

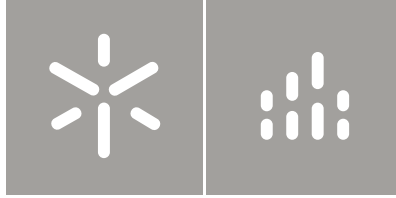


Universidade do Minho  
Escola de Arquitetura

Clara Videira Araújo  
A rota e o ancoradouro  
como estratégia para a requalificação do Rio Lima

Clara Videira Araújo

A rota e o ancoradouro  
como estratégia para a  
requalificação do Rio Lima



Universidade do Minho  
Escola de Arquitectura

Clara Videira Araújo

A rota e o ancoradouro  
como estratégia para a  
requalificação do Rio Lima

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

Trabalho efetuado sob a orientação da  
Arquiteta Rute Carlos

## AGRADECIMENTOS

À prof arq. Rute Carlos, pela orientação, pela partilha de conhecimento, pela insistência necessária, nos momentos em que tendi a acomodar-me. À Ana pelo apoio e pela companhia ao longo desta fase. Ao Brigas, por me fazer acreditar na tese e por me apoiar em todas as fases do seu desenvolvimento. À Cristina, à Rita, ao Aníbal, e a todos os meus amigos de forma geral, pela amizade, por não me deixarem desistir nunca, porque acreditaram e porque estiveram sempre ao meu lado. Ao arquivo e serviços de Documentação da Câmara de Viana do Castelo, pela disponibilidade de tempo e material numa fase inicial de investigação documental.

Aos meus pais, pelo apoio contínuo durante toda a minha formação.



O projeto de investigação que se segue é um exercício de reflexão sobre o modo de intervenção para a requalificação do Estuário do Rio Lima.

Instigada pela impressão in situ, na qual se reconheceu uma realidade de descontinuidades impermeáveis à passagem e, simultaneamente, uma realidade de abandono em diferentes estados, quer de estruturas terrestres e fluviais, quer de percursos, ou parcelas, nas margens do Rio Lima, reflexo de um processo de desvinculamento do indivíduo face ao seu meio, enunciou-se a necessidade de questionar o modo de reaproximação das pessoas à margem e o modo de requalificação da mesma, pela valorização dos seus temas.

Partindo deste pressuposto, no qual se assume a necessidade de caracterizar e reativar a ocupação no estuário do Rio Lima, restituindo-lhe o seu sentido de lugar, elaborou-se uma estratégia de intervenção que, através de um método de análise empírica, investiga, recorrendo às ferramentas de análise de várias áreas disciplinares e à análise in situ, presente em todas as fases do trabalho, o estuário na sua transversalidade e especificidade, no sentido de o caracterizar física e culturalmente.

Desta análise ressaltaram dois aspetos pertinentes, que dariam o mote de intervenção. Por um lado, que o estuário compõe-se por unidades de paisagem que o particularizam, na sua condição de meio aquático influenciado por correntes marítimas, condição favorável à existência de lagoas, salinas, ínsuas, formações halófitas, e por outras, transversais a todo o rio Lima, como as extensas várzeas, vinhas ou praias fluviais. Por outro lado, permitiu perceber que o rio, elemento comum a todas estas Paisagens da Margem, é simultaneamente o elemento que as isola. Constatação que levou à necessidade de repensar o modo de ver e interagir com o rio, resultando na construção de um novo modo de representação do rio, a partir do qual se definiu a estratégia de intervenção.

Esta construção de um novo olhar, inscreve o indivíduo no centro do território para o compreender. O que aplicado ao estuário, significa, a necessidade de reposicionamento do indivíduo no centro do estuário. Como? Assumindo o rio, um elemento contínuo em estrita relação com as margens, como o ponto de partida para a observação e compreensão da sua envolvente. Admitindo-o como uma linha de permuta ao longo da qual duas áreas se alinham.

Com base neste princípio, recupera-se a rota fluvial, como a linha que cose as paisagens da margem, suportada pela existência de ancoradouros ao longo do estuário, para elaborar uma proposta de intervenção que mediante a identificação prévia das unidades que caracterizam o estuário, explora hipóteses de rotas temáticas associadas a ancoradouros existentes, recuperados ou reinterpretados para novos usos.

# ABSTRACT

The following work is an exercise and reflection on intervening and requalification of the Rio Lima Estuary.

Incited by the print in situ, in which it's recognized a reality of discontinuities that are impermeable to the passage, and simultaneously a reality of desertion at several stages, both of land and fluvial structures, pathways or lots, in the Rio Lima's margins, repercussion of a process of detachment of the individual to his own environment, a need of questioning the method of people's re-approach to the margins and the process of its requalification was expressed.

Based on this position in which a need to characterize and revitalize the occupation of the Rio Lima estuary and by that restoring it's sense of place is identified, an intervention strategy was formulated. An intervention strategy that, through an empirical method of analysis, investigates, using the analytical tools of various disciplines and in situ analysis, present in all phases of work, the estuary in its transversality and specificity in order to characterize it physically and culturally.

This analysis highlights two relevant aspects, which give the motto of intervention. On one hand, that the estuary is composed by landscape units that particularize it, in his condition of an aquatic environment affected by ocean currents, conditions that are favorable to the subsistence of lagoons, salines, insulas, halophyte formations, and by other, common to all the river Lima, such as extensive meadows, vineyards and fluvial beaches. On the other hand, allowed to realize that the river, a common element to all of these landscapes of the margin, is also the element that isolates them. Realization which led to the need to rethink the way to view and interact with the river, resulting in the construction of a new approach of representing the river, and that defined the intervention strategy.

This construction of a new way of looking, puts the individual at the center of the territory as way of understanding it. This, applied to the estuary, implies a need to reposition the individual at the center of the estuary. How? Understanding the river, a continuous element in its strict relation with its margins, as a starting point for the for the observation

and understanding of the surrounding environment. Seeing the river as a line of permutations through which two areas come together.

Based on this principle the fluvial route is to be recovered as the line that stitches de margins landscapes, supported by the use of existing piers along the estuary. The proposal sets on the previous identification of “landscape units” that characterize the estuary exploring hypothesis for thematic routes associated to existing piers, recovered and reinterpreted for new uses. The recovery of this routes as the intervention, uses the previous identification of “landscape units” that characterize the estuary, and then explores hypothesis for thematic routes associated to existing piers, recovered and reinterpreted for new uses.



# ÍNDICE



Agradecimentos	I
Resumo	III
Abstract	V
Índice	
Metodologia	11
<b>1. Análise</b>	<b>15</b>
1.1 O Rio Lima	19
1.2 O Estuário do Rio Lima como estudo de caso	23
1.2.1 Análise física do estuário	25
1.2.2 Análise diacrónica dos limites do rio	35
1.2.3 Análise sincrónica dos limites do rio	41
1.2.4 Análise In situ	43
1.2.5 Reflexão sobre a análise do Estuário	47
1.3 A Paisagem das margens	53
1.3.1. Várzeas	53
1.3.1.1. Salinas e Ínsuas	55
1.3.1.2. Veiga S. Simão	59
1.3.2. Praias Fluviais	61
1.3.3. As Vinhas de Deão	65
1.4 Síntese	67

2. Estratégia de intervenção	69
A rota e o ancoradouro como estratégia	73
2.1 Reconhecimento dos ancoradouros	77
2.1.1 Método de análise	79
2.2 Ancoradouros do tipo fixo	79
2.3 Rotas fluviais até séc. XX	83
2.3.1 Rota do vinho	83
2.3.2 Rota das mercadorias	87
2.3.3 Rota das feiras	87
2.3.4 Rota da fé/festas	87
2.3.5 Travessia entre margens	87
2.4 Ancoradouros do tipo flexível	89
2.5 Rotas fluviais na contemporaneidade	91
2.5.1. Rota dos pescadores	91
2.5.2. Rota de desporto náutico	93
2.5.3. Rotas de recreio	93
2.6 Síntese das Ferramentas de Intervenção	95
3. Proposta de intervenção	97
3.1 Rotas fluviais para o séc XXI	103
3.1.1 Rota dos pescadores	103
3.1.1.1 A estrutura fléxivel	103
3.1.2. Rota de desporto náutico	105
3.2.1.1 Os desembarcadouros e as rampas de acesso	105
3.1.3. Rota de recreio	107
3.1.3.1 O ancoradouro e a unidade de apoio à praia	107
3.1.4. Rota de observação e estudo da flora e avifauna local	109
3.1.4.1 O ancoradouro/miradouro	109
3.1.5 Rota do Vinho	113
Conclusão	115
Bibliografia	117

## Metodologia

O trabalho de investigação que se segue estrutura-se segundo uma metodologia de projeto aplicado a uma amostra, na qual se analisam as hipóteses de intervenção para a requalificação e reativação das margens do Rio Lima.

Na metodologia adotada foram consideradas três fases: análise, estratégia e proposta de intervenção.

A partir da ANÁLISE é proposta uma reflexão que visa a criação de uma estratégia específica. Sendo que é no interior da própria ESTRATÉGIA que se descobrem e desvelam os locais de intervenção e os meios para intervir. A estratégia funde-se no “olhar” específico sobre a amostra selecionada, na sua interpretação e na construção de uma ideia de intervenção. A partir deste momento, a PROPOSTA visa materializar, no âmbito do projeto, a ideia enunciada na fase anterior.

Na primeira fase foram considerados dois tipos de análise: a **análise interpretativa** e a **análise *in situ***, para compreender a amostra em estudo e formular as hipóteses de intervenção.

**A análise interpretativa** dos elementos constituintes deste território, desde o Rio Lima à amostra em estudo, o estuário, recorre ao cruzamento de informação proveniente de diferentes áreas disciplinares (geografia, história, etc.) suportada pelas representações cartográficas disponíveis, com a informação facultada pelas várias bases documentais;

**A análise *in situ***, que através de visitas recorrentes ao lugar, e recorrendo ao registo gráfico, desenho ou levantamentos rigorosos de elementos e à fotografia, possibilita todo um reconhecimento de elementos e valores que ajudam à compreensão do rio e do estuário e dão os motes para a delimitação de uma estratégia.

Do confronto entre estes dois tipos de análise desenvolve-se uma reflexão que além de sintetizar os aspetos relevantes da análise empírica, levanta as hipóteses e inquietações que nos dão as pistas necessárias para o desenvolvimento do trabalho.



Este tipo de análise aplica-se desde a análise do rio na sua extensão, à análise do estuário, como caso de estudo, à paisagem das margens.

Na análise do **Rio Lima na sua extensão**, abordam-se os temas comuns a toda a área de estudo, e da qual se seleciona uma amostra como estudo de caso.

Na **análise ao estuário**, exploram-se os vários suportes que o compõe no espaço, considerando o suporte natural e construído, e no tempo diacrónico, no qual se analisam as transformações dos limites do próprio rio, através de uma análise comparada dos suportes cartográficos existentes, e sincrónico no qual, admitindo o rio como um organismo dinâmico em permanente mutação, se desenvolveram plantas que analisam os novos limites a que o estuário fica sujeito consoante essa oscilação. Esta análise será depois confrontada com a análise *in situ*, com o intuito de desencadear novas hipóteses, atribuir novas camadas de significação à análise interpretativa, caracterizar e qualificar a amostra com base no seu valor físico e cultural.

Do confronto da análise espaço-temporal com a análise *in situ*, resultam novas representações e novos suportes do rio, a partir dos quais se constrói um novo modo de ver o território. Um modo que permite lançar os temas e motes de intervenção para uma segunda fase de análise, que partindo da construção de um novo modo de interagir com a amostra, seleciona um conjunto de unidades anexas ao rio: **as Paisagens da margem**.

