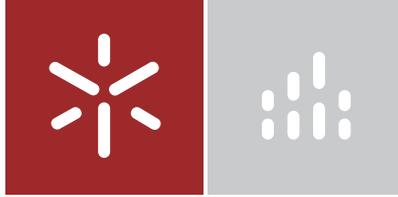


Universidade do Minho
Escola de Arquitectura

Joana Margarida Barros da Cunha Nunes

Dinâmicas de usos num espaço intemporal:
requalificação da frente ribeirinha de Ponte
de Lima / Dynamics of use in a timeless space:
requalification of the river bank in Ponte de
Lima



Universidade do Minho
Escola de Arquitectura

Joana Margarida Barros da Cunha Nunes

Dinâmicas de usos num espaço intemporal:
requalificação da frente ribeirinha de Ponte
de Lima / Dynamics of use in a timeless space:
requalification of the river bank in Ponte de
Lima

Dissertação de Mestrado
Ciclo de Estudos Integrados Conducentes ao
Grau de Mestre em Arquitectura

Trabalho efetuado sob a orientação do
Doutora Arquiteta Marta Labastida

DECLARAÇÃO

Nome: Joana Margarida Barros da Cunha Nunes

Endereço electrónico: joananunes.arq@gmail.com

Telefone: 925880973

Número do Bilhete de Identidade: 13377575

Título dissertação:

Dinâmicas de usos num espaço intemporal: requalificação da frente ribeirinha de Ponte de Lima / Dynamics of use in a timeless space: requalification of the river bank in Ponte de Lima

Orientadora:

Doutora Arquiteta Marta Labastida

Ano de conclusão: 2014

Ciclo de Estudos Integrados Conducentes ao Grau de Mestre em Arquitetura

Nos exemplares das teses de doutoramento ou de mestrado ou de outros trabalhos entregues para prestação de provas públicas nas universidades ou outros estabelecimentos de ensino, e dos quais é obrigatoriamente enviado um exemplar para depósito legal na Biblioteca Nacional e, pelo menos outro para a biblioteca da universidade respectiva, deve constar uma das seguintes declarações:

É AUTORIZADA A REPRODUÇÃO INTEGRAL DESTA TESE APENAS PARA EFEITOS DE INVESTIGAÇÃO, MEDIANTE DECLARAÇÃO ESCRITA DO INTERESSADO, QUE A TAL SE COMPROMETE.

Universidade do Minho, ___/___/_____

Assinatura: _____

AGRADECIMENTOS

À Professora Marta, pelo apoio e dedicação incansáveis e acima de tudo pela paciência e persistência.

Aos meus pais, por tudo.

RESUMO

O trabalho que se segue é um exercício de reflexão prática sobre a forma de intervir na frente ribeirinha da vila de Ponte de Lima.

Partindo de uma inquietação pessoal relacionada com as dinâmicas de usos que se estabelecem num lugar concreto, o areal de Ponte de Lima, a definição de uma hipótese de requalificação da margem surge como resposta ao evidente desvinculamento do desenho urbano em relação ao areal e com o objetivo de reaproximar as pessoas e a margem.

A estratégia de intervenção parte de uma primeira aproximação que analisa o objeto sob o ponto de vista da dinâmica de relações que estabelece com os vários suportes que com ele interagem (através do seu *processo natural, urbano e informal*) e a partir da qual se evidenciam dois aspetos relevantes: por um lado a elevação do desenho do limite urbano em relação à margem fluvial, onde as diferenças altimétricas dificultam a ligação espacial entre ambos; por outro lado a rede viária enquanto estrutura impositiva, contribuindo fortemente para a fragmentação de um espaço já por si fragmentado e descontínuo.

Partindo desta constatação, surge então uma hipótese de intervenção que trabalha os limites e as discontinuidades geradas pelos desníveis como mote para vincular a margem e promover a sua ocupação sustentável.

ABSTRACT

This work is a practical reflection on forms of intervention on the riverfront in the town of Ponte de Lima.

Based on personal concerns related to land-use dynamics in a specific location, the strand in Ponte de Lima, the definition of a possibility of redevelopment of the river bank arose as a response to the clear disengagement between the urban area and the strand, with the aim of reconnecting people with the river bank.

The intervention strategy derives from an initial approach that analyses the object from the point of view of the relationships established with the various infrastructure that interact with it (through its natural, urban and informal process), from which two aspects proved to be significant: on the one hand, the elevation of the urban limit in relation to the river bank, the height differences inhibiting the spatial link between them; on the other hand, the road network as a restricting structure, contributing strongly to the fragmentation of a space that is in itself already fragmented and discontinuous.

From the starting point of this observation, the possibility arose of intervention that would work on the limits and discontinuities generated by the differences in level, as inspiration to create a bond with the river bank and to encourage its sustainable use.

ÍNDICE

Agradecimentos	I
Resumo	III
Abstract	V
Índice	
Metodologia	9
1. Descodificar	13
1.1 O rio Lima e o areal de Ponte de Lima	17
1.1.1 Rio Lima	17
1.1.2 O areal	20
1.2 Processo natural	25
1.2.1 Desaparecimento dos areais: erosão das margens e proliferação da vegetação	26
1.2.2 Setorização da margem	28
1.2.3 Rio como limite	30
1.3 Processo urbano	35
1.3.1 A ponte romana e o burgo medieval	36
1.3.2 A frente ribeirinha	38
1.3.3 A estrutura viária	45
1.3.4 Descontinuidades e transições	61
1.4 Processo informal	65
1.4.1 As lavadeiras e os barqueiros	66
1.4.2 A feira	68
1.4.3 O carro, o homem e o areal	80
2. Intervir	89

2.1 Princípios projetuais	105
2.1.1 Redefinição da estrutura viária	105
2.1.2 Transições	107
Conclusão	115
Bibliografia	119

METODOLOGIA

A metodologia adotada no presente trabalho estrutura-se em duas fases - *descodificação e intervenção*.

O processo de descodificação consiste na **observação**, **registo** e **interpretação** das principais dinâmicas que se estabelecem na margem, propondo uma reflexão onde se analisam hipóteses de intervenção para a sua requalificação.

Nesta fase é feita uma análise interpretativa de toda a informação existente - cartografia, fotografias, desenhos e documentos escritos - que é depois cruzada com o material recolhido *in situ* - fotografia, registos gráficos e levantamentos rigorosos - permitindo o reconhecimento e a construção de um olhar específico sobre a identidade do lugar.

A necessidade de encontrar uma ferramenta capaz de mostrar o areal do ponto de vista das relações que estabelece com o homem, determinou que nesta fase se assumisse o **registo fotográfico** como um importante apoio ao discurso.

A definição de uma estratégia de **intervenção** surge através da interpretação do lugar, materializada numa proposta de requalificação que procura sintetizar os aspetos relevantes da análise.



“Muitas vezes os lugares e as coisas são o que são, não se explicam. Talvez neste caso esta capacidade resulte quase exclusivamente da sua condição de ser, apenas e só, paisagem - um território que ao estar entre a vila e o rio e que, por depender de ambos, adquire uma autonomia que o liberta de qualquer necessidade de uso e lhe reforça a sua própria identidade.”

1. DESCODIFICAR

Descodificar é **observar**, **registar** e **interpretar** as principais dinâmicas que ocorreram e ocorrem no areal, através da interação e aproximação ao lugar enquanto objecto de estudo. Descodificar este lugar é procurar a sua identidade, observando as transformações a que esteve sujeito e estudando as relações transversais que se foram estabelecendo entre cada um dos elementos que compõem este sistema: o areal, o rio, a vila e o homem. A complexidade do espaço em questão exige a exploração de diferentes instrumentos de registo, diferentes graus de aproximação, “*fora do areal*” e “*dentro do areal*”, em diferentes épocas/dias da semana, com o **registo fotográfico** a assumir-se como ferramenta principal em todo o projeto. O processo é dissecado em vários parâmetros, desde a contextualização na escala territorial, até às relações de proximidade que estabelece com o meio envolvente, enquanto prolongamento do rio e da vila, procurando entender a sua especificidade e importância enquanto espaço de memória colectiva.

1.1 O RIO LIMA E O AREAL

1.1.1 RIO LIMA

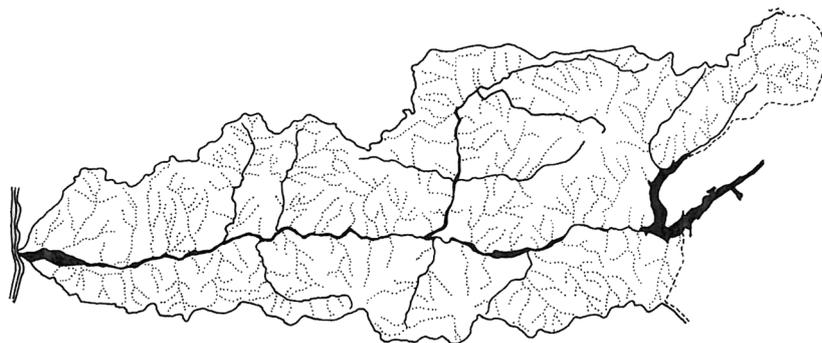


O rio Lima, também conhecido por rio Lethes ¹, nasce em Espanha, na província galega de Ourense, e percorre cerca de 108 km até desaguar no Oceano Atlântico. Desde a nascente até à foz, o rio sofre grandes transformações e a aparentemente frágil linha de água que nasce em território espanhol e corre freneticamente para Oeste, já se impõe com um caudal razoável quando entra em Portugal, junto à povoação do Lindoso. Depois de atravessar a reserva natural da Peneda-Gerês, continua o seu percurso em direção a Viana do Castelo, passando por Ponte da Barca e Ponte de Lima, percorrendo um total de 67 km em território português.

Imagem 1
Ortofotomapa
escala gráfica
(fonte: SIG)

¹ Segundo a mitologia grega, o rio Lima é também conhecido como o rio do esquecimento, rio Lethes

Sendo o mais relevante dos vários recursos hídricos que compõem a bacia hidrográfica do Lima (desenho 1), este rio funciona, em toda a sua extensão, como uma espécie de espinha dorsal que se vai articulando perfeitamente com o território e com os vários afluentes que para ele convergem.



“O rio Lima determinou historicamente as formas de ocupação e de crescimento urbano das suas margens e de toda esta região do Minho, constituindo-se por isso motor do desenvolvimento cultural e económico das populações. Este papel central continua hoje a verificar-se, não só pela persistência de actividades ancestrais como as feiras, mas também pelo aparecimento de novas actividades de enorme impacto fundamentalmente relacionadas com o lazer e o turismo.”²

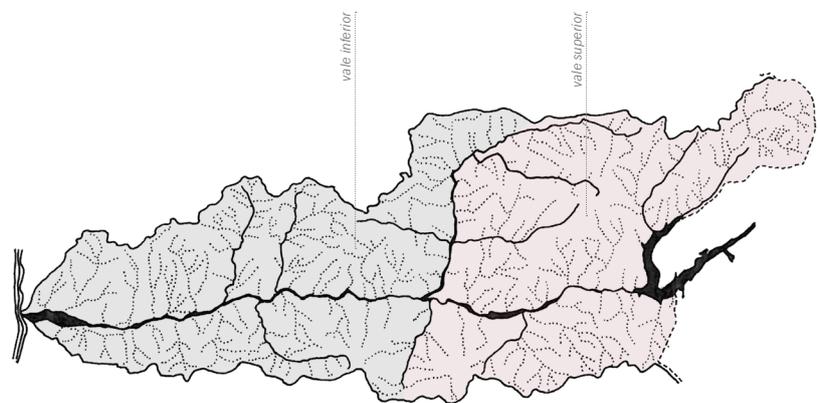
O processo de apropriação das margens dos rios é um fenómeno ancestral, associado sobretudo à necessidade de sedentarização por parte do homem, que viu na proximidade com o leito dos rios e seus afluentes uma importante fonte de subsistência, fornecendo alimento e garantindo terrenos favoráveis ao desenvolvimento de determinados processos agrícolas. Durante séculos, os rios assumiram-se como estruturas fundamentais no quotidiano daqueles que habitavam as suas margens, interligando os vários núcleos urbanos através da deslocação de pessoas, gado e mercadorias.

No caso do rio Lima, as diferenças significativas entre a fisionomia do vale superior e a do vale inferior (a montante e jusante da desembocadura do rio Vez, respectivamente - desenho 3) determinaram diferentes tipos de aproveitamento das margens envolventes. No vale superior o rio corre mais agitado, pressionado pelos desnivelamentos

² CAVALLERO, José Marcos (Novembro de 2004) *in* *Intervenção urbana na frente fluvial em Ponte de Lima*, Universidade de Navarra p. 14

Desenho 1
Bacia hidrográfica do Lima
escala gráfica

acentuados que caracterizam quase todo o território a montante do Vez. O terreno acidentado condicionou a ocupação das áreas mais próximas do rio, onde predomina a floresta ribeirinha e, por serem zonas tendencialmente húmidas e propícias a geadas tardias, revelaram-se pouco favoráveis à prática de qualquer atividade agrícola. Os pequenos aglomerados e os terrenos destinados à exploração agrícola vão-se dispendo nas cotas mais altas, onde o território surge muitas vezes moldado em sucessivos socialcos que permitem vencer os desníveis acentuados.



Desenho 2
Vale superior vs vale inferior
escala gráfica

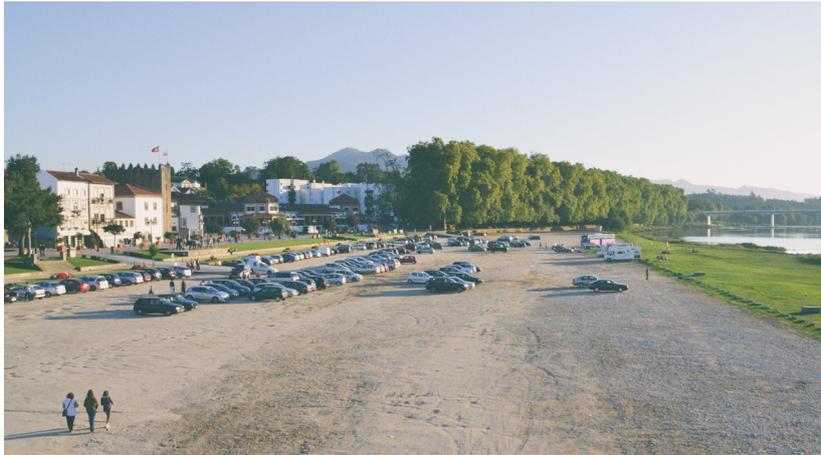
Imagem 2
Vale do Lima
(fonte: Valimar)

³ OLIVEIRA, Eduardo Pires de (coordenação) (2001): Vale do Lima, um rio dois países - Edição ADRIL - Associação de Desenvolvimento Rural Integrado do Lima

À medida que se dirige para oeste, o rio vai-se adaptando ao terreno menos íngreme e a ténue linha de água que até então corria agitada, torna-se mais calma e larga, ganhando força à medida que vai recebendo alguns dos principais afluentes: Labruja, Estorãos e Touvedo. As zonas mais próximas do rio vão-se compondo como uma manta de retalhos, num padrão tendencialmente verde, onde predominam os terrenos agrícolas de explorações diversas e a vegetação, pontualmente interrompidos por pequenas bolsas de areia. As margens assumem-se, em muitos casos, como prolongamentos do espaço urbano, denunciando uma relação de maior proximidade entre o homem e o rio, traduzida num sistema de processos de apropriação das margens mais intenso e espontâneo. ³

1.1.2 O AREAL

“(...) um espaço que nem é rio nem é vila, e que não sendo nem de um nem de outro, a ambos pertence.”⁴



O areal é a parcela de areia que surge na margem esquerda do Lima, ocupando o espaço intersticial entre o leito do rio e a fachada urbana da vila de Ponte de Lima. Composto essencialmente por areia, cascalho e alguma vegetação ribeirinha, o areal assistiu ao crescimento e desenvolvimento da vila, assumindo um papel estruturante na definição da atual malha urbana e no quotidiano dos seus habitantes.

Por não possuir um equipamento que lhe atribua um ou vários usos específicos, o areal funciona como um espaço multifuncional, um espaço capaz de acolher todo e qualquer uso devido à sua especificidade. Por esta mesma razão, vive simplesmente por ser um grande areal, um prolongamento natural do rio que, pela proximidade à vila se assume como um prolongamento do seu espaço urbano.

⁴ ROCHA, João Álvaro (Novembro de 2004) “O rio e a vila: seis propostas” in *Intervenção urbana na frente fluvial em Ponte de Lima*, Universidade de Navarra p. 11



É a posição estratégica que ocupa em relação ao limite urbano da vila e as dinâmicas que se geram no areal como consequência da mesma, que lhe conferem uma identidade única, diferenciando-o de qualquer outra parcela de areia e transformando-o num espaço de memória colectiva.

