro. – 16/11/1926
- Postado pelo governo o decreto-lei nº 16242, onde dá direito aos trabalhadores dos Caminhos Ferro a terem reformas e pensões sobre a empresa. – 17/12/1928
- Aumento de 10% nas viagens sobre as linhas do Minho e Douro pelo Ministro do Comércio. – 01/05/1931
- Postado pelo governo a lei 2008 onde substituiu-se todas as linhas sejam elas de via larga ou estreita passarem a ser todas uma única só. A exploração das linhas ferroviárias passa a cargo da CP comboios de Portugal. – 07/09/1945
- É acordado o início das modernizações a nível nacional para a exploração das carruagens a diesel. – 11/06/1947
- Abertura da estação na cidade de Barcelos. – 03/05/1956
- Acordado para a existência de duas únicas classes nos caminhos de ferro. – 01/07/1963
- Abertura de concurso publico para a requalificação e melhorias das pontes do Rio Cávado, Rio Neiva e também o viaduto que dá acesso à ponte Eiffel em Viana do Castelo. – 11/1967
- Inaugurada a nova ponte do Rio Cávado após modernização. – 24/05/1976
- Aprovação do novo plano de requalificação dos caminhos ferroviários pelo Conselho de Ministros do estado entre 1988-94. – 19/02/1988
- Postado pelo governo o decreto-lei nº 104/97, dá início à criação de uma nova empresa responsável pela gestão de todas as infraestruturas dos caminhos ferroviários em Portugal (REFER). – 29/04/1997
- Acordo assinado pela REFER e os municípios para a requalificação das antigas linhas já desativadas, construindo-se uma ecopista entre Valença e Monção. – 14/11/2001
- Obras de modernização finalizadas e abertura da requalificada linha da Lousada até Nine e do Ramal de Braga. – 21/04/2004

- Ativação do novo e mais moderno serviço em Portugal com a chegada do Alfa Pendular entre o Norte/Braga e o Sul/Faro com o nome de Eixo Atlântico. – 06/06/2004
- Começo das obras de atualização entre a linha de Nine até Valença. – 08/2006
- Inicialização entre os serviços de viagens transfronteiriços entre Porto e Vigo. – 07/2014
- Braga recebe um reforço no serviço de longo curso proveniente de ligações com o Porto. – 01/12/2014
- Abertura de uma nova empresa, Infraestruturas de Portugal, SA, criada a partir da ligação e junção de duas empresas, REFER e a EP, com objetivo de melhorar, substituir, requalificar e conservar os caminhos de ferro em Portugal, com a obrigação de coordenar o total controlo de circulação. – 01/06/2015
- Acordo para a modernização e eletrificação da linha entre a estação Nine e Viana do Castelo. – 30/01/2017
- Abertura à população da nova e renovada linha do Minho entre a estação de Nine e Viana do Castelo. – 15/07/2019
- Reativação do serviço internacional Celta com ligação entre Porto e Vigo. – 16/08/2020
- Abertura oficial da renovação e eletrificação na linha do Minho entre Viana do Castelo e Valença. - 25/04/2021

Na construção da linha e das suas estações, e da evolução das mesmas, cabe destacar, uma característica que faz desta linha, uma mais valia em termos de património e da sua importância cultural/turística – os azulejos utilizados na maioria das suas estações e apeadeiros.

1.3. Património dos Azulejos

O património azulejar que se encontra espelhado pelas paredes das estações na linha, é um símbolo demonstrativo do potencial e dos costumes da população de cada cidade (Portugal, 2021).

É possível ver nestas superfícies vidradas (figura 9) todo esse trabalho, através das combinações de cores e dos desenhos pincelados, que demonstram efetivamente o brilho, a modelação e a sua textura na superfície (Portugal, 2021).



Figura 9 – Estação de Caminha

Fonte: Autor

As imagens retratadas tinham o intuito de “vender” as qualidades e o lado bom de cada localidade, funcionando como uma espécie de postal de boas-vindas que se queria o mais atrativo possível. A prioridade eram as paisagens, costumes da terra, tradições e lugares marcantes do local. Os artistas inspiravam-se em fotografias ou gravuras, demonstrando as suas qualidades nos desenhos, desenhos esses à escala da arquitetura (Portugal, 2021).

Os processos de desenvolvimento das pinturas dos azulejos são feitos pelas técnicas industriais e artesanais da época. A pintura era o mais comum, sendo feita manualmente por cima do próprio azulejo; já a estampagem recorria a máquinas onde existia um molde já desenhado e que mecanicamente prensava o azulejo; na estampilhagem, eram recortadas máscaras que faziam a transferência das cores para o azulejo e, por fim, havia a forma do relevo feito com argila (Portugal, 2021).

A criação destes azulejos torna-se em algo importante e de valor para as populações. É nestas pinturas (figura 10 e 11) que a população vê a sua história, pelo que a criação destes azulejos foi algo representativo do bom trabalhador, do património, da história social do trabalho e, apesar do estado degradado em que muitas destas pinturas se

possam encontrar atualmente, continuam a demonstrar a vontade, as técnicas e a criatividade do povo (Portugal, 2021).

O arquiteto João Carlos Loureiro fala sobre a vida útil do azulejo no seu livro “O Azulejo – Possibilidades da sua reintegração na arquitetura portuguesa” onde ele menciona a qualidade deste material, referindo:

“Alguns cobrem a superfície inserindo-se claramente na organização arquitetónica da fachada, marcando os vãos com uma acentuação do desenho que confere ao azulejo mais do que um papel meramente funcional. (...) A presença do revestimento é tão importante que se a dimensão e a escala das componentes arquitetónicas do edifício não fossem tão poderosas, na sua extrema sobriedade, estaríamos certamente em presença de um exemplo em que a arquitetura de suporte seria destruída.” Portugal, 2021:p. 19)



Figura 10 – Azulejos na estação de Caminha

Fonte: Autor



Figura 11 - Azulejos na estação de Caminha

Fonte: Autor

1.3.1. O Papel significativo dos Azulejos em Estações Ferroviárias e Edifícios

Os azulejos contribuem para realçar a nobreza da arquitetura dos edifícios e, conseqüentemente, para enaltecer a beleza da paisagem ferroviária (Portugal, 2021).

O uso deste material representa uma novidade na ornamentação das fachadas dos edifícios, trazendo não apenas benefícios na redução de custos de manutenção, como nos custos de limpeza devido à sua durabilidade e proteção assegurada (Soares, 2023).

O azulejo, seja como elemento decorativo singular ou através de uma harmoniosa combinação com outros elementos espalhados ao longo de toda a infraestrutura ferroviária, desempenha um papel fundamental na conceção da paisagem ferroviária (Portugal, 2021).

Perante este conjunto expressivo e vigoroso que requer ser apreciado no seu todo. Neste contexto, o azulejo contribui com a sua superfície vidrada, luminosa e alegre, estabelecendo um diálogo vibrante entre materiais e cores (Portugal, 2021).

Existem situações em que o revestimento com azulejos foi planeado em conjunto com a arquitetura do edifício, enquanto noutras situações o revestimento azulejar foi aplicado posteriormente a edifícios já construídos (Soares, 2023).

De acordo com as observações de Pedro Vieira de Almeida:

“Os motivos geométricos que se vão disseminar pelo exterior e interior das estações correspondem a uma decisão centralizada para um genérico embelezar das estruturas de acolhimento, consideradas as nossas salas de visitas, face a um recrudescimento turístico que, à data da colocação dos azulejos, sobretudo nos anos 40, se previa e estimulava. E fazê-lo de forma expedita, impunha alguma normalização formal. Conseguiu-se, assim, em reduzido espaço de tempo, encontrar soluções plásticas para os diversos casos, empregando limitado número de padrões geométricos, introduzindo pequenas variantes controláveis com facilidade, de resto com notável capacidade inventiva. É uma solução de inegável inteligência pragmática.” (Almeida, 2013: p).

1.4. Caminho de ferro em Viana do Castelo e a cidade

Como já mencionado anteriormente, a Ponte Eiffel foi um dos pontos de partida principais para a construção da linha férrea (figura 12) em Viana do Castelo, inaugurada a 1 de julho de 1878, a par da estação de Viana.

O caminho férreo em Viana (figura 13) tem um traçado muito próprio, onde cria uma espécie de “muralha” em volta da cidade, isto porque a linha contorna a cidade e separa o centro da cidade com os restantes acessos. Este facto resultou numa solução que permitiu o acesso de

fora da cidade para o seu interior, criando assim viadutos para a sua travessia tanto pedonal, como de automóvel (Alves, 2015).

Esta “muralha” ferroviária (figura 14) em volta da cidade originou muitas complicações em termos de desenvolvimento da mesma, onde uma das primeiras consequências foi o adensamento de habitações e comércios construídos dentro da “muralha” (Alves, 2015).



Figura 12 - Linha Férrea com ligação à Ponte Eiffel Viana do Castelo

Fonte: Autor



Figura 13 - Estação de Viana do Castelo

Fonte: Autor

Só em 1940 é que se começa a construir bairros habitacionais fora desse limite criado pela ferrovia. Nesta mesma altura ocorrem ainda outros grandes desenvolvimentos urbanísticos da cidade, como são exemplo a abertura da avenida principal da cidade, criando um rasgo no centro da mesma, onde é notório o impacto no tecido urbano. Porém, esta grande via denominada de Avenida dos Combatentes da Grande Guerra, nada tem de semelhante com os arruamentos já existentes que se interligam. Esta lógica faz com que exista uma maior relação entre o rio e a cidade (Alves, 2015).



Figura 14 - Linha Férrea em Viana do Castelo

Fonte: Autor

A criação do Passeio Público é outro exemplo do desenvolvimento urbanístico da década. O passeio construído na margem do Rio Lima torna-se um espaço público de lazer e bem-estar social onde é notório o convívio dos Vianenses (Alves, 2015). A construção da estação, enquanto elemento fundamental para a circulação, já que é a porta de saída e entrada de passageiros e mercadorias e à qual, vão afluir as demais ligações, cabe destacar, até pela sua beleza.

1.4.1. Estação ferroviária de Viana do Castelo

A construção da estação de Viana do Castelo (figura 15, 16 e 17) teve início em 1877 com a sua inauguração no dia 1 de julho de 1878. A sua localização encontra-se na parte superior da grande Avenida dos Combatentes da Grande Guerra, fazendo assim tangente com a antiga muralha fernandina e voltada de costas para a encosta do monte de Santa Luzia (Alves, 2015).