**A análise das Paisagens da margem** incita a uma transição de escala na análise interpretativa das várias camadas que as compõem, de modo a se poder caracterizar na especificidade os elementos que mais intervêm na leitura do território e que podem ser, numa fase de projeto, considerados num sistema coerente que requalifique as margens do estuário.

A partir da análise na transversalidade e especificidade do estuário e mediante uma inquietação sobre qual a aproximação necessária para a delineação de uma estratégia de intervenção que requalifique ambas as margens, definiu-se um modo de intervenção que implica a inscrição do indivíduo no próprio território à escala local, para o compreender.

A segunda fase do projeto, a **Estratégia de Intervenção** baseia-se num processo de análise que, mediante o modo como o indivíduo se coloca na amostra em estudo, define um modo de aproximação às margens, que obriga a analisar de novo o estuário, confrontando os elementos cartográficos existentes com outros suportes documentais, que fundamentam a recuperação da rota como modo de dinamização do estuário e reativação das suas margens. Além disso, este novo modo de intervir obriga a um reconhecimento dos elementos existentes que suportam a existência de uma rota, pelo que torna a ser necessária a análise no lugar, para o levantamento dos elementos que permitem a elaboração da proposta.

Por último surge a **proposta de intervenção**, assumindo a rota como o modo de relacionar as Paisagens da Margem, e o ancoradouro como a estrutura que o permite.



# 1. ANÁLISE



A escolha do Rio Lima como área de estudo para a requalificação e dinamização das margens legitima-se pelo facto deste rio, apesar de profundamente marcado por uma herança cultural associada à vocação marítima e fluvial, estar atualmente desvalorizado face a outros rios de dimensões semelhantes. Ainda que nos últimos anos se tenha investido no desenvolvimento das valências fluviais e na recuperação do sentido de lugar, procurando reaproximar as pessoas ao rio, o próprio rio ao estar geograficamente periférico face aos principais núcleos urbanos, não acompanhou o desenvolvimento e as medidas de valorização que se aplicaram noutros casos, resultando na inexistência de uma estrutura comum ao rio, que o caracterize culturalmente e paisagisticamente.

Como caso de estudo, seleccionou-se a amostra do estuário do Rio Lima, para a requalificação do sentido de lugar.

A análise que se segue, procura qualificar os temas subjacentes ao Rio Lima, com potencial para serem valorizados em diferentes escalas de aproximação. Estrutura-se em três fases de análise: A análise do Rio Lima, que investiga o rio na sua extensão; do Estuário no espaço, no tempo, diacrónico e sincrónico, e *in situ*, no qual se caracteriza e encontram os temas e as unidades de intervenção; e da própria *Paisagem das margens*, que analisa na sua especificidade as áreas a ser valorizadas e consideradas numa estratégia de intervenção.

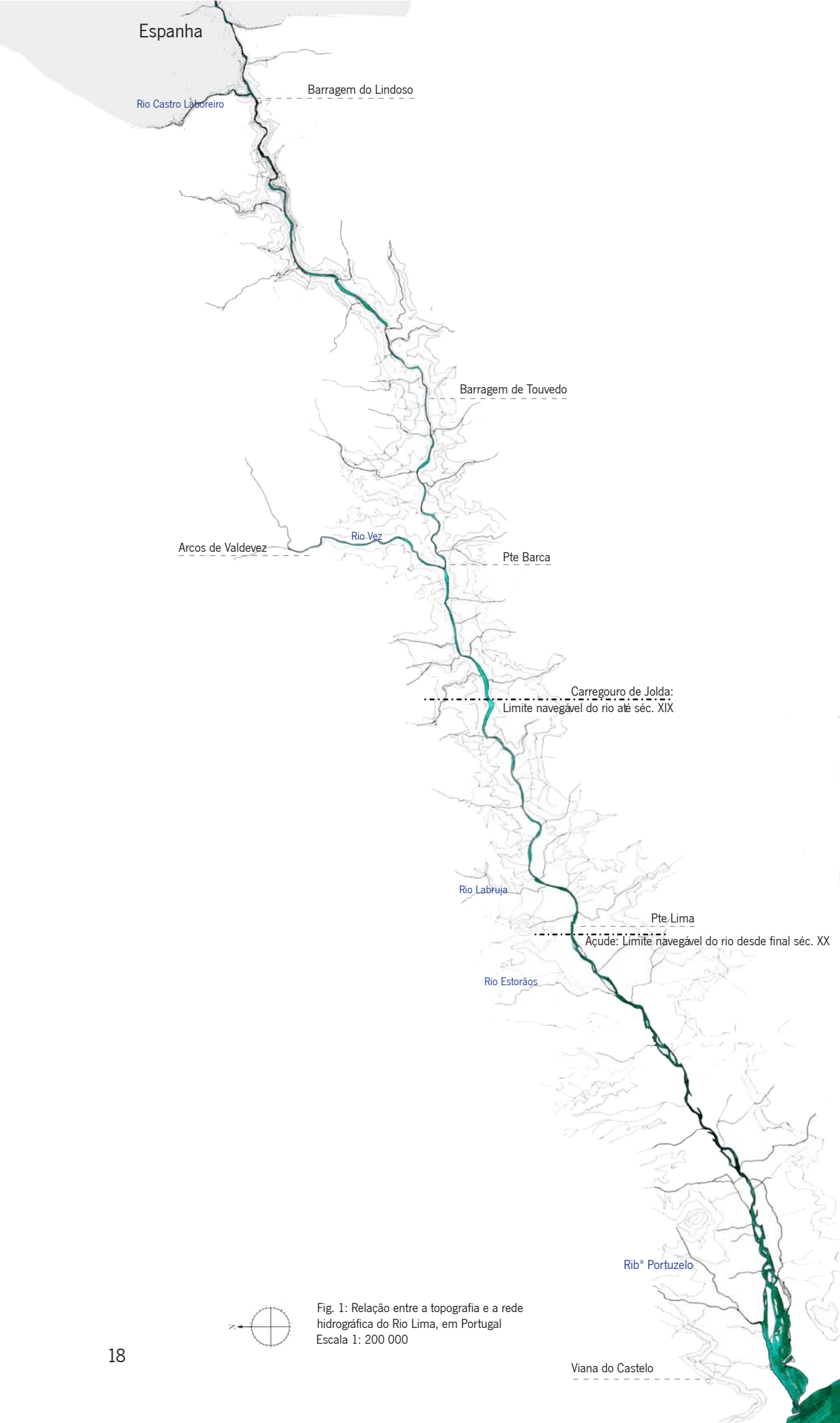


Fig. 1: Relação entre a topografia e a rede hidrográfica do Rio Lima, em Portugal  
Escala 1: 200 000

## 1.1 RIO LIMA

O rio Lima, ou rio *Lethes*<sup>1</sup>, (Fig. 1) nasce na Lagoa de Antela em Espanha. Percorre cerca de 108km, dos quais 67km em território português no sentido Este-Oeste até desaguar no Oceano Atlântico junto à cidade de Viana do Castelo. Consoante os desvios naturais do seu curso natural assume em determinados pontos da sua extensão outras designações, como Limia, Talariño, Freijo ou Mourenzo.

Climatericamente, o vale do Lima beneficia de um clima ameno temperado de natureza marítima. A temperatura média é de 11°C e 14,5°C, no Inverno e Verão respetivamente, e a humidade média ronda os 82% de manhã e 65% à tarde. Além disso, a precipitação é de 1443,3mm/ano, com valores máximos nos meses de Dezembro e Janeiro e os ventos são na ordem dos 8,2 Km/h média no sentido NE. (segundo dados do Instituto meteorológico da Meadela entre 1970 e 1990)<sup>2</sup>.

No vale do Lima, com aproximadamente 240km<sup>2</sup>, predomina uma policultura intensiva (milho, vinho, batata, cereais,...) num mosaico muito retalhado de minifúndios, em solo maioritariamente do tipo granítico e xistoso, entre Pt. Lima e Viana do Castelo, ou aluvial, na Foz. A maioria dos terrenos agrícolas localiza-se junto do leito do rio, onde os terrenos são mais favoráveis à prática de agricultura e em alguns casos, nas encostas das montanhas.

A rede hidrográfica estende-se por entre as depressões topográficas hercínicas ao longo de antigas discontinuidades no solo, ramificando-se por ribeiras, regatos, canais e redes de drenagem pluvial de sentido geral ENE-WSW, sensivelmente paralelos entre si, que claramente modelam os alinhamentos geográficos e os eixos povoados do Vale do Lima. Os principais afluentes são o Rio Vez, Labruja, Estorãos e o Trouvela.

O troço superior do rio, entre a Barragem do Alto Lindoso, através da qual o rio entra em Portugal e sensivelmente até Ponte da Barca, caracteriza-se por um encaixe do rio num relevo acentuado, em vale estreito, no qual a água corre rápido e a vegetação quando existente, aparece numa pequena faixa paralela ao rio, ou estende-se pelas encostas íngremes graníticas do Soajo e do Lindoso. As praias, quando existentes são constituídas por cascalhos, essencialmente quartzitos.

---

<sup>1</sup> O rio Lima é também conhecido como o rio do esquecimento, segundo a mitologia grega - Rio Lethes.

<sup>2</sup> PATRÍCIO, Augusto - Dinâmica de um Blowout existente na faixa costeira localizada entre os rios Lima e Neiva. In ABREU, Alberto Antunes (coord.) - Cadernos Vianenses. Viana do Castelo: C.M.V.C., Julho de 1996. Tomo 21



No troço inferior, o rio é mais largo e corre calmo entre as planícies aluviais, correspondentes à plataforma de abrasão marítima. Este troço caracteriza-se sobretudo pelos limites irregulares das suas margens, resultado da acumulação lenta dos sedimentos, transportados pela corrente do rio, nas margens do rio, formando as extensas várzeas<sup>2</sup> e as ínsuas Cavalari, Coelho, de Darque e Camalhão.