Mais do que observar e registar o areal enquanto elemento isolado, é importante que este seja entendido enquanto parte integrante de um sistema, um prolongamento natural do rio e um prolongamento do espaço urbano da própria vila, um espaço cuja complexidade não deriva da sua condição de ser só e apenas um areal, mas antes do sistema em que se insere e dos vários agentes que com ele interagem, neste caso: o rio, a vila e o homem.

(página atual)

Fotografia 2
03.06.14

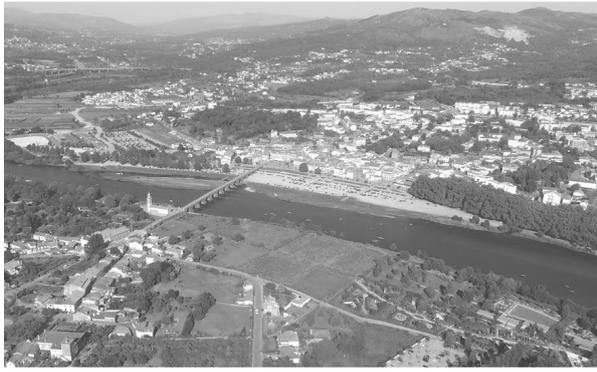
(página seguinte)

Desenho 3
Areal de Ponte de Lima - planta síntese
escala gráfica



0 10 20 40 60 80m
2013 2006 2003



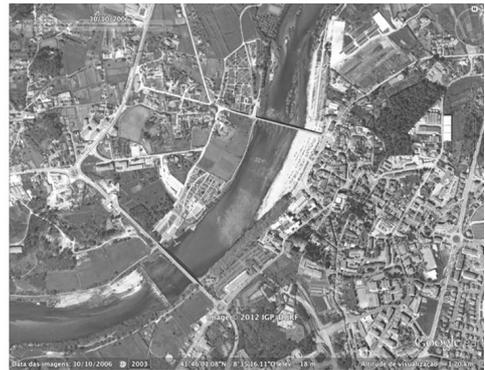


fonte: <http://portugal.fotografia.baerica.blogspot.pt/2012/08/ponte-de-lima.html>

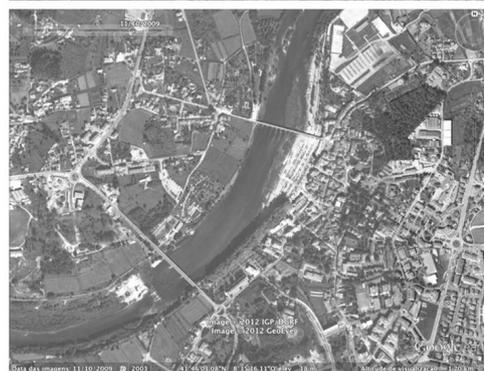
2003



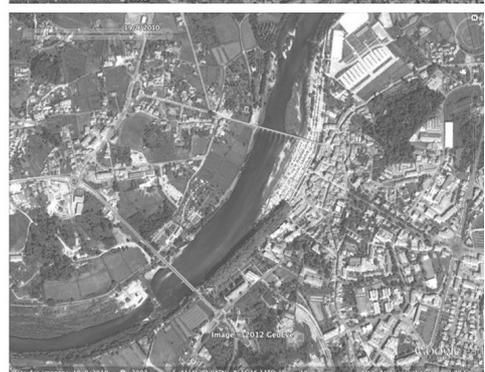
2004



2005



2006



2007



2008

2009

2010

2011

2012

fonte: google earth

1.2 PROCESSO NATURAL

“Lembro-me que quando era miúdo, as águas eram límpidas e profundas. E nós brincávamos no rio todo o dia, até à mãe chamar. As meninas às casinhas nos areais, nós jogávamos à bola e mergulhávamos da ponte, porque nessa altura o rio tinha profundidade para isso. Daqui até à foz havia areais imensos, quase sem fim. (...)”⁵

Os últimos séculos trouxeram mudanças significativas nos paradigmas sociais e na forma do homem se relacionar com o meio ambiente. Mais do que um importante meio de subsistência, o rio passou a ser visto como um espaço de lazer, um espaço do qual o homem já não depende diretamente para sobreviver e, por isso mesmo, um espaço do qual já não precisa de cuidar tão afincadamente. As consequências de todo este processo de deterioração das estruturas hídricas que compõem os rios são hoje mais visíveis do que nunca. A contínua extração de areia, a construção de barragens, a poluição das águas e a falta de manutenção dos rios e das margens são apenas alguns dos fatores que contribuíram para causar alterações significativas nos ecossistemas dos rios, mas também para a degradação da qualidade da água e dos espaços envolventes.

Enquanto prolongamento natural do rio, o areal está sujeito a um processo de transformação contínuo que resulta, em grande parte, das variações sofridas pelo próprio rio. O processo natural diz respeito ao conjunto de transformações que ocorrem no areal, na sua condição de espaço natural e na sua relação com o rio.

⁵ LIMA, Hélia (23.05.2013)
- “Qual o futuro do nosso Rio Lima?” - Jornal Novo Panorama, Ponte de Lima
(fonte: <http://novopanorama.com/?p=2202> - consultado em 05.08.13)

1.2.1 Desaparecimento dos areais: erosão das margens e proliferação da vegetação

*“As margens do rio, para além de serem importantes como amortecedoras das cheias, têm também vida e dinâmicas próprias. Se estamos sempre a submetê-las a processos de erosão, para além da perda progressiva das margens, que afecta terrenos agrícolas, temos também o problema do impacto que vai ter sobre a flora e a fauna (...)”*⁶



O desaparecimento dos areais resulta de um conjunto de fatores que surgiram nas últimas décadas e que foram responsáveis por desencadear um processo contínuo de alterações profundas nas margens do rio Lima.

Alguns estudos referem o impacto das barragens⁷ nas margens e nos ecossistemas dos rios, responsabilizando-as por alterações do nível de caudal, do ciclo das correntes, da qualidade e temperatura da água, das espécies piscícolas, entre outros.

(página atual)

Fotografia 3
24.08.13

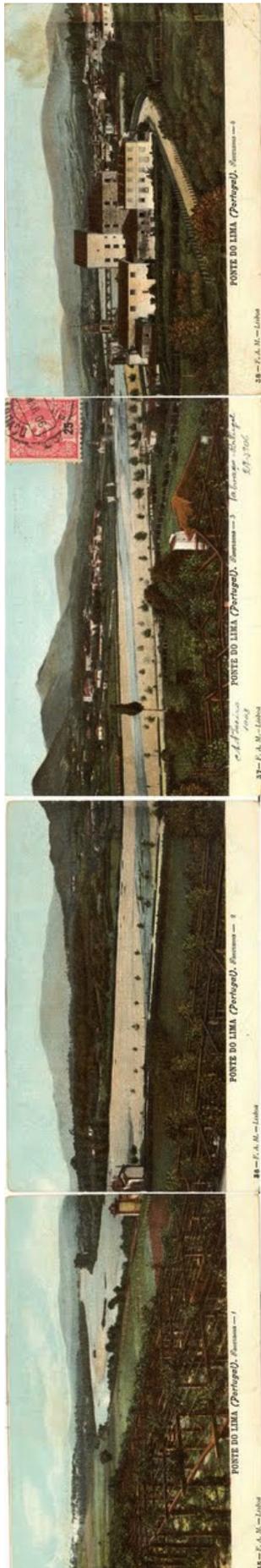
⁶ LIMA, Hélia (23.05.2013) - “Qual o futuro do nosso Rio Lima?” - Jornal Novo Panorama, Ponte de Lima (fonte: <http://novopanorama.com/?p=2202> - consultado em 05.08.13)

⁷ O rio Lima alberga atualmente o aproveitamento hidroeléctrico do Alto Lindoso, situado no concelho de Ponte da Barca, na reserva natural da Peneda-Gerês. Composto pelas barragens do Touvedo e do Alto Lindoso, que distam entre si cerca de 17km, encontra-se em funcionamento desde 1993 e veio substituir o antigo aproveitamento hidroeléctrico do Lindoso (um dos mais antigos do país, em funcionamento desde 1922). (fonte: http://www.edp.pt/pt/media/video/Pages/edpON.aspx?w=c154472a-517c-41a-f-9e93a2ffa19b6f9f&fp=/pt/media/video/Videos/Alto_lindoso.flv&n=AltoLindoso - consultado em 07.08.13)

(página seguinte)

Imagem 3
Postais da vila de Ponte de Lima: Panorama – Lisboa, 1905? - 4 postais ilustrados (de um total de 5) (fonte: Arquivo Municipal de Ponte de Lima)

⁸ LIMA, Hélia (23.05.2013) - “Qual o futuro do nosso Rio Lima?” - Jornal Novo Panorama, Ponte de Lima



No caso do rio Lima, e após várias décadas de funcionamento das barragens, são apontadas algumas alterações que surgiram como consequência das mesmas: as variações do nível da temperatura e da qualidade da água levaram a uma diminuição significativa das espécies migratórias e ao surgimento de algumas espécies de vegetação invasora, responsáveis por deteriorar o ecossistema dos estuários. As barragens tiveram também um papel importante no processo de desaparecimento dos areais, uma vez que a sua construção interrompe a passagem dos sedimentos provenientes do solo e das rochas existentes no leito do rio e nas suas margens, comprometendo gravemente todo o processo de sedimentação do rio e, por isso mesmo, aumentando o processo de erosão das margens. Esta situação foi ainda agravada pela extração desenfreada de inertes, prática recorrente durante anos a fio e que alterou profundamente toda a estrutura do rio ⁸.

O aumento significativo da vegetação assumiu maiores proporções nos últimos anos, contribuindo fortemente para que o processo de desaparecimento dos areais se tenha intensificado ainda mais. A desapropriação das zonas mais próximas do rio, devido à extinção de determinadas atividades que promoviam a sua ocupação, e a falta de limpeza e desmatamento das margens são apontados como os principais responsáveis pelo aumento progressivo da mancha verde, resultando numa redução visível do extenso areal que outrora caracterizava grande parte das margens do Lima, sobretudo entre Ponte de Lima e Viana do Castelo (imagem 3).

No areal de Ponte de Lima a vegetação foi proliferando timidamente nas zonas mais próximas do rio, mas foi sobretudo a extinção das lavadeiras e dos barqueiros e o decréscimo acentuado da afluência de banhistas na época balnear (fenómenos que ocorreram de forma gradual nos

últimos 20/30 anos), que contribuíram para que a mancha verde ganhasse força. Por outro lado, a presença do automóvel no areal foi aumentando progressivamente, mas por ocupar apenas a zona mais próxima da vila não impediu que a vegetação ribeirinha proliferasse junto ao leito do rio e contribuiu (ainda que pareça contraditório afirmá-lo) para afastar o homem do areal e do rio.

1.2.2 Setorização da margem

“Pensar o areal como um espaço verde e ajardinado será como imaginar o Terreiro do Paço em Lisboa com hortas agrícolas (...)”⁹



A sectorização da margem é motivada pelo aumento considerável da vegetação ribeirinha, que de uma forma subtil foi proliferando na zona mais próxima do leito do rio nas últimas décadas. Em 2012, a mancha verde é assumida como mote para que se criem na margem

⁹ ROCHA, André (19.11.2008) - “O areal de Ponte de Lima” - blogue Arquitectura e Ponte de Lima (fonte: <http://arquitecturaepontedelima.blogspot.pt/2008/11/o-areal-de-ponte-de-lima.html> - consultado em 08.03.12)

duas zonas diferenciadas: a zona de estacionamento mantém-se, mas fica então restringida a uma parte significativa da margem e toda a zona mais próxima do leito do rio é transformada numa grande área relvada.

Se por um lado se denota nesta intervenção uma tentativa de promover a presença do homem na margem, a verdade é que esta teve um impacto negativo, não apenas em termos estéticos, retirando uma parte significativa da luminosidade tão característica do areal mas também porque a torna, em simultâneo, aparentemente mais pequena e desorganizada. A criação de uma zona relvada num espaço que se quer como areal não só contraria o ecossistema natural da margem como desvirtua o próprio conceito de areal.



Fotografia 5 e 6
03.03.12, 25.03.12

Imagem 4
Perspetiva aérea da vila de Ponte de Lima (fonte: <http://portugalfotografiaaerea.blogspot.pt/2012/08/ponte-de-lima.html> - consultado em 07.02.13)

Fotografia 7
03.07.14



1.2.3 Rio como limite

No que diz respeito à relação do rio com o areal, mais do que falar em espaços contíguos e complementares, importa falar de limites. A margem fluvial possui dois limites concretos que definem o “dentro” e “fora” do areal. Se por um lado o desenho do espaço urbano da vila se impõe como um limite estático, o rio, por sua vez, define uma barreira bastante flexível, cujas oscilações afectam diretamente a margem, seja pela dilatação ou compressão do areal, seja pelo impacto das alterações ecológicas e ambientais.

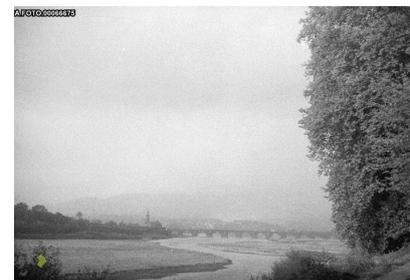


Até à data de construção do sistema hidroeléctrico do Lindoso, o rio comportava-se como um sistema bastante inconstante, com oscilações de caudal significativas, que se traduziam em períodos de secas severas ou de cheias repentinas. Qualquer uma destas situações era bastante recorrente e o seu impacto na margem fluvial era considerável.

A construção das barragens e a implementação do caudal

Fotografia 8
24.08.13

ecológico ¹⁰ foram responsáveis por alterar profundamente toda a estrutura hídrica do rio Lima. As variações de caudal menos intensas tornaram o rio mais estável, com os períodos de seca e de cheias a ocorrerem eventualmente, mas com um impacto menos significativo por serem situações mais facilmente controláveis.



¹⁰ O caudal ecológico consiste na definição de um volume de caudal mínimo, de forma a assegurar a preservação dos ecossistemas aquáticos. (fonte: <http://www.adp.pt/content/index.php?action=detailfo&rec=2054&t=CAUDAL-ECOLOGICO> - consultado em 07.02.13)

Imagem 5
Leito do rio nos anos 80 (foto de Amândio Vieira)

Imagens 6 e 7
Variação do caudal em 1951 (fonte: www.sipa.pt)

Na maior parte das cheias que ocorreram após a construção da barragem, o aumento do volume de caudal foi bastante significativo e suficiente para cobrir toda a margem fluvial (fotografias 9, 10 e 11). No entanto, as cheias outrora recorrentes, onde o edificado da frente urbana era atingido pela água, tornaram-se cada vez menos frequentes. Por sua vez, os períodos de seca mais severos levaram a uma redução visível do volume de caudal, mas ainda assim pouco significativa quando comparada com a diminuição registada nos períodos de seca que ocorriam antes da construção das barragens.



(página atual)

Fotografia 9, 10 e 11
14.12.12

(página seguinte)

Desenho 4
Variação de caudal em Ponte
de Lima em 2003, 2006 e
2013
escala gráfica



0 10 20 40 60 80m
— 2013 2006 — 2003

1.3 PROCESSO URBANO

“Há sempre novos significados que se podem acrescentar a um lugar; os lugares vão-se assim transformando pelo homem, que a eles também se acomoda e com eles se identifica” ¹¹



Como em qualquer outra vila ou cidade, o miolo urbano de Ponte de Lima foi-se construindo progressivamente, através de sucessivas intervenções que, de forma mais ou menos significativa, tiveram um papel estruturante na definição daquilo que é hoje o desenho urbano da vila.

