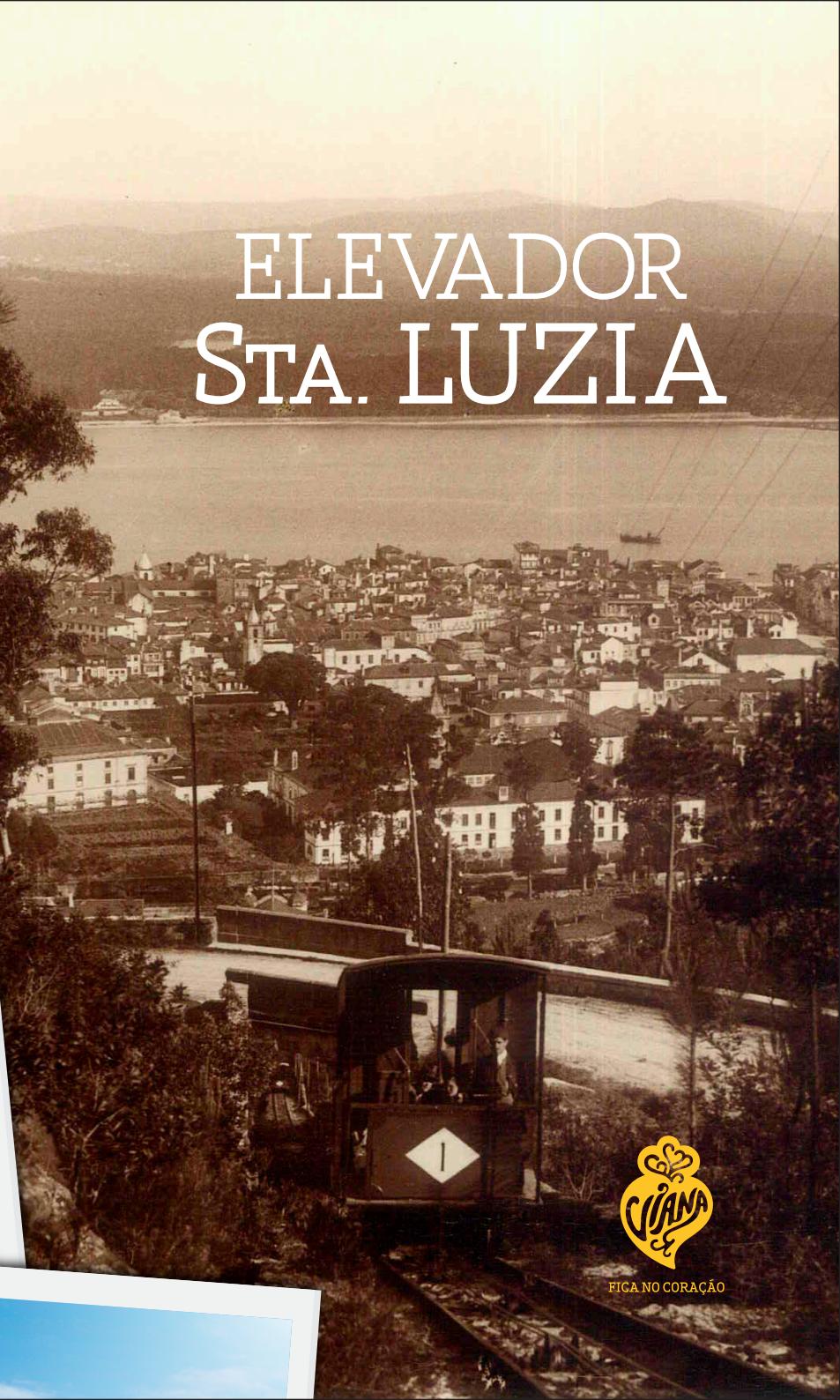


ELEVADOR STA. LUZIA



FICA NO CORAÇÃO



ELEVADOR
STA. LUZIA

Elevador de Santa Luzia:

UM PERCURSO DE HISTÓRIAS ENTRE A NATUREZA, PAISAGENS E PATRIMÓNIOS

The Santa Luzia funicular:

A TRAIL OF STORIES ABOUT NATURE, LANDSCAPE AND HERITAGE

ÍNDICE INDEX

04

Elevador de Santa Luzia: noventa anos de viagens, um percurso de estórias

The Santa Luzia funicular: ninety years of journeys, a collection of stories

12

De Santa Luzia se avista... paisagens do vale do Lima ao litoral atlântico

The view from Santa Luzia... the Lima valley to the Atlantic coast

18

Vestígios arqueológicos na Serra de Santa Luzia – testemunhos da milenar atratividade para a fixação humana

Archaeological findings from mount Santa Luzia – the alluring age old conditions and substance for human settlement

22

Viana do Castelo interpretada desde o Monte de Santa Luzia: diálogos com o urbanismo e o património

Viana do Castelo seen from Mount Santa Luzia: the link between urbanism and heritage



Elevador de Santa Luzia:

NOVENTA ANOS DE VIAGENS, UM PERCURSO DE ESTÓRIAS

The Santa Luzia funicular:

NINETY YEARS OF JOURNEYS, A COLLECTION OF STORIES



A 2 de junho de 1923 é inaugurado o Elevador de Santa Luzia, enaltecido pela imprensa local como “a grande obra”. O periódico A Aurora do Lima noticia em primeira página:

“Inaugura-se agora o elevador de Santa Luzia, uma obra de arte que vae ser o mais economico e rapido vehiculo para todos os visitantes que demandem a formosa estancia, unica no nosso paiz pela variedade admiravel dos seus horisontes, uma das mais pittorescas de todo o mundo, no dizer de esclarecidos viajantes, de varias nacionalidades, que a temem visitado”.

On June 2nd 1923 the Santa Luzia funicular is inaugurated, touted by the local press as “a major achievement”. The front page news in the “A Aurora do Lima” reports:

“The Santa Luzia funicular has been inaugurated, a work of art which will be the most economical and fastest vehicle for all those visitors who seek the famous resort, unique in our country due to the marvellous horizons, one of the most picturesque in the whole world, according to experienced travellers of different nationalities who have visited”.