---

<sup>2</sup> Várzea- Zona permanentemente ou periodicamente inundada

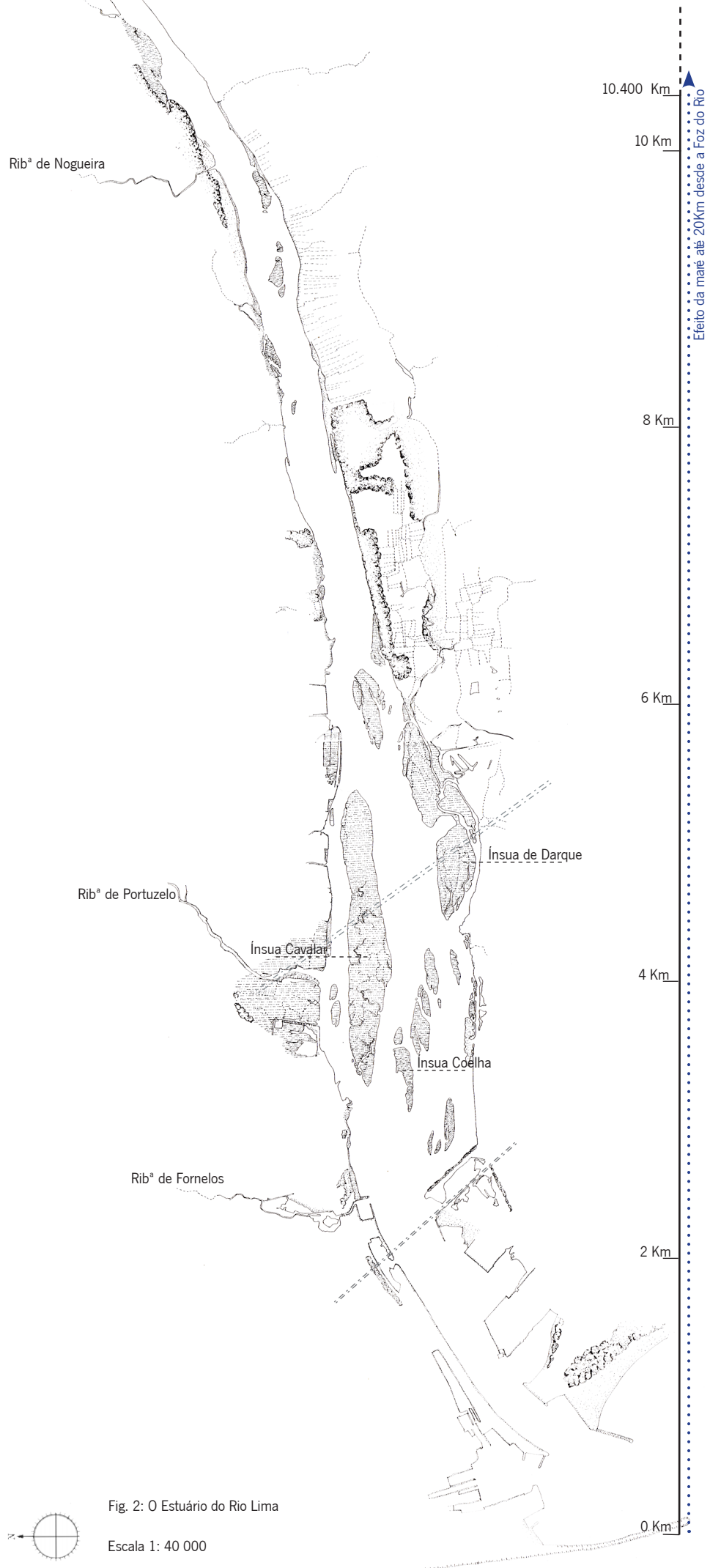


Fig. 2: O Estuário do Rio Lima

Escala 1: 40 000



## 1.2 O ESTUÁRIO DO RIO LIMA como estudo de caso

Selecionou-se o estuário como amostra de estudo por se entender ser, no Rio Lima, o trecho no qual coexistem as especificidades transversais a todo o rio e as especificidades de um estuário fortemente influenciado pela proximidade ao atlântico, física e culturalmente.



Fig. 3: A amostra em análise, no contexto do Rio Lima

O estuário do Rio Lima (fig. 2), é representativo do Rio na sua extensão, pois nele se identificam os mesmos temas e a mesma apropriação do território, seja na repetição da mesma estrutura parcelar, ou na fixação do edificado junto dos mesmos eixos viários, ou no cultivo extensivo de cereais, ou nas expressivas veigas com vinhas que dão origem ao Vinho Verde, típico da Região, ou ainda nas várzeas que se repetem sucessivamente nas áreas de afluência de ribeiros no Lima.

A proximidade ao Atlântico propiciou outro tipo de apropriação e de intervenção humana. Estimulou uma maior fixação humana, o desenvolvimento de infraestruturas, incremento de estruturas de apoio à navegação, como os portos de mar, os estaleiros, os cais, marinas ou ancoradouros, consolidação das margens e ao nível físico, a confluência de água doce e salgada gera um tipo de ecossistema particular das zonas estuarinas.

A análise que se segue procura caracterizar e valorizar a amostra, consoante os vários elementos que a compõe, no espaço e no tempo.

Numa primeira aproximação, com base na documentação disponível sobre a amostra, faz-se a análise do estuário do Rio Lima na sua extensão, no espaço, considerando os vários estratos que definem o estuário, e no tempo, analisando as transformações diacrónicas e sincrónicas das margens do rio, para se perceber a transformação a que esteve e está sujeito e as implicações dessas transformações. Numa segunda aproximação ao estuário, mediante uma análise *in situ*, e identificação dos temas e áreas de intervenção no estuário, analisa-se a paisagem da margem, a uma escala aproximada que permita descodificar e caracterizar em detalhe cada unidade de paisagem do estuário para posteriormente, através de uma estratégia de intervenção se valorizarem.



### 1.2.1 Análise física

A análise física da amostra considera o troço do Rio Lima compreendido entre a Foz do Rio e as freguesias de Deão e S. Salvador da Torre numa extensão de 10885 km aprox. Abrange as populações de S. Salvador da Torre, Cardielos, Serreleis, Santa Marta de Portuzelo, da cidade de Viana do Castelo, que integra atualmente as freguesias da Meadela e de Darque, e na margem Sul as freguesias de Mazarefes, Vila Franca e Deão.

O processo de análise baseou-se na decomposição do estuário em camadas de leitura, para as quais foram elaboradas plantas de análise (fig.3) que exploram isoladamente cada uma das camadas que o compõe, de modo a entender a ocupação e a transformação do estuário. Esta desconstrução faz-se analisando desde a topografia e hidrografia, à estrutura viária, à parcelar, à arbórea e vegetal e à estrutura do edificado por último. No entanto, a necessidade de confrontar estas camadas para perceber o sentido de apropriação entre suportes, levou à forma como elas se apresentam. A sobreposição das camadas possibilita observar a adaptação e interdependência entre elementos. E por essa razão organizam-se consoante o grau de ocupação do território, desde o edificado, ao suporte físico em que se inscrevem.

Ao nível da **topografia**, (fig. 3d) o estuário está encaixado num vale de planícies aluviais, limitadas pelas montanhas da Serra d'Arga (784m altura), Santa Luzia (549m), Perre (474m) e Amonde (319m) e pelo Oceano Atlântico no sentido da Foz. Nas depressões destas montanhas formam-se estreitos vales aluviais por onde a rede hidrográfica se estende, desde a Rib<sup>a</sup> de Portuzelo, à de Fornelos, de S. Simão, ao Rio Covo e Rio de Nogueira, que desembocam junto do Rio Lima em zonas húmidas.

A **estrutura viária** (fig. 3b) organiza-se com as vias principais paralelas ao rio, a partir das quais se ramificam de forma perpendicular as vias secundárias, que na maior parte das vezes desembocam no próprio rio - desembarcadouros. Entre estas vias secundárias de acesso ao rio cruza-se uma rede de caminhos rurais, que fazem a ligação entre as parcelas agrícolas como se percebe na análise entre a estrutura viária e parcelar na fig. 4b e uma outra rede de caminhos pedonais. Os caminhos pedonais, paralelos ao rio, relacionam de forma descontínua as áreas ribeirinhas, como as praias fluviais, os portos, os ancoradouros isolados, zonas de piqueniques, de desporto, zonas húmidas, entre outros.

Entre ambas as margens existem na amostra em estudo, duas pontes, a ponte ferroviária Eiffel de 1878, que substituiu a anterior ponte sobre estacas de madeira de 1807<sup>4</sup> e a Ponte Nova que serve a autoestrada Porto-Caminha, de 1996/1997. Ligeiramente a montante da amostra existe uma outra ponte, que é pertinente para a compreensão da amostra, a ponte de São Cristovão (1981) em Lanheses que relaciona as estradas nacionais paralelas ao rio.

**A estrutura parcelar** (fig. 3b) define-se essencialmente pela combinação de um mosaico irregular de pequenas parcelas, mais compartimentadas, associadas á estrutura viária no interior do estuário, e de um mosaico mais regular dos terrenos junto do limite do rio. Os terrenos na proximidade com o rio e os demais cursos de água organizam-se essencialmente no sentido longitudinal perpendicular aos cursos de água, para melhor serem irrigados. No entanto, quando a irrigação do solo é constante e excessiva para a prática de agricultura a parcela que daí resulta é mais extensa e irregular, correspondendo às extensas várzeas, salinas, juncais, canaviais. O mesmo se aplica às insuas, nas quais se reconhece a ausência de traçado parcelar, embora se saiba da ocupação destas áreas desde o século XVIII, sobretudo na insua de Darque.

**A estrutura vegetal e arbórea** (fig. 3c) divide-se em dois momentos, duas cotas, correspondentes à plataforma de abrasão marítima, na cota inferior, e às encostas das montanhas que contornam o estuário.

Na plataforma de abrasão marítima do estuário, nas zonas de inundação periódica, a estrutura compõe-se por prados higrófilos<sup>5</sup> com abundância de juncos, sapais ou canaviais de tábua e caniço, bem como de bosques palustres compostos por amieiros, salgueiros-negros, eucaliptos e pinheiros, entre os quais se desenvolvem por vezes, depressões permanentemente encharcadas como as lagoas ou salinas, nas situações de marismas<sup>6</sup>. Estas zonas alternam, na mesma faixa com outras, nas quais se desenvolve a agricultura, no cultivo quase exclusivo de cereais e vinho.

A um estrato superior, sensivelmente a partir da cota 50, como se percebe se confrontadas as plantas da estrutura vegetal e arbórea e da topografia (fig. 4d) desenvolvem-se manchas florestais, de carvalhos, eucalipto, pinheiro, entre outros, com maior

---

<sup>4</sup> L.C.C – Das pontes sobre o Rio Lima em Viana do Castelo. [consultado em 20 de Janeiro de 2012]. Disponível em: <http://gib.cm-viana-do-castelo.pt/documentos/200805115545.pdf>

<sup>5</sup> Higrófilos: vegetais que vivem em ambiente muito húmido

<sup>6</sup> Marismas: Zonas de confluência de água doce e salgada.

expressão. Estas manchas podem-se estender, pontualmente às zonas de formação dunar (em parte como medida de prevenção do avanço das dunas), como se percebe pela mancha arbórea que se estende ao limite da amostra, junto ao Oceano atlântico (Praia do Cabedelo).

Os restantes apontamentos arbóreos no estuário, que pertencem a terrenos particulares, não têm representação expressiva na leitura do estuário.

Pela proximidade à costa e à matéria-prima, maior produtividade dos solos, sobretudo na margem Sul, maior facilidade de implementação da rede ferro-rodoviária e portos de mar, o estuário é em comparação com o restante Vale do Lima, favorável à fixação humana.