¹¹ BRANDÃO, Pedro (2011) - *O sentido da Cidade: Ensaios sobre o mito da imagem como arquitectura* - Livros Horizonte p.66

Imagem 8
Perspectiva aérea da vila de Ponte de Lima, 2012 (fonte: <http://portugalfotografiaaerea.blogspot.pt/2012/08/ponte-de-lima.html>)

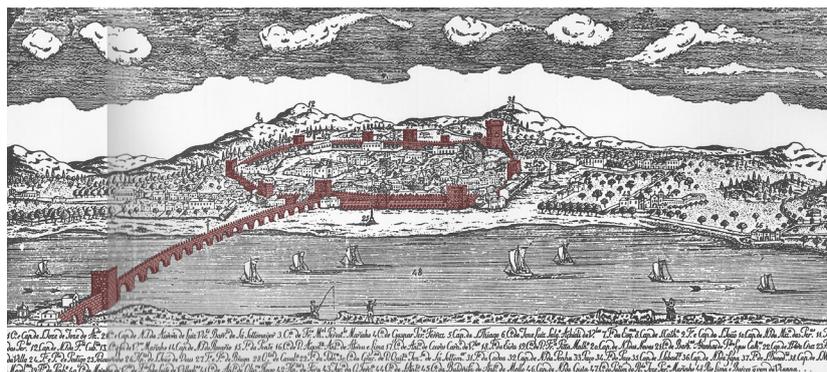
O areal, enquanto estrutura contígua ao espaço urbano da vila, deve também ser entendido através do conjunto de operações que foram definindo ou alterando o seu desenho, e sobretudo compreender de que forma é que as mesmas foram responsáveis por alterar ou condicionar a relação entre a vila e a margem fluvial.

1.3.1 A ponte romana e o burgo medieval

“Foi o cruzamento da via fluvial (o rio Lima) com a via terrestre (a estrada romana), materializado nesta ponte, que deu lugar ao aparecimento de um aglomerado de casas, embrião da futura vila de Ponte.” ¹²

São várias as teorias que procuram explicar como e porque surgiu o aglomerado embrionário que viria mais tarde a dar origem à vila de Ponte de Lima. No entanto, e independentemente do que cada uma delas fundamenta, é importante destacar o papel da ponte romana na fixação da população na margem esquerda do rio Lima.

Construída no decorrer do século I d.C. e inserida na via militar que unia Braga a Astorga, esta ponte permaneceu durante séculos como único ponto de transposição ao longo de toda a extensão do Lima, funcionando como elo de ligação entre o burgo e o bairro de Além-da-Ponte. Atualmente é composta por dois troços, uma parte significativa do troço de origem romana e outra mais tardia, de origem medieval, construída aquando da edificação do perímetro amuralhado (século XIV). ¹³



¹² REIS, António Matos (Maio de 2005) - *Origens da vila de Ponte de Lima*, Junta de freguesia de Ponte de Lima p. 5

¹³ “A ponte, que deu nome a esta nobre terra, adquiriu sempre uma importância de grande significado em todo o Alto Minho, atendendo ser a única passagem segura do Rio Lima, em toda a sua extensão, até aos finais da Idade Média. A primitiva foi construída pelos romanos, da qual ainda resta um troço significativo na margem direita do Lima (...)” (fonte: http://www.cm-ponte-delima.pt/pdf/servicos.municipais/turismo/brochura_ptl.pdf - consultado em 10.04.13)

Imagem 9
Vila de Ponte de Lima, ilustração de Tomás de Campos 1780

Imagem 10
Representação da muralha,
alpendres (reconstituição) e
cadeia manuelina
fonte: BARROS, Fernando
Augusto de Vasconcelos
Calheiros de (2005) - "Capítulo
II - As possíveis origens e o
ordenamento da vila . século
XII" in *Ponte de Lima: na
fantasia; as possíveis origens, eo
ordenamento da vila; a evolução
histórica do termo do concelho
de Ponte de Lima - Ponte de
Lima*
p. 26

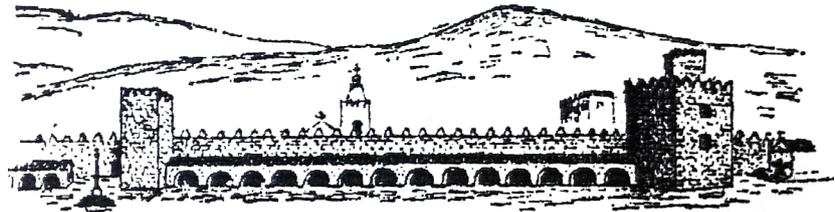
¹⁴ ANDRADE, Amélia Aguiar
(Setembro, 1990) - *Um espaço
urbano medieval: Ponte de
Lima* - Edição Livros Horizonte,
Lisboa
p. 14

* A. H. M. (Lisboa), 3ª divisão,
9ª secção, n.º A1, caixa 18,
*Relatório sobre o Castelo de
Ponte de Lima apresentado
pelo major João de Almeida
Cibrão (1822)*, fls. 2-3. *A
pedra das muralhas e torres foi
utilizada, na sua maior parte, na
construção de residências
particulares; outra serviu para
reparações do pavimento
da ponte e também para a
construção da capela de S.
João e do Hospital de S. João
de Deus* Vd. Miguel Roque Reys
Lemos, *Apontamentos para as
Memórias das Antiguidades
de Ponte de Lima*, livro inédito
datado de 1973 e de que
foram dados à estampa alguns
fragmentos in *Arquivo de Ponte
de Lima*, vol. II, 1981, 179-182.

** AMPL, *Livro de Vereações de
1857-60*, fls. 34 e segs.

*** *Tal como acontecia com
grande número de núcleos
urbanos da Europa medieval.*
Vd. Yves Renouard, *Les villes
d'Italie de la fin du Xe siècle au
début du XIVe siècle*,..., 12

A muralha veio definir claramente a “área urbana”, encerrando a vila sobre si mesma e contribuindo fortemente para a ordenação urbanística da vila intra-muros, sobretudo durante a Idade Média (período de maior crescimento do burgo). O perímetro amuralhado impunha-se como uma barreira que separava fisicamente a vila intra-muros e a margem fluvial. No entanto, a rigidez da muralha não impedia a apropriação da margem, nem tão pouco lhe retirava importância no quotidiano da vila. A existência de uma estrutura adossada ao pano exterior da muralha junto ao areal, que ligava duas das torres/portas da vila e cuja função não é totalmente consensual (imagem 10), vem reforçar a ideia de que havia efetivamente uma apropriação recorrente do espaço fluvial.



“(...) Esvaziada de qualquer sentido militar por estratégias mais recentes, a muralha tinha-se transformado numa estrutura inútil que ensombrava ruas e casas. (...)”

*A destruição prosseguiu pois, lenta mas inexoravelmente, até que em 1857 se apeou a última torre**. Pouco mais de cem anos foi o tempo necessário para arrasar a cerca medieval; para apagar um elemento da paisagem urbana que parecia tão permanente como a ponte ou o próprio rio. Uma estrutura que, durante os séculos medievais e mesmo depois, tinha sido tão importante para definir Ponte de Lima como um núcleo urbano***.”* ¹⁴

A partir do século XVIII inicia-se o processo de destruição do perímetro amuralhado e a vila, que até então via na muralha e nas suas torres um sistema de organização funcional, que permitiu que esta crescesse e se estruturasse a partir das suas linhas orientadoras, passa a funcionar como um sistema aberto, com a possibilidade de crescer sem qualquer imposição.

1.3.2 A frente ribeirinha

*“A frente ribeirinha passou a integrar-se plenamente no espaço urbano pela destruição da fronteira materializada nas muralhas e pela construção de um passeio arborizado.”*¹⁵

A destruição gradual da muralha expôs o miolo medieval perante a margem fluvial, impondo um novo conceito de espaço público na vila: a frente ribeirinha. O “novo” espaço urbano vai ocupar o vazio intersticial resultante da destruição da cerca amuralhada, assumindo-se como elemento fundamental na transição entre a vila intra-muros e a margem fluvial. A atual fisionomia começa a ganhar forma entre os séculos XIX e XX e não resulta de um único plano de intervenção, mas sim de um conjunto de operações que dão origem a cinco espaços com diferentes especificidades: *Alameda de S. João, Largo da Feira, Largo de Camões, Passeio 25 de Abril e Avenida dos Plátanos.*

¹⁵ LOUREIRO, José Carlos de Magalhães (2002) - “Para a história do quotidiano de Ponte de Lima - A feira entre o final do séc. XIX e o princípio do séc. XX” in *O Anunciador das Feiras Novas* - Ano XIX - Série II - N.º XIX, Ponte de Lima p. 101



Desenho 5
 Frente ribeirinha: cinco frag-
 mentos
 escala gráfica

¹⁶ "Na segunda metade do séc. XIX, com a demolição da muralha e da Torre dos Grilos que se encontrava à boca da ponte, o espaço do futuro Largo de Camões ganhou uma outra dimensão. (...) O chão foi aplanado e ensaibrado de modo a tornar-se no primeiro pavimento de um espaço público. (...) A atual fisionomia do Largo de Camões começou a ser delineada no final dos anos 20 do séc. XX altura em que se iniciaram extensas obras, alteando-o parcialmente e nivelando-o de forma a ter melhor ligação ao Largo da Feira (surgido na altura) e Passeio 25 de Abril, atulhando-se dois arcos da ponte medieval, implantando-se aí o chafariz renascentista e "desenhando-se" novo pavimento." (fonte: http://www.cm-pontedelima.pt/pon-to_interesse.php?id=1 - consultado em 18.04.13)

O Largo de Camões surge na segunda metade do século XIX, ocupando o espaço vazio, desorganizado e descaracterizado resultante da destruição da muralha e da Torre dos Grilos ¹⁶ e é responsável por introduzir na vila um novo conceito de espaço público, que vem contrariar a tipologia mais recorrente da Idade Média, onde as praças eram tendencialmente fechadas, sombrias e pouco ventiladas. Esta nova praça abre a vila para o rio e para as margens e passa a funcionar como o principal ponto de paragem da vila, o remate da ponte medieval e o local para onde convergem algumas das principais vias. Foi alvo de várias alterações, mas é com a intervenção do final dos anos 20 no séc. XX que o seu desenho atual começa a ser delineado, destacando-se a implantação do chafariz renascentista (transferido do Largo Dr. António Magalhães em 1929) e a elevação da cota do largo de forma a assegurar uma ligação mais subtil com o Largo da Feira e com o Passeio 25 de Abril (antigo Rua Cândido dos Reis ou Passeio D. Fernando). Deste processo resulta também o atulhamento de dois arcos da ponte medieval.



O Largo da Feira ocupa o espaço compreendido entre o Largo de Camões e a Alameda de S. João. Até 1930 funciona à mesma cota do areal e a ligação com o Largo de Camões é conseguida através de uma pequena escadaria que surge adossada ao paredão. Com o aterro dos dois arcos da ponte e do piso térreo do edificado, o Largo da Feira e o Largo de Camões passam a funcionar à mesma cota. Esta intervenção é motivada pela presença cada vez maior do automóvel na zona ribeirinha (o que obriga a repensar o desenho de cada um destes espaços como forma de conseguir uma melhor articulação entre ambos e com o remate da ponte medieval) e pelo facto de o piso térreo do edificado que se voltava para o Largo da Feira ser regularmente fustigado pelas cheias do rio Lima.

O atual Largo da Feira surge na frente ribeirinha quase inalterado ¹⁷, mas com a implementação da estrutura viária perdeu a sua identidade enquanto praça, passando a funcionar meramente como ponto de ligação entre o Largo de Camões, a Alameda de S. João e a rua do Arrabalde.

Imagens 11 e 12
Largo de Camões em 1905 e 1932 (fonte: Arquivo Municipal de Ponte de Lima)

Fotografia 12
23.04.13

¹⁷ “A fisionomia do Largo Camões e do Largo da Feira permaneceu, mais ou menos inalterável, até aos dias que correm. Salvo algumas modificações no pavimento, a traça é a mesma que nos legou o então tenente Belchior, salvo as modificações ocorridas no prédio da Ourivesaria Matos que elevou a sua linha de cêrcea, no Café Rio Lima que modificou a sua fachada e no antigo Hotel Faria que alterou o antigo espaço das águas-furtadas.” in ALMEIDA, Carlos A. Brochado de (2014) - “A intervenção arqueológica no Largo de Camões - Ponte de Lima”, Portugália, Nova Série, volume 25 (2004) p. 146 e 147

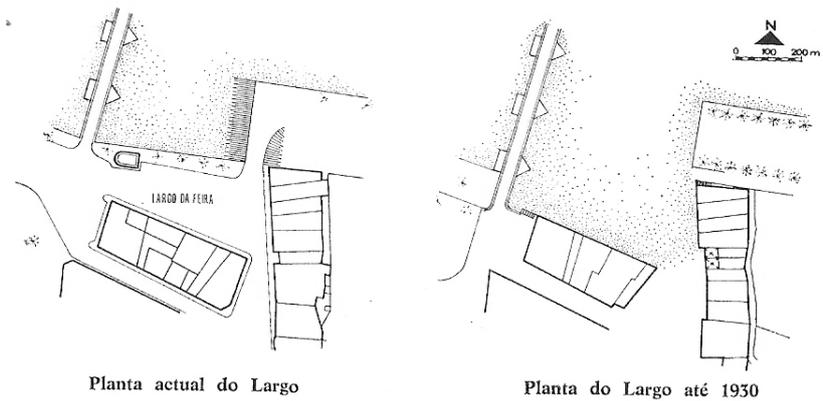


Imagem 13
Largo da Feira - atual e 1930
(fonte: Arquivo Municipal de Ponte de Lima)

Imagens 14 e 15
Largo da Feira até 1930 (fonte: Arquivo Municipal de Ponte de Lima)

Imagens 16 e 17
Largo da Feira em 1980 (fonte: Arquivo Municipal de Ponte de Lima)

O Passeio 25 de Abril surge com a destruição da muralha e até 1930 assume uma relação de maior proximidade com o areal e com a Alameda de S. João, interligando-se com esta através de uma passagem sob um dos arcos da ponte. Com a definição do desenho atual, esta ligação perdeu-se e os acessos ao areal, outrora com uma escala equilibrada e pensados no sentido de facilitar o acesso das pessoas ao areal, deram lugar a imponentes rampas que surgem como resposta à crescente presença do automóvel na margem. O Passeio mantém hoje o seu carácter de alameda, permitindo a ligação pedonal entre o Largo de Camões e a Avenida dos Plátanos, mas a implementação da estrutura viária retirou-lhe escala e identidade.



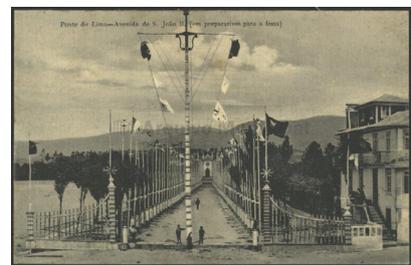
A Alameda de S. João e a Avenida dos Plátanos surgem em extremos opostos da frente ribeirinha e ambos assumem, em termos funcionais, um papel bastante semelhante. Por se encontrarem ligeiramente deslocados do miolo medieval, estes dois grandes eixos arborizados funcionam como uma espécie de “apêndices” em relação à restante frente urbana. Sem que qualquer uso específico lhes seja atribuído, atualmente são percorridos quase exclusivamente com o intuito de aceder aos parques de estacionamento, às ecovias que lhes dão continuidade ou simplesmente para caminhar e voltar para trás assim que se atinja o ponto limite de cada um. Tal como o Largo de Camões, também estes dois espaços resultam de aterros (a cotas distintas) que vão coser o burgo medieval com cada um dos edifícios religiosos que os rematam.

A Avenida dos Plátanos é particularmente interessante por se assumir como um extenso eixo pedonal, onde a simetria

Imagens 18 e 19
Passeio 25 de Abril no séc.
XX e em 1913 (fonte: Arquivo
Municipal de Ponte de Lima)

Fotografia 13
28.03.12

gerada pelo desenho do pavimento é reforçada pelos grandes plátanos centenários que se vão dispendo ao longo da mesma, conferindo-lhe um ar imponente, quase dramático, e que varia consoante a estação do ano.



Até atingir a atual fisionomia, a frente ribeirinha sofreu algumas intervenções que incidiram sobretudo ao nível do tratamento de pavimento e na definição de zonas de usos diferenciados, no entanto, o limite que separa a vila do areal mantém um traçado que se aproxima do traçado original.

A mais recente intervenção na frente ribeirinha surge como uma tentativa de reaproximação ao areal, através da definição de um percurso de uso exclusivamente pedonal que interliga a Alameda de S. João e a Avenida dos Plátanos. Este novo eixo pedonal, paralelo ao Passeio 25 de Abril mas numa cota ligeiramente mais baixa (sensivelmente a mesma da Alameda de S. João), tenta recuperar o momento de passagem sob um dos arcos da ponte (*imagem 13*), ainda que neste caso a ponte medieval pareça surgir como um obstáculo e não como um pretexto.