A modernidade deste equipamento e a sua relevância para a melhoria das acessibilidades ao monte de Santa Luzia, o qual, à data, é já descrito como importante estância turística, é testemunhada pela mesma publicação, que o considera uma “enormíssima vantagem”, permitindo-nos igualmente estimar o grande impacto que esta inovação terá exercido sobre a população local: *“Em baixo, a estação do elevador, elegante como o pavilhão d'uma exposição; para cima o caminho aberto nas entradas da serra, os olhos dos túneis mais para cima ainda; depois a verdura e o céo, azul e branco de nuvens derramadas aqui e acolá”.*

Não obstante o longo historial do projeto do Elevador de Santa Luzia, cuja construção foi precedida por múltiplos esforços envidados pelo idílio camarário no sentido da reunião de consenso e da angariação dos meios necessários, a escassez de recursos públicos e privados a nível local terá determinado que esta iniciativa apenas obtivesse sucesso graças ao impulso dado pelo empresário e engenheiro portuense Bernardo Pinto Abrunhosa. O jornal A Aurora do Lima dá-nos conta do importante papel desta individualidade:

“Por um acaso providencial esse homem apareceu. Foi o sr. Bernardo Pinto Abrunhosa, cavalheiro portuense, que vindo um dia á nossa terra e visitando o alto do monte, tão fascinado ficou com as suas bellezas – elle que conhece todos os melhores pontos de vista da Europa e até da America do Sul, os quaes precorreu largamente – que de prompto surgiu no seu esclarecido espirito a ideia de intervir poderosamente nos melhoramentos encetados...”

The article made reference to the modern equipment as well as the important role the funicular played in improving accessibility to mount Santa Luzia, at the time regarded as a major holiday resort. The funicular was seen as an “enormous advantage” allowing us to estimate the impact it had on the local population:

“Down below the funicular station, stylish as a trade fair pavilion, up above the open path in the cavity of the hill, the eyes of the tunnel still further ahead, then the vegetation and the blue yonder dotted with white clouds here and there”.

Despite the lengthy project phase for the Santa Luzia funicular and the relentless efforts of the town council to obtain consensus from all the parties involved, they were unable to raise the needed funds for the project. The lack of local private and public funding meant that this undertaking was only made possible thanks to the impetus of the entrepreneur and engineer Bernardo Pinto Abrunhosa from Oporto. The paper A Aurora do Lima publicizes this gentleman's contribution:

“This man appeared by sheer luck. It was Mr. Bernardo Pinto Abrunhosa, a gentleman from Oporto who whilst visiting our town and the top of the mount was so fascinated with its beauty – an experienced traveller well acquainted with the most beautiful viewpoints in Europe and even in South America, which he travelled widely –



Após mais de duas décadas de funcionamento, no ano de 1945, o Elevador beneficia pela primeira vez de trabalhos de reparação significativos, entre os quais se salienta a total reconstrução das cabinas. A partir de 6 de agosto do mesmo ano retoma a sua atividade e a partir de 24 de novembro de 1946 a sua exploração passa a estar a cargo da Câmara Municipal.

Em 24 de novembro de 1951 finda o contrato celebrado entre o Estado e o Município de Viana do Castelo para exploração do Funicular, sendo o mesmo entregue à Direcção-Geral de Transportes Terrestres, que por sua vez o transferiu para a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a quem coube a exploração pelas quatro décadas subsequentes.

No ano de 1988 é concessionado à empresa Somartis, Sociedade Manufactureira de artigos e artesanato, Lda, por um prazo de 10 anos, renovável por períodos sucessivos de 2 anos.

Com a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 116/92, de 20 de junho, o Funicular de Santa Luzia deixa de pertencer à Rede Ferroviária Nacional. A 19 de abril de 2001 termina a concessão à Somartis, ficando o mesmo inativo a partir daquela data, entrando em processo de degradação.

enlightened with the facts, promptly agreed to intervene in the construction”.

After more than two decades of service, in 1945 the first major repair work is carried out on the funicular, which included the complete reconstruction of the cars. Services reopened on August 6th of the same year and as of November 24th, 1946 the funicular is under the direct administration of the town council.

On November 24th 1951 the contract between the State and the Municipality of Viana do Castelo to run the funicular comes to an end. The concession is granted to the Direcção Geral de Transportes Terrestres (Directorate-General for Terrestrial Transport) who in turn transferred the administration and exploration of the funicular to the Portuguese Railway Company for the four subsequent decades.

In 1988 the concession is granted to Somartis, Sociedade manufactureira de artigos e artesanato, Lda, for a 10 year period, renewable for successive periods of two years.

The Santa Luzia funicular ceases to belong to the National Railway network when Decree-Law no. 116/92 of June 20th came into effect. The concession to Somartis ends on April 19th, 2001 and the funicular railway ceases operations and is abandoned and left to deteriorate.



ELEVADOR DE SANTA LUZIA
THE SANTA LUZIA FUNICULAR

A 28 de janeiro de 2005 é transferido para o domínio público do Município de Viana do Castelo, o qual dá início nesse mesmo ano a uma empreitada de reabilitação, cujo custo viria a ascender a 2,28 milhões de euros. As intervenções realizadas incluiram a renovação da linha, a recuperação dos muros que a marginam e a instalação de duas modernas carroagens. É ainda construído um trajeto pedonal ao longo de todo o percurso e instalada nova iluminação elétrica. A renovação concretizada visou, de igual modo, o cumprimento das atuais normativas de segurança, dispondo agora de três fontes de energia diferentes (elétrica, gerador e bateria) e de quatro sistemas de travagem.

Desde 5 de abril de 2007 o Elevador de Santa Luzia encontra-se plenamente reabilitado. Atualmente é o mais moderno de entre os oito em atividade em Portugal. Vencendo um desnível de 160 metros e com um declive médio de 25%, o Elevador percorre 650 metros num trajeto com uma duração de seis a sete minutos.

Relembrar a história e a importância do Elevador de Santa Luzia conduz-nos através de uma narrativa, simultaneamente socioeconómica e política, mas também afetiva, da relação das gentes vianenses com a sua “montanha”, no sopé da qual se fundou a Villa de Vianna da Foz do Lima, hoje cidade e capital de distrito.

On January 28th, 2005 ownership is transferred to the public domain of the Municipality of Viana do Castelo and in this same year the town council initiates major renovation work amounting to 2.28 million Euros. This included the reconditioning of the tracks, rebuilding or repairing side walls and the acquisition of two new cars. A pedestrian walkway was also built along the route and lampposts were installed. The renovations also aimed to meet current safety regulations. The cars now have three different power sources (electrical, generator and battery-powered) and four breaking systems.

As of April 5th, 2007 the funicular was totally refurbished. It is currently the most modern funicular among the eight existing in Portugal, able to ascend the 650 metre route which includes a 160 metre gradient with an average inclination of 25% in approximately 6 to 7 minutes.

Recalling the history and importance of the Santa Luzia funicular leads us to a compelling narrative, that is both socioeconomic and political but also affective, of the connection of the Vianense people with their “mountain”. It was at the foot of this mount that the Villa de Viana da Foz do Lima was founded, now a city and the head of the district.