Do confronto entre todos os estratos da análise, Fig. 3, percebe-se que a **estrutura do edificado** (fig. 3a) desenvolve-se essencialmente em torno dos principais eixos viários paralelos ao rio; que a topografia acentuada a Norte impõe uma maior aproximação e concentração da construção nos limites de área inundável do estuário e que há uma fronteira clara entre o limite arbóreo e o edificado. Enquanto a Sul, a altimetria inferior e o declive suave, a construção surge de forma mais dispersa e difusa, afastada do limite do rio.





a: Estrutura do edificado

---




b: Estrutura viária e parcelar

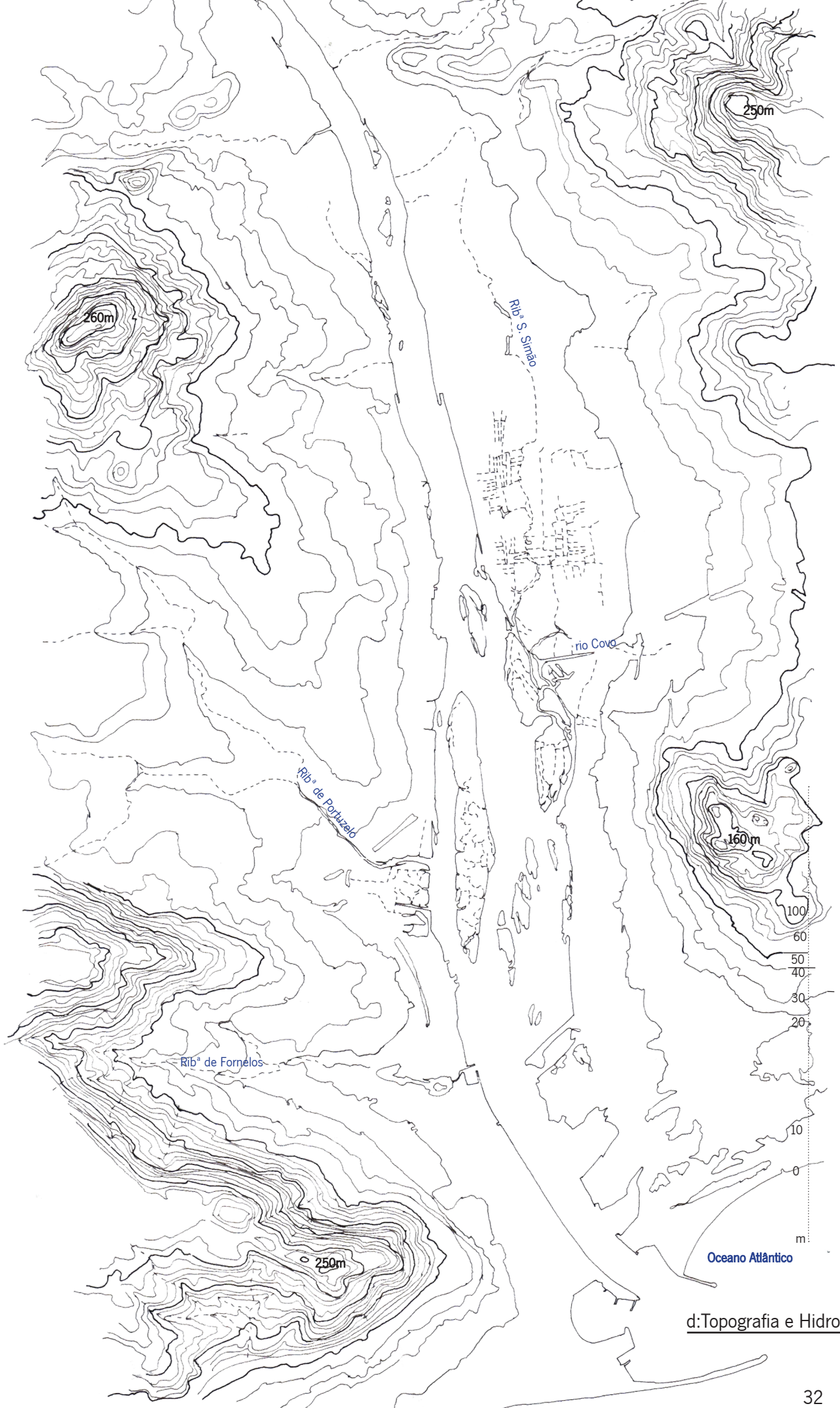




Legenda

-  Agricultura
-  Eucalipto, pinheiro-bravo, carvalho
-  Prados higrofilos(juncos, sapais) e bosques palustres
-  Matas de sebes de carvalho comum, amieiro, loureiro, madressilva
-  Mancha Florestal

c: Estrutura arbórea e vegetal



d: Topografia e Hidrografia

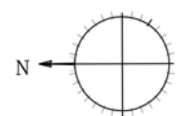


Fig. 3: ANÁLISE FÍSICA DO ESTUÁRIO DO RIO LIMA  
Escala: 1\_40 000



## 1.2.2 Análise diacrónica dos limites do Rio Lima

### Da representação à transformação dos limites do Rio Lima

Na análise às margens do estuário constata-se que as mesmas apresentam um grau de artificialização elevado, sendo impossível em determinadas zonas perceber a fronteira entre o suporte natural e o construído/artificie. Pelo que se tornou necessário compreender o rio nos seus limites, investigando por isso as transformações diacrónicas ao longo do rio, que legitimem o atual desenho desses limites. Para isso recorreu-se aos suportes cartográficos de representação do Rio Lima desde 1782, por ser a primeira carta que se foca sobre o rio e não apenas a cidade de Viana ou a então Villa de Vianna da Foz do Lima, até ao Plano Diretor Municipal de 2008, que é revelador do estado atual dos limites. Nesta análise foram apenas evidenciados esses mesmos limites, para que se entenda concretamente, sem interferências, as subtis transformações dos mesmos.

A análise comparada entre os vários suportes permitiu destacar diferentes graus e tempos de intervenção que refletem as preocupações pontuais e permanentes que se debateram sobre o rio e as suas margens.

Consideram-se algumas transformações contínuas, como a reorientação da Foz, voltada a Norte na planta de 1782, mas que pela extensão do molhe do Bugio, visível na planta de 1800, ou da construção do molhe exterior da Barra, paralelo ao do Buggio, na planta de 1997, viriam a reorientar definitivamente a Foz para Sul.

Outra observação, baseada na comparação da planta de 1782 e de 1800, prende-se com a regularização da margem Norte, inicialmente, pela transformação das linguetas perpendiculares ao rio em docas paralelas a ele. E posteriormente, através de aterros sucessivos, que definem um novo limite do rio. O primeiro aterro é visível na planta de 1869, em S. Bento, sobre a formação rochosa que aí existia, e o segundo, evidente na planta de 1997, paralelo ao jardim marginal de Viana do Castelo. Ainda na mesma margem, entre 1869 e 1997, observa-se a rasgamento do afloramento rochoso na Foz do rio em múltiplas docas e onde se implantaram os estaleiros navais de V.C. (1944).

Na margem Sul, este processo de regularização das margens deu-se de forma mais subtil entre 1872 e 1975, com a construção do maranhão e cais de S. Lourenço, do dique do Cabedelo e posterior demolição para dar origem ao molhe do Cabedelo, e com construção de quebra-mares, que melhor orientassem a corrente do rio. A partir de 1975, deu-se porém uma transformação brusca evidenciada na planta de 1997, com a supressão dos quebra-mares que deram origem à construção de novas plataformas sobre os extensos areais e que servem de suporte ao Cais comercial de Viana.

Um outro aspeto destaca-se no confronto das plantas mais recentes, entre 1949 e 2008, nas quais se denota a tendência para a consolidação das margens ao longo do rio, sem ser no perímetro urbano, pela definição dos limites, com a construção de taludes artificiais a Sul, e de muros limitrofes e terraços fluviais a Norte.

Além das transformações operadas nas margens, estas plantas apontam outros aspetos intrinsecamente associados ao rio, como se percebe na Carta corographica das correntes do rio Lima desde Villa Mou até a Foz Lima de 1782, como a localização das marinhas<sup>7</sup>, as linhas de preia-mar<sup>8</sup>, baixa-mar<sup>9</sup>, águas vivas, as formações arenosas, as insuas, as praias que ficam a descoberto e em que situações, os canais ou «rio por onde sempre se navegou».

A compreensão das transformações das margens pela análise dos suportes cartográficos permite-nos compreender a construção de paisagem subjacente à representação da mesma. E deste modo constatar que o tipo de representação corográfica das plantas desde 1782 a 1857, refletem uma construção de paisagem que Cosgrove considera ser aquela que coloca o indivíduo no centro do universo para compreender a sua envolvente. Um tipo de representação que combinando a representação horizontal, vertical e perspectivada, numa escala local e global, *mais se aproxima do convencional significado do termo paisagem*<sup>10</sup>. São representações sensíveis aos elementos que mais intervêm na leitura do estuário, ainda que de forma imprecisa e falaciosa, com distâncias desmesuradas.

---

<sup>7</sup> Marinhas: salinas

<sup>8</sup> Preia-mar: nível máximo do nível de água atingido ao longo do dia. Inicia-se às 0h e sucede-se à baixa-mar em intervalos de 6h (aprox.)

<sup>9</sup> Baixa-mar: nível mínimo do nível da água atingido ao longo do dia.

<sup>10</sup> [Sobre a representação corográfica], most closely tied to conventional meaning of the term landscape – COSGROVE, Denis. Liminal geometry and element landscape: construction and representation. In CORNER, James – Recovering landscape: essays in contemporary landscape architecture. New York: Princeton Architectural Press, cop.1999.

Enquanto o tipo de representação desde 1949, geométrica, possível pelos levantamentos dos serviços cartográficos militares corresponde a um tipo de representação que permite maior manipulação e ordenamento do território, justificando a transformação e artificialização das margens mais acelerada nos últimos anos.



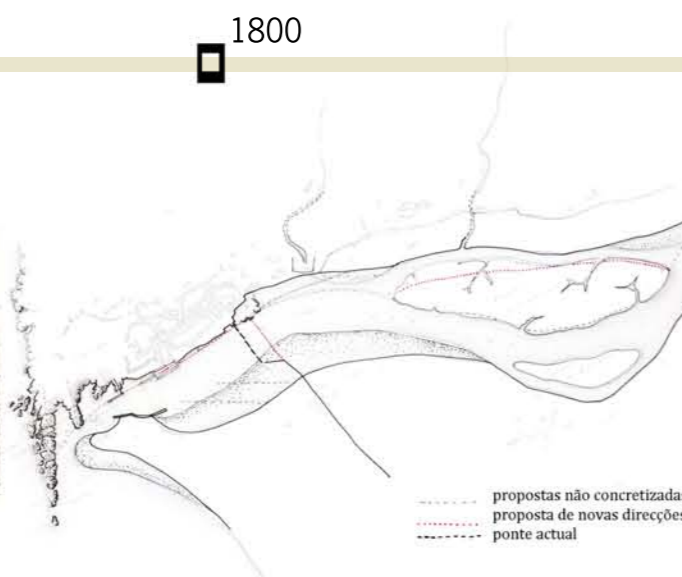


1782



Carta corographica das correntes do rio Lima desde Villa Mou até à Foz Lima, por Francisco Pinheiro da Cunha

1800



Esboço da Planta da Barra e Porto de Vianna do Castello e projecto do seu melhoramento, por Plácido Ant<sup>o</sup> da Cunha Abreu

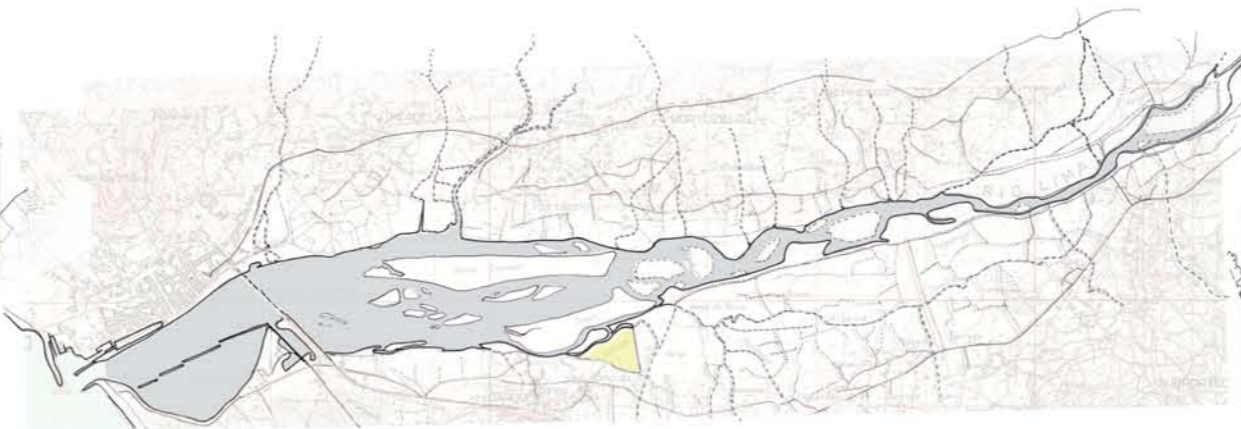
propostas não concretizadas  
proposta de novas direcções  
ponte actual