Fotografia 14
10.01.14

Imagens 20 e 21
Avenida dos Plátanos e
Alameda de S. João 1913
e séc. XX (fonte: Arquivo
Municipal de Ponte de Lima)



Desenho 6
percurso pedonal
escala gráfica

Fotografia 15
20.10.13

Fotografia 16
19.04.13

1.3.3 A estrutura viária

Durante o século XX assistimos à redefinição do desenho de inúmeros centros históricos como forma de dar resposta ao crescente número de automóveis em circulação. Tornou-se necessário definir uma estrutura capaz de interligar eficazmente as várias partes que compunham as zonas mais antigas das cidades, mas também a transição para as zonas as zonas periféricas, entretanto mais consolidadas e consideravelmente maiores. Muitas ruas foram rasgadas, repavimentadas e alargadas, criaram-se zonas de estacionamento automóvel (à superfície e subterrâneas) e reduziram-se zonas pedonais.

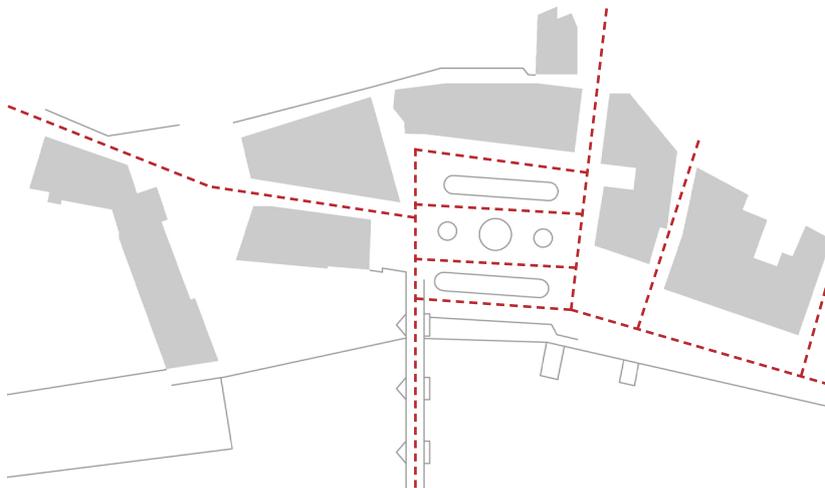


Imagem 22
Largo de Camões - perspectiva
sobre a margem
meados do século XX
fonte: <http://bloguedominho.blogs.sapo.pt/968766.html>

Se por um lado é indiscutível a integração do automóvel no contexto do espaço urbano, através da criação de novas infra-estruturas ou da redefinição das existentes, é fundamental assegurar, ao mesmo tempo, um equilíbrio saudável entre o carro, o homem e o desenho do espaço urbano. A tentativa de adaptar os centros históricos a esta nova realidade foi responsável por causar alterações

significativas nas dinâmicas e vivências das vilas e cidades, e em alguns casos a presença do automóvel tornou-se de tal forma impositiva e ruidosa que rapidamente sentiram necessidade de inverter este processo, restringindo a circulação automóvel a zonas estratégicas.¹⁸

Na vila de Ponte de Lima, a introdução de conceitos urbanísticos relacionados com questões de mobilidade ocorreu de forma gradual. Numa fase inicial quase não se impuseram restrições à circulação automóvel no centro histórico, tendo-se procedido, inclusive, a várias intervenções que sobrevalorizaram e potenciaram a presença do automóvel nesta zona da vila, como aconteceu no Largo de Camões, que no século XX foi redesenhado e denota-se uma intenção clara de adaptação à nova realidade do automóvel.



¹⁸ Cidades como Viana do Castelo, Porto e Lisboa são apenas alguns exemplos de cidades que, no decorrer das últimas décadas, sofreram alterações na estrutura viária que foram responsáveis por restringir a circulação automóvel em algumas ruas do centro histórico.

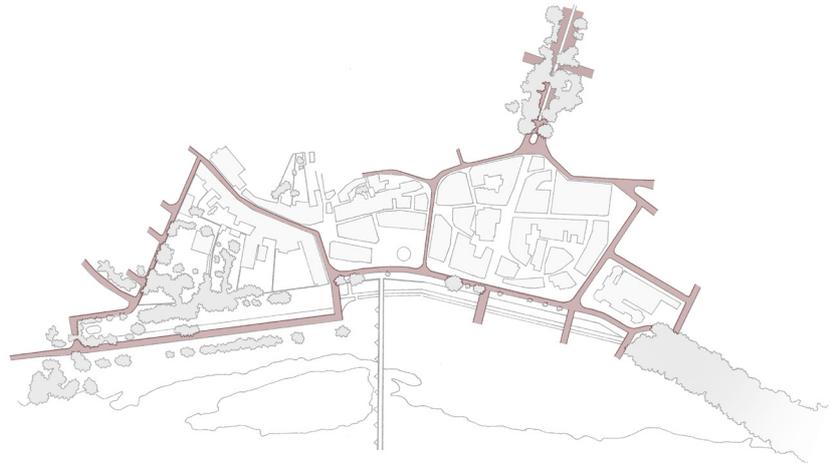
Desenho 7
Largo de Camões e estrutura viária em 1962
escala gráfica

Imagens 23 e 24
Largo de Camões
1957 e 1962

fonte: www.monumentos.pt

O conceito de praça foi subvertido e mais do que um espaço de estar, o largo passou a funcionar como um elemento importante de articulação na estrutura viária da vila e o ponto de convergência que permitia uma maior fluidez do tráfego automóvel, sobretudo dos carros que chegavam através da ponte medieval (que permaneceu aberta ao tráfego automóvel até 1990).

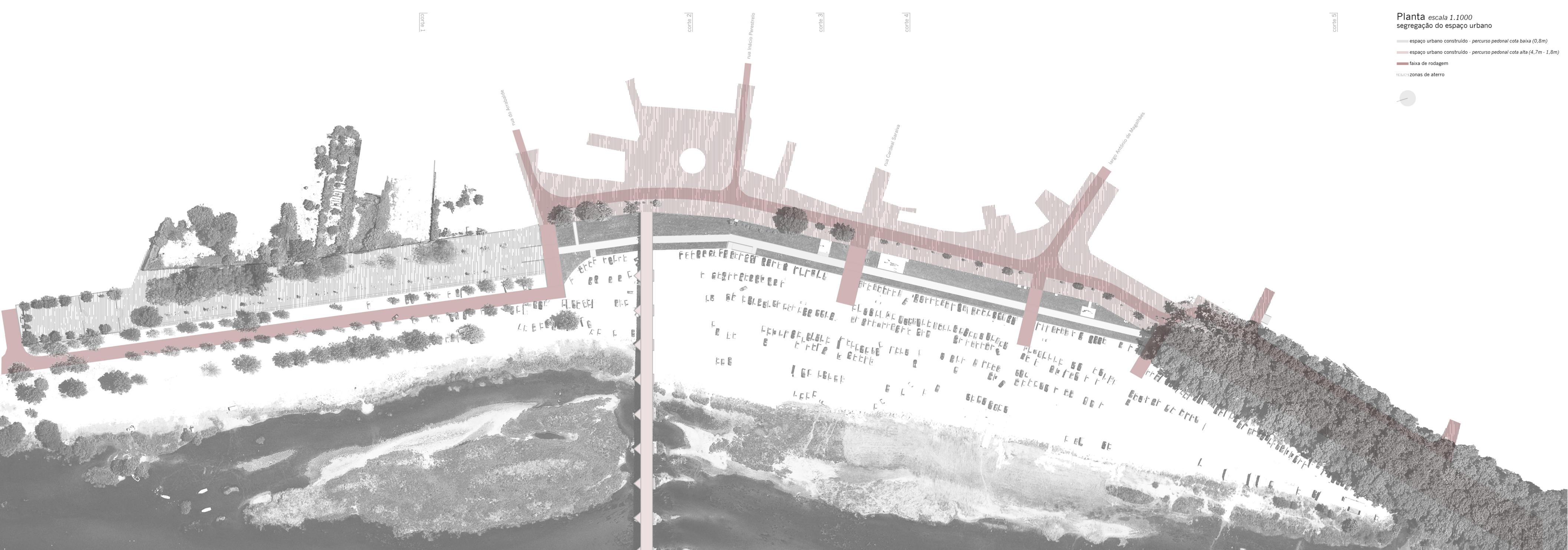
Posteriormente, e ainda que de forma algo tímida, o automóvel foi desaparecendo nas ruas que outrora compunham a vila intra-muros, mas a sua presença na frente ribeirinha aumentou exponencialmente, sobretudo devido à apropriação do areal enquanto parque de estacionamento.



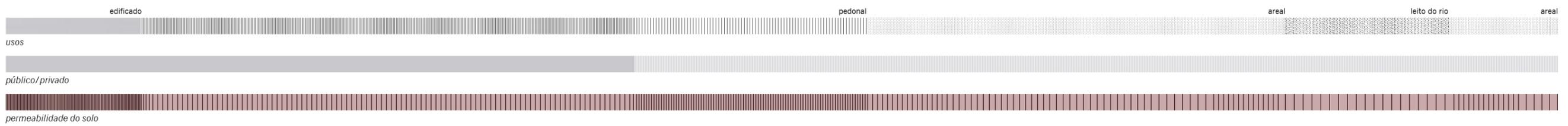
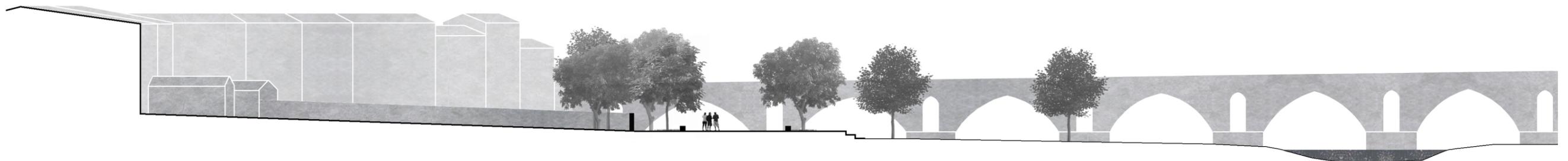
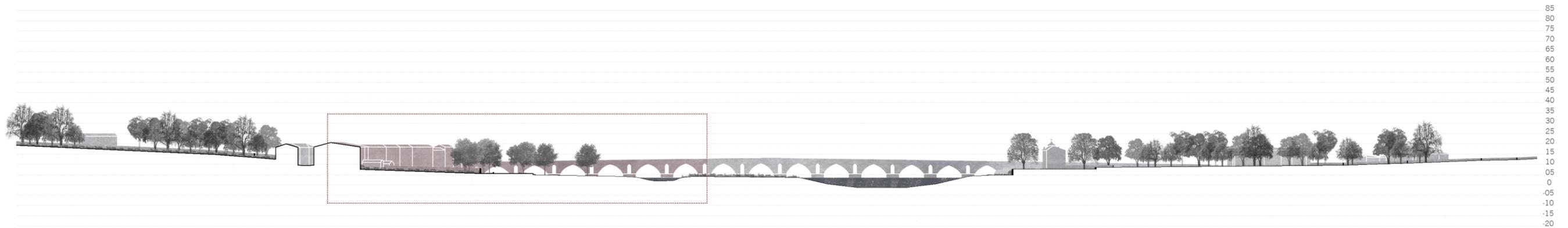
A estrutura viária como a conhecemos atualmente surge da necessidade de estabelecer conexões entre os vários espaços da vila, como meio de permitir e exponenciar a fluidez do tráfego automóvel. Mas se do ponto de vista da mobilidade houve melhoramentos, o desenho do espaço urbano ressentiu-se e geraram-se desequilíbrios evidentes, que se traduziram num conflito permanente entre o homem e o carro.

Planta escala 1.1000
segregação do espaço urbano

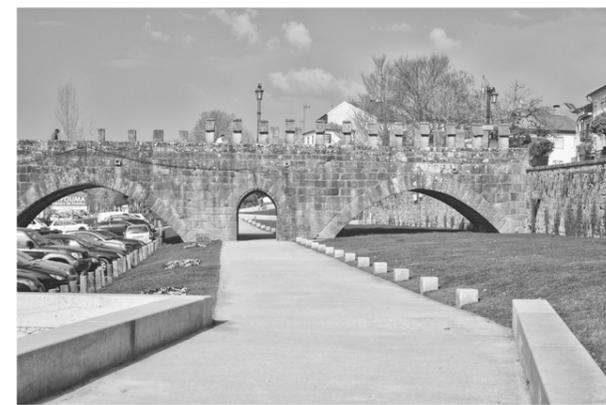
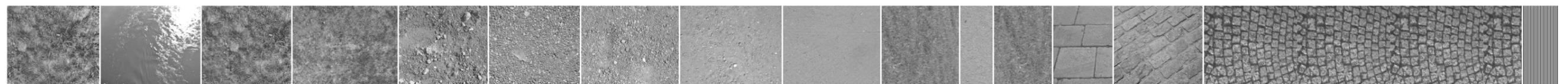
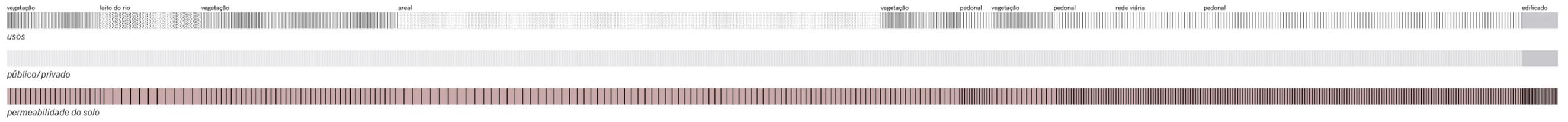
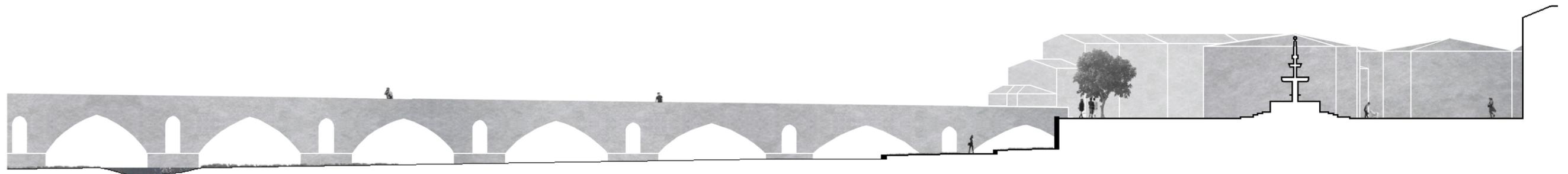
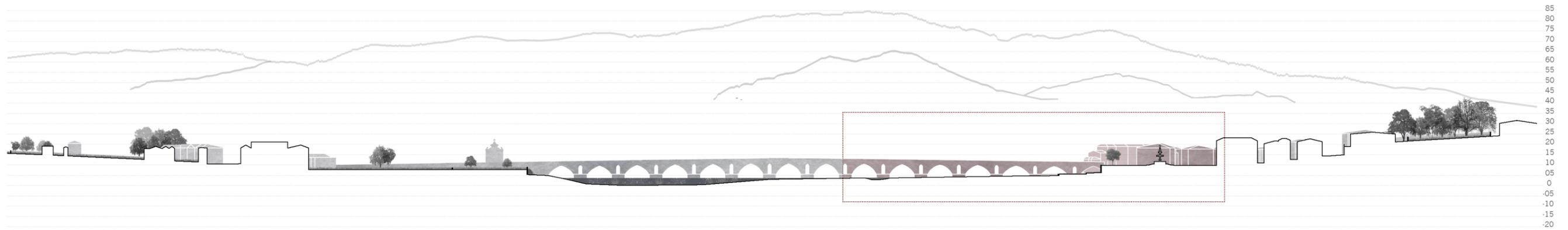
- espaço urbano construído - percurso pedonal cota baixa (0,8m)
- espaço urbano construído - percurso pedonal cota alta (4,7m - 1,8m)
- faixa de rodagem
- zonas de aterro