Entre finais do século XIX e princípio do XX, a construção do Elevador é o culminar de um ciclo de intervenções de iniciativa pública e privada no Monte de Santa Luzia. O conjunto destes investimentos, promovendo a melhoria das acessibilidades, a qualificação dos espaços públicos e as condições de estadia, concorre para o melhor aproveitamento do seu valor patrimonial, potencial turístico e significado religioso, sublimado pela construção do Templo-Monumento de Santa Luzia, dedicado ao Sagrado Coração de Jesus, projetado pelo arquiteto Miguel Ventura Terra.

A partir da estação superior do Elevador de Santa Luzia, seguindo a estrada que prossegue a ascensão do monte, rapidamente alcançamos o nível aplanado onde se encontra implementada a sua citânia, habitat de primeira ordem no quadro do povoamento castrejo do Noroeste Peninsular, bem como o Hotel de Santa Luzia, reconstruído em 1921.

Para além do seu valor patrimonial intrínseco, a nível ambiental e histórico-arqueológico, Santa Luzia distingue-se como excepcional miradouro natural, estrategicamente localizado. A sua extensa bacia visual permite observar a diversidade do complexo mosaico da paisagem cultural tradicional do Alto Minho, desde o sector terminal do rio Lima até ao litoral atlântico, proporcionando, de igual modo, uma perspectiva privilegiada para a interpretação integrada do conjunto urbano vianense.

The construction of the Santa Luzia funicular represents the peak of a cycle of private and public initiatives on mount Santa Luzia between the end of the 19th and beginning of the 20th century. These investments, which included improving accessibility to the top of the mount and improving the quality of public spaces and accommodation, aimed to not only better exploit the mountain's cultural value and touristic potential but also enhance its religious significance with the construction of the Santa Luzia temple, dedicated to the Sacred Heart, designed by Miguel Ventura Terra.

From the top station of the funicular continue on the road leading to the top of the mountain and you will come to a flat area where you will find the Citânia (large hill-fort), a high-ranking settlement in the hierarchy of Castro settlements in the north-western Iberian Peninsula, as well as the Santa Luzia Hotel, refurbished in 1921.

In addition to the cultural heritage which includes natural and built heritage, Santa Luzia is known for its exceptional and strategically located observation point. The wide bowl-shaped area allows people to admire the diversity of the cultural landscape of the Alto Minho, from the river mouth to the Atlantic coastline but also a privileged view of the city and surrounding areas.

A construção do Elevador vem assim reforçar a atratividade desta elevação montanhosa, tão próxima das vias de comunicação e centralidades populacionais estruturantes, conforme sublinhado pelo Doutor Luís Ramos Pereira, ilustre personalidade Ancorense, em entrevista ao periódico A Aurora do Lima, no ano de 1922:

"Oh! «Santa Luzia»! Não faz ideia de como aquilo se modifícou. A abertura, pela primeira vez realizada, do magnífico hotel, charrou à formosa estância, no verão passado, centenas e centenas de turistas. Aquilo tem largo futuro. E a concorrência de este ano será muito maior, pois que, além doutras razões, bastaria a da comodidade que nos vem trazer o ascensor! [...].

- De forma que «Santa Luzia»...

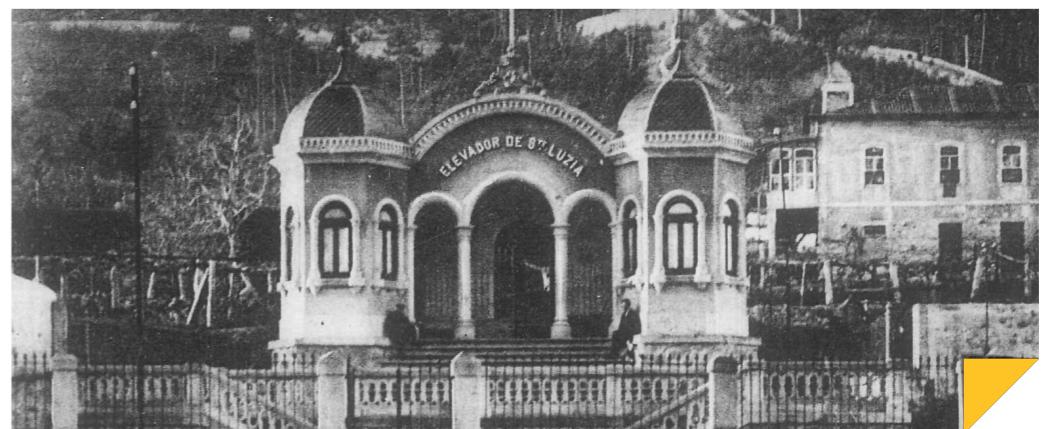
- Será aquilo que durante muitos anos se esperou: uma autentica atração para o turista. Dizem já que, na proxima primavera, será visitada por 10:000 americanos".

The construction of the funicular thus reinforces the beauty of this mountain, so close to thoroughfares and urban areas, as highlighted by Luis Ramos Pereira, an important personage from Ancora, in an interview to the A Aurora do Lima in 1922:

"Oh! Santa Luzia! You have no idea how it has changed. The grand opening of the magnificent hotel last year, brought hundreds and hundreds of tourists. It has a bright future. Attractions this year will be twofold as in addition to other reasons, the mere convenience of the funicular would suffice [...].

- As such that Santa Luzia...

- will be what for many years was expected: a true tourist attraction. Many say that it will be visited by 10,000 Americans next spring."





A impressiva paisagem observável desde a “varanda Atlântica” do Monte de Santa Luzia é descrita pela The National Geographic Magazine, em 1927, num artigo da autoria de Harriet Adams, como uma das mais belas do mundo, apenas comparável aos panoramas avistados dos pontos mais elevados do Rio de Janeiro ou do Funchal. Esta ampla rechã do Monte de Santa Luzia, que se desenvolve, sensivelmente, a 220 metros de altitude oferece à nossa contemplação a rica diversidade de um mosaico paisagístico que suscita as mais emotivas descrições, como a que seguidamente se transcreve, publicada no periódico A Aurora do Lima, em 1907:

“Quando atingimos o angulo do muro de supporto, o maravilhoso e poético espectáculo que dali a vista disfruta, ora para occidente onde as águas do oceano se acazalam com as do rio, ora para leste onde o ridentíssimo valle do Lima nos arrebata a alma em arroubos dulcissimos de extasis contemplativo, os nossos olhos jamais cançam perante as luminosas perspectivas de coloridos e sombras, com que este formoso e sublime quadro nos enleva e hypnotiza pela concepção tão caprichosamente variada da natureza.”