1857



Cópia e revisão da Planta da Barra e Porto de Vianna do Castello e projecto do seu melhoramento, por Plácido Ant<sup>o</sup> da Cunha Abreu

1949



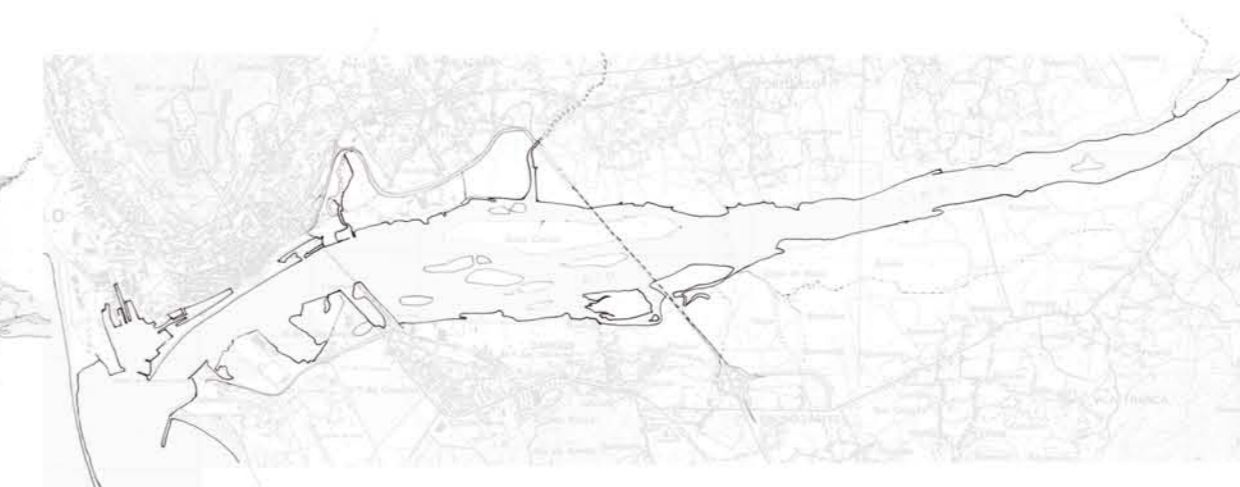
Carta cadastral de Portugal: Viana do Castelo, folha n° 40-41, pelos Serviços cartográficos do exército

1975



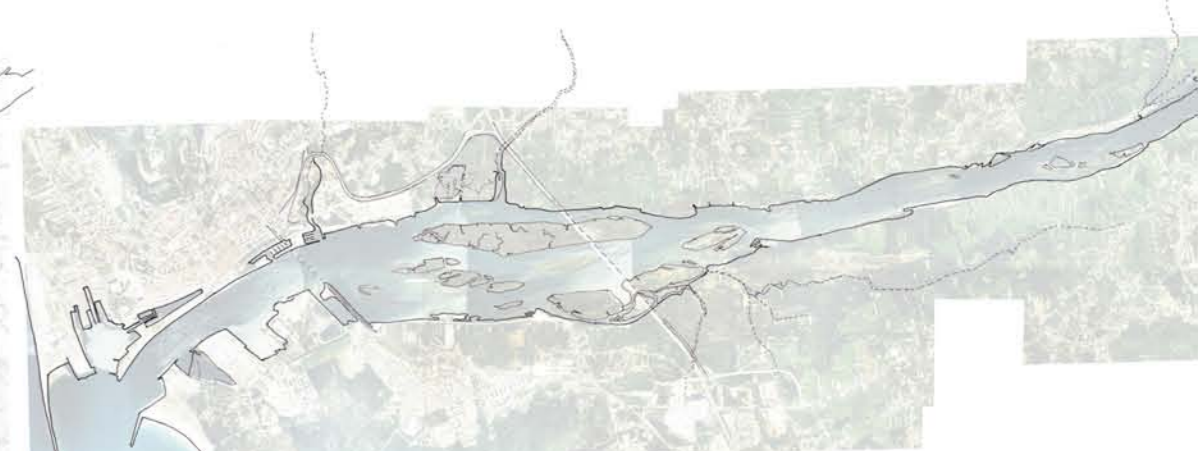
Planta cadastral, serviço documentação da CMVC

1997



Carta Militar de Portugal: Viana do Castelo, Folha n° 40-41, serviços cartográficos do Exército

2008



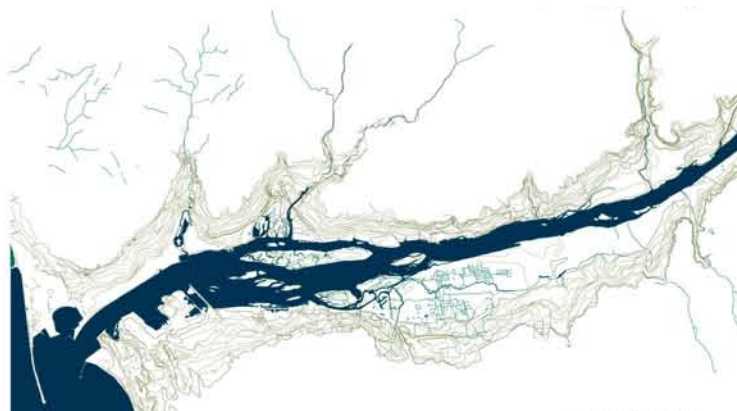
PDM de Viana do Castelo, 2008, serviços de documentação da CMVC, aerofotomapa 2010 de Google earth

- Marinhas

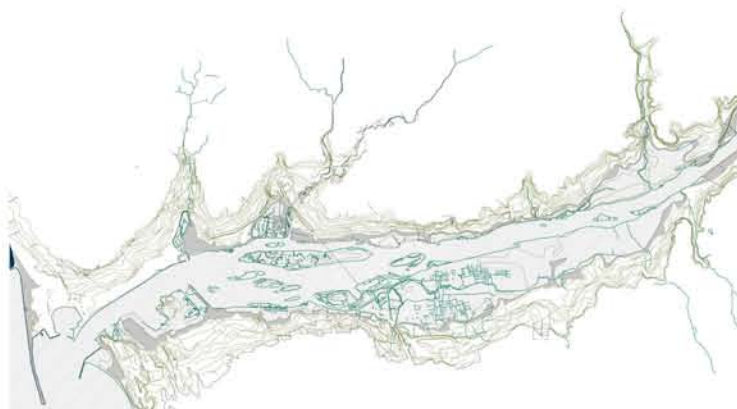


Fig. 5: Transformação diacrónica dos limites do rio Lima

Escala: 1\_70 000



6a: Caudal médio



6b: Caudal em maré alta - Valor médio (3m) e valor máximo (4m)



Fig. 6a e 6b: Transformação sincrónica dos limites do estuário do Lima segundo a variação de caudal

Escala 1\_120 000

### 1.2.3 Análise sincrónica dos limites do rio Lima

Além da transformação diacrónica dos limites do rio Lima, existe ainda outra transformação dos mesmos, segundo o intervalo de tempo constante, de atuação das marés. O conhecimento destes limites é indispensável para o esboço de uma proposta de intervenção junto do rio, pois é necessário considerar, que qualquer intervenção junto do limite do rio, estará sujeita à oscilação do nível da água.

Embora esta transformação resulte de um processo endógeno do rio, isto é, que se refira ao processo sincrónico<sup>11</sup> de transformação natural do rio, ele coexiste com o tempo de transformação diacrónica, na medida em que é condicionado pela estrutura que dela resulta. Pois a variação de caudal, ao longo do dia e do ano, está sujeita aos limites artificiais que resultam da transformação última das margens do rio, como os muros, os taludes, os molhes, as plataformas sobre o rio, entre outros.

Para o efeito considera-se a planta de 2008, que revela o estado último dos limites do rio, para se perceber a oscilação do nível da água em situação normal (Fig. 6a), de maré alta ou de cheia (Fig. 6b). Considerando-se para isso os dados do Instituto Hidrográfico<sup>12</sup>, que referem, neste troço do rio, um caudal médio de 35,53m<sup>2</sup>/s e a influência de marés até 20km desde a Foz, o que significa que toda a amostra está sujeita ao regime de marés. A influência das marés resulta em oscilações do nível médio da água entre os 0.11m e os 3.96m, que correspondem respetivamente à baixa-mar e à preia-mar máxima. Sendo possível ao longo do ano atingirem-se excepcionalmente valores acima dos 4m.

Da interpretação destes dados, aplicados à planta de 2008, resultaram duas plantas (fig. 6a e 6b), representativas da variação do caudal, e dos limites do rio, que serão posteriormente tidos em conta para o desenvolvimento de projeto.

Em observação às plantas síntese dos limites do rio segundo a variação do caudal do mesmo, percebem-se os limites, mais rígidos a Norte e diluídos a Sul, devido ao contorno dos elementos de contenção das margens, como os muros, taludes, entre outros. Artificios do homem para impedir o avanço da água para os seus terrenos.

---

<sup>11</sup> sincronia. In Infopédia [Em linha]. Porto: Porto Editora, 2003-2012. [Consulta++pdo em 1 de Fevereiro de 2012] Disponível em [www.infopedia.pt/\\$sincronia](http://www.infopedia.pt/$sincronia)

<sup>12</sup> PEREIRA, Liliana Patrícia dos Santos - Intrusão salina no rio Lima. Guimarães: Universidade do Minho, 2004. (Relatório de projeto individual da Licenciatura em engenharia civil)

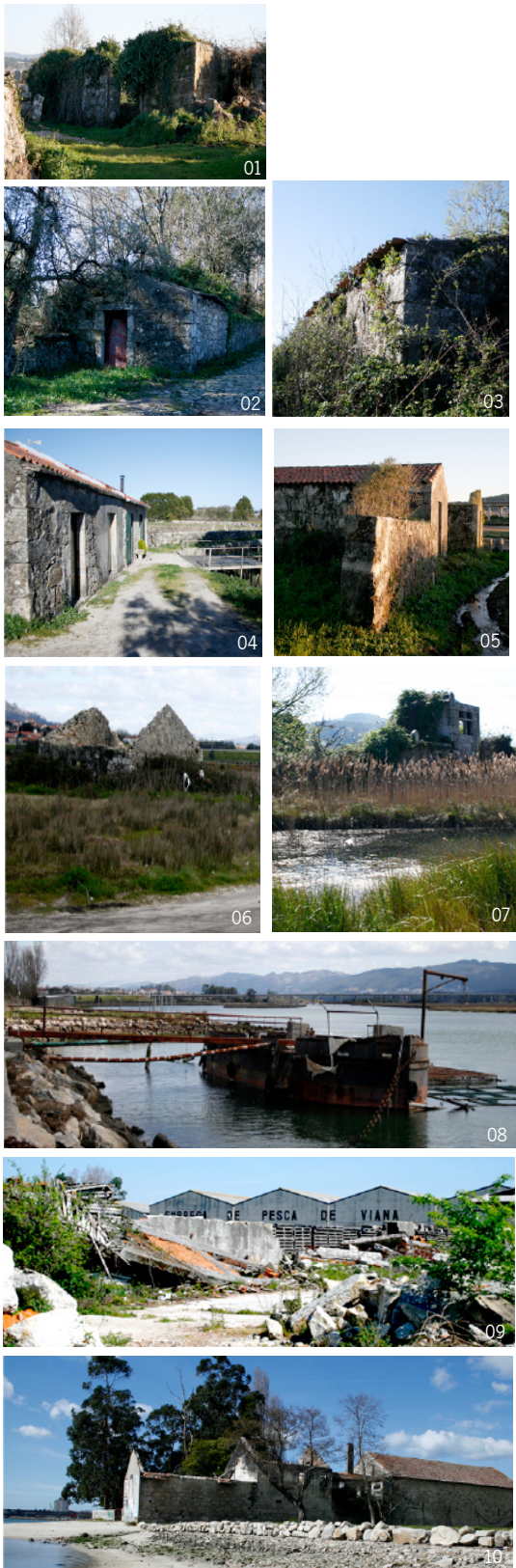
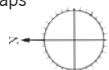


Fig. 7: Reconhecimento do estado de abandono das estruturas de apoio aos ancoradouros \_ Fotografia de autor

Fig. 9: Vista aérea do estuário do Rio Lima\_ Bing maps  
Escala 1\_ 40 000



#### 1.2.4 Análise *In situ*

Após a análise do estuário do Rio Lima no espaço e no tempo, diacrónico e sincrónico, analisou-se também o estuário, mediante um terceiro fator, de ordem subjetiva, com base na análise *in situ*.