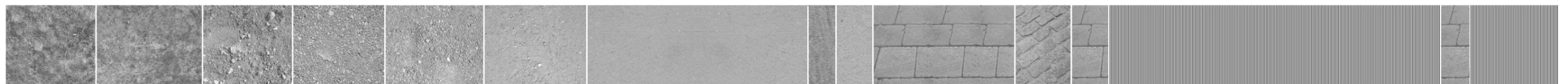
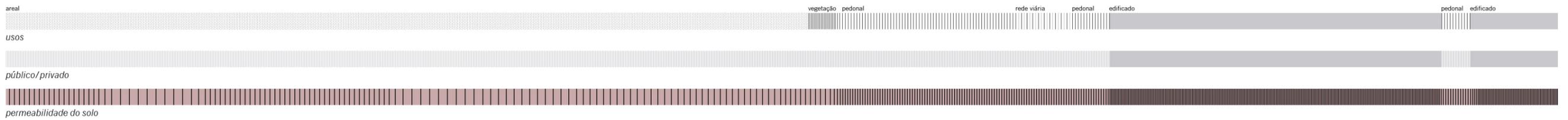
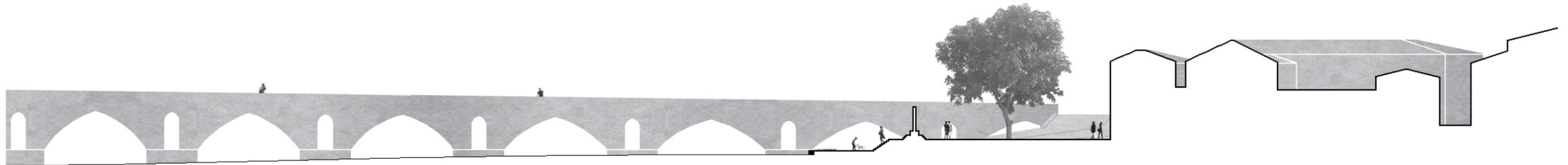
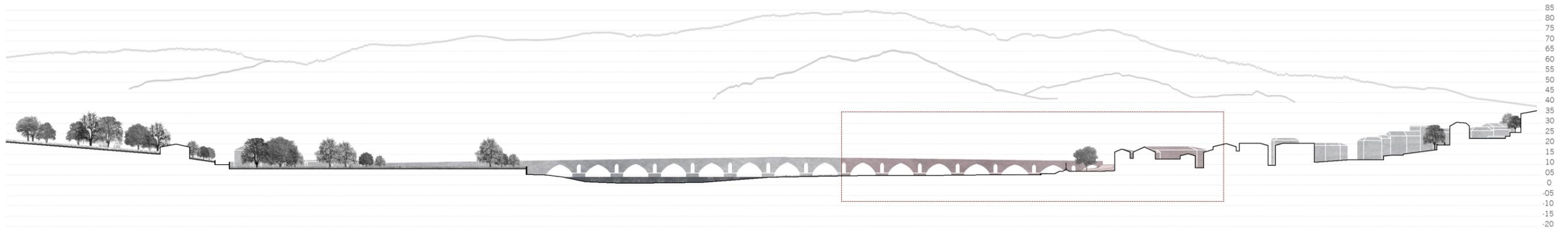
Corte 1
Alameda de S. João | escalas 1.2000 e 1.500



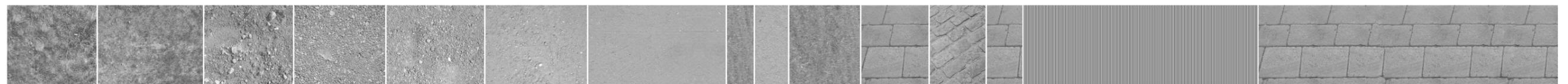
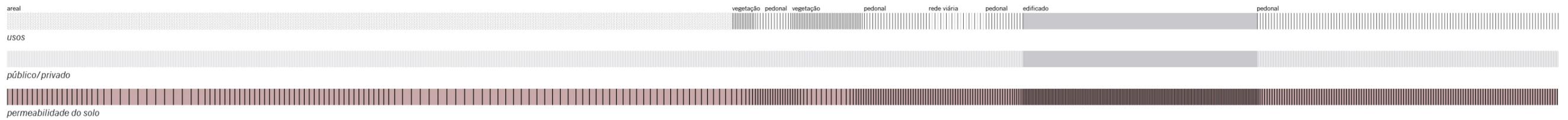
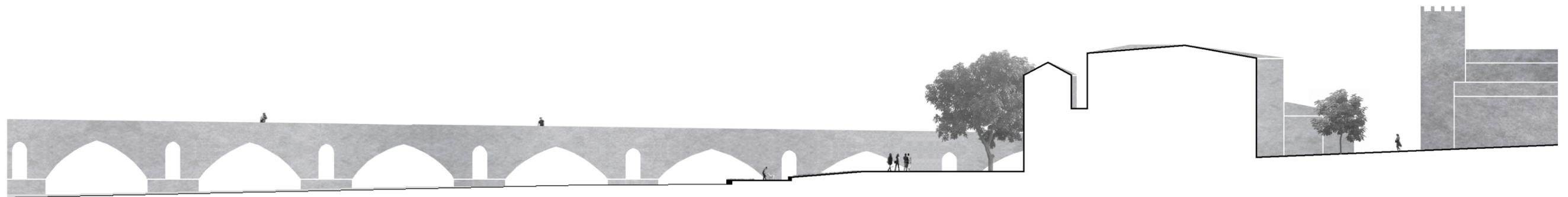
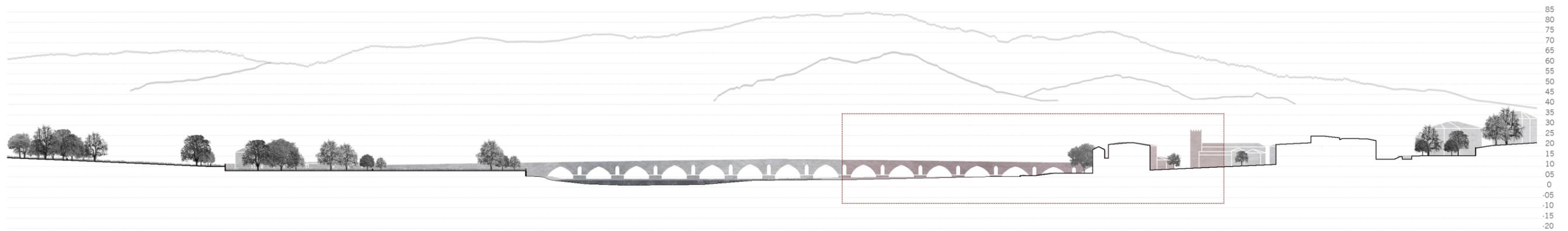
Corte 2
 Largo de Camões | escalas 1.2000 e 1.500



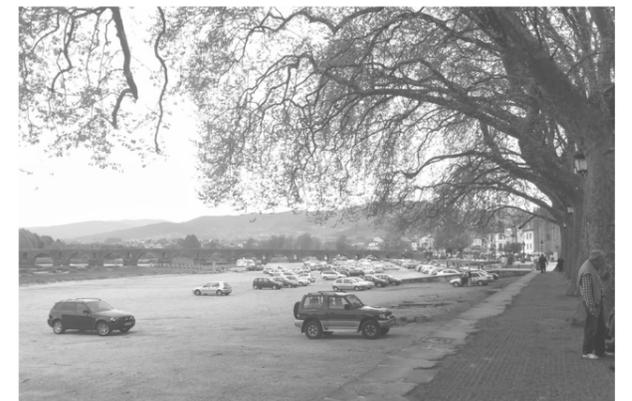
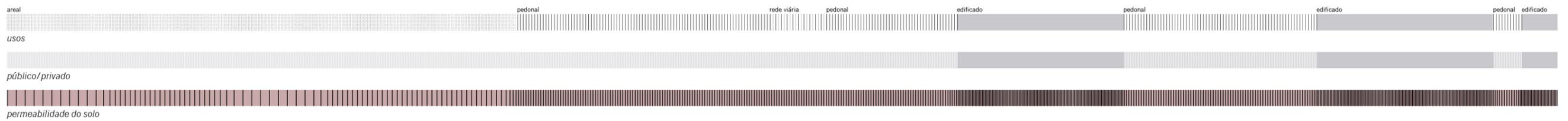
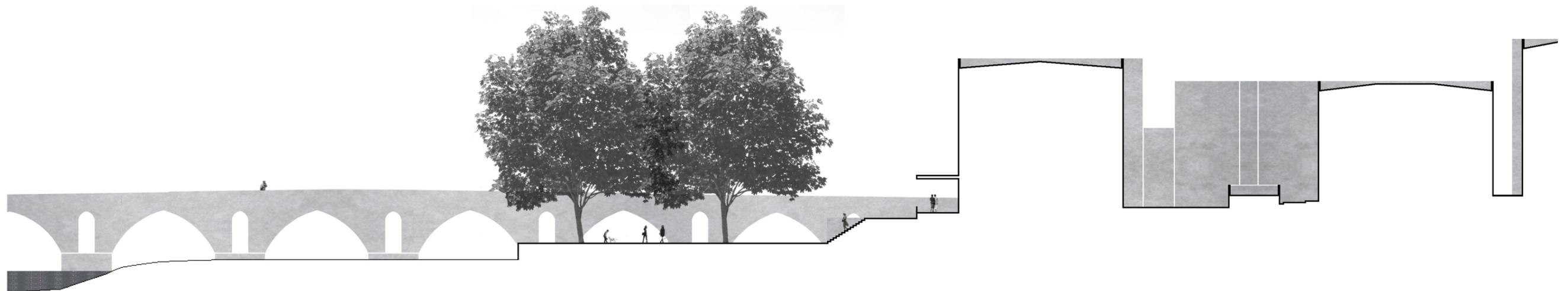
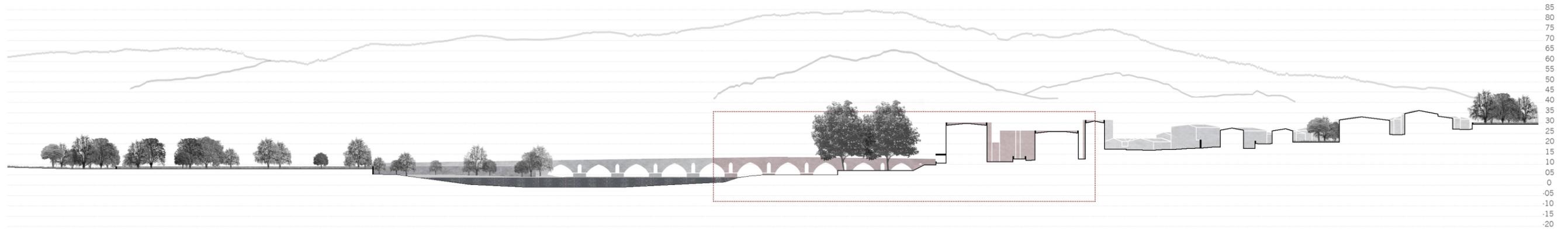
Corte 3
 Passeio 25 de Abril | escalas 1.2000 e 1.500



Corte 4
 Passeio 25 de Abril | escalas 1.2000 e 1.500



Corte 5
 Avenida dos Plátanos | escalas 1.2000 e 1.500



1.3.4 Descontinuidades

*“A manifestação mais visível, pelas suas dimensões, da descontinuidade e da desordem do espaço contemporâneo, é a cidade, e se o homem, como ser urbano tem já longos antecedentes, a verdade é que a cidade típica dos nossos dias apresenta aspectos e problemas inéditos.”*¹⁹



“Descontinuidade” é a palavra que melhor define a atual frente ribeirinha da vila. Pela falta de um plano orientador único, que permitisse a edificação de uma frente urbana contínua e pensada como um todo, o limite urbano entre a vila e a margem fluvial é hoje o somatório de cinco espaços aparentemente contínuos, distribuídos ao longo de três cotas distintas (0,8m, 4,7m e 1,8m em relação à cota do areal). Se em termos de percurso pedonal a frente ribeirinha apresenta algumas incongruências que resultam em grande parte das variações de cota (sobretudo na transição entre a Alameda de S. João e o Largo da Feira), a introdução da rede viária contribuiu fortemente para a fragmentação de um espaço urbano já por si fragmentado e descontínuo.

¹⁹ TÁVORA, Fernando (2008)
- *Da organização do espaço* -
FAUP, Faculdade de Arquitetura
da Universidade do Porto,
8ª. Edição
p.34



As descontinuidades na frente ribeirinha podem ser analisadas segundo duas ideias de percurso: *percurso longitudinal* e *percurso transversal*.

percurso longitudinal

sentido Alameda de S. João - Avenida dos Plátanos

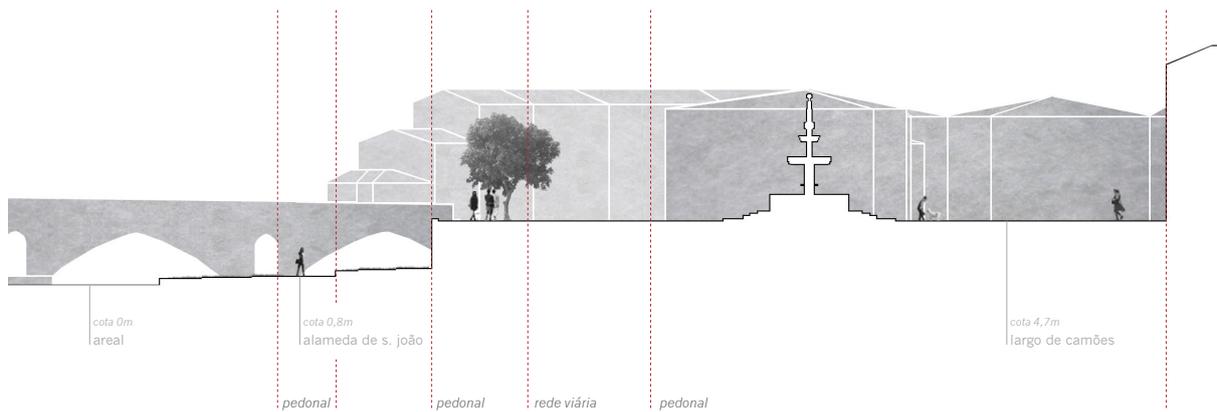
No sentido longitudinal é sobretudo a disposição das grandes rampas de acesso ao areal, inseridas na estrutura viária, que geram descontinuidades pela forma como interrompem sistematicamente o percurso pedonal no sentido transversal.

percurso transversal

transições entre a vila e o areal

No sentido transversal, é o desnível acentuado (sobretudo no Largo da Feira e no Largo de Camões) que, em conjunto

com a inexistência de acessos exclusivamente pedonais, gera descontinuidades pela forma como o desenho urbano da vila se relaciona com o areal. As quatro rampas existentes, apesar de estarem colocadas em locais estratégicos e de permitirem efetivamente o acesso pedonal, assumem-se como partes integrantes na rede viária, não apenas em termos de escala, mas também por estarem efetivamente vinculadas à mesma.



(página anterior)

Desenho 15
rede viária vs percurso pedonal
escala gráfica

(página atual)

Desenho 16
corte 2 (Largo de Camões)
escala gráfica

Fotografia 18
19.04.13





Fotografias 19, 20 e 21
19.04.13

1.4 PROCESSO INFORMAL

“Recordo-me que um dos aspectos que mais me fascinou foi o facto de ambos os eventos terem, então como agora, os seus momentos mais altos naquele imenso areal – um espaço que nem é rio nem é vila, e que não sendo nem de um nem de outro, a ambos pertence.

Continuo hoje a surpreender-me com a capacidade que esse espaço possui em ser usado de diferentes maneiras sem que isso lhe altere a essência, tanto mais quando aparentemente não mostra qualquer atributo específico que a justifique.” ²⁰



²⁰ ROCHA, João Álvaro: “O rio e a vila: seis propostas” in *Intervenção urbana na frente fluvial em Ponte de Lima* - Universidade de Navarra
p. 11

Imagem 25
Areal de Ponte de Lima nos anos 70
(arquivo pessoal)

A contiguidade à frente urbana determinou o estabelecimento de diversas dinâmicas nas margens, diferentes formas de ocupação espontâneas e de carácter efémero ou sazonal que, de uma forma mais ou menos intensa, foram ocupando e dando vida ao areal. Alguns destes processos estão, ainda hoje, profundamente enraizados no quotidiano da vila e são eles que, em

conjunto com outros processos cuja extinção se tornou inevitável, definem a identidade do areal.

O areal é, ainda hoje, sinónimo de transições, de processos de apropriação espontâneos e efémeros e ao mesmo tempo um espaço de permanências. O tempo encarregou-se de modificar a relação do homem com a margem, mas nem por isso ela se perdeu; o areal continua a ser um espaço de e para o homem, um espaço de memória, profundamente associado à identidade da vila.

1.4.1 As lavadeiras e os barqueiros

“No areal, fora desse tempo único da feira, afirmavam-se outras temporalidades: a das mulheres que lavavam e coravam a roupa, a dos pescadores e dos barqueiros, a das brincadeiras das crianças. O areal não era deserto.” ²¹



²¹ LOUREIRO, José Carlos de Magalhães (2009) - “Para a história do Areal de Ponte de Lima” in *O Anunciador das Feiras Novas* 2009, Ano XXVI - II série, nº. XXVI p. 105

Imagens 26

Lavadeiras e barqueiros no areal na década de 50 in AU-RORA, Conde d’ (2012) - *A Feira de Ponte - Ponte de Lima*, Arquivo de Ponte de Lima, 2ª. Edição p. 188



A imagem da roupa a secar e das lavadeiras no areal ainda está presente na memória de alguns e nos registos fotográficos e ilustrações que o retratam. São várias as descrições que relatam a vivacidade que estas mulheres traziam à margem fluvial, juntamente com os barqueiros, cujas embarcações, destinadas à pesca e ao transporte de pessoas, gado e mercadoria, já encheram o leito e as margens do rio Lima. Estas embarcações faziam a ligação entre Ponte de Lima, Lanheses e Viana do Castelo e durante muitos anos permaneceram como um importante meio de transporte.