The impressive scenery that we may marvel over from the “Atlantic balcony” of the Santa Luzia mount is depicted in a 1927 issue of The National Geographic Magazine in an article written by Harriet Adams, as one the world's finest views, only comparable to the views from the heights of Rio de Janeiro or Funchal.

This wide natural terrace on the Santa Luzia mount, roughly about 220 metres in altitude offers a scenic view over a mosaic of landscapes and stir up an array of emotive descriptions such as the following, published in a 1907 issue of the A Aurora do Lima newspaper.

“When we reach the angle of the supporting wall, the wonderful and poetic spectacle that is presented, whether to the west where the waters of the ocean unite with the river, or the east where the smiling Lima valley elevates our soul to ecstasy, our eyes never tiring before the array of colours and shadows with which this beautiful and sublime portrait enchant and hypnotises us with the ever-changing terrain.”

Este miradouro que se debruça sobre a cidade de Viana do Castelo proporciona-nos uma inigualável perspectiva sobre o estuário do rio Lima e os sistemas litorais da orla costeira surgindo, numa segunda linha de horizonte, a Serra da Padela, elevação que define o limite sul do sector terminal da bacia hidrográfica do Lima, bem como o maciço de Roques, o qual albergou uma importante cidadela: o castro do Santinho ou de Roques, bem como o castro do Coturinho, a sul da primeira. As elevações da margem sul do Lima acolheram ainda o Castro do Monte "Arculo", no Faro de Anha (Darque) e uma pequena fortaleza defensiva, contemporânea do primeiro no Alto do Galeão.

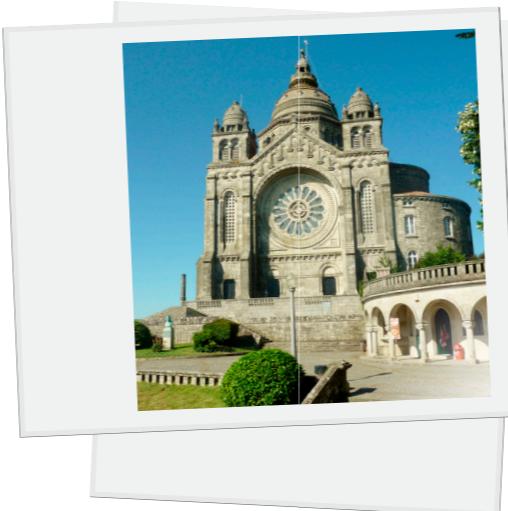
Será de inegável interesse compreender o processo de formação da Serra de Santa Luzia, especialmente face aos fortes declives das suas vertentes, em nítido contraste com a planura da área onde se encontra implementado o atual núcleo urbano de Viana de Castelo e onde se desenvolvem, a norte da cidade, os terrenos predominantemente agrícolas, localmente designados por "veiga".

Esta serra, que se estende latitudinalmente desde a margem direita do estuário do Lima até à foz do Âncora, integra o relevo marginal, designação atribuída ao conjunto de elevações soerguidas tectonicamente da plataforma litoral, definindo uma pronunciada arriba fóssil, claramente identificável ao longo de quase todo o litoral da Região Norte de Portugal. A plataforma litoral constitui uma superfície de feição aplanada que se desenvolve predominantemente em altitudes inferiores a 70 metros, raramente ultrapassando a cota dos 50 metros no sector compreendido entre o rio Neiva e o rio Minho.

The observation point, which looks out over the city of Viana do Castelo offers a unique view of the estuary of the Lima river and the coastal systems along the shoreline. Further out, Mont Padela, on the outer edge of the exiting point of the drainage basin of the river, and the Roques massif – an elevation which houses an important hill fort – the Santinho or Roques hill fort, as well as the Coturinho hill fort, located to the south of the first. The elevations on the southern bank of the Lima river also shelter the Mount "Arculo" hill fort, in Faro de Anha, and a small defensive fort dating back to the same era, in Alto do Galeão.

It is undeniably interesting to understand how this elevation was formed especially if we consider how the steep slopes contrast against the wide and flat terrain of the surrounding areas, where the core of the city and the lowland farming areas to the north, locally known as the "veiga", are located.

The mount Santa Luzia range stretches north from the right bank of the River Lima to the mouth of the River Âncora and is an integral part of the coastal relief – the name given to the set of elevations created by tectonic uplifts from the continental shelf, erecting hills which are clearly visible along almost the entire coastline of northern Portugal. The coastline is made up of flatland that does not rise beyond 70 metres in height, rarely exceeding 50 metres in the area between the Minho and Neiva rivers.



Interpretar a morfogénese da Serra de Santa Luzia implica, de igual modo, compreender o seu enquadramento no sistema geomorfológico do Minho Ocidental, o qual se apresenta como um "mosaico de blocos" desenhado pelo cruzamento das orientações predominantes dos alinhamentos das orogenias hercínica (NW-SE/NNW-SSE) e alpina (NE-SW/ENE-WSW). Os vales abertos que seguem a primeira orientação surgem limitados por interflúvios, os quais correspondem a blocos tectonicamente levantados, de altitude decrescente de oriente para ocidente: o Gerês (1540m), a Peneda (1410m), a Amarela (1360m), a Serra do Extremo (850m), a Serra de Arga (820m) e, por fim, a Serra de Santa Luzia (500m). Este maciço granítico conserva diversos topos planálticos descontínuos e desnivelados, como as chás da Areosa, Carreço ou Afife, correspondentes ao nível de aplana-mento resultante da conservação de retalhos da designada Superfície Fundamental de idade Mesozoica, que subsistiu à ação fraturante dos ciclos tectónicos posteriores.

No seu sector terminal, o perfil transversal do rio Lima torna-se completamente aberto, caracterizando-se por um fundo plano e amplo e por uma extensa planície aluvial. É neste sector que se desenvolve a designada "Ribeira Lima". Nas suas margens desenvolvem-se faixas de declive suave ou mesmo planas, cobertas por aluviões recentes de cariz arenoso ou depósitos pliocénicos que possibilitam o surgimento de uma galeria ripícola arbórea, em alternância com férteis áreas agrícolas.

To be able to comprehend how mount Santa Luzia was formed, we must first consider the geomorphological system of western Minho which is a "mosaic of blocks" brought on by the Hercynian (NW-SE/NNW-SSE) and Alpine orogenies, mountain building events. The open valleys that appear after the first elevations are delimited by interfluves (two connected river valleys) which correspond tectonically to uplifted blocks in decreasing altitude from east to west: Gerês (1540m), Peneda (1410), Amarela (1360), Extremo (850), Agra (820m), and finally mount Santa Luzia (500m). This granite massif is characterised by several discontinued and uneven flat tops, such as those found in Areosa, Carreço and Afife. This level of flattening resulted from the preservation of the so-called 'Fundamental Surface' of the Mesozoic age, which resisted the deformation and rifting of subsequent tectonic cycles.