A inauguração ficou a cargo do ministro Fontes Pereira de Melo e a sua construção ficou ao cargo do engenheiro Alfredo Soares, onde projeta uma estação com um total de 500 metros de comprimento, dois pisos, situando-se no piso superior as salas de reuniões e logística e no piso inferior a bilheteira, salas de esperas, wc, etc. O engenheiro teve bastante cuidado na sua construção em relação à forma da mesma, como os azulejos nas paredes, a simplicidade, a facilidade de uso e o local da construção, por ser uma zona estratégica com o resto da cidade e por se encontrar centrada com o núcleo da cidade antiga.

Porém, por causa das suas pequenas dimensões e congestionamento gerado, acabou por ser mais utilizada para serviço da população, por oposição à sua utilização para outros fins comerciais (Alves, 2015).

Como já referido, a grande abertura da Avenida Dos Combatentes Da Grande Guerra fez a ligação mais importante para a época, a ligação da estação ao rio e ao cais, onde havia a maior parte do comércio local, fazendo com que a estação ferroviária ficasse um dos edifícios mais importantes na cidade com o seu posicionamento no eixo central na cidade (Alves, 2015).



Figura 15 - Vista frontal Estação de Viana do Castelo

Fonte: Autor



Figura 16 - Vista Lateral Estação de Viana do Castelo

Fonte: Autor



Figura 17 - Vista Superior Estação de Viana do Castelo

Fonte: Autor

2. Capítulo 2

2.1. Desenvolvimento da Cidade

2.1.1. Nascimento da Primeira cidade

Penas como forma de entender a cidade e a relação da linha de caminho de ferro e o seu crescimento, parece pertinente abordar de forma breve, os principais momentos da criação e desenvolvimento do núcleo que viria a ser a atual cidade de Viana do Castelo.

Situada no noroeste de Portugal Continental, nas proximidades da foz e na margem direita do Rio Lima, situada às margens de um estuário de rio que oferecia excelentes oportunidades tanto fluviais, quanto marítimas, a cidade desenvolveu-se numa área que facilitava os movimentos terrestres na direção norte-sul (Moreira, 2005).

Assim, os primeiros vestígios da presença de habitantes na localidade, datam da Idade do Ferro, sem grande importância, mencionando-se posteriormente a construção e ocupação da chamada de “Cidade Velha” ou Citânia de Santa Luzia.

Estas características contribuíram para o aumento da sua população, e sendo que, em 18 de junho de 1258, que D. Afonso III concede o Foral a Viana da Foz do Lima, o que mostra a sua importância, sobretudo ligada à atividade marítima e Agrícola da região e dos seus habitantes. Este facto, impulsionou numa primeira fase a defesa da Vila com entradas claramente definidas pelas conhecidas “portas da cidade” dentro da muralha. De referir que a muralha possuía um perímetro oval com 685 metros de extensão, medindo 10 metros de altura e com uma espessura de 2,20 metros. Originalmente, possuía quatro portas: as Portas do Campo do Forno, da Ribeira, do Postigo e das Atafonas, localizada nas extremidades dos dois principais arruamentos do núcleo medieval, que se cruzavam perpendicularmente (Moreira, 2005).

A vila contava com dois largos que ainda existem hoje: a Praça da Erva, também conhecida como Largo dos Ferradores, resultante da interseção de diversas ruas e o Largo da Matriz, que servia como centro cívico da localidade e abrigava a torre de menagem da muralha (Moreira, 2005).

Como resultado, a reorganização do espaço e a visão de Viana como um importante centro marítimo e europeu exigiram, posteriormente, a construção de diversas estruturas, incluindo um cais marítimo (Moreira, 2005) a organização da cidade dentro

de muralhas, (figura 18) garantindo assim a sua defesa e melhorando o acesso através do rio ao interior do vale do Lima (Moreira, 2005).

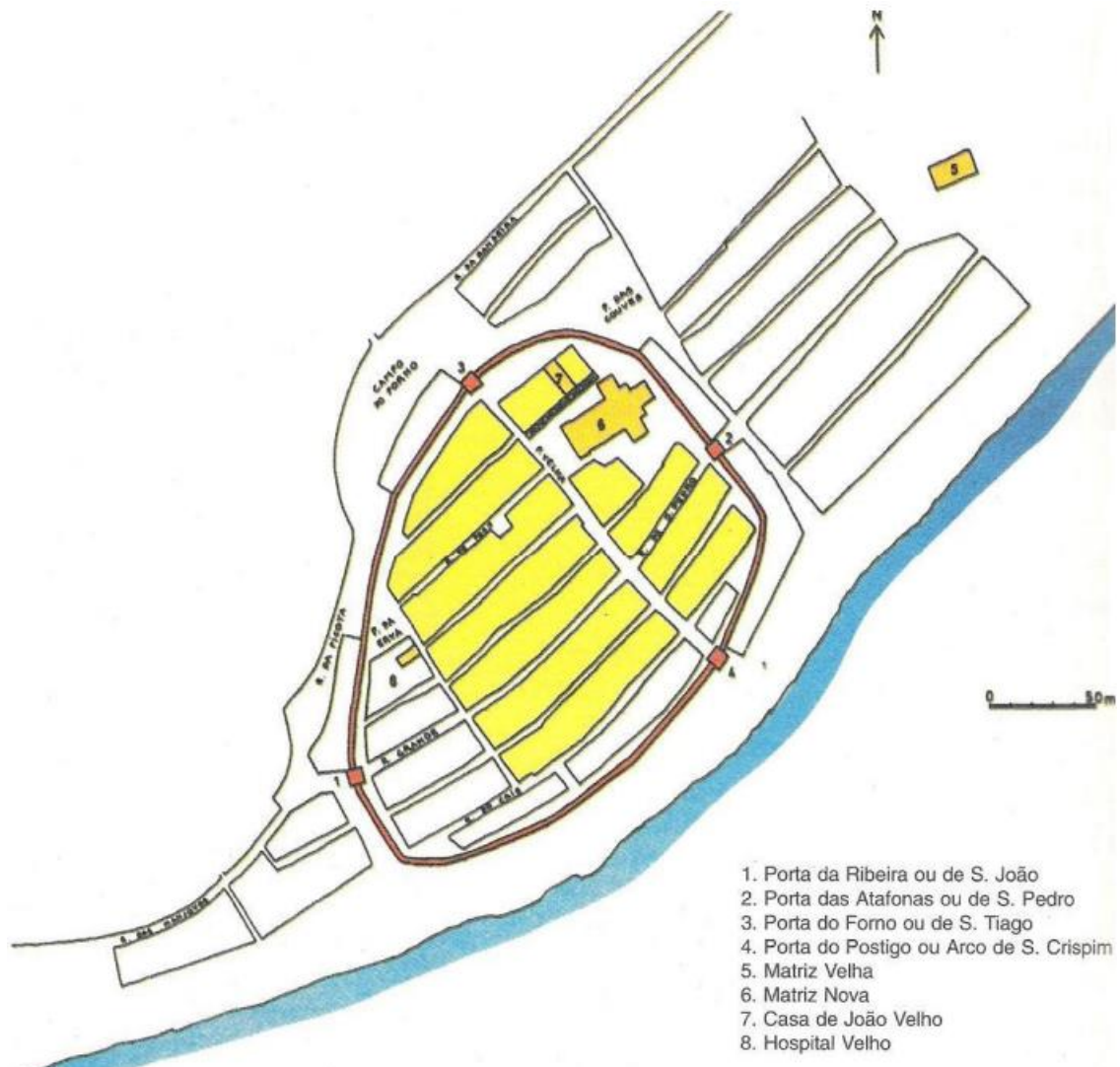


Figura 18 - Planta do amuralhado em Viana do Castelo

Fonte: Peixoto, A, (2001). Litoral e as cidades: matrizes cartográficas 1 edição viana do castelo arquivo municipal de viana do castelo

Observando as plantas oitocentistas, anteriores às expansões e correções ocorridas na segunda metade desse século, é evidente a preservação do núcleo medieval. Nesse contexto, é possível notar a persistência de um traçado urbano cuidadosamente planeado, com quarteirões retangulares relativamente uniformes, que se inserem num

plano claramente ortogonal. Essa estrutura reflete a organização original da cidade medieval e demonstra a continuidade do layout urbano ao longo do tempo.

Uma característica notável é a disposição linear das ruas e quarteirões, com a exceção da rua principal, que servia como elo entre as portas norte e sul. Atualmente, essa rua é conhecida como Rua Sacadura Cabral, notável para a época pela sua considerável extensão, por oposição às restantes ruas que eram estreitas (Moreira, 2005).

Existiam diversos espaços públicos, porém as suas dimensões eram pequenas, com exceção da praça situada em frente à Matriz Nova. Nos arredores da muralha nota-se uma certa distância entre a muralha e o rio, os quarteirões voltados a leste destacam-se na paisagem circundante, juntamente com espaços de interação como o Campo do Forno (Moreira, 2005).

Assim, pode-se afirmar que as cidades são moldadas pelas pessoas. Estas influenciam o espaço urbano, a economia, as instituições e ao mesmo tempo protegem os seus valores, referências e identidade. Viana da Foz do Lima é um exemplo claro desse processo, uma cidade que surgiu entre o mar, a terra e o rio, evoluindo organicamente ao longo do tempo (Moreira, 2005).

Esta cidade, habitada por pessoas trabalhadoras e de fé inabalável, que nunca abandonaram os seus princípios fundamentais, nunca negligenciou a sua ligação intrínseca com o mar, mantendo-se fiel à sua herança marítima (Moreira, 2005).

2.2. Antes da Revolução Industrial

2.2.1. Obras marcantes

São várias as obras que tiveram uma importância relevante para o desenvolvimento da cidade e da sua população, de onde cabe destacar: a Matriz Nova, a Alfandega, o hospital de S. Salvador, a Torre da Roqueta, o Cais de S. Bento e a barra de entrada para o porto de mar.

2.2.1.1. O Cais

O cais inicial (figura 19) foi erguido de maneira rudimentar, utilizando estacas de madeira fincadas próximas à margem do rio, destinado ao ancoradouro de pequenas embarcações de cabotagem e pesca. Durante o reinado de D. João I, estabeleceu-se a zona franca na estrada da barra, permitindo assim a inclusão de navios de maior porte no porto. No entanto, surgiu um desafio a ser superado: a infraestrutura do cais existente (figura 20 e 21) era insuficiente e inadequada para acomodar estas embarcações de maior porte (Moreira, 1984).

Embora as informações acerca do novo cais sejam verídicas e a sua construção tenha realmente acontecido, surgiram complicações relacionadas com impostos que levaram os habitantes de Viana a expressar a sua insatisfação às autoridades em Lisboa, como a aplicação de um imposto anual para financiar as obras na barreira de Caminha. No entanto, as reivindicações dos cidadãos só foram atendidas aproximadamente 15 anos depois, quando os fundos provenientes desses impostos foram destinados para a conclusão do mencionado cais (Moreira, 1984).

