



Viana do Castelo: a vila que fez o porto, o porto que fez a cidade

«Fica o porto de Vianna do Castello na foz do Rio Lima, o mythologico Lettes, ou o Rio do Esquecimento, que, dizia a lenda, ninguém transpunha sem se lhe varrerem da memória todas as recordações do passado. Por isso o consul Decio Junio Bruto, querendo atravessal-o para continuar a guerra que trazia con os callaicos, e receando que os seus soldados, supersticiosos como todos os romanos, se negassem a seguil-o para não esquecerem a pátria e a família, empunhando o estandarte glorioso das aguias, transpoz o temido rio e da outra margem chamou a cada um pelo seu nome, mostrando assim que o Lettes o não fizera desmemoriado». [1]

«The port of Vianna do Castello is located at the mouth of the River Lima, the mythological Lettes, or the River of Oblivion, which, according to legend, no one could cross without all memories of the past being wiped out of their memory. That is why the consul Decimus Junius Brutus, wanting to cross it to continue the war he was waging with the Callaicos, and fearing that his soldiers, superstitious like all Romans, would refuse to follow him so as not to forget their homeland and family, wielding the glorious banner of the eagles, he crossed the dreaded river and from the other bank called each one by his name, thus showing that the Lettes had not turned him forgetful». [1]

A cidade

The city

Os primeiros registos de actividade humana na área hoje ocupada pela cidade de Viana do Castelo reportam-se ao mesolítico, como o provam os vestígios arqueológicos encontrados nas escavações realizadas no Monte de Santa Luzia. Localizada no estuário do rio Lima, protegida pelo Monte de Santa Luzia e próxima da costa, a área foi demandada por gregos e fenícios, cartagineses e romanos. Foi também conquistada por godos, muçulmanos e normandos. É aqui criado um bispado em 569, que se une ao de Tui até meados do século XV.

A povoação foi favorecida pelos sucessivos reis portugueses: com D. Afonso III recebe, em 1258, o foral que a eleva a vila e que funda o município de Viana da Foz do Lima; é alçada a condado por D. Pedro I e recebe novo foral de D. Manuel I, que lhe levantou as muralhas. É finalmente elevada a cidade por D. Maria II em 1848, que lhe fixa o nome actual: Viana do Castelo.

The first records of human activity in the area now occupied by the city of Viana do Castelo go back to the Mesolithic period, as evidenced by the archaeological remains found in excavations carried out at “Monte de Santa Luzia”. Located in the estuary of the river Lima, protected by the hill and close to the coast, the area was demanded by Greeks and Phoenicians, Carthaginians and Romans. It was also conquered by Goths, Muslims and Normans. A bishopric was created here in 569, which joined that of Tui until the mid-15th century.

Successive Portuguese kings favored the township: with Afonso III it received, in 1258, the Foral that awarded it the status of village and founded the municipality of Viana da Foz do Lima; it was raised to County by Pedro I and receives a new Foral from Manuel I, who built its surrounding walls. It was finally elevated to the city status by Maria II in 1848, who gave it its current name: Viana do Castelo.



O porto comercial original. (© Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo).

The original commercial port. (© Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo).

O porto de mar

The seaport

Apesar da profusão de cidades costeiras por todo o mundo, a imensa maioria não se constitui como cidade portuária: não basta ter mar à porta para que um porto germine. Para

John Darwin, “A maioria das cidades portuárias tinha começado como uma praia de comércio onde mercadores e marinheiros locais se encontravam no início da época comercial. Este início podia ser determinado pelos ventos (...), ou perigos da navegação marítima no inverno, ou pela iminência das colheitas - quando os consumidores tinham meios para comprar mercadorias «estrangeiras». Quando uma praia de comércio prosperava, atraía a atenção de um governante ou homem-forte local como uma fonte de receitas: aliás, a proteção de uma autoridade local era preferível a uma depredação menos regulamentada. (...) A localização era sempre de importância crucial. Uma fonte perene de águas doces era fundamental. Águas razoavelmente profundas e calmas perto da costa e proteção dos piores ventos eram outros requisitos naturais: daí a atração de um estuário com o seu acesso a uma região interior” [2]. O porto de Viana encaixa bem neste perfil.