In the lower course of the Lima, the river is broad, characterised by a wide and flat channel and an extensive floodplain. This area is known as the "Ribeira Lima". The river has slightly sloping banks, which are often even flat, covered by recent alluvium and Pleistocene deposits that encourage the appearance of an array of riparian (riverbank) woodlands that alternate with fertile farming fields.

Na proximidade da foz, o leito em caleira aluvial do rio Lima apresenta-se serpenteante e meandroso, com elevado número de ínsulas, onde se desenvolvem comunidades herbáceas características de sapal. Estas formações arenó-limosas, das quais se salienta a Ínsula Cavaral, condicionam o escoamento fluvial que se realiza pelos canais de maior profundidade, como é visível a montante da Ponte Eiffel.

A morfologia fluvial favorece a frequente ocupação da planície aluvial pelos caudais de cheia. As inundações cíclicas das margens do estuário do Lima potenciam o desenvolvimento de zonas húmidas que albergam habitats específicos de grande valor ecológico, destacando-se na margem esquerda, e imediatamente a montante da Ponte Eiffel, a Veiga de S. Simão.

O estuário do Lima possui uma configuração lagunar. Um estuário de embocadura estreita, limitada pelo desenvolvimento de bancos de areia, apresentando-se mais amplo a montante, onde surgem pequenas enseadas.

Destaca-se ainda na foz do rio Lima a existência de uma restinga arenosa ou cabedelo, banco de areia que se desenvolve na margem esquerda, progredindo de sul para norte.

A morfologia da orla litoral vianense caracteriza-se pelo contacto de uma antiga plataforma de abrasão marinha, de largura variável, com uma arriba fóssil plio-plistocénica, marcada por fortes declives. Como já referido, a plataforma litoral é relativamente baixa, nunca excedendo a cota dos

Closer to the river mouth, the river bed meanders and has a large number of river islands or islets where communities of marsh grass are a common feature. These sandy mud islands, the most well-known “Ínsula Cavaral”, condition the water flow and consequently deeper channels have been dug out in the river bed which are visible from the Eiffel bridge.

The morphology of the river prompts the frequent inundation of the floodplain with flood flows. The cyclical flooding of the banks in the Lima estuary favours the presence of wetlands which harbour specific ecological habitats. Veiga de S. Simão, immediately upstream from the Eiffel bridge, is of particular interest.

The Lima estuary is a lagoon-type or bar-built estuary with only a narrow inlet due to the appearance of barrier beaches. The estuary is broader upstream with several small coves.

A shoal or sandbank is also visible on the left bank, running in the south-north direction.

The morphological features of the coastal area of Viana do Castelo are characterised by the contact between an old abrasion platform, varying in width, with a marine cliff from Plio-Pleistocene time, with steep slopes. As previously stated, the coastal shelf is relatively flat, never rising above 75 metres, rectilinear with a NNW-SSE orientation and slightly cropped. Small sandy beaches

75m, e apresenta um traçado, essencialmente, retilíneo, de orientação NNW-SSE e pouco recortado. Predominam as praias arenosas, pouco largas, interrompidas por afloramentos graníticos ou pontualmente de rochas metasedimentares, xistosas ou quartizíticas. Na margem sul do Lima a linha de costa é composta por extensas formações dunares, onde sobressaem, igualmente, diferentes afloramentos graníticos e xistosos. A dinâmica eólica e marítima são responsáveis pela acumulação de vastas extensões arenosas, apoiadas por um bem desenvolvido sistema de dunas litorais.

are predominant, occasionally interrupted by granite or metasedimentary rock (mainly schist or quartzite) outcrops. The coastline to the south is made up of large dunes with occasional granite and slate outcrops. Constructive wave and prevailing onshore winds encourage the accumulation of long extensions of sand supported by a well-developed system of coastal dunes.





Vestígios arqueológicos na Serra de Santa Luzia...

TESTEMUNHOS DA MILENAR ATRATIVIDADE PARA A FIXAÇÃO HUMANA

Archaeological findings from Mount Santa Luzia...

THE ALLURING AGE OLD CONDITIONS AND SUBSTANCE FOR HUMAN SETTLEMENT

Refletindo sobre o processo de ocupação humana deste território, será lógico indagarmos que relevância terá assumido esta proeminente elevação montanhosa, com inegável valor geoestratégico.

Os diversos topos aplanados da Serra de Santa Luzia e as várias rechás bem desenvolvidas possibilitaram a fixação das comunidades humanas desde os tempos mais recuados, conforme testemunham gravuras rupestres cuja datação oscila entre o Neolítico e Calcolítico regional, as quais surgem em grande número no Monte de Santa Luzia, com a identificação de várias representações circulares, elípticas, serpentiformes e antropomorfas durante as escavações da Citânia e nas suas imediações.

If we were to consider human occupation of land, how did this elevation, with an undeniable geostrategic value, influence the settlement of people in the area?

The various flat tops of mount Santa Luzia along with the wide natural terraces allowed humans to settle centuries ago, as evidenced by rock art or rock engravings dating back to between the Neolithic and regional Chalcolithic period. A large number of rock engravings may be admired on mount Santa Luzia including circular and elliptical motifs as well as anthropomorphic and zoomorphic figures that were found during the excavations of the Citânia and surrounding areas.

Foram igualmente descobertos interessantes exemplos da designada “arte atlântica” ou, menos frequentemente, da “arte esquemática” da zona Galaico-Minho nas freguesias de Areosa (Cabeço da Boucinha e a Oeste da Laje do Milho e dos Escampados), Carreço (núcleo de Figueiró, Eira do Louvado, Laje da Lança/Eira dos Pobres, Lage da Churra, Lajão I - lugar de Paçô) Afife (Monte da Suvidade - lugar de Revolta) e Âncora (vertentes Norte e Nordeste do Monte da Suvidade - in Revolta) e Âncora (north and northeast side of Monte da Suvidade in Barreiros, Quinta do Socorro and Trindades).

A Serra de Santa Luzia alberga ainda numerosos vestígios arqueológicos da Idade do Bronze e do Ferro, salientando-se nos seus extremos opostos, a Cidade Afife/ Âncora e a Citânia de Santa Luzia ou “Cidade Velha”, ambos considerados por Almeida como habitats fortificados de primeira ordem na hierarquia regional do povoamento castrejo.