Entretanto, o pedido feito ao Rei foi aceite, estabelecendo-se que qualquer embarcação que



Figura 19 - Cais de S. Bento de Viana

Fonte: Autor



Figura 20 - Marina de Viana

Fonte: Autor

atracasse no cais teria de pagar um imposto por tonelada. Esse imposto serviria para financiar obras de melhorias contínuas de forma a tornar o cais cada vez mais eficiente (Moreira, 1984).

Um pouco mais tarde, já no início do século XVI, surgiram novos projetos com o objetivo de aprimorar o cais, os quais foram posteriormente implementados. A 2 de maio de 1516, a Câmara Municipal anuncia que foram iniciados os planos para a construção de parte da cidade, especialmente no que se refere ao porto. Ao longo de várias fases de desenvolvimento, o porto continua a desempenhar um papel fundamental na identidade da cidade (Moreira, 1984).



Figura 21 - Marina de Viana

Fonte: Autor

2.2.1.1.2. O compromisso do cais com a cidade

Com o passar dos anos, o cais continua a servir os Vianenses que sobreviveram quase inteiramente da sua utilização ao longo da sua história. No século XVI o crescimento piscatório era cada vez maior, destacando-se a pesca do bacalhau, na qual os Vianenses tinham um grande mercado (Moreira, 1984).

Foi no ano de 1609 que o Cais começou a ser aumentado para o lado esquerdo do rio Lima, com o dever de servir outro tipo de barcos. Isto acontece por consequência do aumento das relações atlânticas e comerciais estabelecidas com os países nórdicos e com as suas colónias. É ainda na margem esquerda que surge a seca do bacalhau, instalação que serviria muitas famílias (Moreira, 1984).

O porto de Viana vivia um momento muito importante para a história da cidade, para o seu desenvolvimento económico e marítimo. A sua frota aumentava significativamente, criando assim uma entrada para um mundo novo (Moreira, 1984).

Nos meados do século XX, como anteriormente, o município é confrontado com questões fundamentais para o desenvolvimento da cidade relacionadas ao seu vínculo com o mar. O porto marítimo como porta de entrada e saída tornou-se crucial, juntamente com a construção dos caminhos de ferro, incluindo uma ramificação que ligaria a doca do comercio. Destaca-se também a inauguração da empresa pesqueira de Viana, com objetivo principal a pesca do bacalhau, uma atividade com devida importância para o desenvolvimento urbanístico (Moreira, 1984).

Todos estes aspetos demonstram a relação, a importância e o compromisso de desenvolvimento que o cais tinha, e continua a ter atualmente, para com a cidade de Viana e para com os vianenses.

2.2.1.2. Barra

Viana do Castelo tem uma ligação profunda com a construção naval na sua história. A partir desta cidade partiram tanto navegadores e exploradores, quanto pescadores e armadores. Viana do Castelo foi o berço de diversos tipos de embarcações que, ao longo de décadas, estabeleceram a região como um ponto de referência tanto a nível nacional, quanto internacional (Peixoto, 2001).

A beira do rio continha bancos de areia e a barra possuía uma entrada estreita, (figura 22 e 23) repleta de rochas e recifes, demonstrando alguns dos desafios enfrentados na entrada de navios de grande porte. Para além destes desafios, havia ainda o problema do assoreamento (extensões de areia junto as margens do rio), o que levou à construção de sinalizações na entrada da barra (Peixoto, 2001).



Figura 22 - Barra de Viana

Fonte: Autor

Devido à elevada quantidade de areia na barra, esta representava uma ameaça significativa ao porto de Viana, pelo que foram implementadas medidas para melhorar a navegabilidade. Durante a construção do atual porto foram encontraram as estacas da construção da antiga ponte, em ambas as margens do rio Lima. Estas estacas, datadas do ano de 1516, teriam sido utilizadas para comprimir as margens do rio, de modo a provocar movimentações de areia e impedir o acumular no leito do rio (Moreira, 1984).

Posteriormente, foi decidido construir um forte paredão na margem direita da entrada da barra com o objetivo de facilitar a navegação de entrada e saída. Essa medida permitiu um maior controlo das correntes e do assoreamento da barra (Moreira, 1984).



Figura 23 - Barra de Viana

Fonte: Autor

2.2.1.3. Hospital Velho

A crescente importância da vila no final da Idade Média resultou na criação de uma albergaria e do primeiro hospital, (figura 24) estabelecido em 1468 e considerado "velho" após a construção do Hospital da Misericórdia. Para além de acolher mercadores em trânsito, proporcionava abrigo aos peregrinos a caminho de Santiago de Compostela. Foi completamente renovado no século XVI, momento em que a fachada foi redesenhada, destacando-se sobre a porta um escudo esquadrelado com as armas das famílias Rocha e Portocarreiro (Carvalho, 2006).



Figura 24 - Hospital Velho de Viana

Fonte: Autor

2.2.1.4. Matriz (Sé)

Erguida no século XV (figura 25) no local onde se realizavam as reuniões do concelho, esta construção destaca-se pela sua grandiosidade, tendo sido projetada para emular as outras catedrais do país. No entanto, o estilo adotado revela uma notável influência galega, sendo claramente do gótico tardio (Fernandes, 1999).



Figura 25 - Igreja Matriz de Viana

Fonte: Autor

2.2.1.5. Forte ou Castelo de Santiago da Barra

Há indícios de ocupação humana neste local desde a pré-história, conforme atestado por numerosas descobertas arqueológicas. Acredita-se que a primeira fortificação remonte ao reinado de Dom Afonso III, apesar de a data mais provável indicar o século XV, durante os reinados de Dom João II e/ou Dom Manuel I, período no qual o castelo medieval e a Torre da Roqueta passaram por um processo de reconstrução. (figura 26) Entre os anos 1700 e 1799, durante o reinado de Filipe II, foram realizadas novas reparações e reconstruções, evidenciadas por um escudo real em estilo rococó sobre uma das portas principais (Moreira, 2005).



Figura 26 - Forte S.Tiago da Barra

Fonte: Autor

Foram estabelecidas rotas de comércio para o Brasil, expandindo para outros tipos de produtos como a madeira. A infraestrutura marítima experimentava um crescimento significativo, tanto nos navios produzidos, como em questões económicas. Com o crescimento populacional, a arquitetura local seguia a mesma tendência, destacando-se especialmente a construção de conventos. Devido ao crescente interesse em Viana, tornou-se imperativo reforçar as defesas, tanto da vila como da comunidade vianense (Moreira, 2005).

A construção do forte (figura 27) foi finalizada em 1569 no que diz respeito às muralhas, porém só ficou completamente concluída em 1572. A “Fortaleza Filipina” como foi denominada, foi a que teve menos alterações. A sua área conta com 25 mil metros quadrados aproximadamente. A opção pela localização do forte não estava centrada em defesas contra ataques marítimos, mas sim terrestres (Moreira, 2005).



Figura 27 - Forte S.Tiago da Barra

Fonte: Autor

O material utilizado para a construção da fortaleza foi o granito, uma escolha motivada pela disponibilidade do material na região e pela proximidade da pedreira ao forte. Uma das escolhas por este material fundou-se na sua rigidez e durabilidade, facilitando na defesa do forte. No final do século XVII, o forte passou por um processo de restauração devido ao seu estado de degradação. Vale ressaltar que, no início do século XVIII, a Torre da Roqueta foi modificada para abrigar uma cadeia (Moreira, 2005).

2.2.1.6. Ponte Eiffel

A travessia do rio Lima era feita por pequenas embarcações, motivo que levou a autarquia a construir uma pequena ponte de madeira entre ambos os cais, (figura 28) com início no ano de 1818 e conclusão em 1820. Porém, já se comentava sobre uma possível substituição de ponte, apesar da falta de financiamento, substituindo a de madeira por uma ponte provisória, em pedra. A Câmara passou, então, a cobrar passagem pela travessia da ponte a quem necessitasse de a utilizar (Ramos, 2004).

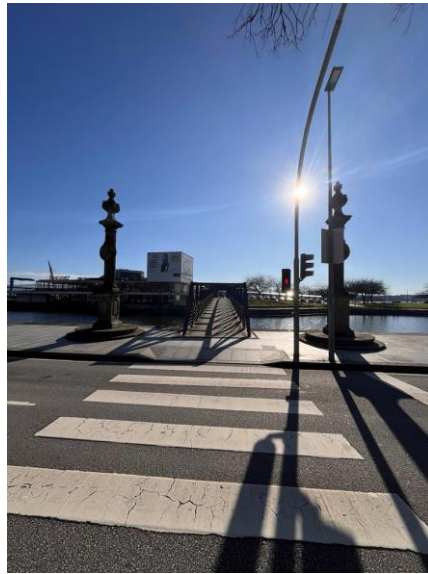


Figura 28 - Antiga passagem da ponte sobre o rio no cais de S.Bento

A construção da nova ponte foi muito contestada pelos moradores, acabando assim por adiada. Contudo, o governo necessitava de uma solução e em 1852 decidiu construir uma nova ponte sobre o Rio Lima, melhorando as condições do cais e da barra da cidade (Ramos, 2004).

Fonte: Autor

Em 1867 houve verdadeiramente esperança sobre o projeto da nova ponte, dado o governo ter decidido prolongar os caminhos de ferro até Viana do Castelo, tornando obrigatório a existência uma ponte com as devidas condições para o atravessamento do caminho de ferro (Fernandes, 1995).



Figura 29 - Ponte Eiffel de Viana

Após a consideração de todas as alternativas viáveis, concluiu-se que a localização ideal seria alguns metros acima da antiga ponte de madeira. Esta nova ponte (figura 29) foi construída através de uma solução inovadora para a época, que consistia na existência de dois tabuleiros - um para o tráfego rodoviário e outro para o ferroviário – ficando ambos os tabuleiros sobrepostos um sobre outro. Este projeto foi realizado pela Casa e engenheiro Eiffel de Paris e teve a sua conclusão em 1878 (Fernandes, 1995).

Fonte: Autor

A ponte Eiffel, (figura 30) como ficou conhecida, continua atualmente em utilização. Em 2007 foi encerrada temporariamente para realização de manutenção estrutural e alargamento da mesma, passando de 6,88 metros de tabuleiro para 8 metros, dos quais 6 metros são destinados a automóveis. Atualmente a ponte Eiffel (figura 31 e 32) é uma referência arquitetónica devido à sua forma, ao seu materialismo e ao seu conceito, que tornam esta ponte a primeira em Portugal a ser construída do género rodoferroviária, carregando um legado importante para a cidade e para a história da mesma, assim como para os vianenses (Fernandes, 2002).