A necessidade de reconhecer os traços e as marcas no território, de perceber a apropriação que dele é feita, levou-me a uma primeira aproximação ao rio, na qual se captou e registou, através da fotografia, as dinâmicas existentes: a ocupação das margens, os percursos ribeirinhos, os equipamentos, as marcas, os vestígios de outras ocupações, que caracterizam e acrescentam camadas de significação ao lugar.

Desta visita resultou um primeiro levantamento fotográfico, na fig. 7, que identifica os percursos e equipamentos associados às zonas ribeirinhas, e do qual ressaltam duas inquietações.

Uma refere-se ao tempo de uso dos equipamentos fluviais, do estado de abandono em que se encontram, quer os ancoradouros, quer algumas casas de pedra, que se supõe terem servido para guardar material dos pescadores ou serem o que resta das tabernas que Carlindo Vieira referia existirem em cada porto que se atracasse o barco, os ditos "*locais de paragem obrigatória para qualquer pescador*"<sup>13</sup>. Este abandono é também extensível a alguns dos terrenos ribeirinhos.

Uma outra impressão relaciona-se com a acessibilidade às zonas ribeirinhas. O exercício de deambular, percorrer ou tentar percorrer a pé as margens, constatou dois aspetos. Um, que no meio rural, quase todos os acessos viários que fazem a ligação a estas zonas desembocam no rio e associados a esses desembarcadouros surgem estruturas de ancoragem. Um segundo aspeto refere-se ao facto de, contrariamente ao que pensava, ser impossível percorrer as margens do rio de forma contínua, quer devido a acidentes naturais, como é no caso da presença de áreas húmidas, quer pela imposição dos muros que delimitam os terrenos particulares.

A análise *in situ*, permitiu-me entender o rio como um limite descontínuo, fraturado, quer pelo abandono da atividade piscatória e conseqüentemente, dos ancoradouros que a suportavam, quer pelo processo de artificialização dos limites do rio, ou ainda pelo desenvolvimento dos principais eixos rodoviários, que acentuam por norma, as fronteiras entre a massa urbana e as zonas verdes, criando hiatos de uso nas suas redondezas.

---

<sup>13</sup> VIEIRA, Carlindo - Barqueiros do Lima. Estudo etnográfico (coleção). Viana do castelo: C.M.V.C., 1984.

A impossibilidade de percorrer o rio na sua continuidade e o estado de abandono de estruturas fluviais induziram a uma nova visita, que sob um olhar específico, se centrou no reconhecimento das estruturas fluviais de ancoragem, comuns a ambas as margens.  
(Fig. 10)

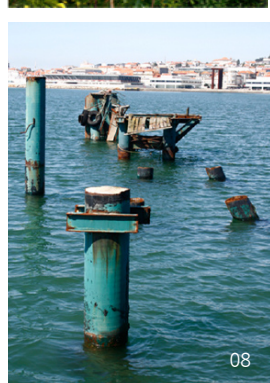
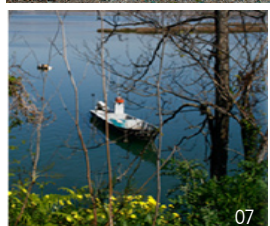
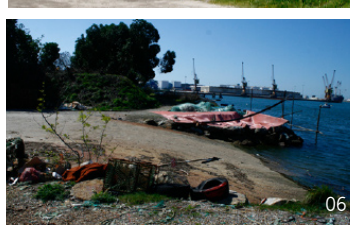
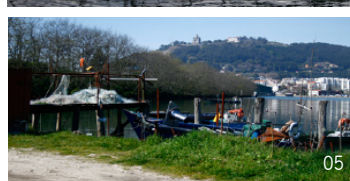
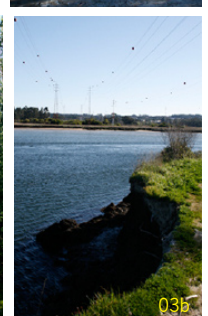
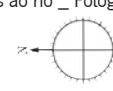


Fig 10: Reconhecimento das estruturas fluviais e acessos ao rio \_ Fotografia de autor  
 Fig 11: Ortofotomapa 2007

Escala 1\_ 40 000







## 1.2.5 Reflexão da análise do estuário

A análise do estuário no seu suporte físico, na transformação diacrónica e sincrónica dos seus limites e *in situ*, permitiu caracteriza-lo e refletir sobre os vários temas que se foram levantando ao longo da análise.

O confronto das várias análises permitiu reconhecer o rio como um limite descontínuo, uma fronteira, um *“elemento linear não considerado como rua [...], dominante do ponto de vista visual mas também pela sua continuidade na forma e impermeabilidade às tentativas de os atravessar”*<sup>14</sup>. Se inicialmente, pela inexistência de acessos entre margens, o rio era visto como uma fronteira impermeável às tentativas de atravessamento e remetia o indivíduo para o papel de observador sem possibilidade de interação física entre margens. Com a construção dos eixos ferro-rodoviários, ao longo e sobre o rio, o indivíduo, deixa de precisar de recorrer ao rio, como meio de deslocação, conduzindo ao desvinculo do indivíduo face ao rio e ao abandono das estruturas ribeirinhas, dos terrenos anexos e à deterioração dos acessos.

Uma outra consideração admite a inexistência de uma lógica comum de ocupação e tratamento de superfícies, transversal a ambas as margens, e mesmo entre a mesma margem. Pois as medidas de consolidação das margens operaram-se de forma desproporcional ao longo do rio, estando quase todas concentradas na foz, na margem Norte.

Por último, considera-se que, as transformações físicas dos últimos anos, refletem um *modo de atuação* que a representação geométrica, cartesiana, do estuário permitiu e que, por um lado, acelerou a transformação e a manipulação do território, e por outro, acentuou o desfasamento do observador face ao produto de observação e intervenção.

Mediante estas reflexões, levantaram-se algumas inquietações sobre o modo de ver e de intervir no rio. Qual a aproximação que deve ser feita para se requalificar as margens do rio? E se o modo de atuar é inerente ao modo de ver, de compreender a envolvente, de que forma se pode trabalhar o modo de ver para que a intervenção seja o mais adequada, no espaço e no tempo e sensível ao processo de construção cultural do lugar? E ainda, se o rio é do ponto de vista físico, tido como um limite descontínuo, impermeável

---

<sup>14</sup> LYNCH, Kevin - A Imagem da cidade. Tradução AFONSO, Maria C. Tavares. Lisboa: Edições 70, D.L. Abril 1996. Arte e comunicação n° 15 [Tit. Original: The image of the city] pag. 73

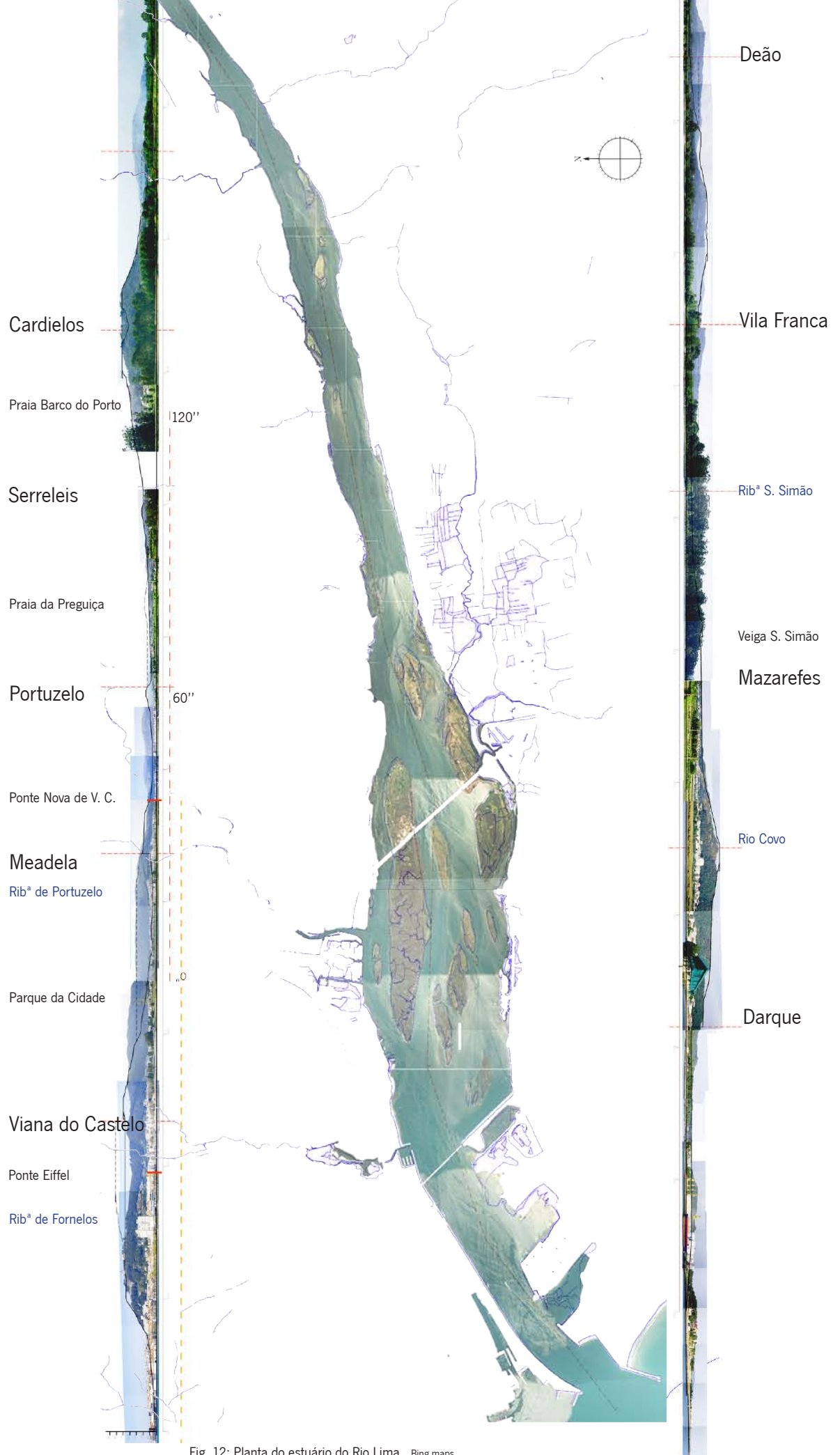


Fig. 12: Planta do estuário do Rio Lima\_ Bing maps

Fig. 13: Alçados das margens do Rio Lima, Norte e Sul\_ Fotografia de autor

Escala: 1\_40 000

à passagem, e simultaneamente amplo e desimpedido do ponto de vista visual, não será a visão pelo rio o elemento a considerar no modo de ver e intervir na paisagem? Não será através da análise desta condição ambígua de proximidade visual e distância física, que se pode definir o método de intervenção?