Perde-se na noite dos tempos a origem do porto de Viana do Castelo, da qual pouco se sabe: presumem-se trocas comerciais em eras remotas, pela presença de gregos e fenícios na região. Do porto, enquanto infraestrutura criada para dar condições à escala de navios, as primeiras notícias são de que a sua construção ter-se-á iniciado em 1440, era rei D. Afonso V. Portugal vivia o esplendor económico e político resultante da expansão ultramarina, iniciada com a conquista de Ceuta em 1415, e Viana do Castelo, já um importante entreposto comercial, torna-se um dos mais importantes portos nacionais, o terceiro em frequência, com trocas comerciais com o Norte da Europa (França, Flandres, Inglaterra). Já com a descoberta do Brasil por Cabral em 1500, Viana vive nova época de prosperidade graças ao tráfego sul-americano, acrescentando a Alemanha, a Escandinávia e a Rússia ao rol de parceiros comerciais [3].

Despite the profusion of coastal cities all over the world, the vast majority do not constitute themselves as a port city: it is not enough to have the sea at the front door for a port to germinate. According to John Darwin, “Most harbour towns had started out as a trading beach where local merchants and sailors met at the beginning of the trading age. This beginning could be determined by the winds (...) or the dangers of maritime navigation in winter, or by the imminence of harvests - when consumers had the means to buy “foreign” goods. When a trading beach prospered, it attracted the attention of a local ruler or strongman as a source of revenue: indeed, protection from a local authority was preferable to less regulated depredation. (...) Location was always of crucial importance. A perennial source of fresh water was essential. Fairly deep and calm waters close to the coast and protection from the worst winds were other natural requirements: hence the attraction of an estuary with its access to an inland region” [2]. The port of Viana fits this profile well.

The origin of the port of Viana do Castelo is lost in the night of time, not a lot of information is available: we presume commercial exchanges happened in remote times, due to the presence of Greeks and Phoenicians in the region. Concerning the port, as an infrastructure created to provide conditions for ships to call, the first news is that its construction would have started in 1440, on the days of King Afonso V. Portugal was experiencing the economic and political splendour resulting from overseas expansion, started with the conquest of Ceuta in 1415, and Viana do Castelo, already an important trading post, becomes one of the most important national ports, the third most frequented in the kingdom, trading with Northern Europe most important markets (France, Flanders, England). With the discovery of Brazil by Cabral in 1500, Viana experienced a new era of prosperity thanks to South American traffic, adding Germany, Scandinavia and Russia to the portfolio of commercial partners [3].



A cidade e o porto à distância de um rio. (© Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo).

The city and the port are one river apart. (© Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo).

Duzentos anos mais tarde, de visita a Viana, o célebre escritor português seiscentista, Frei Luís de Sousa, descreve o coevo porto de Viana do Castelo nestes termos: *“Para estarem seguros dos temporaes os navios que entram e haver juntamente commodidade na carga e descarga d’elles, corre ao longo do rio um grande e estendido caes de grossa Cantaria, altamente fundado e terraplenado, com suas devididas escadas e linguetas para o serviço de toda a barra...”* [4].

O porto beneficia de significativas obras de melhoramento na segunda metade do século XIX, que definem a estrutura que funcionou na margem direita do Lima. A 30 de Junho de 1914, a Lei nº 216 do Governo Republicano cria a Junta Autónoma das Obras do Porto de Viana e do Rio Lima, instituição que muito impulsiona o desenvolvimento do porto e da cidade de Viana do Castelo. É já na década de oitenta do século XX que o porto se muda para a margem esquerda do Rio Lima, com a construção da actual estrutura do porto comercial, entre 1984 e 1987, na sequência da construção do Molhe Norte, concluído em 1981.

Two hundred years later, on a visit to Viana, the famous Portuguese 17th century writer, Frei Luís de Sousa, describes the contemporary port of Viana do Castelo in these terms: *“In order for the ships that come in to be safe from the seasons and to have convenience in loading and unloading them, runs along the river a large and extended quay of thick stonework, highly founded and levelled, with its proper ladders and pawls for the service of the whole bar...”* [4].

The port benefits from significant improvement works in the second half of the 19th century, which defined the structure that operated on the right bank of the river Lima. On June 30, 1914, the Law 216 of the Republican Government created the Autonomous Board of Works of Porto de Viana and Rio Lima, an institution that greatly boosted the development of the port and the city of Viana do Castelo. It was already in the eighties of the 20th century that the port moved to the left bank of the River Lima, with the construction of the current commercial port structure, between 1984 and 1987, following the construction of the North Mole, completed in 1981.