Figura 30 - Ponte Eiffel do lado de Viana

Fonte: Autor



Figura 31 - Ponte Eiffel dentro da cidade

Fonte: Autor



Figura 32 - Ponte Eiffel vista para Darque

Fonte: Autor

2.2.1.7. Bairros dos trabalhadores da Ferrovia

A nova estrutura estabeleceu-se na região num curto intervalo de tempo, redesenhando a paisagem urbana, o que exigiu adaptações na cidade para acomodar o novo traçado: as linhas cruzaram o rio, contornaram a cidade em um anel que começava no cais sudeste, passava pela extremidade do jardim público, delineando e cercando o núcleo central da cidade. Em seguida, fazia uma curva de 90 graus em direção ao oeste, formando um arco que posicionava a estação ferroviária na base da colina, no extremo norte da parte antiga da cidade. A partir desse ponto, a linha férrea seguia uma curva oposta, levando os comboios para fora dos limites urbanos em direção ao norte, paralelamente à costa. Dessa forma, o percurso da ferrovia delimitava a cidade, confinando-a entre o monte de Santa Luzia e a foz do rio (Alves, 2015).

Ao longo das décadas seguintes, a cidade manteve-se predominantemente dentro da área delimitada pelas linhas férreas, solidificando ainda mais a sua estrutura urbana. No início do século XX, impulsionada pelo crescimento demográfico, começou-se a ultrapassar esses limites com o surgimento de novas expansões além desse perímetro estabelecido. Podemos dizer ainda que a CP (Comboios de Portugal) foi das pioneiras na construção de bairros pela cidade, edificando o primeiro no mês de outubro de 1937 e os segundos blocos de construção constituíram 12 edifícios com 21 habitações (Alves, 2015).

Pode-se concluir que na segunda metade do século XIX foi quando houve os maiores desenvolvimentos da cidade, podendo dizer que a Ponte Eiffel complementa e faz parte desse desenvolvimento onde, sem nenhuma lei que ordenasse a sua forma de construção na malha urbana, resultou com que a Ponte Eiffel, a conjunto da linha férrea, se tornasse um elemento simbólico para o desenvolvimento urbano da cidade. Com o desenrolar dos anos isto fez com que a linha férrea fosse um obstáculo para o crescimento da cidade, criando uma espécie de barreira com as ligações ao seu envolvente. Porém, o lado positivo é que a estação e o próprio traçado da linha fazem com que seja um motivo de atração turístico e de novas ideias para desenvolver o seu envolvente.

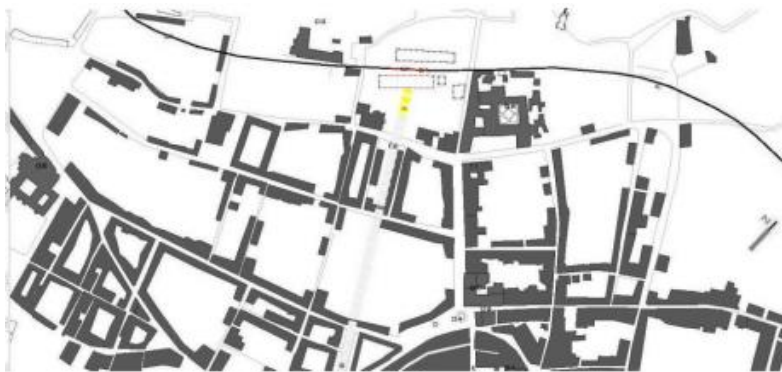


Figura 33 - Início do desenvolvimento dos bairros e da malha urbana

Fonte: Alves, R. M. (Julho de 2015).
Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro. p314

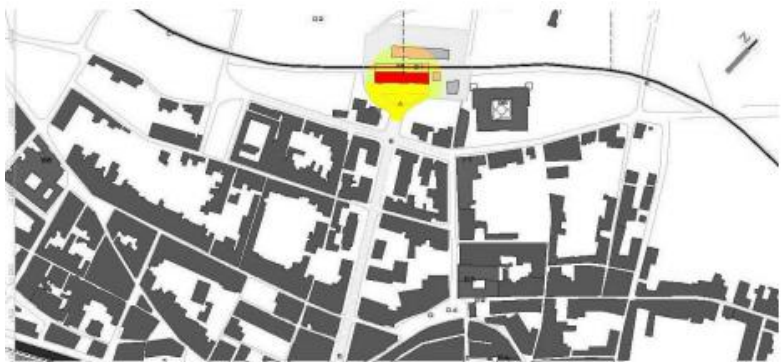


Figura 34 - Crescimento da malha urbana dentro da “muralha” do caminho ferroviário.

Fonte: Alves, R. M. (Julho de 2015).
Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro. p314

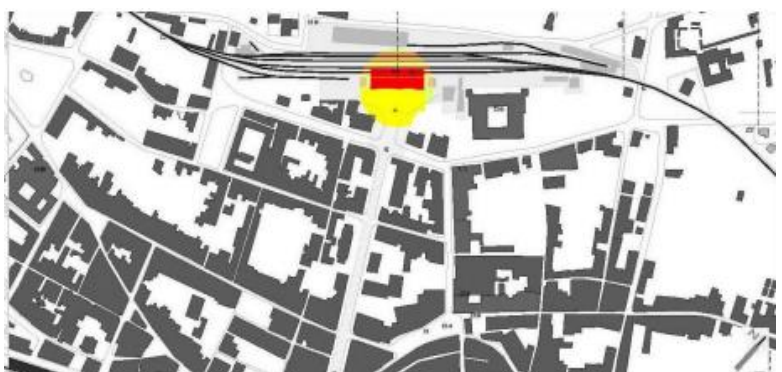


Figura 35 - Início da expansão com o seu envolvente.

Fonte: Alves, R. M. (Julho de 2015).
Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro. p314

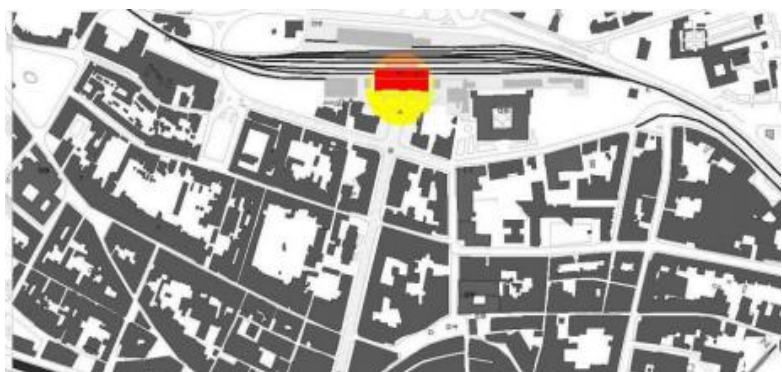


Figura 36 - Novel crescimento.

Fonte: Alves, R. M. (Julho de 2015).
Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro. p314

2.2.1.8. Ramal até à Doca

O Ramal até à Doca era um antigo caminho férreo com uma extensão de 2300 metros. O seu começo foi em março de 1924, quando o seu trajeto fazia a ligação da estação ferroviária até aos Estaleiros Navais. A sua construção foi com um único propósito, transportar mercadorias como materiais e elementos navais, assim como para transporte dos operários dos Estaleiros Navais (Alves, 2015).

Esta ligação era na altura de grande importância, tanto a nível do desenvolvimento da indústria naval, como da relação com os caminhos de ferros nacional. Porém, tinha um grande problema - rasgava a malha urbana com uma forma bastante presente. Isto foi um dos motivos que levou ao seu fim em 1988 e a partir dessa altura toda a linha foi desmontada e removida do local. O município ficou a cargo dos terrenos, aproveitando-os para reestruturar a malha urbana (Alves, 2015).



Figura 37 - Doca piscatória de pequenas embarcações

Fonte: Autor



Figura 38 - Doca piscatória de grandes embarcações

Fonte: Autor

2.2.2. Anos oitocentistas

Por volta de meados do século XIX, Viana do Castelo presencia um expoente no crescimento urbano devido a uma série de obras públicas empreendidas pelo governo central, observando-se as transformações mais significativas no âmbito das infraestruturas de transporte. Porém, ainda durante este início de século, ocorre uma grande mudança com o início da demolição da muralha medieval, um processo no qual D. Maria I desempenhou um papel fundamental ao permitir a sua demolição por meio de carta régia em 1793 (Fernandes, 1995).

Em relação ao desenvolvimento urbano destacam-se alguns pontos, como a construção e pavimentação de toda a área marginal ao longo do rio, até ao fim do Campo da Agonia. Feitas estas alterações, começam de seguida a ocorrer os alargamentos de ruas e praças, mas apenas em 1968 surge o levantamento cartográfico legítimo onde é possível perceber o desenvolvimento da cidade. Pelo final do ano de 1892 surge então o Mercado Municipal, instalação para onde é transferida a feira semanal (Fernandes, 1995).

2.2.3. Elevação da Cidade

Em 1848, durante o reinado de D. Maria II, a Vila de Viana do Minho, ou Vila da Foz do Lima como era chamada, é elevada por meio de Carta Régia à categoria de cidade e denominada de Viana do Castelo. Diz a história que o gesto da Rainha se deveu pelo reconhecimento à heroica resistência e lealdade do comandante do Castelo Santiago da Barra durante a guerra civil da Patuleia (Lima, 1948).

Carta enviada pela rainha à Câmara de Viana do Castelo:

“Atendendo a que a Vila de Viana do Minho possui os elementos e recursos necessários para bem sustentar a categoria de cidade, derivados da sua extensão e vantajosa posição topográfica, da riqueza e importância comercial e da qualidade dos edifícios de que é composta; e tomando igualmente em consideração os importantes serviços prestados ao Estado, pelos seus habitantes, e os sentimentos de lealdade e constante adesão ao Trono e à Carta Constitucional da Monarquia, que eles, em diferentes épocas, têm manifestado por atos de acrisolada devoção cívica e heroicos feitos de valor, Por estes respeitos e deferindo à suplica da Câmara Municipal da mencionada Vila, em vista da informação do Governador Civil de Viana, e da resposta fiscal do Procurador Geral da Coroa, com a qual Me conformo: Hei por bem e me praz, que a Vila de Viana do Minho fique ereta em cidade com a denominação de Cidade de Viana do Castelo....” (Afonso, 2009: p)

2.3. Revolução Industrial

2.3.1. Obras Importantes

2.3.1.1. Avenida dos Combatentes da Grande Guerra

No seguimento dos acontecimentos do passado, a prioridade da autarquia tornou-se em criar uma ligação entre a estação ferroviária, que se encontrava direcionada para o centro da cidade, e a doca, através de uma avenida larga que marcasse presença. A avenida existente – Rua de Santa Ana – já tinha passado por intervenções em 1876 e apesar da sua utilidade, apenas ligava a estação ao centro da cidade (Ramos, 2004).