*“O Lima sempre foi uma importante via de comunicação e de tráfego comercial. (...) O rio, “orgulhoso” e “abundante d’agoas sem ser tempestuoso nem assustador”, era a melhor “estrada” para conduzir os vinhos (o mesmo se poderia dizer para outros produtos agrícolas e artesanais) até Viana, onde os aguardavam os agentes comerciais das casas francesas.”*²²

Imagens 22

Embarcação no rio Lima na década de 50 in AURORA, Conde d’ (2012) - *A Feira de Ponte - Ponte de Lima*, Arquivo de Ponte de Lima, 2ª. Edição p. 33

Imagem 27

Lavadeiras no areal (fonte: <http://www.geocities.ws/luis19462002/>)

²² LOUREIRO, José Carlos de Magalhães (2009) - “Para a história do Areal de Ponte de Lima” in *O Anunciador das Feiras Novas 2009*, Ano XXVI - II série, nº. XXVI p. 106

A mudança dos paradigmas sociais ditou a extinção destes dois processos: o papel das lavadeiras tornou-se obsoleto enquanto que o domínio dos sistemas de transporte terrestre, em conjunto com as alterações das condições de navegabilidade do rio (sobretudo devido aos processos de extração de areia e à construção do sistema hidroeléctrico do Alto Lindoso e do açude de Ponte de Lima) levaram a que o número de embarcações junto ao areal fosse reduzindo gradualmente. Atualmente ainda se vêem algumas pequenas embarcações que se dedicam sobretudo à pesca.



1.4.2 A feira

*“A feira não vive sem o areal – essa margem arenosa do rio a que se aconchegou a vila.”*²⁴



Fotografia 22
28.03.12

²⁴ LOUREIRO, José Carlos de Magalhães (2002) - “Para a história do quotidiano de Ponte de Lima - A feira entre o final do séc. XIX e o princípio do séc. XX” in *O Anunciador das Feiras Novas 2002* - Ano XIX - Série II - N.º XIX, Ponte de Lima p. 102

Fotografia 23
19.04.14

Seria incorreto falar do areal de Ponte de Lima e não referir o grande mercado que quinzenalmente o preenche com uma extensa mancha colorida, composta por centenas de tendas a perder de vista. Ainda hoje, a feira é sinónimo de vida e alvoroço e o dia de feira traz consigo uma agitação palpável, não apenas no areal mas em toda a vila, onde se sente um agradável frenesi gerado por todo o movimento de pessoas, carros e mercadorias. São muitos os que se deslocam à feira (para vender, para comprar ou simplesmente para ver e conviver). Ao longo dos anos sofreu várias transformações: nos produtos comercializados, na organização e também na área ocupada (hoje em dia consideravelmente maior), contudo, mesmo com todas estas mudanças, a sua essência permanece.

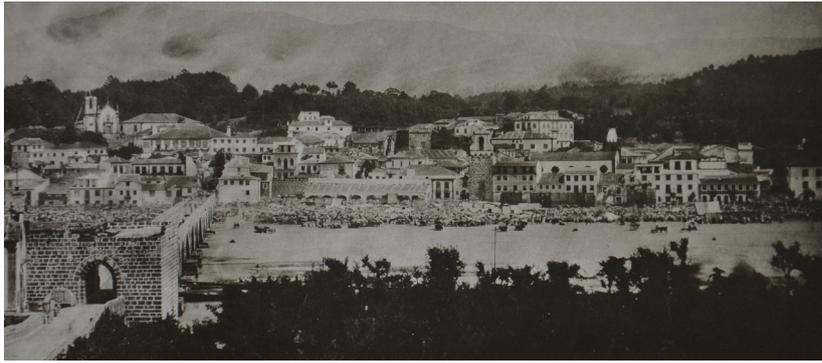
²⁵ "É a feira portuguesa mais antiga de que temos conhecimento. No foral dado por D. Teresa a Ponte de Lima, em 1125, aparece mencionada esta feira: "Et homines qui de cunctis terris uenerint ad feiram et ad illos malefecerit tam eundo quam redeundo pariat LX^o sólidos (*)" (*) P. M. H. Leges et Cons., 366 in RAU, Virgínia (1983) - Feiras Medievais Portuguesas: subsídios para o seu estudo - Lisboa, 2.^a Edição p.63

²⁶ "Algumas centenas de homens, centenas de novas famílias viriam, pois, de roldão, acolher-se ao local de trabalho e aqui assentar arraiais. (...) A feira, uma feira grande, cabonde para abastecer centenas e centenas de bocas logo ali teria de nascer. Que se mercadejava? O que haveria ao tempo: animais domésticos, caça e peixe. Feira, ao princípio tumultuosa, diária pela força das circunstâncias mas que depois, com o andar dos tempos (de séculos sobre séculos!) se foi disciplinando, esbagoando, enfileirando ordenadamente no conjunto de outras feiras..." in ARAÚJO, José Rosa de (1990) - Como teria nascido a feira e a vila de Ponte de Lima, Câmara Municipal de Ponte de Lima e CER - Centro de Estudos Regionais, 1990 p. 15

²⁷ AURORA, Conde d' (2012) - A Feira de Ponte - Ponte de Lima, Arquivo de Ponte de Lima, 2.^a. Edição p. 15

A mais antiga referência a esta feira surge no Foral de D. Teresa, concedido a Ponte de Lima no dia 4 de Março de 1125, fazendo dela a mais antiga de que há registo em Portugal ²⁵. Não se sabe ao certo o ano ou a época em que se instituiu este mercado quinzenal, no entanto, José Rosa de Araújo defende que poderá ter sido a construção da ponte romana, no século I d.C., que fixou centenas de homens e respectivas famílias nas margens do rio Lima, levando à necessidade de providenciar um mercado que lhes garantisse a aquisição de bens essenciais. Mercado este que no início seria diário e desordenado, mas que se foi organizando ao longo dos séculos ²⁶.

Independentemente do ano ou da razão que levou a que uma feira se estabelecesse em Ponte de Lima, é indiscutível a sua contribuição no desenvolvimento da vila e no estabelecimento de relações com as vilas e cidades vizinhas, cujas populações confluíam para a vila em dia de feira: "Ainda há muito quem hoje venha de Caminha, pela serra. De Coura, Viana, Barca e Arcos chega muito gado. Não faltam a ela os ourives de Braga e as burriqueiras de Prado, dos linhos, e tantas gentes mais." ²⁷



Alguns documentos escritos posteriores a 1125, vão fazendo referência a esta feira, mas até aos séculos XIX e XX sabe-se muito pouco sobre toda a sua dinâmica. O primeiro registo fotográfico da vila surge em meados do século XIX, mais concretamente em 1858. Atribuída a Antero Frederico de Seabra, esta fotografia exhibe a fachada urbana da vila em dia de feira, deixando clara a dimensão que esta tinha já naquela época. A partir dos séculos XIX e XX surgem várias descrições que relatam minuciosamente todo o aparato que esta gerava: as cores, os sons, os cheiros, as pessoas e os produtos que se comercializavam. É também por esta altura que aparecem os primeiros registos fotográficos da mesma, que, além de reforçarem graficamente todas as descrições, apresentam a feira sob duas perspectivas distintas: o “exterior” - fotografias captadas de uma cota superior à do areal, onde é possível obter uma leitura geral da feira; e o “interior” - fotografias captadas a partir daquele que era, e continua a ser, o “coração” deste mercado quinzenal, o areal.



Imagem 28

Perspectiva da vila em 1858, fotografia atribuída a Antero Frederico de Seabra *in* AURORA, Conde d' (2012) - *A Feira de Ponte* - Ponte de Lima, Arquivo de Ponte de Lima, 2ª. Edição
p. 25

Imagens 29 e 30

Feira de Ponte de Lima retratada pelo Conde d'Aurora na década de 50 *in* AURORA, Conde d' (2012) - *A Feira de Ponte* - Ponte de Lima, Arquivo de Ponte de Lima, 2ª. Edição
p. 115 e 83 (respectivamente)



“Crê-se que ao longo dos séculos não tenha havido interrupção de monta na sua realização quinzenal. Como se crê também que o extenso areal extra-muros da vila tem sido desde sempre o seu palco permanente (...). Durante oitocentos anos conservou-se o local, respeitaram-se os direitos e os costumes, mercaram-se os mesmos artigos - o gado, a produção agrícola, o pescado, os materiais de consumo e as manufacturas. Atanoaria, a cestaria, a ferraria, a cerâmica, a tecelagem e os curtumes. (...) Com o desenvolvimento industrial que no nosso país se fez sentir de uma forma generalizada no pós-guerra e com as alterações sociais e económicas que condenaram o mundo rural, os artigos manufacturados com os materiais da região entraram em declínio e a crise da lavoura contribuiu com a escassez de meios. O plástico, as fibras e as ligas leves tudo substituíram. Da velha feira tradicional ficou-nos apenas o gado e alguns produtos agrícolas e mesmo estes em risco de se extinguirem (...).”²⁸

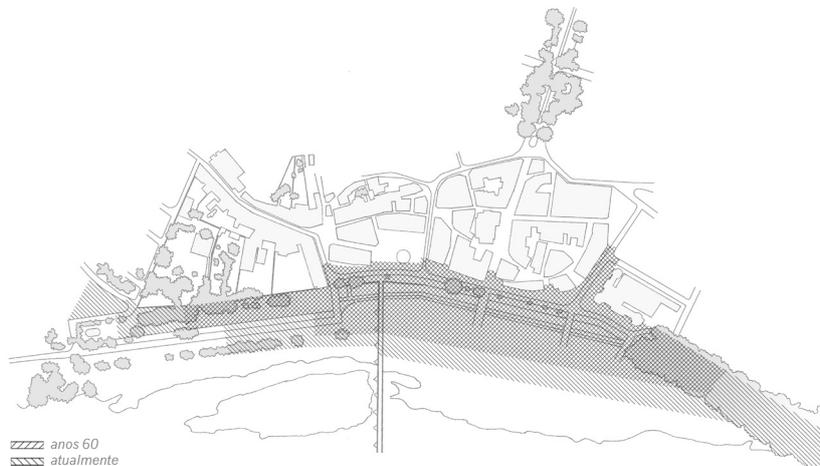
Imagens 31 e 32
Feira de Ponte de Lima retratada pelo Conde d’Aurora na década de 50 in AURORA, Conde d’ (2012) - *A Feira de Ponte* - Ponte de Lima, Arquivo de Ponte de Lima, 2ª. Edição p. 23 e 159 (respectivamente)

²⁸ ABREU, João Gomes d’ (2012) - “Introdução” in *A Feira de Ponte* - Ponte de Lima, Arquivo de Ponte de Lima, 2ª. Edição p. 17

Fotografia 24
12.03.12



“A feira tem agora dois apêndices: um na Alameda de S. João, outro na Avenida dos Plátanos. São as partes fidalgas, onde não se suja os pés e onde se passeia em compras. No meio está o negócio da vila e a feira do rio. É nesta que estão as barracas mais tradicionais, fora as que estão em frente ao mercado e à Torre da Cadeia Velha. Há uma hierarquia na feira: para os ciganos fica o espaço adjacente à Ponte Velha, que é o 4º menos ordenado e limpo. (...) uma variedade que só a quem precisa sabe explicar. As toalhas de linho e bordados exigem lugar especial: ordenam a confusão anterior e precedem os artigos do lar e da cozinha. (...) Volta o vestuário e toda a quinquilharia, para acabar o areal da feira em produtos relacionados com a vinha e a faina agrícola. Na Avenida dos Plátanos estão os artigos da moda, as barracas das músicas populares (ou não), o negócio étnico e a curiosidade do momento. (...) No largo do Dr. António de Magalhães as ferrarias, mobiliário e a caravana “Produtos Bem Saúde (...)”²⁹



A feira de hoje é diferente, transformou-se para responder de forma mais eficaz às necessidades e caprichos dos consumidores. Quem percorre a ponte medieval em dia de feira consegue vislumbrar, pelas pequenas aberturas que se formam entre as tendas, todo o aparato e diversidade de artigos que esta oferece. Mas é ao percorrê-la que esta

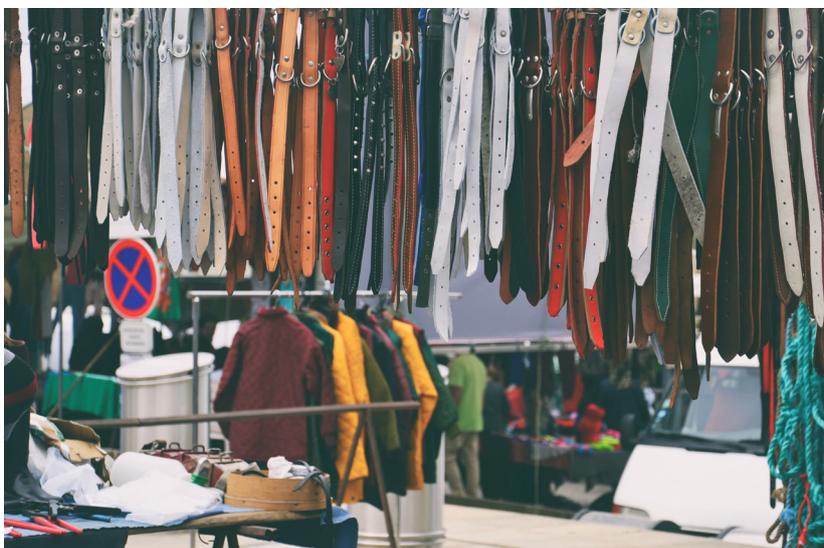
²⁹ CAMPELO, Álvaro (2007) - “A Feira de Ponte” in *Património imaterial de Ponte de Lima* - Ponte de Lima, Município de Ponte de Lima, 2ª. Edição p. 113 e 114

Desenho 17
área ocupada pela feira nos anos 60 e atualmente
escala gráfica

se revela verdadeiramente apetecível, com todas as suas cores, sons e texturas.

Ainda que pareça um autêntico caos para quem a percorre pela primeira vez, este mercado tem na verdade uma organização muito clara e que se mantém de feira para feira, com as rampas de acesso ao areal a funcionarem como elementos estruturantes na definição de uma malha organizacional invisível, que se vai esbatendo à medida que nos afastamos da vila, em direção ao rio.





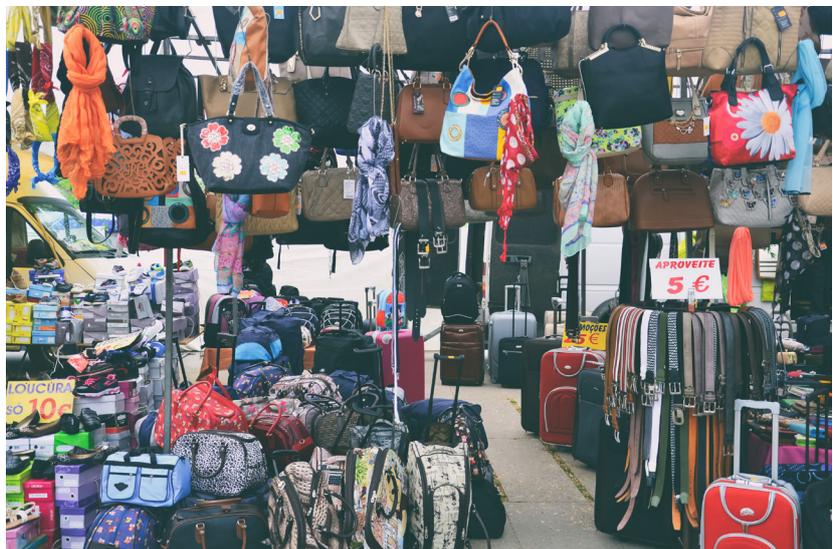
Fotografias 27, 28 e 29
19.04.14



Fotografias 30, 31 e 32
19.04.14



Fotografias 33, 34 e 35
19.04.14



Fotografias 36, 37 e 38
19.04.14



Fotografias 39, 40 e 41
19.04.14

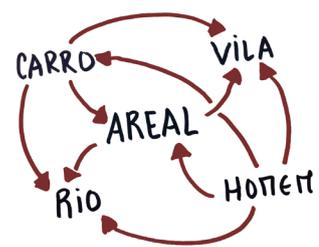


Fotografia 42
19.04.14

Fotografias 43 e 44
09.09.13

1.4.3 O carro, o homem e o areal

*“O areal foi perdendo ao longo dos últimos 20 anos o seu carácter natural. Era um espaço que mediava com o espaço construído da vila num convívio perfeito entre a obra do homem e a obra da natureza. O próprio rio se encarregava de moldar as suas dunas. O povo gozava de um espaço único em pleno centro da vila onde a natureza se manifestava no seu estado mais puro ao ponto de ser vulgar animais como porcos ou ovelhas pastarem. O estado imaculado era apenas pontuado pelos desaparecidos estendais onde lençóis gozavam dos ventos norte que só um espaço despojado como o areal poderia oferecer. Era o espaço de banhos e lazer por excelência que qualquer cidade do interior gostaria de ter.”*³⁰



As lavadeiras e os barqueiros desapareceram e em seu lugar vieram os automóveis, os autocarros e as autocarvanas. A frente ribeirinha é hoje um espaço confuso, onde o homem e o carro convivem numa espécie de ruído e confusão constantes. O automóvel surge na margem como algo impositivo e pode ser

³⁰ ROCHA, André (19.11.2008) - “O areal de Ponte de Lima” - blogue *Arquitectura e Ponte de Lima* (fonte: <http://arquitecturaeponte.delima.blogspot.pt/2008/11/o-areal-de-ponte-de-lima.html> - consultado em 08.03.12)

apontado como um dos principais responsáveis pela descaracterização do areal enquanto espaço de lazer.