A cidade e o seu porto

The city and its port

Citado por Frédéric Monié e Flávia Vasconcelos [5], Hoyle define cinco etapas na evolução temporal da cidade portuária industrial ocidental: “íntima associação espacial e funcional entre cidade e porto” da Antiguidade até ao séc. XIX; até ao séc. XX, o rápido crescimento comercial / industrial acelera a necessidade de crescimento dos portos para além do limite com a cidade; na primeira metade do século XX, o crescimento industrial impõe a necessidade de maior espaço, para que o porto possa acolher refinarias, armazenar contentores, movimentar e estacionar veículos. Entre 1960 e 1980, as mudanças na tecnologia marítima levam à separação das áreas de desenvolvimento industrial e marítimo. Por fim, entre 1970 e 1990, a última etapa: os portos requerem grandes áreas de terra e mar e afastam-se das cidades – estas remodelam os “waterfront”, o que leva à “renovação urbana do núcleo original” [6].

Esta perspectiva espelha boa parte da história do porto e da cidade de Viana do Castelo. Tendo feito historicamente parte do núcleo urbano na margem direita, com a mera exceção do ancoradouro do Cais do Cabedelo a sul, o porto foi perdendo espaço à medida que a cidade foi exigindo a eliminação dos constrangimentos que uma estrutura portuária lhe exigia: a ocupação da frente ribeirinha, o trânsito de mercadorias a congestionar as vias citadinas e, como veremos a seguir, as restrições causadas pelo atravessamento da cidade pela linha férrea.

Esta surge em resposta a nova crise: depois de novo alento, no século XVIII, auxiliado pelo tráfego do Brasil e pelas medidas mercantilistas de Pombal, o porto perde significativa importância na segunda metade de Novecentos. “(...) O progressivo assoreamento do Rio Lima, a abertura da estrada de Braga ao Porto e o início das carreiras de diligências de Viana do Castelo até Ponte da Barca e Arcos de Valdevez reduziram o movimento naquele eixo fluvial, retirando importância ao Porto de Viana do Castelo. Além disso, também se verificou uma redução nos navios de longo curso, devido a uma maior concentração nos portos de Leixões e Lisboa, e na cabotagem marítima, em virtude do desenvolvimento dos transportes terrestres” [7 - 8]. A solução encontrada para inverter as perdas passou então pela construção de um ramal ferroviário a ligar a linha do Minho ao porto comercial, inaugurado em 1924. Mais tarde, o desenvolvimento industrial e tecnológico levou à necessidade da construção de uma estrutura portuária liberta dos constrangimentos com

que o tecido urbano a limitava. O novo porto comercial é concluído em 1987, o ramal Viana-Doca, que atravessava parte da cidade, é encerrado em 1988.

É uma nova era para a cidade e para o porto. Ainda que convergindo no interesse de prosseguir o desenvolvimento recíproco, cada entidade fez o seu caminho. A edilidade procedeu a uma revolução através do reordenamento urbano e da reconfiguração do “waterfront”, que melhorou a qualidade de vida dos habitantes locais e atraiu mais visitantes à cidade. Em 2018, o concelho de Viana do Castelo registava 35% do número total de dormidas da região do Alto Minho, de acordo com os números do INE (Instituto Nacional de Estatísticas).

Por sua vez, liberto do “espartilho” urbano, o porto comercial de Viana passou a poder oferecer competências ao “hinterland” que prioritariamente serve, o Alto Minho, que antes lhe estavam vedadas. Na margem direita permaneceu o estaleiro, o porto de recreio e o porto de pesca.

Cited by Frédéric Monié and Flávia Vasconcelos [5], Hoyle defines five stages in the temporal evolution of the western industrial port city: “intimate spatial and functional association between city and port” from Antiquity to the 19th century. In the early 20th century, the rapid commercial/industrial growth accelerates the need for the growth of ports beyond the city limits; in the first half of the 20th century, industrial growth imposes the need for more space, so that the port can accommodate refineries, store containers, move and park vehicles. Between 1960 and 1980, changes in maritime technology lead to the separation of industrial and maritime development areas. Finally, between 1970 and 1990, the last stage: the ports require large areas of land and sea and move away from the cities – these remodel their waterfront, which leads to the “urban renewal of the original core” [6].