Após diversos obstáculos, o governo lançou concurso público para a construção da avenida central, sendo a mesma aberta em 1917. Com o intuito de facilitar as exportações e importações do comércio local, nasceu então uma avenida perpendicular ao rio Lima (Fernandes, 1999).

Foram apresentadas quatro propostas, (figura 39) duas delas em 1877 e as outras em 1896 e 1917, como se pode observar na imagem abaixo.

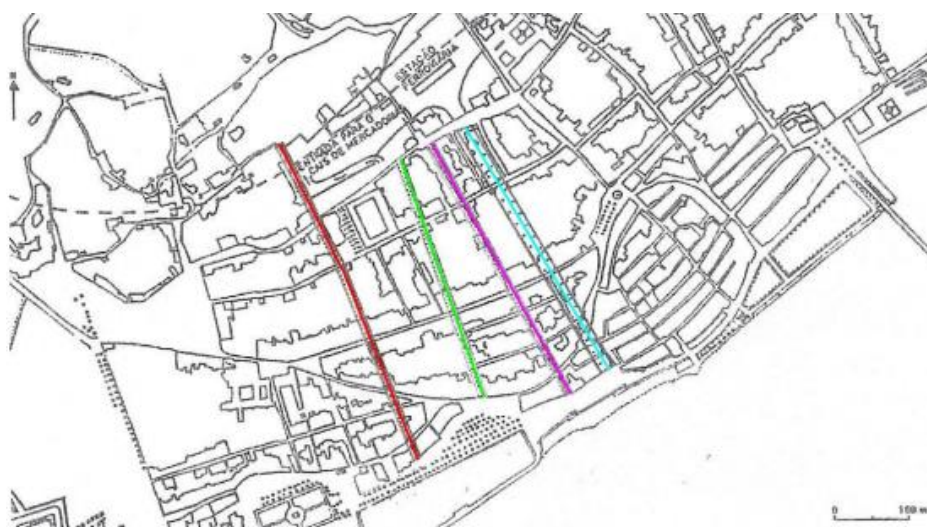


Figura 39 - Propostas para a Avenida principal da cidade.

Fonte: Adaptação gráfica feita por Hugo Reis, retirada de: Ramos. (2004). Viana Polis – Continuidade ou/e Ruptura. FAUP.

As propostas apresentadas em 1877 pertenciam aos Caminhos de Ferro do Minho e às Obras Públicas Distritais. A proposta apresentada pela primeira entidade contemplava a criação de uma nova via, mais larga, com início da rua de Santa Clara e seguindo até à Rua da Carreira, permitindo a ligação até à estação. Por sua vez, o projeto proposto pelas Obras Públicas Distritais, contemplava o aproveitamento de duas ruas já existentes – Rua dos Rubins e a Rua Salgueiro – fazendo assim o alargamento de ambas (Fernandes , 1999).

Surge então, em 1986, o terceiro projeto, feito pelo Câmara Municipal, cuja ideia principal consistia em criar uma rua que ligasse a doca até aos caminhos de ferro, começando por abandonar dois edifícios, de forma a permitir o alargamento da viela das Noivas e onde essa largura era mantida através da rua de São Sebastião e da Avenida da Carreira (Fernandes, 1999).

Em 1917 surge aquele que é o projeto final e vencedor. Este projeto, apresentado pela Junta Geral do Distrito, contém o mesmo objetivo de fazer ligação entre a estação

e a doca, facilitando nas exportações para a economia local e facilitando o escoamento no tráfego automóvel da cidade. Esta nova avenida é batizada de Avenida dos Combatentes da Grande Guerra, situando-se mesmo de frente para a estação e em direção à doca, ficando marcada pelo seu tamanho ao rasgar a cidade, assim como pela sua largura. Esta construção foi bastante controversa devido à necessidade de demolição de 80 casas e eliminação de 4 ruas, de maneira a permitir o seu alinhamento. A abertura da avenida aconteceu no mesmo ano da construção e trouxe novos interesses para a construção de serviços, tais como a escola primária da avenida e o posto de correios (Ramos, 2004).



Figura 40 - Avenida dos Combatentes da Grande Guerra

Fonte: Autor



Figura 41 - Correio CTT

Fonte: Autor



Figura 42 - Escola Primária Avenida

Fonte: Autor

2.3.1.2. Santuário do Sagrado Coração de Jesus (Santa Luzia)

No cume do monte de Santa Luzia (figura 43 e 44) nasce uma das maiores e principais atrações da cidade de Viana do Castelo – o Santuário do Sagrado Coração de Jesus (Basílica de Santa Luzia). Quem se atreve a fazer a subida até ao seu topo fica deslumbrado com a vista panorâmica sobre a cidade, a união entre o mar, o rio e a montanha. Diz-se que, ainda hoje, no alto do monte, quase parece ver-se as caravelas a partir para os descobrimentos. (Luzia, 2018).

No século XIX foi construída uma pequena capela no cimo do monte, junto a uma estátua do coração de Jesus ligeiramente inclinada para a frente. Devido à pandemia pneumónica existente na época, a população fazia as suas promessas, prometendo subir o monte se, em troca, não houvesse mais perdas humanas (Luzia, 2018).

Tudo mudou com o aparecimento de um novo projeto do arquiteto Miguel Ventura Terra, propondo a construção de um templo em troca da capela. O projeto foi aceite e as obras iniciaram em 1904. Contudo, o início da 1ª Guerra Mundial resultou na interrupção da construção. Só em 1925, quando o arquiteto Miguel Nogueira, aluno de Miguel Ventura, pegou no projeto, se reiniciaram as intervenções. A capela acaba por ser destruída em 1926 e em 1943 dá-se a conclusão das obras externas. O interior ficaria completo em 1959.

No ano de 1984, o Padre Dias Silveiras sugere a criação de uma nova estátua, colocada em frente ao templo para abençoar a cidade (Luzia, 2018).



Figura 43 – Vista frontal da igreja de Santa Luzia

Fonte: Autor



Figura 44 – Vista posterior da igreja de Santa Luzia

Fonte: Autor

2.3.1.3. Pousada de Santa Luzia

A construção do hotel de Santa Luzia teve início em 1903, por indicação de Domingos José Morais, empresário português que fez a sua vida e enriqueceu no Brasil. Domingos viu em Viana uma vista inigualável, decidindo que qualquer pessoa deveria poder usufruir da experiência. Porém, o hotel esteve encerrado e ao abandono devido à sua morte. Em 1918 um grupo de investidores do Porto decide comprar o hotel e prosseguir com a sua construção e remodelação, ordenando ainda a construção do funicular de Santa Luzia garantindo um fácil acesso ao hotel (Leite, 2013).

Inaugurado no ano de 1921, o hotel (figura 45 e 46) foi palco de visita da cidade de Viana, tendo recebido figuras como Amália Rodrigues, a princesa do Luxemburgo Maria Adelaide e ainda Presidentes da República (Reis, 2008).

Devido ao elevado nível de degradação, o hotel viu-se obrigado a encerrar na década de '50. As várias remodelações pelas quais passou num período de 5 anos, permitiram a sua entrada para o grupo Pousadas de Portugal em 1979, reabrindo com o nome Pousada do Monde de Santa Luzia (Leite, 2013).



Figura 45 - Vista frontal do Hotel de Santa Luzia

Fonte: Autor



Figura 46 – Entrada principal do Hotel de Santa Luzia

Fonte: Autor

2.3.1.4. Funicular de Santa Luzia

No ano de 1923 é inaugurado o elevador de Santa Luzia, (figura 47) algo inédito para a época, uma vez que se tratava de uma construção fora do comum na cidade. O seu objetivo era facilitar o acesso da população em visita ao templo, acabando por inerência por apoiar o turismo local e o hotel de Santa Luzia, situado atrás do templo (Pereira, 2022).

A construção ficou a cargo do engenheiro Bernardo Pinto Abrunhosa, que projetou o maior funicular do país, com uma inclinação de 25%, um desnível de 160 metros e um comprimento total de 650 metros, permitindo a ligação entre o templo de Santa Luzia e a estação ferroviária de Viana do Castelo (Pereira, 2022).

Em 1945 são efetuadas as primeiras manutenções, visando a segurança e o bem-estar dos passageiros com a reconstrução total das cabines. No ano de 2001 termina o contrato com a empresa Somartis, responsável pelo funicular, ficando o funicular desativado. Apenas em 2005 a responsabilidade pelas instalações recai totalmente sobre a autarquia com o início das reparações e modernizações do mesmo. A 5 de abril de 2007 encontra-se totalmente remodelado e com as melhores condições, tanto de segurança, como de bem-estar, fazendo dele atualmente o mais moderno dos 8 em atividade em Portugal (Pereira, 2022).



Figura 47 - Elevador de Santa Luzia

Fonte: Autor

2.3.1.5. Bairro do Jardim

A década de trinta do século passado, representou uma fase menos agradável para a cidade de Viana devido à falta de qualidade de vida da população. A dependência da linha férrea ainda se fazia sentir, uma vez que grande parte da população trabalhadora se encontrava dentro desta área de atividade. Posto isto, os caminhos de ferro viram-se forçados a desenvolver, em conjunto com a autarquia, novos bairros habitacionais para os seus trabalhadores (Barreto, 2003).

Surge desta forma o primeiro bairro habitacional – o Bairro do Jardim, (figura 48 e 49) ainda hoje assim conhecido – consistindo num conjunto de habitações projetadas fora da “muralha” da linha férrea e rodeado por campos agrícolas, numa zona sem densidade populacional. A sua construção teve início no final da década de 1930 devido à aprovação do governo, a quem se apelou que esta fosse uma construção económica, uma vez que era dedicada aos trabalhadores e operários da ferrovia (Barreto, 2003).



Figura 48 – Bairro do Jardim vista aérea

Fonte: Google Maps



Figura 49 – Bairro do Jardim em 1930/40

Fonte: Arquivo Municipal de Viana do Castelo

2.3.1.6. Urbanização Praia do Cabedelo

Como referido anteriormente, a cidade de Viana encontrava-se a passar por uma fase complicada devido às condições de vida da sua população, e viu na construção de bairros habitacionais a solução para esse problema. O município propõe, então, a intenção de alargar as zonas residenciais para fora do centro da cidade, através da construção de um bairro económico no Cabedelo, na freguesia de Darque (Barreto, 2003).

Porém, até à sua construção existiram alguns problemas, uma vez que a Câmara não possuía a totalidade dos terrenos para a sua construção. Em 1963 é apresentado o primeiro projeto para a nova urbanização, mas apenas na década de '70 são iniciadas as obras. Apesar da existência de um projeto para o local, o mesmo nunca foi implementado. A zona económica residencial do Cabedelo acabou por ser construída de forma diferente, com casas isoladas rodeadas com o seu jardim (Barreto, 2003).