A definição de uma zona interdita ao carro, como consequência do processo de setorização da margem, despoletou um conjunto de novas dinâmicas de usos, onde se denota uma clara tentativa de adaptação a este “novo areal”.



Fotografia 46
24.08.13



Fotografia 47
04.09.14



Fotografias 48, 49 e 50
02.06.14



Fotografias 51, 52 e 53
04.09.14



Fotografias 54 e 55
02.06.14

Fotografia 56
24.08.13



Fotografias 57, 58 e 59
02.06.14



Fotografias 60
05.10.13

Fotografia 61
02.06.14

Fotografia 62
20.10.13



Fotografia 63
04.09.14

Fotografia 64
28.03.12

Fotografia 65
10.01.14



Fotografias 66 e 67
20.10.13

Fotografia 68
10.01.14

2. INTERVIR

A proposta de intervenção surge como uma conclusão de todo o processo de descodificação desenvolvido anteriormente e assenta no reconhecimento da hipótese de reestruturação de toda a frente ribeirinha como solução estratégica para a recuperação do próprio areal. A proposta não é uma resposta formal em termos de execução, mas sim uma hipótese de redefinição do seu traçado geral que, através da implementação de alguns princípios projetuais, procura respeitar a essência do areal e ao mesmo tempo clarificar as relações entre a vila e a margem fluvial.

*“As águas do rio deixaram de ter a mesma impetuosidade; as lavadeiras foram substituídas por máquinas. As conversas das “coradeiras” deixaram de acompanhar o sussurro das águas. Os panos estendidos ao longo do areal deram (infelizmente!) espaço a automóveis. Não é possível (nem desejável) regressar a “outros tempos”; há permanências que seriam aberrantes. (...) Se há algo a recuperar é a ligação profunda, inscrita na vida quotidiana, entre a vila, o areal e o rio. Se há algo a retomar é a discussão sobre o que fazer com o areal (...). Se há algo a encetar é a construção de uma relação que, sem olvidar o passado, seja capaz de atribuir àquele espaço usos consentâneos com o nosso tempo e não meras funções resultantes da acção empírica.”*³¹



As últimas décadas trouxeram alterações significativas para toda a frente ribeirinha. Contudo, a margem fluvial mantém-se ainda hoje como um grande e vasto areal, um espaço desprovido de qualquer equipamento que lhe atribua um ou vários usos específicos e sendo, ao mesmo tempo, capaz de acolher todo e qualquer uso devido à sua especificidade. Apesar das várias transformações que a vila e o próprio areal foram sofrendo, e ainda que algumas delas tenham alterado

³¹ COSTA, José Ernesto (2010)
- “Em jeito de homenagem às lavadeiras” in *O Anunciador das Feiras Novas 2010*, Ano XXVII - II série, n.º. XXVII
p. 206

significativamente a relação visual e funcional entre ambos, o areal mantém ainda hoje o seu carácter ambíguo: um espaço complexo na sua simplicidade, um prolongamento natural do rio e o ponto de convergência das principais ruas e praças da vila, onde a frente ribeirinha parece recuar para que este se assuma como parte integrante e contígua ao espaço urbano da vila.

O areal, por si só, apresenta algumas carências que resultam sobretudo da falta de uma visão estratégica de utilização e aproveitamento das margens, o que levou, nas últimas décadas, a uma desvalorização e marginalização de toda a zona fluvial. No entanto, e apesar da degradação evidente, este espaço continua a ser palco de diversas formas de apropriação espontâneas.

Com o decorrer do processo de descodificação tornou-se evidente que grande parte das fragilidades associadas ao areal derivam sobretudo da má articulação entre a vila e a margem fluvial. A palavra “**descontinuidade**” define claramente a forma como a frente urbana se estrutura: na disposição da rede viária, na transição espacial entre as várias zonas que a compõem (sentido longitudinal) e também na forma como se acede ao areal (sentido transversal).

Resolver a problemática da margem fluvial é muito mais do que tratar a degradação evidente do pavimento no areal ou reduzir a massa de vegetação ribeirinha. É importante preparar o areal para novas dinâmicas, repensando toda a frente ribeirinha como uma estrutura única e contínua.

Planta escala 1.2000 proposta

- espaço urbano construído
- areal
- estrutura viária

corte 1

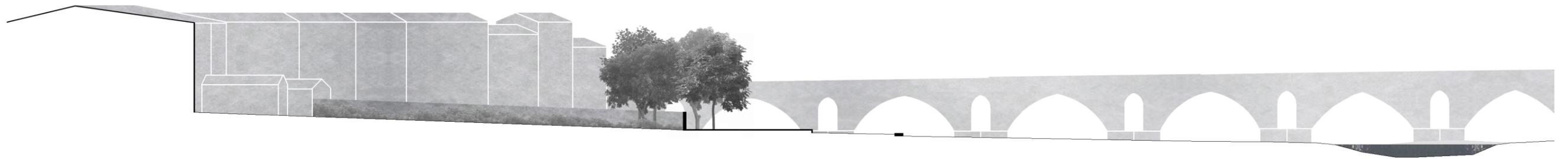
corte 2

corte 3

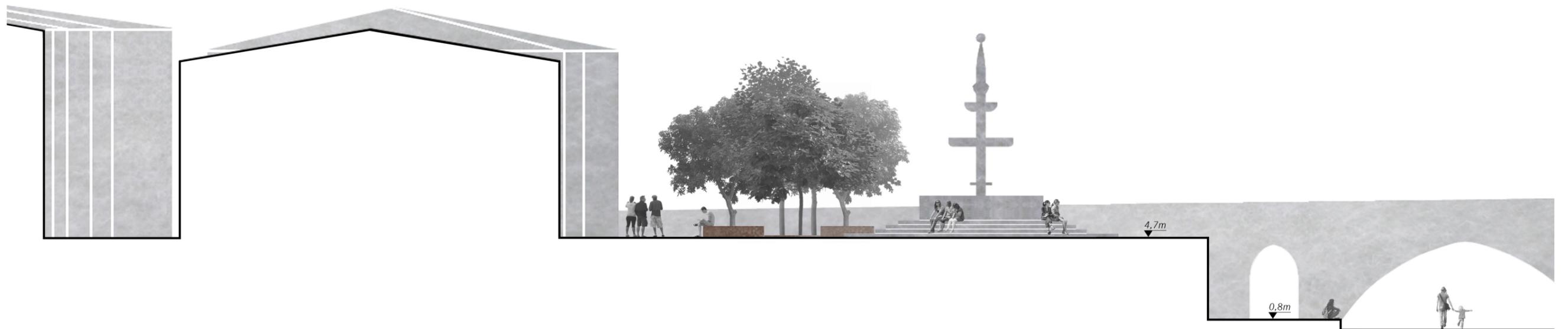
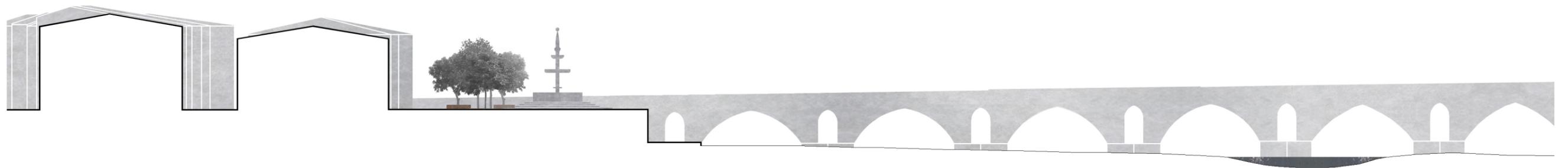
corte 4



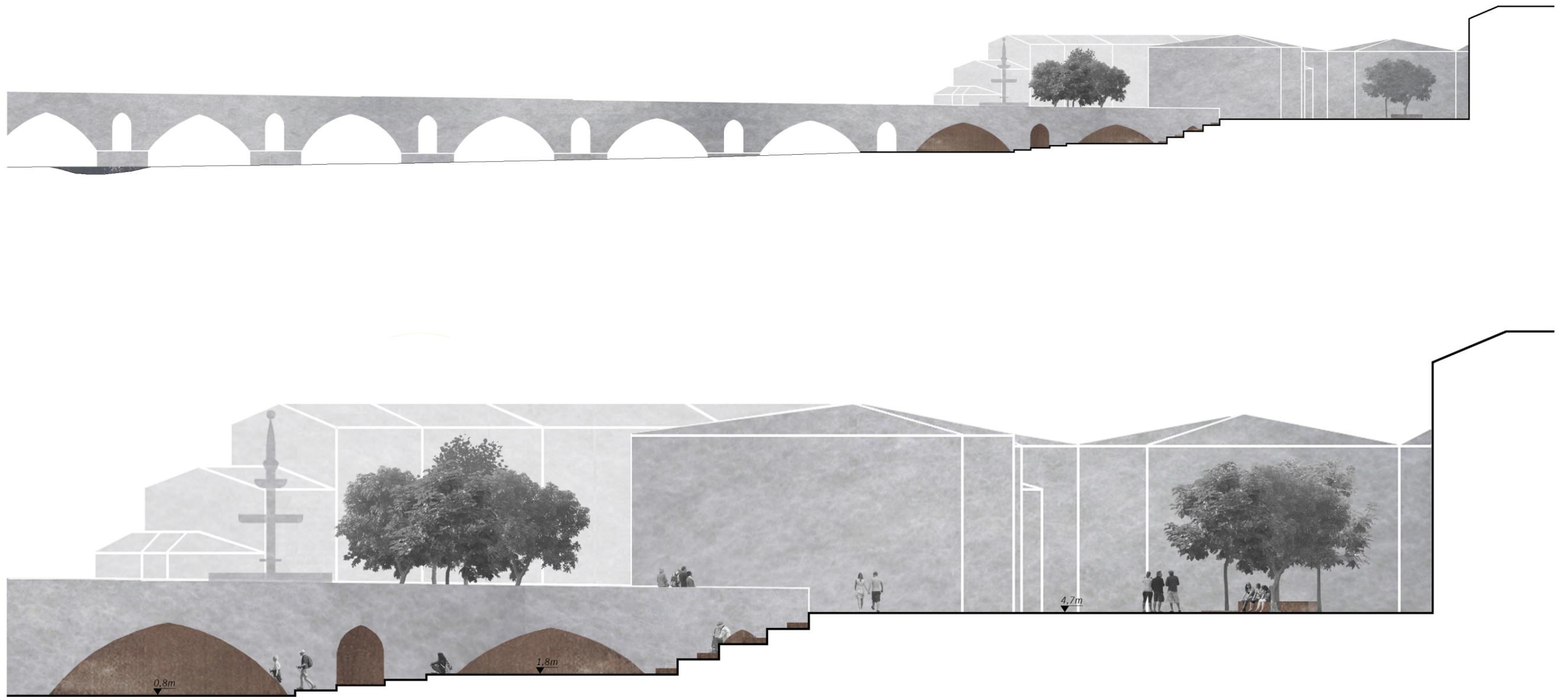
Corte 1
Alameda de S. João | escalas 1.500 e 1.200



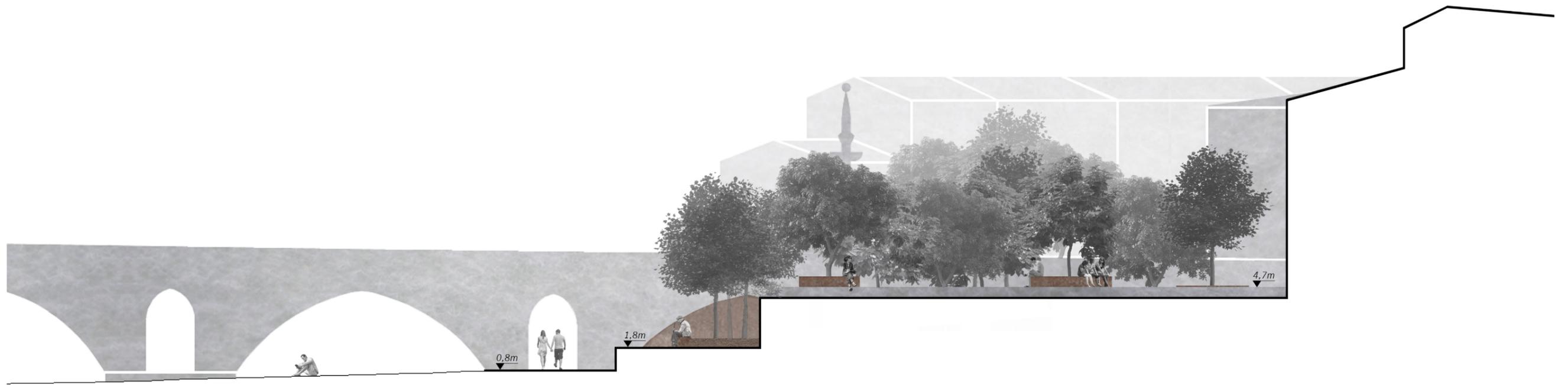
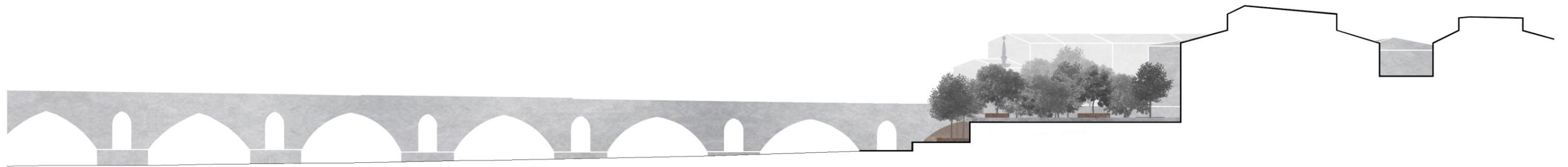
Corte 2
Largo da Feira | escalas 1.500 e 1.200



Corte 3
Largo de Camões | escalas 1.500 e 1.200



Corte 4
Passeio 25 de Abril | escalas 1.500 e 1.200



2.1 PRINCÍPIOS PROJETUAIS

2.1.1 Redefinição da estrutura viária

A atual rede viária dispõe-se na frente ribeirinha como uma estrutura impositiva que fomenta a presença massiva do automóvel ao longo de toda a margem. Em termos de organização funcional, a sua disposição levanta conflitos pela forma como se relaciona com o circuito pedonal, que é constantemente interrompido pelo percurso efetuado pelo carro, sobretudo na transição entre a ponte romano-gótica e o Largo de Camões e nas rampas de acesso ao areal. A redefinição da rede viária proposta surge da necessidade de libertar toda a zona ribeirinha da presença do carro, permitindo redirecionar o tráfego para zonas estratégicas e possibilitando a definição de uma zona de uso exclusivamente pedonal.

Os dois parques de estacionamento existentes em cada um dos remates da frente ribeirinha - $p1$ e $p2$ ³² - serviram como mote para repensar toda a estrutura viária, permitindo libertar a margem da presença impositiva do automóvel, mas sobretudo repensar toda a organização funcional e espacial da frente ribeirinha.