This perspective reflects much of the history of the port and the city of Viana do Castelo. Having been historically part of the urban core on the right bank, with the single exception of the Cabedelo anchorage at the south, the port was losing ground as the city demanded the elimination of the constraints that a port structure demanded of it: the occupation of the riverfront, the traffic of goods congesting city streets and, as we will see below, the restrictions caused by the railway crossing the city.

The railway connection to the port arises in response to the new crisis: after a new breath,

in the 18th century, aided by the traffic from Brazil and by the mercantilist measures of Pombal (*), the port lost significant importance in the second half of the 1900s. "(...) The progressive silting up of the Lima River, the opening of the road from Braga to Porto and the beginning of the stagecoach lines from Viana do Castelo to Ponte da Barca and Arcos de Valdevez reduced the movement on that river axis, reducing the importance of the Port of Viana do Castelo. In addition, there was also a reduction in long-haul vessels, due to a greater concentration in the ports of Leixões and Lisbon, and in maritime cabotage, due to the development of land transport" [7 - 8]. The solution found to reverse the losses then involved the construction of a rail branch connecting the Minho line to the commercial port, inaugurated in 1924. Later, industrial and technological development led to the need to build a port structure free from the constraints of a residential area. The new commercial port was completed in 1987, the "Viana-Doca" railway connection, which used to cross part of the city, was closed in 1988.

It is a new era for the city and for the port. Although converging in the interest of pursuing reciprocal development, each entity made its way. The city council carried out a revolution through urban redevelopment and the reconfiguration of the waterfront, which improved the quality of life for locals and attracted more visitors to the city. In 2018, the municipality of Viana do Castelo recorded 35% of the total number of overnight stays in the Alto Minho region, according to INE (National Statistics Institute) figures.

In turn, freed from the urban "corset", the commercial port of Viana was able to offer competences to the "hinterland" that it primarily serves, the Alto Minho, which were previously off-limits. On the right bank remained the shipyard, the recreational port and the fishing port.



Vista panorâmica da cidade portuária de Viana do Castelo. (© Câmara Municipal de Viana do Castelo).

Panoramic view of the port city of Viana do Castelo. (© Câmara Municipal de Viana do Castelo).

A região como força motriz na fase industrial

The region as a driving force in the industrial era

O Alto Minho em geral, e o concelho de Viana do Castelo em particular, têm logrado, ao longo das últimas décadas – apesar da crise financeira e económica que o mundo atravessou

no final da primeira e início da segunda década deste século – criar condições de desenvolvimento económico quase ímpares no país.

Em 2021, o valor das transações comerciais internacionais das empresas do concelho de Viana do Castelo ascenderam a 1,3 mil milhões de euros, com predominância para as exportações, que representam 60% deste valor. Aquele valor representa 42% do total de bens transacionados na região do Alto Minho [9].

Entre 2009 e 2018, Viana do Castelo registou uma subida de 12 lugares no ranking de municípios exportadores, ocupando o 16º lugar entre os 308 municípios nacionais. Um estudo do Banco de Portugal em 2017 revelava que 52% do volume de negócios gerado pelas empresas com sede no distrito de Viana tinha origem em empresas exportadoras [10].

Adicionalmente, a região incorpora hoje sectores produtivos de forte componente tecnológica, que em muito contribuem para o crescimento descrito, com os clusters da indústria automóvel, da produção de papel e da economia do mar a crescer mais de duas vezes, cada, na década de 2009 a 2018 [11].

Viana do Castelo é hoje reconhecida internacionalmente pela excelência da criação e produção de polímeros para componentes da indústria automóvel e pelas incubadoras e centros de investigação na área da produção de energia limpa, eólica e de conversão de energia das ondas, atraindo um forte investimento estrangeiro para a instalação de unidades de investigação, desenvolvimento e produção no concelho. Novas áreas de investigação, no contexto da economia azul, estão a ser desenvolvidas, de que é um bom exemplo a produção de algas para as indústrias cosmética, farmacêutica e alimentar.