O Cabedelo (figura 50) é conhecido pela sua forte ligação com a praia e o vasto pinhal e é através dessa ligação que as habitações se foram moldando ao local, criando uma zona única na cidade, atualmente umas das zonas mais privilegiadas da cidade para se viver (Barreto, 2003).

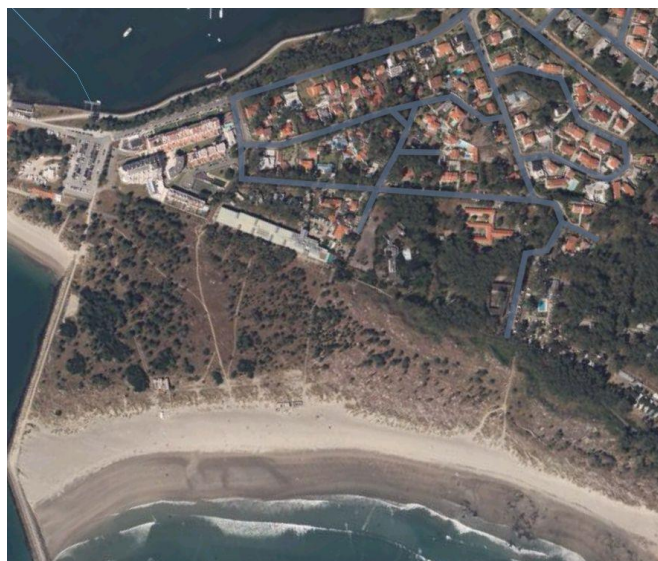


Figura 50 - Vista aérea do conjunto habitacional do Cabedelo

Fonte: Google Maps

2.3.1.7. Estaleiros Navais de Viana do Castelo (Weste Sea – Estaleiros Navais)

Os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, (figura 51) localizados na foz do Rio Lima, mudaram a história de muitos dos 14.000 vianenses com a sua inauguração em 1944 (Neto, 1993).

A implementação dos estaleiros navais tinha como objetivo principal a renovação e melhoria da frota naval da região. Uma vez que se tratava de uma empresa com necessidade de grande mão-de-obra, foi graças aos estaleiros que muitas famílias conseguiram encontrar um modo de melhorar as suas condições de vida. Apesar do trabalho duro e difícil, a empresa resiste até à atualidade, sendo uma das empresas da cidade com maior taxa de empregabilidade (Neto, 1993).

No início da sua construção os estaleiros navais (figura 52) contavam com duas docas de 158 e 127 metros de comprimentos, ambas com largura de 18.5 metros. A área inicial era de 35.000m², porém, com o passar dos anos e o aumento da produção, foram feitas melhorias na sua estrutura, crescendo para os 400.000m², dos quais 40.000m² são aprestamentos, uma plataforma de construção e uma carreira de lançamento (Neto, 1993).

O número de trabalhadores foi acompanhando o crescimento gradual da empresa ao longo dos anos, de acordo com o aumento de trabalho, como referem os autores: “(...) de 1949 para 1957, o número de trabalhadores praticamente triplicou, passando de 554 para cerca de 1500 trabalhadores. Em 1959-60, este valor veio a subir para valores próximos dos 1600 e atingiu o pico dos 2000 em 1984.” (Neto, 1993: p. 42)



Figura 51 - Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Fonte: Autor

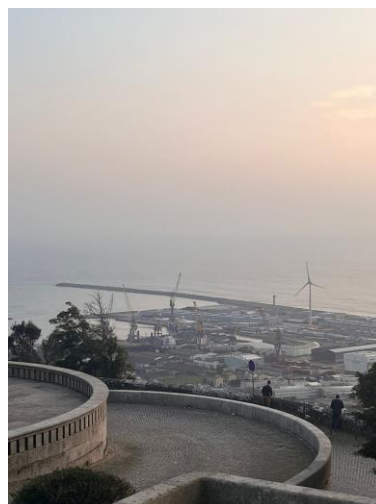


Figura 52 - Vista do Estaleiros do monte de santa luzia

Fonte: Autor

2.3.1.8. Liceu, Escola Secundária de Santa Maria Maior

Em 1836 é lançado um decreto-lei que consistia na construção de escola públicas, denominadas Liceus Nacionais, uma por cada capital de distrito em todo o território nacional (Santos, 1953).

A inauguração do Liceu de Viana do Castelo ocorreu no período letivo de 1853-54, sendo que a unidade escolar passou por quatro mudanças de instalações até se instalar naquela que conhecemos atualmente. O primeiro edifício encontrava-se no Convento de S. Domingos, instalação de curta duração uma vez que em 1855 o Liceu mudou a sua localização para a Rua da Bandeira, junto aos caminhos de ferro (Santos, 1953).

A permanência na Rua da Bandeira foi longa, contudo, em 1922 decorre uma nova mudança de instalações. O ministério adquire um vasto terreno na Quinta dos Quesados, terreno que continha um edifício, passando este edifício a ser o novo Liceu. Nove anos mais tarde, em 1931, o edifício apresentava vários problemas estruturais e necessitava de obras de modernização e reabilitação urgentes (Santos, 1953).

É então realizado por parte da Reitoria o pedido para que seja construído um novo edifício (figura 53) dentro da Quinta dos Quesados. Com o passar dos anos, e após vários avanços e controversas, é inaugurado em 1946 o novo edifício do Liceu e aquele existente nos dias de hoje, em funcionamento desde essa época (Santos, 1953).



Figura 53 - Liceu Santa Maria Maior

Fonte: Autor

2.3.2. Atualidade

2.3.2.1. Hospital de Santa Luzia

No ano de 1976 começaram as obras do atual hospital de Viana do Castelo, (figura 54 e 55) localizado na encosta de Santa Luzia com vista para toda a cidade e considerado uma das grandes obras da mesma. Inaugurado em 1984, conta com mais de 500 camas para servir todos os 250 mil habitantes que o distrito de Viana contém (Fernandes, 2022).



Figura 54 - Hospital de Santa Luzia

Fonte: Autor

Porém, antes do início da sua construção, o hospital da cidade era localizado na Praça da República num edifício com mais de 400 anos, onde não existiam condições para suportar as necessidades da população. Desta forma, após a revolução de 25 de abril tudo mudou, iniciando-se a construção do atual hospital (Fernandes, 2022).

A construção do mesmo ficou a cargo do arquiteto Raul Chorão Ramalho, visto não se tratar do primeiro hospital que projetava. Durante o decorrer das obras foram vários os obstáculos encontrados, levando a uma interrupção na construção 3 anos após o seu início. Graças ao incentivo da população e ao apoio da Liga dos Amigos do Hospital que as obras foram concluídas (Fernandes., 2022).



Figura 55 - Hospital de Santa Luzia

Fonte: Autor

Desde a sua inauguração em 1984 o hospital tem vindo a receber ligeiras obras de melhoramento das acessibilidades e algumas questões de estruturação, sendo a maior modernização nos últimos tempos a construção do parque de estacionamento, uma vez que os lugares disponíveis nas imediações eram limitados (Reis, 2008).

Neste momento, o hospital de Viana do Castelo pertence à Unidade Local de Saúde do Alto Minho (ULSAM), é o principal hospital do distrito e considerado um dos melhores a nível nacional (Fernandes A. P., 2022).

2.3.2.2. Espaços Verdes

Nos anos 40 começam a surgir novos projetos para melhorar e desenvolver a urbanização na cidade, projetos de onde nascem novos planos para a construção de jardins e espaços verdes.

Durante o século XIX os jardins passam a ser públicos, podendo ser acedidos e usufruídos por toda a população, quando anteriormente eram apenas acessíveis às classes sociais mais altas. A cidade de Viana do Castelo possui dois jardins simbólicos e marcantes que contribuem largamente para o bem-estar da população – o Jardim Público, (figura 56) datado de 1881 e o Jardim D. Fernando, (figura 58) datado de 1888 (Castelo, 2022).

É nas décadas de '40 e '50 que surgem dois novos espaços verdes igualmente impactantes para a cidade. O Jardim das Tílias, (figura 57) junto ao tempo de Santa Luzia, abrange uma área de 3.300m² e tem como objetivo a aproveitação do espaço exterior existente, criando acessibilidades ao templo e, por inerência, à pousada. Por sua vez o Parque da Cidade, (figura 59) com uma área de 30.000m², situado junto ao Rio Lima, pretende preservar a natureza existente, tornando-se uma zona de lazer e bem-estar emblemática da cidade graças à disponibilização de um parque de merendas e da existência de uma praia fluvial (Castelo, 2022).



Figura 58 - Jardim D. Fernandes

Fonte: Autor

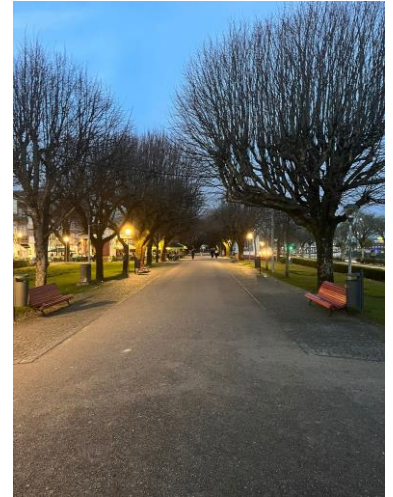


Figura 56 - Jardim Publico

Fonte: Autor



Figura 57 – Jardim de Santa Luzia

Fonte: Autor

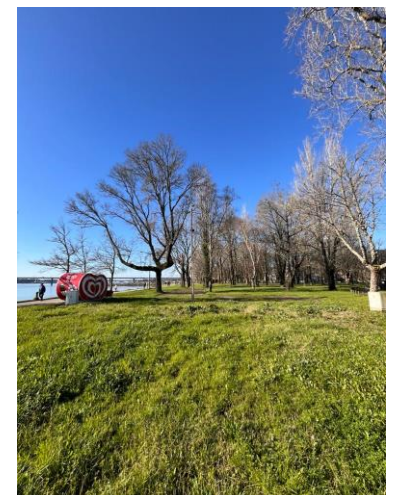


Figura 59 – Parque da Cidade

Fonte: Autor

2.3.2.3. Viana Polis

Criado no final do século XX e implementado no século XXI, o Programa Polis veio para dar vida às cidades e tinha como principal objetivo o melhoramento e bem-estar das mesmas (ProgramaPolis, sd.)

O programa da cidade de Viana do Castelo surge no ano 2000 com o intuito de intervir na zona histórica e na zona da ribeira, junto ao rio. Os seus objetivos consistiam no desenvolvimento e requalificação urbana dedicada a zonas ambientais; no desenvolvimento da cidade para a sua multifuncionalidade; apoiar ações de desenvolvimento ambiental, tanto a nível estrutural como zonas de rios e ao longo da costa e apoiar ações de desenvolvimento para a criação de zonas verdes sustentáveis (Território, 2008).