Estas inquietações levaram-me a considerar que a proximidade visual entre margens só é possibilitada pelo mesmo fator que as afasta fisicamente, isto é, a sua largura e extensão é o que nos possibilita uma visão panorâmica do mesmo, através de pontos específicos das margens. E portanto, é o rio que possibilita essa leitura contínua. Neste sentido, porque não partir do próprio rio para a formulação de uma estratégia de intervenção? E se considerada essa hipótese, de que modo?

Ora a aproximação pelo rio é possível se assumirmos o rio como *uma linha ou fronteira*, [que pode ser transformada] *numa costura, uma linha de permuta ao longo da qual duas áreas se alinham*. (Lynch)<sup>15</sup> e a partir da qual pode ser construído um novo olhar sobre o rio.

Este novo olhar, impõe um reposicionamento do observador no centro do território, isto é, no rio para a percepção e compreensão do estuário. O exercício de análise é semelhante ao que originou a representação corográfica de 1782. E tal como a representação de 1782, incita-se à representação, não de forma imprecisa e falaciosa como então, dos elementos que mais interferem na leitura do território. Este reposicionamento obriga a ver o rio pelo rio, isto é, em alçado, a substituir a vista planimétrica pelo perfil topográfico. Para o efeito foram elaborados dois alçados (fig. 13) que recorrendo à fotografia panorâmica e ao perfil topográfico, nos dão a leitura real, das margens do estuário. A combinação entre estas duas ferramentas resulta na representação da percepção *in situ* do estuário, segundo uma medida e uma escala.

Esta nova perspetiva do rio e das suas margens destacou ou valorizou novos elementos no estuário. O alçado, ao considerar apenas os acidentes geográficos e culturais que diretamente intervêm no estuário através do rio, seleciona um conjunto de temas, em estrita relação com o rio, que condicionam de forma direta o modo de ver o estuário.

---

<sup>15</sup> LYNCH, Kevin - A Imagem da cidade. Tradução AFONSO, Maria C. Tavares. Lisboa: Edições 70, D.L. Abril 1996. Arte e comunicação n° 15 [Tit. Original: The image of the city] pag. 75



Fig. 14. Síntese das unidades de paisagem do Estuário  
Escala: 1\_40 000

Através do alçado é ainda possível desenvolver um sistema que dá coerência entre as unidades de paisagem comuns a ambas as margens, e que a representação planimétrica não permite. Ele permite a continuidade em temas e também em percursos, que a pé, pelas margens haviam sido impossibilitados.

Tendo em conta esta nova perspetiva do rio e a análise anterior, física e *in situ*, que incitaram a um novo modo de ver paisagem, desenvolveu-se a planta síntese (fig. 14) na qual se identificam os motes para a intervenção e as pistas necessárias para a reinterpretação e requalificação das margens do Rio Lima. Como sendo a identificação de unidades que caracterizam o estuário e cujo potencial não está explorado. Consideram-se para o estudo de caso: a veiga de S. Simão e de Nogueira, as praias, que pontuam sucessivamente a margem, as zonas húmidas, a zona das vinhas e as zonas de agricultura.

O reconhecimento destas unidades obriga a um novo processo de análise, que, noutra escala, estude as *Paisagens da Margem* na especificidade.



## 1.3 A PAISAGEM DA MARGEM

Reconhecida na amostra, a faixa ribeirinha em confronto direto com o rio (fig. 14), na qual se identificaram as áreas ou unidades de paisagem com características comuns, no que se refere à coerência do seu suporte natural, construído ou da ocupação do mesmo, foram selecionadas (unidades de) Paisagem das margens que, pelo seu potencial físico e cultural devem ser requalificadas e valorizadas. A seleção considerou aquelas que possam ser, por um lado, representativas do tipo de unidade, e assim possibilitar a ampliação da intervenção a todas as unidades tipo, e por outro, aquelas que pela sobreposição de camadas de significação e de uso, são mais ricas e complexas nos temas que geram, expandindo as hipóteses de intervenção.

Consideram-se por isso as unidades das **Várzeas**, nas quais se inscrevem em específico as **salinas e insuas** e a **Veiga de S. Simão**, das **Praias Fluviais** e das **Vinhas de Deão**. São unidades com *carácter próprio, identificável do interior e do exterior*<sup>16</sup>, e expressão significativa no estuário do Rio Lima.

Para a sua análise na especificidade procedeu-se à transição de escala, de modo a caracterizar individualmente e detalhadamente cada unidade, segundo um levantamento sistemático que desconstrói cada uma, num processo idêntico ao utilizado para decifrar o estuário no conjunto, consoante o seu suporte topográfico, parcelar, viário, arbóreo e edificado. Para cada uma foram assim elaboradas plantas à escala 1: 15 000 e uma planta síntese dos elementos intervenientes em cada uma, à escala 1:5 000, a consultar no **Anexo II (.1,2 e 3)**.

### 1.3.1. Várzeas (anexo II.1)

Várzeas são terrenos constantemente inundados, normalmente planícies aluviais nas margens do rio, nas quais é depositado húmus e outros sedimentos aluviais arrastados pela corrente. São zonas propícias ao crescimento de vegetação herbácea típica de sapal, que coexiste com extensas orlas de areia. Encontram-se nas zonas húmidas da Meadela, de S. Simão e de Nogueira.

Estas zonas húmidas, além do papel importante para a preservação, nidificação e alimentação da avifauna local são também em si, motivo de observação e de estudo.

Sobretudo as zonas húmidas da Meadela e de S. Simão desempenham também um

---

<sup>16</sup> Para mais informação, ler CORREIA, T. Pinto - Identificação de unidades de paisagem: Metodologia aplicada a Portugal Continental in Finisterra, XXXVI, 72, 2001, pp 195-206. Disponível em: [http://www.ceg.ul.pt/finisterra/numeros/2001-72/72\\_17.pdf](http://www.ceg.ul.pt/finisterra/numeros/2001-72/72_17.pdf)





Fig. 16: Excerto da carta corografica das correntes do rio Lima desde Villa Mou até a Foz do Lima de 1782\_IPCC - Instituto Português de cartografia e cadastro

papel importante na consolidação de toda a frente ribeirinha urbana, pois estão na continuidade do cordão de espaços verdes que se estende desde a marginal urbana.

Localizadas entre a estrutura urbana e rural, estas áreas alagadas, constituem-se em hiatos de ambas as estruturas. A interação difícil é suportada pela quase total ausência de acesso viário e pedonal.

### 1.3.1.1. Salinas e Ínsuas (anexo II.1.1)

Selecionaram-se as salinas e as ínsuas para análise, por serem formações particulares do estuário, que embora não se repitam ao longo do Rio, contribuem bastante para o caracterizar. Aliás, são os elementos que mais ressaltam numa primeira aceção do estuário. Aliado ao impacto visual que têm na paisagem, e da importância para a avifauna local, está-lhes associado um valor cultural, que lhes atribui qualidades visuais, paisagísticas e históricas. De tal modo que as entidades locais pensam recuperar algumas das salinas, como parte de uma vontade de valorizar a identidade local.

As salinas ou marinhas (fig. 15 e 17) situam-se nas várzeas de confluência entre água doce e salgada, ou seja, na estreita faixa da Foz do rio onde este tipo de fenómeno ocorre - marismas.

Na mesma faixa do rio existe um outro tipo de formação aluvial, de acumulação de sedimentos – as ínsuas. Ora quer as ínsuas, nomeadamente, as ínsuas Cavalari, Coelho e de Darque, quer as marinhas, pertencem ambas à zona de marismas e, como tal, estão sujeitas ao mesmo regime de marés e ao aparecimento do mesmo tipo de vegetação halófitas<sup>17</sup> (*juncus maritimus*). Quando a maré desce, nas depressões, ocasionalmente encharcadas, pode crescer *ruppia maritima*.

Pela análise da carta corographica de 1782, (Fig. 16), e com base nos registos das paróquias locais, identificam-se salinas nas zonas húmidas da Meadela, de S. Simão e de Santa Marta.

Se comparado o traçado das salinas entre 1782 e o desenho atual é possível constatar que as salinas de Santa Marta são aquelas que conservam o seu traçado e limites

---

<sup>17</sup> Vegetação halófitas: tipo de vegetação que ocorre na presença considerável de sais marinhos

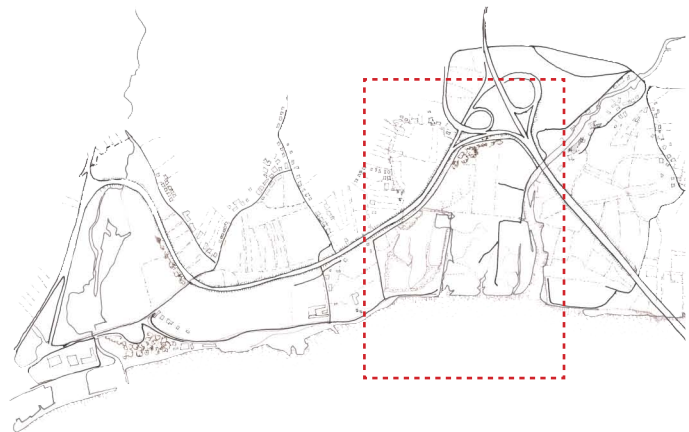
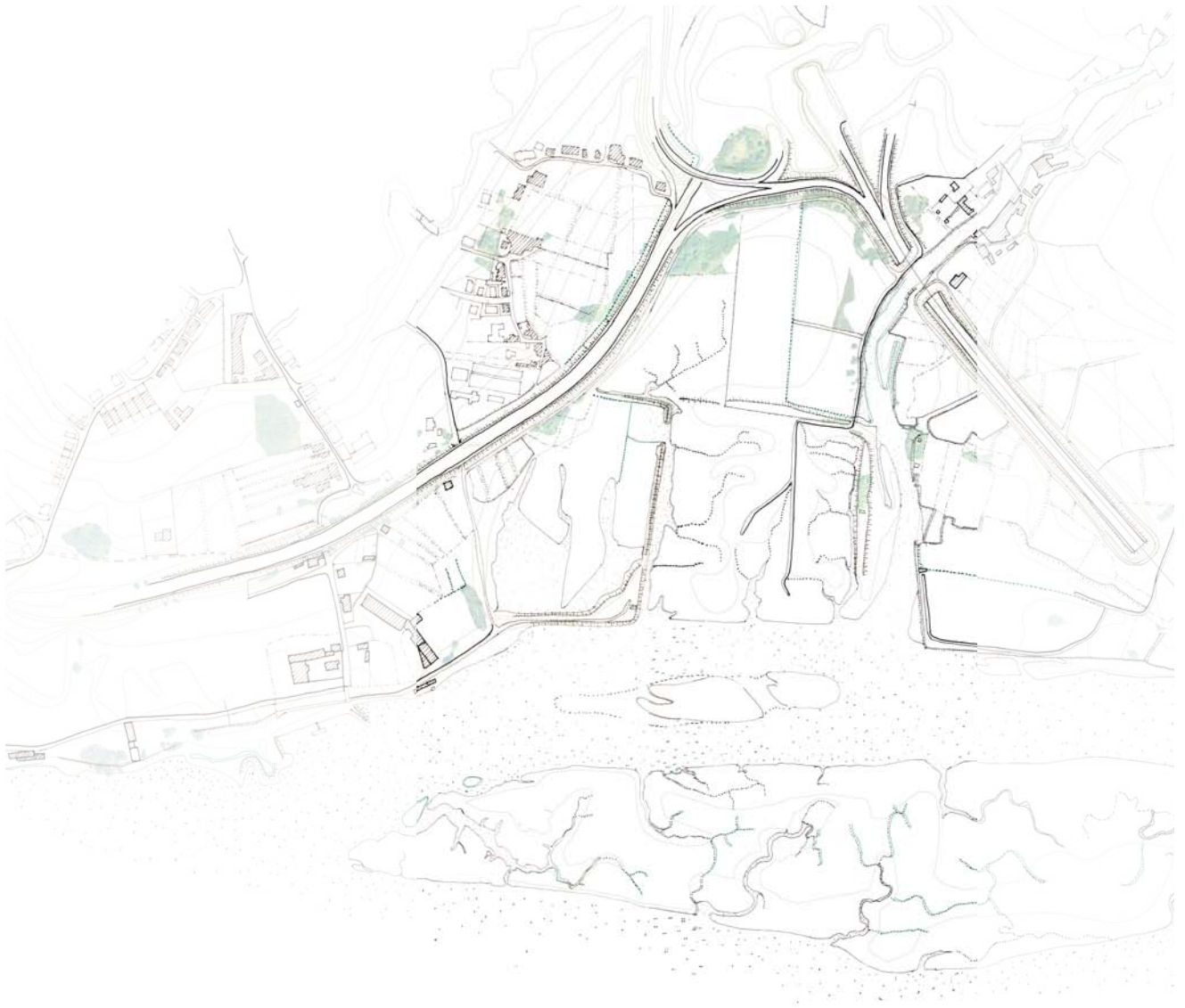