A antiguidade e continuidade da presença humana na Serra de Santa Luzia terão transformado profundamente a sua paisagem, como consequência das intervenções concretizadas desde o Neolítico até à actualidade. No início do Holocénico, há 10.000 anos BP, os espaços de montanha do Noroeste Peninsular estariam globalmente ocupados por comunidades arbóreas. O Neolítico emerge como um momento decisivo para a transformação da paisagem no Noroeste Português, em virtude da gradual substituição das sociedades recolectoras pelas primeiras sociedades produtoras, associada ao surgimento da agro-pastorícia. No Neolítico tardio (IV milénio a.C. – III milénio a.C.), os planaltos graníticos são as áreas preferencialmente escolhidas para o desenvolvimento da agricultura.

Fine examples of what is known as “Atlantic rock art” and less commonly as “Iberian schematic art” from the Galician-Minho area were also unearthed in the villages of Areosa (Cabeço da Boucinha and to the west of Laje do Milho and Laje dos Escampados), Carreço (Figueiró site, Eira do Louvado, Laje da Lança/Eira dos Pobres, Lage da Churra, Lajão I - in Paçô), Afife (Monte da Suvidade - in Revolta) and Âncora (north and northeast side of Monte da Suvidade in Barreiros, Quinta do Socorro and Trindades).

Mount Santa Luzia also houses numerous archaeological sites dating back to the Bronze and Iron Age. The Afife / Âncora hill fort and the Santa Luzia hill fort (citânia - meaning city due to large size and city-like structure), referred to as the “Old Town”, are both considered to be high ranking fortified settlements in the regional hierarchy for this type of settlement (Almeida).

The long and continuous presence of man on Mount Santa Luzia has deeply altered its landscape as a result of interventions carried out from the Neolithic period to present time. At the beginning of the Holocene period, 10,000 years BP, woodlands covered the mountainous areas of the northwest Iberian Peninsula. The Neolithic period emerges as a key moment in the transformation of the landscape due to the appearance and spread of agropastoral farming. In the late Neolithic period (IV millennium BC – III millennium BC), the granite plateaus became an area of preference to develop farming and the growing of crops.

Com a chegada da Cultura Castreja, que encontra as suas raízes no Bronze Final, no princípio do I milénio a.C., consolidando-se ao longo da Idade do Ferro, a ocupação de fundo de vale e meia-encosta típica das comunidades agrícolas do Bronze Final desaparece para dar lugar a uma lógica de povoamento concentrado, de caráter defensivo, de que é exemplo paradigmático a Citânia de Santa Luzia. A ocupação castreja terá sido determinante para a organização dos espaços serranos no Entre-Douro-e-Minho, sendo responsável pela consolidação dos sistemas agro-pastoris de montanha. O desenvolvimento da agricultura e da pastorícia processa-se neste período nas áreas de maior altitude, implicando o avanço do desmatamento pelas queimadas. A importância dos povoados fortificados persiste durante as invasões romanas do século II a.C., verificando-se frequentemente a continuidade da sua ocupação.

Antes das operações de florestação do século XX, o Monte de Santa Luzia apresentava-se amplamente desnudado de vegetação, com vasta extensão de rocha a nu e desprovido de coberto arbóreo, principalmente nas áreas de maior altitude, em grande medida devido ao pastoreio intensivo. Em 1907 o periódico *A Aurora do Lima* descreve a realização, nos alvures do século passado, de uma “...plantação variada e abundante [...] coroando toda a testa da montanha outrora tão abrupta e escalvada...”.

With the advent of the Castro culture, the typical farming communities of the late Bronze Age who settled in the valley floor and slopes (mid-way up) disappear. From the late Bronze Age, at the beginning of the first millennium BC, and during the Iron Age, these scattered settlements gave way to larger fortified defended settlements, of which the Citânia of Viana do Castelo is a fine example. The hill fort settlements played a crucial role in the organisation of the mountainous terrain between the Douro and Minho, being responsible for consolidating agropastoral farming practices in these areas, and which in turn encouraged the deforestation of the land through the use of fire. The importance of fortified settlements persists throughout the Roman invasions of the 2nd century BC, many of these were never seized by the Romans.

Before the 20th century reforestation program, Mount Santa Luzia was bare of any vegetation, especially in the areas of higher altitude, largely due to invasive livestock grazing. The local newspaper *A Aurora do Lima* described the efforts as “ample and varied plantation [...] capping the slopes of the mountain, yesterday so rocky and bare...”.





Viana do Castelo interpretada desde o Monte de Santa Luzia:

DIÁLOGOS COM O URBANISMO E O PATRIMÓNIO

Viana do Castelo seen from Mount Santa Luzia:

THE LINK BETWEEN URBANISM AND HERITAGE

Não obstante o valor cénico do quadro natural que se avista a partir dos diversos miradouros naturais presentes no Monte de Santa Luzia, o casario que se entrelaça perante o nosso olhar encerra a narrativa de uma história multissecular que justifica um breve apontamento interpretativo.

A fundação da vila de Viana é ordenada por D. Afonso III, através do Foral outorgado em 1258, num pequeno ancoradouro existente na margem direita do estuário do Lima, onde já existia um núcleo populacional primitivo, designado por Átrio ou Adro. A morfologia da planície aluvial, que facilitava a circulação em terra, e a sua localização na proximidade de uma via fluvial então naveável e com um estuário dotado de *"excelentes potencialidades portuárias, tanto fluviais como marítimas"* permitiam a Viana reunir as condições favoráveis para se *"desenvolver e afirmar como centro de trocas comerciais"*.

Despite the scenic beauty that the many natural terraces offer of this setting, the dwellings before your eyes unfold a centuries-old history which deserves a brief account.

The town of Viana, once a small port on the right margin of the river Lima, where centuries before a primitive settlement known as Átrio or Adro had existed, was awarded its charter by King Afonso III in 1528. The geographic characteristics which facilitated land transport, along with its location and proximity to the then navigable waters of the river and wide estuary provided *"excellent harbour conditions for both a sea and river port"*. Thus Viana had all the favourable conditions *"to develop and claim itself as a centre of trade"*.

A construção da muralha que limitava e defendia o casco medieval da vila de Viana da Foz do Lima ocorreu entre os reinados de D. Afonso III e de D. Fernando, possuindo um perímetro de aproximadamente 650 metros e uma forma oblonga. O seu gradual derrube, que principiou em fins do século XVIII, prolongando-se até ao final do século XIX, levou a que hoje apenas permaneça intacto um pequeno troço paralelo às ruas Gago Coutinho e Beco dos Fornos, ainda que dissimulado pelas construções adjacentes à sua face interna e externa.