O Programa Viana Polis intervém em 3 setores - a zona ribeirinha, a zona histórica e o parque da cidade. Conta com uma área de intervenção total de cerca de 157 hectares, onde é abraçada por uma ecovia que junta os 3 ecossistemas presentes, mar, rio e montanha (Castelo, 2018).

A projeção dos projetos principais ficou a cargo dos arquitetos Fernando Távora, responsável pela área ocidental da cidade, e pelo arquiteto A. Matos Ferreira, responsável pela área oriental da cidade (Castelo, 2018).

A Frente Ribeirinha, juntamente com o campo da Agonia, ficou a cargo do arquiteto Adalberto Dias que projetou os espaços de maneira a facilitar a movimentação de toda a marginal e espaços públicos em todo o seu correr. Na cidade, uma das prioridades foi construir zonas de estacionamento, criando zonas subterrâneas em grande parte da cidade como o campo da Agonia e a Avenida dos Combatentes da Grande Guerra (Castelo, 2018).

Destaca-se o projeto de Fernando Távora, pela criação na zona sul da cidade – concretamente no final da Avenida dos Combatentes da Grande Guerra - de uma praça denominada de Praça da Liberdade. É neste local que nasce ainda a Biblioteca Municipal e o Centro Cultural, sendo que a biblioteca fica a cargo do arquiteto Álvaro Siza Vieira e o Centro Cultural a cargo do arquiteto Eduardo Souto Moura (Castelo, 2018).

Já o Parque da Cidade começou por ser projetado pelo arquiteto Manuel Fernandes de Sá, mas acabou por ser concluído pelo arquiteto Jorge Branco Cavaleiro, no qual se destaca a forma pela criação de espaços verdes com ligação ao desporto, áreas de lazer e uma área residencial. É de realçar a criação do Centro Náutico de Remo, desporto já existente no local e muito acarinhado pelos vianenses, e também a criação do (CMIA) Centro de Monitorização e Interpretação Ambiental, ambos projetados pelo arquiteto Jorge Branco Cavaleiro (Castelo, 2018).

2.3.3. Soluções Futuras

Viana do Castelo é uma cidade moderna em constante desenvolvimento, tanto social como urbanístico, fator visível através do constante aumento da sua malha urbana ao longo dos anos. Para corroborar este facto, alguns dos projetos planeados para o futuro próximo consistem na construção da nova Praça de Touros, reabilitada para Complexo Desportivo, a construção de hotéis devido à maior afluência turística, a construção do novo Mercado Municipal situado no centro histórico da cidade e as atualizações na linha férrea.

2.3.3.1. Novo Complexo Desportivo

O novo Complexo Desportivo de Viana (figura 60 e 61) é um dos projetos que se encontra no plano estratégico de desenvolvimento urbano, projetado pelo arquiteto Jorge Branco Cavaleiro. O projeto, a pedido da autarquia, tem como função a reabilitação e reaproveitamento da antiga praça de touros, que teve um impacto considerável na cidade, mas que se encontrava desativada há cerca de 7 anos, e tornar este local emblemático algo mais acolhedor para os vianenses (Arquitetura, 2018).

A Praça de Touros, inaugurada em 1948, foi bastante utilizada na época. Contudo, à medida que os anos foram passando, a sua atividade foi reduzida até apresentar apenas um espetáculo anual. Este espetáculo realizou-se no dia da Romaria da Senhora da Agonia até 2009, ano em que Viana do Castelo foi declarada cidade anti touradas, levando assim ao seu encerramento (Arquitetura, 2018).

É então que o arquiteto Cavaleiro projeta um complexo desportivo destinado a servir um amplo leque de modalidades, como a ginástica, a patinagem artística, o



Figura 60 - Complexo Desportivo Praça de Viana

Fonte: Autor



Figura 61 - Complexo Desportivo Praça de Viana

Fonte: Autor

basquetebol, a esgrima e o hóquei em patins, para enumerar alguns exemplos (Arquitetura, 2018).

O arquiteto Jorge Branco Cavaleiro foi escolhido este projeto, uma vez que já havia sido responsável pela requalificação do parque da cidade, pertencente ao programa polis, assim como pela construção do Centro de Alto Rendimento de Remo, também em Viana do Castelo, e pelo CMIA (Centro de Monitorização e Interpretação Ambiental) (Arquitetura, 2018).

2.3.3.2. Novos Hotéis

A afluência turística em Viana do Castelo tem aumentado consideravelmente, resultando num investimento na construção de novas instalações hoteleiras na cidade, investimento possível graças à autarquia e a grupos de investidores.

Um exemplo destacável é a construção do Hotel Meliã Viana, do grupo espanhol Meliã, ainda em processo de projeto, mas já com aprovação para construção na zona do Parque da Cidade, a maior zona verde da cidade construída pelo Programa Pólis (Castelo, 2023).

Outro hotel de destaque é o novo AP Dona Aninhas, (figura 62) pertencente ao grupo AP Hotels & Resorts, reabilitado do antigo hotel Viana Sol, já existente, mas que se encontrava encerrado (BCBM, 2023).

O hotel Axis Avenida, (figura 63) pertencente ao grupo Turilima, grupo que contém os hotéis Axis de Viana, Ofir, Esposende e Braga, encontra-se em construção atualmente nas instalações da estação ferroviária de Viana. A requalificação da estação é algo de elevada importância, visto que é necessária a adaptação e reconversão do edifício para hotel (Fugas, 2022).



Figura 62 - Hotel D. Aninhas

Fonte: Autor

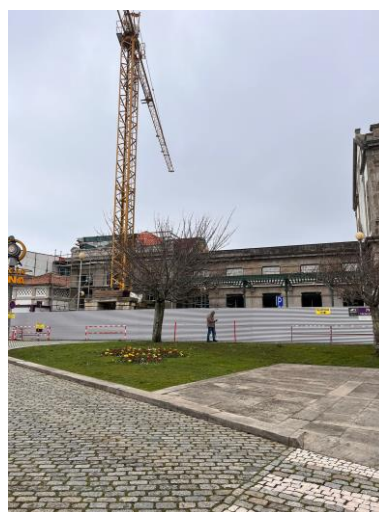


Figura 63 - Hotel Axis Avenida

Fonte: Autor

Por fim, refere-se ainda a construção do B&B Hotels, (figura 64) pertencente ao grupo francês B&B Hotels. Este hotel encontra-se situado ao pé da Ponte Eiffel, muito perto do centro da cidade e do parque da cidade (Publituris, 2021).



Figura 64 - Hotel B&B

Fonte: Autor

2.3.3.3. Atualizações linha férrea

A linha férrea em Viana do Castelo é imensamente importante e imprescindível para a cidade, pois todos os dias permite a deslocação da população, seja para o trabalho, escola, lazer, como de volta a casa, para turismo, etc. (Município, 2019).

Perante todas estas condições foram realizaram novas atualizações na linha, tendo como principal a eletrificação da mesma, concluída em 2021 e inaugurada pelo primeiro-ministro. Este relevante marco tornou possível a viagem entre a fronteira, em Valença, e a capital, em Lisboa, sem a necessidade de mudar de comboio. A linha totalmente eletrificada reduziu o tempo de duração da viagem em 15 minutos, trazendo desta forma benefícios ambientais, mantendo Viana como uma cidade mais verde (Portuguesa, 2021).

Todo este trabalho de eletrificação ficou a cargo da empresa SOMAFEL, responsável por todas as obras de modernização da linha do Minho, como o aumento das estações, melhoramento dos pisos dos carris e modernizações das estações entre o troço de Nine a Viana do Castelo, fazendo com que existam linhas elétricas entre Faro e a fronteira com Espanha, a Norte. A linha férrea em Viana continua a ter um grande impacto na cidade, motivo de orgulho para os vianenses (Somafel, s.d.).

3. Capítulo 3

3.1. Conclusão

Este trabalho teve o intuito de perceber o impacto ainda existente na cidade de Viana do Castelo, as dinâmicas ligadas ao seu desenvolvimento e crescimento como cidade, graças à ligação com a linha férrea. Tendo a linha férrea interferido no desenvolvimento da estrutura urbana, conseguimos perceber o antes e o depois do crescimento da cidade, à medida que se foi moldando aos desafios surgidos com o passar dos anos. De realçar que este trabalho foi elaborado no semestre correspondente ao tempo que possuímos para fazer a dissertação. Neste contexto para trabalhos futuros gostaria e recomendo que se aprofundasse as possibilidades que estão ao alcance do município de resolver o problema / vantagens que a linha do Minho aponta à cidade de Viana do Castelo.

3.1.1. Linha Férrea

Através do estudo feito sobre a linha férrea, onde foi analisada toda a sua história com destaque para os eventos mais importantes, podemos perceber com clareza o impacto do antes e depois da revolução industrial na ferrovia. Antes da revolução industrial, a linha férrea era apenas uma miragem, uma ideia sobre a qual pouco se falava. Diversos países europeus haviam começado a usufruir delas, deixando Portugal numa situação mais precária, uma vez que sem caminhos de ferro as viagens eram muito demoradas e os caminhos existentes eram de fracas condições.

Após a revolução industrial a qualidade de vida melhorou, de um modo geral, com a construção dos caminhos de ferro a trazer conforto e segurança à população e tornando possível viajar de cidade em cidade, sem receios. Os caminhos foram gradualmente melhorados, as condições de vida em Portugal cresceram progressivamente, fazendo com que a mão de obra aumentasse por inerência, graças ao aumento do número de fábricas e comércio. Todos estes fatores demonstram a enormidade do impacto que a revolução industrial teve em Portugal, sendo este um país isolado do resto da Europa e onde tudo demorava a chegar.

3.1.2. Cidade Viana do Castelo

Sobre a cidade de Viana do Castelo analisamos também o antes e depois da revolução industrial, sendo visível o seu crescimento ao longo dos anos e destacando os momentos mais emblemáticos. Observou-se a realidade da cidade antes da revolução industrial, uma cidade pobre e com poucas condições, pequena, de população reduzida e na sua maioria pescadores. Viana do Castelo sempre foi uma cidade piscatória, sem dúvida a maior área empregadora e de rendimento local graças à possibilidade de pesca, tanto no rio, como no mar. A plantação da cidade junto ao rio Lima, assim como junto ao mar, tornam Viana uma cidade privilegiada em recursos essenciais, tais como o rio, o mar e a montanha.