³² Os dois parques em conjunto têm capacidade para 1350 carros, enquanto que o areal tem capacidade para cerca de 1500 (cálculo estimativo baseado nas dimensões do areal).

Imagem 33
Ortofotomapa
escala gráfica
(fonte: SIG)



$p1$ - parque da expolima, 750 lugares
 $p2$ - parque da guia, 600 lugares

Por se situarem em locais estratégicos em relação aos principais acessos da vila ³³ e em relação ao miolo medieval, redirecionar o tráfego para estes dois pontos não só não compromete a normal afluência ao centro da vila como permite, em simultâneo, reduzir significativamente a área de estacionamento do areal. Desta forma, a presença do automóvel na frente ribeirinha torna-se menos impositiva e no que diz respeito ao areal, o estacionamento desorganizado e ruidoso, é restringido e organizado numa pequena parte (p3, com capacidade para 87 carros) que confronta com a Alameda de S. João e que liga diretamente com o parque da Expolima (p2).

³³ O parque da Expolima localiza-se mais a norte, permitindo a ligação com a nacional 203, que liga Ponte de Lima com Ponte da Barca e para onde confluem duas autoestradas importantes: A3 (Braga e Valença) e A27 (Viana do Castelo). O parque da Guia localiza-se junto à rotunda da Ponte da Guia, uma das principais rotundas da vila de Ponte de Lima, que remata a ponte que lhe dá nome e para onde confluem algumas das principais estradas que interligam a vila com outras cidades próximas (como Braga e Viana do Castelo).

Desenho 23
Rede viário proposta
escala gráfica

A concentração de uma parte significativa do estacionamento da vila nestes pontos (p1, p2 e p3) permite dinamizar os dois remates da frente ribeirinha (Alameda de S. João e Avenida dos Plátanos), criando condições para que deixem de funcionar como meros “apêndices” e passem a assumir-se no novo desenho como pontos de acesso estratégicos, reforçando a noção de continuidade e de percurso na frente urbana.



Em termos de capacidade, as três zonas de estacionamento são suficientes para receber as centenas de automóveis que atualmente confluem para o areal, sobretudo porque no caso dos parques da Expolima e da Guia a afluência é pouco significativa e geralmente ocorre apenas em situações específicas, como os dias de feira, a época de Feiras Novas e eventualmente em períodos de cheias. A médio/ longo prazo, caso estas estruturas se revelem insuficientes, poderão definir-se outras áreas de estacionamento que complementem as já existentes, mas é importante que o areal se mantenha com uma percentagem reduzida de carros e que esta se concentre exclusivamente numa pequena área onde não cause demasiado ruído.

2.1.2 Transições

A má articulação entre a frente urbana e o areal surge, em grande parte, como consequência da estruturação da frente ribeirinha em três níveis distintos, responsáveis por elevar a cota do espaço urbano propriamente dito em relação ao areal. As diferenças altimétricas geram desequilíbrios nas transições espaciais ao longo de toda a frente ribeirinha: no sentido longitudinal (entre a Alameda de S. João e a Avenida dos Plátanos) e no sentido transversal (nos vários pontos de acesso ao areal).

No sentido longitudinal o ponto de maior conflito surge na transição entre a Alameda de S. João e o Largo da Feira (fotografia 70), onde o desnível é mais evidente (3,9m) e a rampa de acesso ao areal se impõe como uma estrutura incisiva na forma como corta transversalmente o percurso pedonal. Entre o Largo da Feira e até ao final da Avenida dos

Plátanos a variação de cotas é menos perceptível e a transição espacial é, apesar de tudo, mais harmoniosa, mas as rampas de acesso ao areal continuam a cortar transversalmente o percurso pedonal de forma ruidosa.



No sentido transversal, a transição entre a frente urbana e o areal é conseguida apenas através das grandes rampas que se vão dispendo ao longo da frente urbana como estruturas que assumem claramente a escala do automóvel em detrimento da escala humana (fotografias 71 e 72).



Fotografia 70
31.08.12

Fotografia 71
28.03.12



A complexidade em desenvolver uma hipótese capaz de consolidar toda a frente ribeirinha deve-se em grande parte ao facto de esta se estruturar em vários níveis (0,8m, 1,8m e 4,7m, definindo o nível do areal como *cota 0m*). No entanto, em vez de se assumirem as variações altimétricas como um entrave ao desenvolvimento de uma hipótese de reestruturação da frente ribeirinha, estas foram estruturantes na definição da proposta, dando o *input* para que, interligando de forma equilibrada as várias cotas, se conseguissem trabalhar de forma mais coerente e harmoniosa as transições entre o ponto mais alto - Largo de Camões - e o ponto mais baixo - areal.

Em termos gerais, a proposta define uma hipótese de reestruturação das relações espaciais no sentido longitudinal e no sentido transversal, procurando vincular as várias cotas da frente ribeirinha de forma a que esta se assuma como uma estrutura mais unificada. Os pontos extremos, definidos no novo desenho da frente urbana como acessos estratégicos, ganham força enquanto parte integrante de uma frente urbana mais contínua.



A Alameda de S. João, sendo o espaço que assume uma relação de maior proximidade com o areal, é prolongada e ligada diretamente com o Passeio 25 de Abril e com a Avenida dos Plátanos (cujo traçado se mantém inalterado), implementando na frente ribeirinha uma noção de percurso que vai vincular todos os espaços que a integram sem lhes retirar identidade.

No que diz respeito à transição para o areal, há uma clara intenção de assumir ao longo de toda a frente urbana uma relação de maior proximidade com a margem fluvial. No espaço que assume a cota da Alameda de S. João (cota 0,8m) o limite é trabalhado de forma a permitir um acesso direto ao areal, uma vez que a própria areia é moldável e permite que facilmente se diminua ou aumente o desnível entre ambos. No entanto, o novo traçado da Alameda de S. João integra uma rampa de acesso direto à margem fluvial, salvaguardando eventuais questões relacionadas com acessibilidade e estrategicamente colocada junto à zona de estacionamento do areal.

Desenho 24
Relações espaciais
escala gráfica

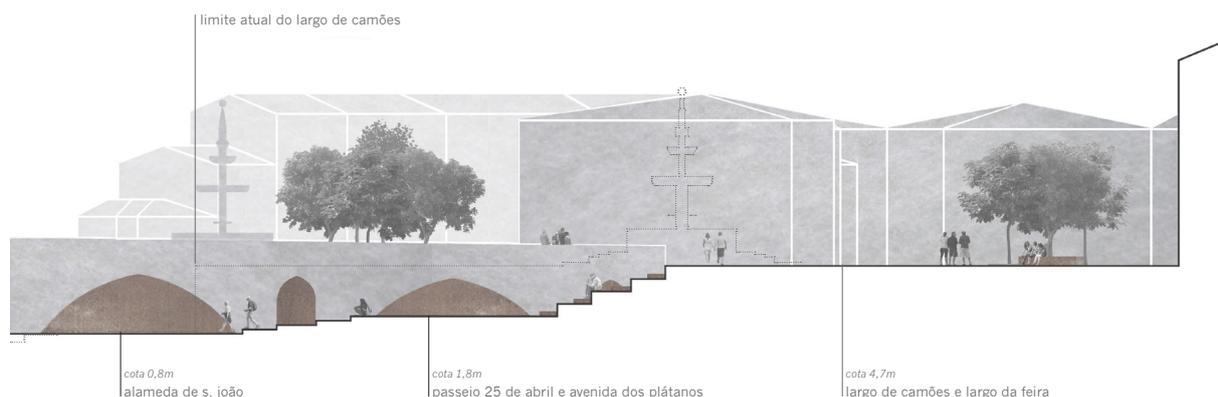


O Largo de Camões surge como o ponto de convergência de todas as cotas e passa a assumir-se no novo traçado como o elo de ligação que vincula todos os espaços que integram a frente ribeirinha.

O novo desenho divide o Largo de Camões em duas zonas: uma zona de praça propriamente dita, que mantém a relação com o edificado e a cota atual, e uma zona que é modelada e transformada num grande anfiteatro que se abre sobre a margem. O anfiteatro surge como uma tentativa de, sem retirar protagonismo ao Largo enquanto zona de estar e mantendo o seu carácter enquanto espaço de contemplação para a margem fluvial, promover uma relação mais espontânea entre a vila e o areal.

O desenho deste novo espaço permite ainda recuperar os arcos da ponte que se encontram atulhados (como consequência das alterações que o Largo sofreu no final dos anos 20 do século XX, que ao elevar a cota do Largo para assegurar uma ligação mais subtil com o Largo da Feira e com o Passeio 25 de Abril, obrigou ao atulhamento de dois arcos da ponte medieval). A disposição dos arcos na ponte definiu as linhas orientadoras que foram responsáveis pelo do desenho dos degraus do anfiteatro.

Desenho 26
Corte 3 - Largo de Camões
escala gráfica



O desaparecimento da estrutura viária na contiguidade ao Largo de Camões permite que o espaço do Largo avance e seja capaz de integrar as duas zonas sem comprometer o seu equilíbrio. O anfiteatro faz a transição entre as várias cotas de forma suave e harmoniosa e o espaço que o antecede mantém uma escala adequada enquanto praça e na sua relação com o edificado e com a zona envolvente.

O Largo da Feira surge no novo desenho da frente urbana como um espaço que complementa e dá força ao Largo de Camões. O novo traçado dá-lhe protagonismo, não apenas pela escala e identidade que lhe confere enquanto praça, mas também pela colocação do chafariz neste espaço (transferido do Largo de Camões). A ligação com a Alameda de S. João é anulada e o Largo da Feira funciona, em conjunto com o Largo de Camões, como remate da ponte medieval. À semelhança do largo que lhe é contíguo, funciona como um espaço de estar e de contemplação para a margem fluvial, voltando-se para a zona norte do areal.

Desenho 27
Corte 2 - Largo da Feira
escala gráfica



CONCLUSÃO

Este trabalho surgiu da vontade de desenvolver uma reflexão prática que, incidindo sobre a temática da apropriação dos lugares, procurasse entender a relação física que se estabelece entre o areal e a vila de Ponte de Lima.

As diversas formas de apropriação espacial, quase todas de carácter espontâneo e honesto, são muitas vezes imprevisíveis por parte daqueles que efetivamente desenham e constroem o espaço. Independentemente da escala, o “programa” surge recorrentemente como algo estruturante e determinante no desenho de projeto, mas se em muitos casos deve ser rigorosamente definido, como forma de salvaguardar questões relacionadas com dinâmicas de usos, em determinadas situações deve funcionar como um sistema aberto, onde o desenho de projeto surge apenas com a intenção de definir as condições necessárias para que se estabeleçam novas dinâmicas.

Por ter nascido e crescido na vila de Ponte de Lima, pude assistir, ainda que numa linha temporal bastante reduzida, às diferentes formas do homem se relacionar com a margem fluvial. Quando iniciei esta prova, as inquietações focavam-se essencialmente na dinâmica de relações que se estabeleceram e estabelecem entre o areal, o espaço urbano da vila e o homem, e no facto da margem apresentar sinais cada vez mais evidentes de deterioração e marginalização.

O trabalho desenvolvido organizou-se em dois processos complementares: *descodificação* e *intervenção*. Durante a primeira fase, a aproximação ao areal enquanto objeto de estudo e a análise dos vários suportes que com ele

interagem (o rio, a vila e o homem) foram cruciais para compreender as suas especificidades, reconhecendo o seu estado atual e interpretando os vestígios temporais como elementos fundamentais na definição do lugar. A solução estratégica de requalificação da margem surgiu como uma tentativa de responder a algumas das questões que se levantaram durante o processo de descodificação.

O novo traçado, no qual se assumiram as variações altimétricas como ponto de partida para interpretar e repensar toda a frente ribeirinha, possibilitou a recuperação da relação física entre a vila e o areal. Foi necessário assumir o rio como um limite instável, cujo caudal poderia a qualquer momento aumentar significativamente e galgar a frente urbana, e por outro lado a disposição do edificado como um limite rígido e ao qual a nova frente urbana teria de se adaptar.

Do ponto de vista ambiental, a proposta de intervenção tem um impacto mínimo, uma vez que incide sobretudo na redefinição e no tratamento do limite entre a vila e a margem fluvial. A opção de não intervir concretamente no areal (apenas se propõe que haja uma reposição de areia, por se encontrar realmente degradado e até descaracterizado) está relacionada com o facto de o querer manter no seu estado natural, um espaço que vive pelo simples facto de ser um grande areal, sem qualquer atributo que lhe confira um ou vários usos específicos. Um espaço de e para o homem.

BIBLIOGRAFIA

ABREU, João Gomes d' (2012): "Introdução" in AURORA, Conde d': *A Feira de Ponte*, Ponte de Lima: Arquivo de Ponte de Lima, 2.ª Edição

ALMEIDA, Carlos A. Brochado de (Dezembro de 2007): *Ponte de Lima - Uma Vila Histórica do Minho*, Município de Ponte de Lima

ANDRADE, Amélia Aguiar (Setembro de 1990): *Um espaço urbano medieval: Ponte de Lima* - Edição Livros Horizonte, Lisboa

ANTUNES, João M. Viana (Dezembro de 2007): "Evolução arquitectónica da Vila de Ponte de Lima" in ALMEIDA, Carlos A. Brochado de: *Ponte de Lima - Uma Vila Histórica do Minho*, Município de de Ponte de Lima

ARAÚJO, José Rosa de (1990): *Como teria nascido a feira e a vila de Ponte de Lima*, Câmara Municipal de Ponte de Lima e CER - Centro de Estudos Regionais

AURORA, Conde d' (2012): *A Feira de Ponte*, Ponte de Lima: Arquivo de Ponte de Lima, 2.ª Edição

BRANDÃO, Pedro (Janeiro de 2011): *O sentido da Cidade: Ensaio sobre o mito da imagem como arquitectura* - Livros Horizonte

CAMPELO, Álvaro (2007): "A Feira de Ponte" in *Património Imaterial de Ponte de Lima*, Ponte de Lima: Município de Ponte de Lima

CARNEIRO, Américo (2010): "5. A Ponte e o Passeio" in *Ponte de Lima - In Perpetuam Memoriam*, Ponte de Lima

CAVALLERO, José Marcos (Novembro de 2004) in *Intervenção urbana na frente fluvial em Ponte de Lima*, Universidade de Navarra

COSTA, José Ernesto (2010): "Em jeito de homenagem às lavadeiras" - *O Anunciador das Feiras Novas*, Ano XXVII - II série, nº. XXVII

LIMA, Hélia (23.05.2013) - “Qual o futuro do nosso Rio Lima?” - Jornal Novo Panorama, Ponte de Lima (fonte: <http://novopanorama.com/?p=2202> - consultado em 05.08.13)

LOUREIRO, José Carlos de Magalhães (2002): “Para a história do quotidiano de Ponte de Lima - A feira entre o final do séc. XIX e o principio do séc. XX” in *O Anunciador das Feiras Novas* - Ano XIX - Série II - N.º XIX, Ponte de Lima

LOUREIRO, José Carlos de Magalhães (2009): “Para a história do Areal de Ponte de Lima” - *O Anunciador das Feiras Novas*, Ano XXVI - II série, n.º. XXVI

MAROT, Sébastien (18 de Abril de 2006): *Suburbanismo y el Arte de la Memoria* - Editorial Gustavo Gili, S.L. - Edição 1

MARTÍN, César (coordenação) (Novembro de 2004): *Intervenção urbana na frente fluvial em Ponte de Lima* - E.T.S. Arquitectura - Universidade de Navarra

OLIVEIRA, Eduardo Pires de (coordenação) (2001) : Vale do Lima, um rio dois países - Edição ADRIL - Associação de Desenvolvimento Rural Integrado do Lima

RAU, Virgínia: Feiras Medievais Portuguesas (1983): subsídios para o seu estudo – 2.^a Edição, Lisboa

REIS, António Matos (Maio de 2005): *Origens da vila de Ponte de Lima*, Junta de freguesia de Ponte de Lima

REIS, António Matos (2000): *Ponte de Lima no tempo e no espaço*, Ponte de Lima

ROCHA, André (19.11.2008) - “O areal de Ponte de Lima” - blogue *Arquitectura e Ponte de Lima* (fonte: <http://arquitecturaepontedelima.blogspot.pt/2008/11/o-areal-de-ponte-de-lima.html> - consultado em 08.03.12)

ROCHA, João Álvaro (Novembro de 2004): “O rio e a vila: seis propostas” in *Intervenção urbana na frente fluvial em Ponte de Lima* - Universidade de Navarra

TÁVORA, Fernando (2008) - *Da organização do espaço* - FAUP, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 8.^a Edição

WATERMAN, Tim (2009): *The fundamentals of landscape architecture* - AVA Publishing