A estrutura urbana do casco medieval amuralhado pauta-se por um traçado ortogonal, “**definido por duas ruas orientadas no sentido norte-sul, intersectadas por sete outras, paralelas entre si.**”. A originalidade e precocidade do plano urbano medieval de Viana do Castelo resultam, por um lado, das favoráveis condições topográficas, mas só foi possível graças à sua fundação em terras reguengas e à decisão de um “**poder central suficientemente forte para impor um plano de conjunto**”. Viana do Castelo apresenta “**um plano de padrão geométrico dos mais notáveis dos núcleos urbanos medievais portugueses**”.

A multiplicação das edificações extramuros terá ocorrido, pelo menos, desde finais de quatrocentos. No século XV, o crescimento demográfico, associado à intensificação do tráfego marítimo e comercial, levou à expansão da vila pelos “**arrabaldes da Ribeira, Portela e Abelheira**”.

Os novos arruamentos, rasgados essencialmente para Oriente e Ocidente da muralha, deram forma à grelha

The construction of the wall which limited and protected the medieval centre of the town of Viana da Foz do Lima (literally Viana of the Lima river mouth) was completed during the reigns of King Afonso III and King Fernando. It measured 650 metres in perimeter and had an oblong shape. The wall began to gradually crumble in the late 18th century and continued to erode until the end of the 19th century, so much that only a small section remains intact today, running parallel to Rua Gago Coutinho and Beco dos Fornos street, albeit concealed by adjacent buildings on both side of the walls.

The streets in the medieval walled town were laid out at right angles to each other “**defined by two roads running north-south intersected by 7 other parallel roads.**”. The concept or design of this original and precocious urban plan for the medieval town of Viana do Castelo resulted from the favourable topological conditions of the terrain but also from the fact that it was a protected area with a royal charter and “**the decision of a central authority who was strong enough to impose an overall plan**”. Viana do Castelo presents “**one of the most notable grid plans for a Portuguese medieval centre**”.

By the end of the 15th century, houses were being built outside the town wall. The demographic expansion of the 15th century, resulting from the increase in trade, led the town to expand into the “**areas of Ribeira, Portela and Abelheira**”.



que presidiu ao lançamento de futuras artérias. Deste modo, o “**eixo dominante da estrutura urbanística passou a ter a orientação leste - oeste (Ribeira - Igreja Velha) ...**”. O Campo do Forno, hoje Praça da República, adquire uma localização central, constituindo-se enquanto nóculo de articulação do casco medieval com a nova área urbana extramuros.

A parte ocidental do centro histórico de Viana do Castelo corresponde, sensivelmente, a uma das principais áreas de expansão urbana além muralhas, concretizada a partir de finais do século XV. Na verdade, “**o essencial do plano de Viana do Castelo inserido entre a muralha medieva e a linha ferroviária oitocentista foi delineado até meados de Quinhentos; aliás, uma das referências de base, em direcção à qual a povoação cresceu (o Forte de S. Tiago, na barra do Lima) estava concluída em 1596...**”. A construção do Forte de Santiago da Barra é o culminar da definição da ligação marítima de Viana do Castelo. Ao longo dos séculos XVI e XVII consolida-se o crescimento no sentido do Atlântico: “**À construção da roqueta manuelina em 1502 para protecção de toda a foz e à fundação do mosteiro Cruzio por D. Frei Bartolomeu dos Mártires em 1566 adiciona-se a edificação da paróquia de Nossa Senhora de Monserrate em 1621**”.

The new roads ran east and west to the wall, parallel to the river and gave way to a grid plan that facilitated future urban planning. As such “**the main street grid of the town runs in the east-west direction Ribeira - Igreja Velha...**”. Campo do Forno, today known as Praça da Republica was made to be the central part of the town, linking the walled section of the town to the new sectors.

The western part of the historical centre of Viana do Castelo roughly corresponds to one of the main urban expansion areas beyond the walls from the late 15th century. In fact, “**the core section of Viana do Castelo between the medieval wall and the 19th century railway line was designed and planned by the mid-16th century; moreover one of the basic references (S. Tiago fort on the river mouth) toward which the town grew, was concluded in 1596...**”. The construction of the S. Tiago da Barra fort signals the milestone of Viana do Castelo's connection to the sea. The area expanded further toward the sea during the 16th and 17th century: “**in addition to the construction of the Manueline style bastion tower in 1502 to protect the entire river mouth and the foundation of the Cruzio Monastery by Bartolomeu a Martyribus in 1566, the parish church of Nossa Senhora de Monserrate (Our Lady of Monserrate) was erection in 1621**”.



No século XVI foram delineados o largo de S. Domingos (1559) e as ruas das Rosas, hoje rua General Luís do Rego, a rua do Loureiro, presentemente designada por rua de Monsenhor Daniel Machado, e a rua de S. Sebastião, cuja designação é alterada em 1922 para rua Manuel Espregueira: na actualidade uma das artérias mais importantes do centro histórico, de uso pedonal e orientado para o comércio tradicional. O traçado destas três vias, grosso modo dispostas no sentido nordeste – sudoeste, acompanha a orientação predominante do estuário do rio Lima. *"Estes três arruamentos, com particular destaque para a rua de S. Sebastião, viriam a ser as artérias estruturantes da ocupação de todo o espaço entre a primeira construção defensiva (as muralhas da vila) e as segundas (a Torre da Roqueta e o forte de S. Tiago)".*

O surto demográfico dos séculos XIV e XV é responsável pelo mais decisivo período de expansão urbana de Viana do Castelo, estabelecendo o essencial da estrutura que perdurou até ao século XIX, no qual se voltam a verificar transformações de grande impacto urbanístico.

Na segunda metade de oitocentos, *"o interior da cidade foi sacudido pela construção da ponte férrea, alargado pelas obras portuárias, rasgado por estradas e apertado pela via ferroviária"*, verificando-se a construção da ponte metálica em 1877, projetada por Gustave Eiffel e Théophile Seyrig, e assistindo-se à edificação, em 1878, da estação de Caminho-de-Ferro, da autoria do Engº Alfredo Soares.

Largo S. Domingues (square – 1559) and Rua das Rosas, today Rua General Luís do Rego, Rua Loureiro, now Rua Monsenhor Daniel Machado and Rua de S. Sebastião which was changed to Rua Manuel Espregueira: one of the main roads in the historical centre and a shopping area with pedestrian-only use, were built in the 16th century. The direction of these three roads runs roughly on a north-east, south-west axis, in line with the predominant orientation of the estuary. *"These three roads, particularly Rua S. Sebastião would come to be the structuring thoroughfare for the areas between the first defensive construction (town wall) and the second (the bastion tower and S. Tiago fort)".*

Viana experienced a major demographic expansion during the 14th and 15th century at which time the basic spatial structure of the town was set. This urban fabric was unaltered until the 19th century, when once again major alterations are made to the layout of the town.