Podemos observar o quanto Viana dependeu, e ainda depende, da linha férrea, a transformação que o aparecimento da locomotiva desencadeou. A linha corta o rio Lima pela incrível ponte Eiffel, cuja construção pretendeu albergar o caminho de ferro, e entra na cidade, criando um muro ao seu redor e contornado a montanha junto ao mar, em direção à fronteira com Espanha.

Atualmente ainda se mantém como uma presença icónica na cidade, servindo de porta de entrada na mesma a turistas, habitantes e visitantes, graças à localização central da estação ferroviária, que permite um rápido acesso aos pontos principais da zona histórica de Viana.

3.1.3. Recomendações

As recomendações que tenho a apontar são que a cidade deveria dar mais importância à linha férrea, através da criação de campanhas que incentivem a população a utilizar o comboio como meio de transporte, preservando um dos maiores privilégios que Viana tem a oferecer – a proximidade entre mar, rio e montanha.

Os espaços verdes já existentes deveriam ser igualmente valorizados e aproveitados, melhorando o bem-estar e a qualidade de vida dos habitantes, como se observou com a reabilitação do paredão da Praia Norte, atualmente um espaço ao ar livre agradável para momentos em família, exercício físico e passeios.

Outro aspeto a necessitar de ser reavaliado são os parques de estacionamento. Os parques disponíveis são cobrados e, apesar de concordar parcialmente com essa cobrança, entendo que os valores aplicados deveriam ser repensados.

O acesso ao funicular para Santa Luzia poderia ser melhorado na tentativa de atrair um público maior, através das indicações desde a estação ferroviária até ao local de entrada do funicular.

Para terminar, considero que uma ligação de caminhos de ferro entre Viana do Castelo e Ponte de Lima seria outra mais-valia para ambas as localidades. Pela sua proximidade e beleza, Ponte de Lima é uma vila querida pelas vianenses, um local de visita frequente para muitas famílias. Contudo, devido ao modo como a linha férrea foi pensada esta ligação apresenta desafios consideráveis, mas não impossíveis de contornar talvez, quem sabe, num futuro próximo.

Por fim, de salientar que o desenvolvimento deste trabalho seria algo que gostaria de continuar a executar por forma a melhorar e aprofundar os conhecimentos nesta temática e conseguir contribuir, enquanto futuro profissional e cidadão, na evolução sustentável da cidade de Viana do Castelo.

Bibliografia

- Afonso, E. R. (2009). *Viana do Castelo 75 Décadas de História 75 Figuras Notáveis*. Viana do Castelo.
- Almeida, P. V. (2013). *Aspetos azulejares na arquitetura ferroviária portuguesa*. Lisboa.
- Alves, R. M. (Julho de 2015). *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro*.
- Arquitetura, E. d. (26 de Fevereiro de 2018). *Reconversão de Praça de Touros de Viana em Complexo Desportivo*. Obtido de Espaço de Arquitetura: <https://espacodearquitetura.com/noticias/reconversao-de-praca-de-touros-de-viana-em-complexo-desportivo/>
- Barreto, R. R. (2003). *Viana do Castelo Pensar/fazer cidade*. Faculdade de Letras, Departamento de Geografia. Porto: Universidade do Porto.
- BCBM. (23 de Janeiro de 2023). *Já abriu o hotel dedicado à filigrana e aos bordados em Viana do Castelo*. Obtido de Expresso: <https://expresso.pt/boa-cama-boamesa/2023-01-23-Ja-abriu-o-hotel-dedicado-a-filigrana-e-aos-bordados-em-Viana-do-Castelo-97cfdb6f>
- Carvalho, A. (2006). *Topologia da cidade de Viana do Castelo*. Viana do Castelo: Câmara Municipal de Viana do Castelo.
- Castelo, C. M. (2018). *Operação de Reabilitação Urbana Sistemática da Área de Reabilitação Urbana da Frente Ribeirinha de Viana do Castelo. Programa Estratégico de Reabilitação Urbana*. Obtido de https://www.cm-viana-castelo.pt/wp-content/uploads/2022/12/orufr_programa_estrategico_de_reabilitacao_urbana.pdf
- Castelo, C. M. (22 de Dezembro de 2022). *Roteiro dos Jardins*. Obtido de Câmara Municipal de Viana do Castelo: <https://www.cm-viana-castelo.pt/visitar/turismo-e-lazer/o-que-fazer/espacos-verdes/>
- Castelo, C. M. (27 de Setembro de 2023). *Hotel Meliã Viana com 129 quartos prestes a surgir no Parque da Cidade*. Obtido de Câmara Municipal Viana do Castelo: <https://www.cm-viana-castelo.pt/hotel-melia-viana-com-129-quartos-prestes-a-surgir-no-parque-da-cidade/>
- Colaço, J. (2020). *Rota dos Azulejos*. Infraestruturas de Portugal.
- Comboios de Portugal*. (s.d.). Obtido de Comboios de Portugal: <https://www.cp.pt/institucional/pt/cultura-ferroviaria/historia-cp/cronologia>
- Diniz, Pedro Guilherme dos Santos (compil.) (1915-1919). *Compilação de diversos documentos relativos à Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- Fernandes, A. P. (23 de março de 2022). *TSF Rádio Notícias*. Obtido de TSF Rádio Notícias: <https://www.tsf.pt/portugal/sociedade/democracia-deu-a-luz-hospital-novo-de-viana-do-castelo-ha-38-anos-14705922.html/>
- Fernandes, F. (1999). *Tesouros de Viana - Roteiro Monumental e artístico*. Viana do Castelo: Grupo desportivo e cultural dos trabalhadores dos estaleiros navais de Viana do Castelo.
- Fernandes, M. G. (1995). *Viana do Castelo: A Consolidação de uma Cidade*. Lisboa: Edições Colibri.
- Fernandes, M. G. (2002). *Urbanismo e morfologia urbana no Norte de Portugal*. FLUP. Porto: FLUP.

- Fugas, L. e. (10 de Agosto de 2022). *Como será o hotel da estação de comboios de Viana do Castelo?* Obtido de Público : <https://www.publico.pt/2022/08/10/fugas/noticia/sera-hotel-estacao-comboios-viana-castelo-2016780>
- Guillemois, I. (1995). *Les transports au Portugal au XIX siècle (de 1843 à 1899) à travers les Viagens na Minha Terra de Almeida Garrett et As Farpas de Ramalho Ortigão*. Bordéus: Université Michel de Montaigne.
- Justino, D. (1988-1989). *A formação do espaço económico nacional: Portugal 1810-1913*. Lisboa: Vega.
- Leite, J. A. (20 de Fevereiro de 2013). *Restos de Coleção* . Obtido de Restos de Coleção : <https://restosdecoleccion.blogspot.com/2013/02/hotel-de-santa-luzia.html>
- Lima. (1948). *Repositório de estudos e documentos regionais*. Viana do Castelo: Arquivo do Alto Minho.
- Loureiro, J. C. (2012). *O Azulejo - Possibilidades da sua reintegração na arquitetura portuguesa*. Caleidoscópio.
- Luzia, C. d. (2018). *Confraria de Santa Luzia*. Obtido de Confraria de Santa Luzia: <https://templosantaluzia.org/>
- Moreira, M. (1984). *O porto de Viana do Castelo na época dos descobrimentos*. Viana do Castelo: Câmara Municipal de Viana do Castelo.
- Moreira, M. (2005). *A história de Viana do Castelo em dispersos*. Viana do Castelo: Camara Municipal de Viana do Castelo.
- Município, B. (Julho de 2019). *Primeiro-Ministro inaugura trabalhos de eletrificação da Linha do Minho*. Obtido de Barcelos Município: <https://www.cm-barcelos.pt/2019/07/primeiro-ministro-inaugura-trabalhos-de-eletrificacao-da-linha-do-minho/>
- Neto, A. A. (1993). *Estaleiros Navais de Viana do Castelo* (Vol. 1º Edição). Viana do Castelo: Estaleiros Navais de Viana do Castelo.
- Peixoto, A. M. (2001). *O litoral e a Cidade: matrizes cartográficas*. Viana do Castelo: Arquivo municipal de Viana do Castelo.
- Pereira, A. (30 de Dezembro de 2022). *Câmara Municipal Viana do Castelo*. Obtido de Câmara Municipal Viana do Castelo: <https://www.cm-viana-castelo.pt/visitar/turismo-e-lazer/elevador-de-sta-luzia/>
- Pereira, H. S. (2018). *As Viagens Ferroviárias em Portugal (1845-1896)*. Porto: N.º 1 (2010): CEM.
- Portugal, I. d. (2021). *Rota dos Azulejos*. Infraestruturas de Portugal.
- Portugal, I. d. (2021). *Rota Minho*. Viana do Castelo: Infraestruturas de Portugal.
- Portuguesa, R. (26 de Abril de 2021). *Linha ferroviária do Minho totalmente eletrificada*. Obtido de República Portuguesa: <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc22/comunicacao/noticia?i=linha-ferroviaria-do-minho-totalmente-eletrificada>
- ProgramaPolis, V. V. (s.d.). Centro de interpretação ambiental viana do castelo. *Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental*.
- Publituris. (17 de junho de 2021). *B&B Hotels inicia construção de nova unidade em Viana do Castelo*. Obtido de Publituris: <https://www.publituris.pt/2021/06/17/bb-hotels-inicia-construcao-de-nova-unidade-em-viana-do-castelo>
- Ramos. (2004). *Viana Polis - Continuidade ou/e Ruptura*. FAUP.

- Reis, H. d. (2008). *Evolução da estrutura urbana de Viana do Castelo - Factores de transformação e elementos de continuidade*. Faculdade Ciências e Tecnologias, Ciências e Tecnologias. Porto: Universidade Fernando Pessoa.
- Ribeiro, E., Matos, A. C., & Bernardo, M. A. (2009). *Caminhos de Ferro e Turismo em Portugal (final do século XIX e primeiras décadas do século XX)*. V Congresso de Historia Ferroviaria.
- Santos, H. F. (1953). *O primeiro centenário do Liceu de Viana do Castelo: Livro comemorativo* (Vol. 1ª Edição). Viana do Castelo, Tip. Viúva de Sousa.
- Soares, S. (29 de agosto de 2023). *Azulejos de Portugal: a história e a importância dessa cultura*. Obtido de <https://www.bem-vindo-a-lisboa.com.br/blog/azulejos-de-portugal/>
- Somafel. (s.d.). *Modernização da Linha do Minho entre Nine e Viana do Castelo*. Obtido de Somafel Railway Works Experts: <https://somafel.com/projetos/modernizacao-da-linha-do-minho-entre-nine-e-viana-do-castelo/>
- território, P. R. (outubro de 2008). Re:qualificar. *Promover a qualidade da vida urbana*. Obtido de <http://www.oasrn.org/3R/conteudos/areaservada/areaservada6/3R-S1-C4.1-trindade.pdf>