A prioridade dada pelo poder local à promoção do investimento nas áreas da qualificação, da inovação e da internacionalização, aparece materializada na recentemente criada Agenda 2030 da Economia do Mar. Promovida pela edilidade em estreita colaboração com todos os “stakeholders”, pretende, até ao final da década, atrair 500 milhões de euros de investimentos públicos e privados, dos quais se prevê resulte a criação de cerca de 1.000 novos postos de trabalho directos.

Alto Minho in general, and the municipality of Viana do Castelo in particular, have managed, over the last few decades, and despite the financial and economic crisis that the world went through at the end of the first and beginning of the second decade of this century, to create conditions for an almost unique economic development in the country.

In 2021, the value of international commercial transactions by companies in the municipality of Viana do Castelo amounted to 1.3 billion euros, with a predominance of exports, which represent 60% of this value. That amount covers 42% of the total goods traded in the Alto Minho region [11].

Between 2009 and 2018, Viana do Castelo registered an increase of 12 places in the ranking of exporting municipalities, occupying the 16th place among the 308 national municipalities. A study by Banco de Portugal in 2017 revealed that 52% of the turnover generated by companies based in the district of Viana came from exporting companies [9].

Additionally, the region now incorporates productive sectors with a strong technological component, which greatly contribute to the growth described, with the clusters of the automotive industry, paper production and the maritime economy growing more than twice each between 2009 to 2018 [10].

Viana do Castelo is recognized worldwide for the excellence of the creation and production of polymers for components of the automotive industry and for the incubators and research centres in the area of clean energy production, wind and wave energy conversion, attracting strong foreign investment to the installation of research, development and production units in the municipality. New areas of research, in the context of the blue economy, are being developed, a good example of which is the production of algae for the cosmetic, pharmaceutical and food industries.

The priority given by the local authorities to the promotion of investment in the areas of qualification, innovation and internationalization is reflected in the recently created Agenda 2030 for the Economy of the Sea. Promoted by the City Council in close collaboration with all stakeholders, it intends, by the end of the decade, to attract 500 million euros of public and private investment, which is expected to unfold the creation of around 1,000 new direct jobs.

Um porto de mar com sete fôlegos

A seaport with seven lives

Muito condicionado pela crise financeira mundial recente, e pela sua dimensão portuária insuficiente, o porto de Viana do Castelo tem vindo a definhar em matéria de cargas

movimentadas, não acompanhando a dinâmica exportadora e importadora da região.

Entre 2010 e 2021, o tráfego de mercadorias no Alto Minho cresceu 67% [9] enquanto a movimentação de cargas no porto de Viana do Castelo caiu, no mesmo período, 28% [12]. As cargas produzidas na região saem predominantemente por Leixões, Vigo e até Aveiro, localizado a mais de 150 kms a sul.

A dificuldade em aceder aos fundos comunitários, por não integrar a TEN-T (Rede Trans-Europeia de Transportes), tem impedido a autoridade portuária que governa o porto (APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo) de criar as condições necessárias para atrair todo o potencial da região aqui descrito. A fusão das autoridades portuárias de Leixões e Viana do Castelo decidida pela tutela governativa em 2015, pretendeu dar resposta a este problema. Entretanto, alguns investimentos de monta foram já feitos pela APDL: nas acessibilidades, co-financiou, em boa parceria com a edilidade, o novo acesso terrestre desde a A28 até ao porto comercial e a dragagem para melhorar os calados de acesso ao estaleiro; na infraestrutura, procedeu ao reforço do molhe norte; na descarbonização, criou nova regulamentação que impede o acesso de camiões com certificação inferior a EURO 5 à área portuária, com vista à redução de pelo menos 50% das emissões de CO₂; na área da digitalização implementou a nova Janela Única Logística.

Não é pouco, mas não basta: cumpre agora perceber as razões para o contra-ciclo que região e porto vivem. Para identificar as causas, a Câmara Municipal de Viana do Castelo e a APDL acordaram a elaboração de um estudo junto dos “stakeholders” com vista a determinar qual o perfil portuário que se torna necessário criar para dar resposta às necessidades do mercado [13].

Com base nos resultados, poderá a administração portuária rever o Plano Estratégico em vigor que, apesar da ambição e clareza das medidas, não logrou atingir os resultados propostos.

Interessa perceber, através desse estudo, como deve o porto adaptar-se aos novos desafios da descarbonização, da digitalização, do ganho de eficiências infraestruturais pela aquisição de novas competências que melhorem o produto ao dispôr dos “stakeholders”, incrementando os seus índices de competitividade.