In the second half of the eighteen hundreds, *"the city centre was shaken by the construction of the iron bridge, extended by the major works to the port, cut up by the roads and constricted by the railway line"*. A new metallic bridge designed by Gustave Eiffel and Théophile Seyrig was built in 1877 followed by the train station in 1878, designed by Alfredo Soares.

A “Avenida Central”, construída já no século XX e pelo poder central, *“foi o epílogo de uma ideia municipal sugerida em 1876”*. Aquela que é a atual Avenida dos Combatentes da Grande Guerra é projetada não só como via de escoamento dos fluxos do tráfego ferroviário e da sua interligação com o trânsito automóvel, mas também como artéria estruturante da malha urbana.

Este breve apontamento sobre o urbanismo vianense não poderia deixar de referir um conjunto de carismáticos empreendimentos contemporâneos que se individualizam impressivamente na paisagem urbana: o Porto de Mar de Viana do Castelo, o monumento ao 25 de Abril, erguido na Praça da Liberdade e o Navio-Hospital Gil Eanes, original espaço museológico.

Por fim, realçamos alguns equipamentos públicos de cultura, lazer e desporto, construídos entre finais do século XX e a primeira década do atual, inseridos numa lógica de valorização da frente flúvio-marítima do concelho. Na marginal contígua ao Parque da Cidade e ao Centro de Interpretação e Monitorização Ambiental justifica-se a visita ao recém-inaugurado Centro Náutico de Remo. Na margem oposta, na freguesia de Darque, situa-se o moderno Centro Náutico de Canoagem e inserido no pinhal do Cabedelo, encontra-se o Centro de Alto Rendimento de Surf.

The “Avenida Central” (central avenue) built in the 20th century and commissioned by local government *“was the epilogue of a municipal idea that surfaced in 1876”*. The avenue, which is today known as the Avenida dos Combatentes da Grande Guerra, is projected not only to assist in the traffic flow of both cars and rail transport, but also as an arterial thoroughfare of the urban grid.

We could not forget to mention in this brief description of Viana's urban fabric a group of charismatic and contemporary structures which are unique and imposing in the urban skyline. These include the seaport, the monument dedicated to the Carnation revolution erected in Praça da Liberdade and the Gil Eanes hospital ship, now a unique museum.

Finally, some public facilities which may be of interest, built at the end of the last century and beginning of the present century for cultural, recreational and sports activities – next to the Ecological Park and the Environmental Monitoring and Interpretation Centre (Centro de Interpretação e Monitorização Ambiental) along the river margin is the recently inaugurated Rowing Centre (Centro Náutico de Remo). On the other side of the river, in Darque, is the Canoeing Centre (Centro Náutico de Canoagem) and in the pine forest (Pinhal de Cabelelo) is the High Performance Surf Club (Centro de Alto Rendimento de Surf).

A marginal adjacente ao núcleo urbano central individualiza-se pela distintiva marca da Praça da Liberdade e dos seus edifícios laterais, conjunto edificado da autoria do arquiteto Fernando Távora. No mesmo alinhamento urbanístico emergem diversas obras projetadas por outros reconhecidos nomes da arquitetura internacional, salientando-se a Biblioteca Municipal, do traço de Siza Vieira e o Centro Cultural de Viana do Castelo, assinado por Souto Moura. Na proximidade da foz, progredindo no sentido ocidental, o perímetro da área portuária acolheu o novo o Centro de Vela.

In Praça da Liberdade, the central core of the city's riverfront, you can admire two impressive and imposing buildings designed by Fernando Távora. Other buildings designed by internationally acclaimed architects stand alongside these, in particular, the public library designed by Siza Vieira and the Cultural Centre (Centro Cultural de Viana do Castelo) by Souto Moura. Close to the river mouth, the port area houses the Sailing Club (Clube de Vela).



CARACTERÍSTICAS DO ELEVADOR

DISTÂNCIA 650 metros

DESNÍVEL 160 metros

INCLINAÇÃO MÉDIA 25%

VELOCIDADE NOMINAL 2 m/s

TIPO DE VIA única, com cruzamento

FONTE DE ENERGIA Elétrica

ENERGIA DE SOCORRO

Motor Diesel para o movimento e baterias para os sistemas elétricos

SISTEMAS DE TRAVAGEM NO GRUPO MOTRIZ

3 - normal (elétrico), de serviço e de emergência (hidráulicos)

SISTEMAS DE TRAVAGEM NOS VEÍCULOS

2 freios de via (ao carril) hidráulicos

FUNCIONAMENTO

Automático, com um operador. As carruagens trabalham em contrapeso, ou seja, a que desce ajuda a puxar a que sobe, cruzando-se ambas exatamente a meio do percurso. O motor elétrico de 64,5Kw ajuda a vencer a diferença de carga nas cabinas e o desnível do percurso

CAPACIDADE POR CABINA

25 passageiros, com possibilidade de transporte de bicicletas, cadeiras de rodas e carrinhos de bebé

TEMPO DE VIAGEM 7 minutos



CHARACTERISTICS OF THE FUNICULAR

DISTANCE 650 meters

GRADIENT 160 meters

AVERAGE INCLINATION 25%

RATED SPEED 2 m/s

TYPE OF LANE Two parallel tracks with passing track

ENERGY SOURCE Electricity

BACK-UP SOURCE

Diesel engine for movement and batteries for electric systems

BRAKING SYSTEM IN POWER GROUP/DRIVER

3 different systems – electrical, service brakes and emergency brakes (hydraulic)

BRAKING SYSTEM ON CAR

2 track brakes (hydraulic)

OPERATION

Automatic with a conductor. Counterbalancing the two cars, the one going down pulls the other car up. The two cars pass each other at midpoint. The 64.5 Kw electric motor that acts as a winch helps to compensate any difference in weight between the cars and the inclination of the route.

NUMBER OF PASSENGERS PER CAR

25 with the possibility to accommodate bicycles, strollers and wheelchairs

TRAVEL TIME 7 minutes

Coordenação editorial

Editorial coordination

José Paulo Vieira

Autoria

Authorship

Andreia Pereira

Design e paginação

Design and layout

Blisq Creative

Edição eletrónica

Digital edition

Câmara Municipal de Viana do Castelo



Passeio das Mordomas da Romaria

4904-877 Viana do Castelo

PORTUGAL

41° 41.674 'N

8° 49.769 'W

T/F 258 809 300

cmviana@cm-viana-castelo.pt

www.cm-viana-castelo.pt



União Europeia
FEDER

Investimos no seu futuro