Os portos já não são, por estes dias, meros portos de mar: um porto é hoje também um espaço agregador e consolidador, inter e multimodal, fornecedor de serviços e espaço na

área da economia azul, facilitando ao mercado condições para a investigação de novos produtos, para a criação de novas oportunidades e de dinâmicas inovadoras que enriqueçam a infra-estrutura e a actividade portuária.

Os serviços de transporte que o porto não pode oferecer na frente marítima do cais, não devem impedir a sua movimentação através do porto, ligado a uma rede de terminais rodoviários que, eliminando camiões no longo curso, reduza a pegada ecológica e promova eficiências por economia de escala. Viana do Castelo, que perdeu a ligação ferroviária em 1988, não pode perder agora esta oportunidade.

A região merece, quer e precisa de uma estrutura portuária diferente, que dê melhor resposta às necessidades do seu tecido empresarial. Tal é também o desejo da cidade e do porto.

A história do porto de Viana é uma história de resiliência. Como já o fez antes, o porto de Viana do Castelo saberá reinventar-se na transição tecnológica e, com o empenho de todos, vai elevar-se à altura deste novo desafio.

Very conditioned by the recent global financial crisis, and by its insufficient port size, the port of Viana do Castelo has been languishing in terms of cargo handled, not keeping up with the region's export and import dynamics.

Between 2010 and 2021, freight traffic in Alto Minho grew by 67% [11] while cargo handling at the port of Viana do Castelo fell, in the same period, by 28% [12]. Cargo produced in the region leaves predominantly through Leixões, Vigo and even Aveiro, located more than 150 km to the south.

The difficulty in accessing community funds, as it is not part of the TEN-T (Trans-European Transport Network), has prevented the port authority that governs the port (APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo) from creating the conditions necessary to attract the full potential of the region described here. The merger of the port authorities of Leixões and Viana do Castelo, decided by the government in 2015, was intended to respond to this problem. In the meantime, some major investments have already been made by APDL: in accessibility, it co-financed, in good partnership with the City Council, the new land access from the A28 highway to the commercial port and also the dredging works necessary to improve the access drafts to the shipyard; on the infrastructure side, the north breakwater was reinforced; regarding decarbonisation, it

created a new regulation that prevents trucks with certification below EURO 5 from accessing the port area, targeting a major CO2 emissions reduction by at least 50%; in the area of digitalization, it implemented the new logistics single window (JUL).

It is not little, but it is not enough: it is now necessary to understand the reasons for the counter-cycle that the region and port are experiencing. To identify the causes, the Municipality of Viana do Castelo and APDL agreed to carry out a study with the stakeholders in order to determine which port profile it is necessary to create to respond to the needs of the market.

Based on the results, the port administration will be able to review the Strategic Plan in force, which, despite the ambition and clarity of the measures, was not able to achieve the proposed results.

It is interesting to understand, through this study, how the port should adapt to the new challenges of decarbonisation, digitalization, the gain of infrastructural efficiencies through the acquisition of new skills that improve the product to offer to stakeholders, increasing its competitiveness level.

Today, ports are no longer mere seaports: a port is today also an aggregating and consolidating, inter and multimodal space, a provider of services and space in the Blue Economy business area, providing the market with conditions for the investigation of new products, for the creation of new opportunities and innovative dynamics that enrich the infrastructure and port activity.

Transport services that the port cannot offer on the maritime front of the quay must not impede their movement through the port, connected to a network of road-rail terminals, which by eliminating trucks on the long haul, reduce the ecological footprint and promote efficiencies through economy of scale. Viana do Castelo, which lost its rail link in 1988, cannot miss this opportunity now.

The region needs and deserves a different port structure, one that better responds to the needs of its business community. Such is also the desire of the city and the port.

The history of the port of Viana is a story of resilience. As it has done before, the port of Viana do Castelo will know how to reinvent itself in the technological transition and, with the commitment of all, will rise up to overcome this new challenge.



A costa de Viana do Castelo do Monte de Santa Luzia. (© Câmara Municipal de Viana do Castelo).

The coast of Viana do Castelo from the Monte de Santa Luzia. (© Câmara Municipal de Viana do Castelo).

IMAGEM INICIAL | *Viana do Castelo e o seu porto (© Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo).*

HEAD IMAGE | *Viana do Castelo and its port. (© Administração dos Portos do Douro,*

Leixões e Viana do Castelo).



Notas

Notes

[1] Loureiro, Adolpho (1905), em «O Porto de Vianna do Castello», p. 3.

[2] Darwin, John (2020), em «As Portas do Mundo – As Cidades Portuárias e a Globalização na Era do Vapor, 1830-1930», p.p. 25-26.

[3] Loureiro, Adolpho, ob.cit., p.p. 56-57.

[4] Sousa, Frei Luís de (1763), em «Vida de D. Fr. Bartholomeu dos Martyres», cap. XXI, liv. 1.

[5] Monié, Frédéric & Vasconcelos, Flávia (2012), em «Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação», in CONFINS – Revista Franco-Brasileira de Geografia, nr. 15/2012, <https://journals.openedition.org/confins/7685/>

[6] Hoyle, B. (1989), em «The port-city interface: trends, problems, and examples». Geoforum, Amsterdam, n.4, p.p. 429-435.

[7] https://pt.wikipedia.org/wiki/Ramal_de_Viana-Doca/

[8] Fernandes, Mário (1995), em «Viana do Castelo: A Consolidação de uma Cidade (1855-1926)», Edições Colibri, p.p.. 77-78.

[9] Pordata:

<https://www.pordata.pt/Municipios/Valor+dos+bens+importados+e+exportados+pelas+em>

presas-393/

[10] Citado a partir do jornal digital Dinheiro Vivo:

<https://www.dinheirovivo.pt/economia/viana-e-aveiro-sao-os-distritos-mais-exportadores-do-pais-12816749.html/>

[11] Câmara Municipal de Viana do Castelo (2021), «Indicadores da Evolução Económica».

[12] AMT:

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiY2U1MDhkYTgtY2RkMC00MWUzLWJhZjItYjFhMjA3ZTIzYTQ2IiwidCI6IjAzMDljNzFiLWFKMjUtNDUwMS05OGFmLTQ2NDQ2NjY2MjU3NSIsImMiOiJh9/>

[13]

<https://www.transportesenegocios.pt/apdl-e-camara-estudam-ferrovia-no-porto-de-viana/>

[1] Loureiro, Adolpho (1905), in «O Porto de Vianna do Castello», p. 3.

[2] Darwin, John (2020), in «As Portas do Mundo - As Cidades Portuárias e a Globalização na Era do Vapor, 1830-1930», p.p. 25-26.

[3] Loureiro, Adolpho, ob.cit., p.p. 56-57.

[4] Sousa, Frei Luís de (1763), in «Vida de D. Fr. Bartholomeu dos Martyres», cap. XXI, liv. 1.

[5] Monié, Frédéric & Vasconcelos, Flávia (2012), in «Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação», in CONFINS - Revista Franco-Brasileira de Geografia, nr. 15/2012, <https://journals.openedition.org/confins/7685/>

[6] Hoyle, B. (1989), in «The port-city interface: trends, problems, and examples». Geoforum, Amsterdam, n.4, p.p. 429-435.

[7] https://pt.wikipedia.org/wiki/Ramal_de_Viana-Doca/

[8] Fernandes, Mário (1995), in «Viana do Castelo: A Consolidação de uma Cidade (1855-1926)», Edições Colibri, p.p.. 77-78.

[9] Pordata:

<https://www.pordata.pt/Municipios/Valor+dos+bens+importados+e+exportados+pelas+empresas-393/>

[10] Cited from the digital journal Dinheiro Vivo:

<https://www.dinheirovivo.pt/economia/viana-e-aveiro-sao-os-distritos-mais-exportadores-do-pais-12816749.html/>

[11] Câmara Municipal de Viana do Castelo (2021), «Indicadores da Evolução Económica».

[12] AMT:

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiY2U1MDhkYTgtY2RkMC00MWUzLWJhZjItYjFhMjA3ZTIzYTQ2IiwidCI6IjAzMDljNzFiLWFKMjUtNDUwMS05OGFmLTQ2NDQ2NjY2MjU3NSIsImMiOiJh9/>

[13]

<https://www.transportesenegocios.pt/apdl-e-camara-estudam-ferrovia-no-porto-de-viana/>