Fig. 17: Salinas de D. Prior  
Escala 1\_30 000 e 1\_10 000

mais definidos, devido a estarem mais protegidas pela escarpa em que assentam, que as coloca numa cota elevada face ao nível da água. Enquanto as salinas de S. Simão, tendem a diluir-se comparativamente a 1782, e as de D. Prior, diluem-se completamente no tecido natural que as envolve.

As salinas de Santa Marta (Fig.15) estão inseridas num contexto rural, com edificado difuso na sua proximidade e sem meios de acesso claros. É acessível unicamente por um caminho, entre as salinas e a zona húmida ao lado, que também faz o acesso ao moinho, junto das salinas, recuperado para habitação particular. Estão um pouco à *margem* de qualquer estrutura rural e talvez seja esse mesmo facto que contribuiu, para que se mantenham mais intactas, para que conservem o seu traçado original.

Já as Salinas D. Prior (fig 17), ou então zona húmida da Meadela, junto da rib<sup>a</sup> de Portuzelo e da zona húmida convertida em parque da cidade, junto das azenhas D. Prior<sup>18</sup>. Pela proximidade à cidade e sujeitas a maiores transformações perderam o traçado original das salinas. Essa zona, atualmente confinada ao interstício entre a variante IC1 e os cursos de água, divide-se em duas cotas. A cota inferior, voltada para a cidade, é uma zona mais fluída, permanentemente alagada. Enquanto a cota superior corresponde a uma plataforma mais rígida, com limites mais consolidados (muros, taludes de pedra) e cujos terrenos, mais secos, são favoráveis à prática de agricultura.

Em períodos de inundação, as insuas, que podem ter até 2m de altura, no caso da Cavalal, podem ficar quase na totalidade submersas<sup>19</sup> e as salinas, à exceção das de Santa Marta e da zona superior das salinas D. Prior, ficam submersas.

---

<sup>18</sup> As azenhas D. Prior, de 1819, estão atualmente convertidas no Centro de Monitorização e Interpretação Ambiental de V.C

<sup>19</sup> A insua cavalal fica cerca de 1.5m submersa, observado no dia 16 de Agosto 2011

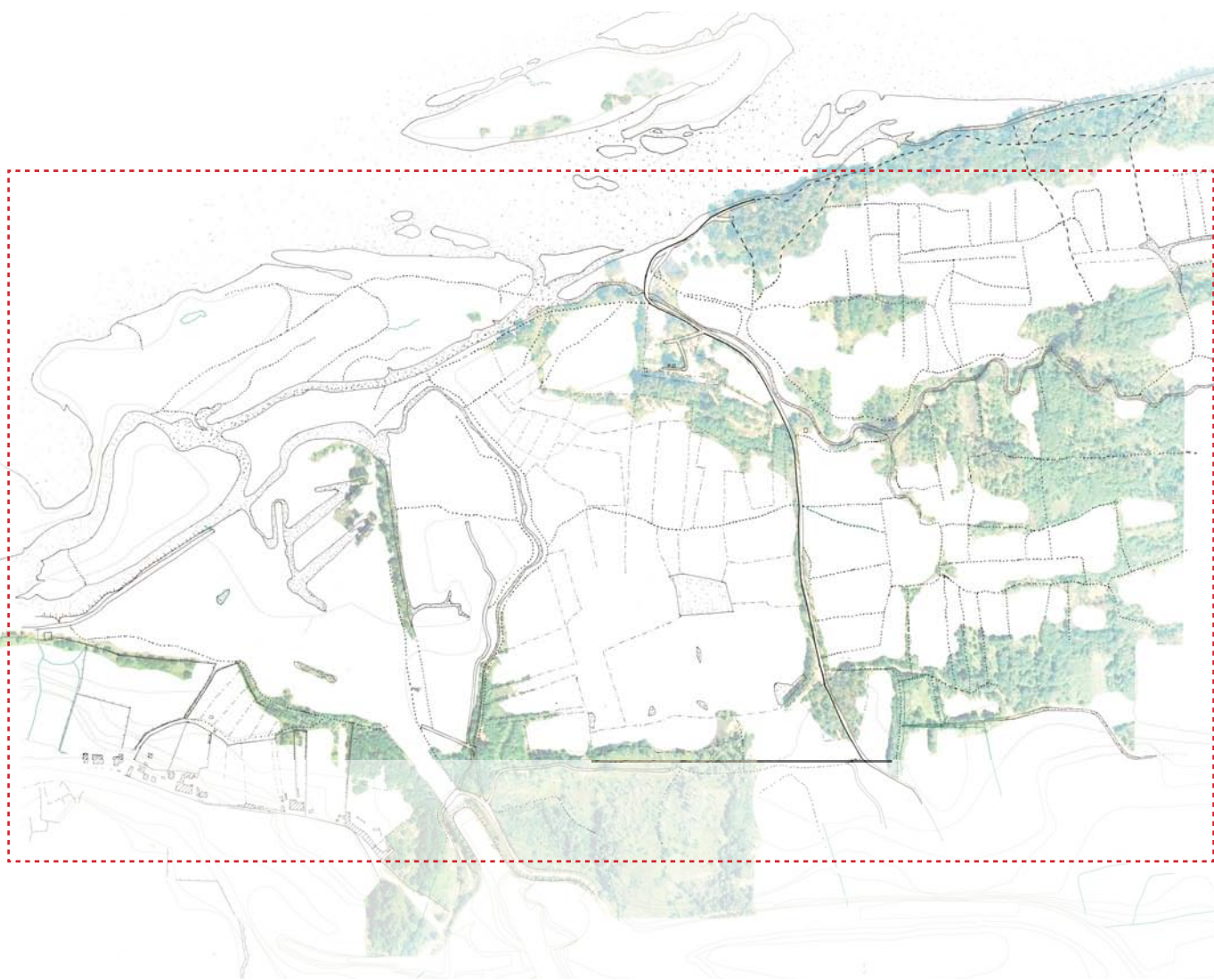


Fig. 18: Veiga S. Simão  
Escala 1\_30 000 e 1\_10 000

### 1.3.1.2. Veiga S. Simão (anexo II.1.2)

A veiga de S. Simão, (Fig. 18) como representativa das veigas que compõe o estuário e o rio na sua extensão, é aquela que, pela sua localização numa zona de confluência de água doce e salgada, e pelo valor ornitológico e botânico, inclusive já reconhecido pela Rede Natura e pela Convenção Internacional de Ramsar, apresenta um tecido orgânico mais complexo, composto por vários elementos naturais, desde salinas, lagoas, charcos, bosques palustres, sapais, juncais, entre outros e que contribuem para qualificar paisagisticamente esta área.

Caracteriza-se nos seus “450ha de área alagada pelo ribeiro S. Simão”<sup>20</sup> e 200ha de campos e matas envolventes, pela extensa várzea definida entre as duas depressões de água permanente – as lagoas de Vila Franca e o Rio Covo a jusante.

O ponto de convergência do Rio Covo com o Rio Lima coincide com a uma zona de declive suave, na qual os limites da estrutura parcelar são aí mais diluídos e difusos, intercalando charcos, salinas e manchas florestais que acompanham os cursos de água. A parcela entre o Rio Covo e a ribeira S. Simão é aquela que mantém a continuidade entre o estuário, as formações ribeirinhas, apontamentos de agricultura extensiva, manchas florestais de pinheiro bravo, eucalipto, carvalho comum e arbustivas<sup>21</sup> e as diversas espécies migradoras<sup>22</sup>.

No troço superior da veiga, as parcelas são definidas pelo traçado regular dos canais de drenagem de águas pluviais, que se descobrem, á cota mais baixa, junto ao limite do rio entre matas de sebes de carvalho comum, amieiro, carvalho americano, loureiro e madressilva. A área alagada é composta por campos agrícolas ou de pousio onde cresce junco, caniço, bunho. Á cota mais elevada predomina a cobertura vegetal de porte arbustivo (densos fetos, silvas, matos de regeneração de carvalho e amieiro).

Em toda a Veiga, existe apenas um percurso pedonal, paralelo ao rio e três acessos viários, um a jusante, perpendicular ao rio e que acede à capela S. Simão – a única construção em toda a veiga e outros dois a montante, um que relaciona Vila Franca com a praia fluvial e zona de recreio ribeirinha e outro mais sinuoso que contorna uma das lagoas.

---

<sup>20</sup> COSTA, José Maria - **Rede Natura 2000 de Viana do Castelo: Espaços Naturais**. Viana do Castelo: C.M.V.C., Março de 2008.

<sup>21</sup> tojo arnal, tojo molar, tojo gadanho, sargaço

<sup>22</sup> Espécies migradoras no Rio Lima: garça-real, pato-real, frango d'água, galinha d'água, mergulhão pequeno, guarda-rios, entre outros. Para saber mais sobre as espécies e onde as avistar no Rio Lima, consultar: [Estuário do Lima e Veiga de S. Simão](http://www.avesdeportugal.info/sitestulima.html) [consultado em 10 Dezembro 2011]. Disponível em: <http://www.avesdeportugal.info/sitestulima.html>

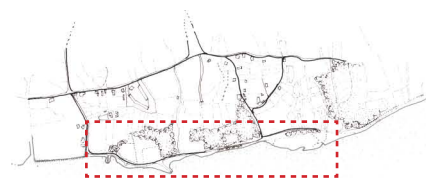
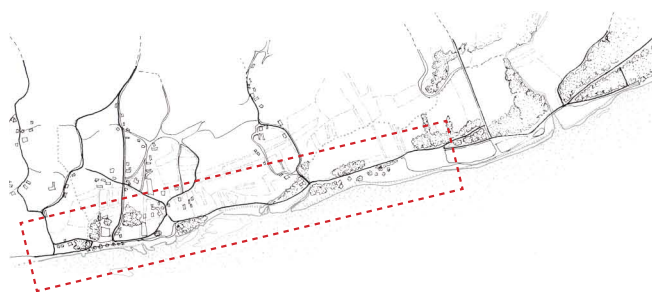
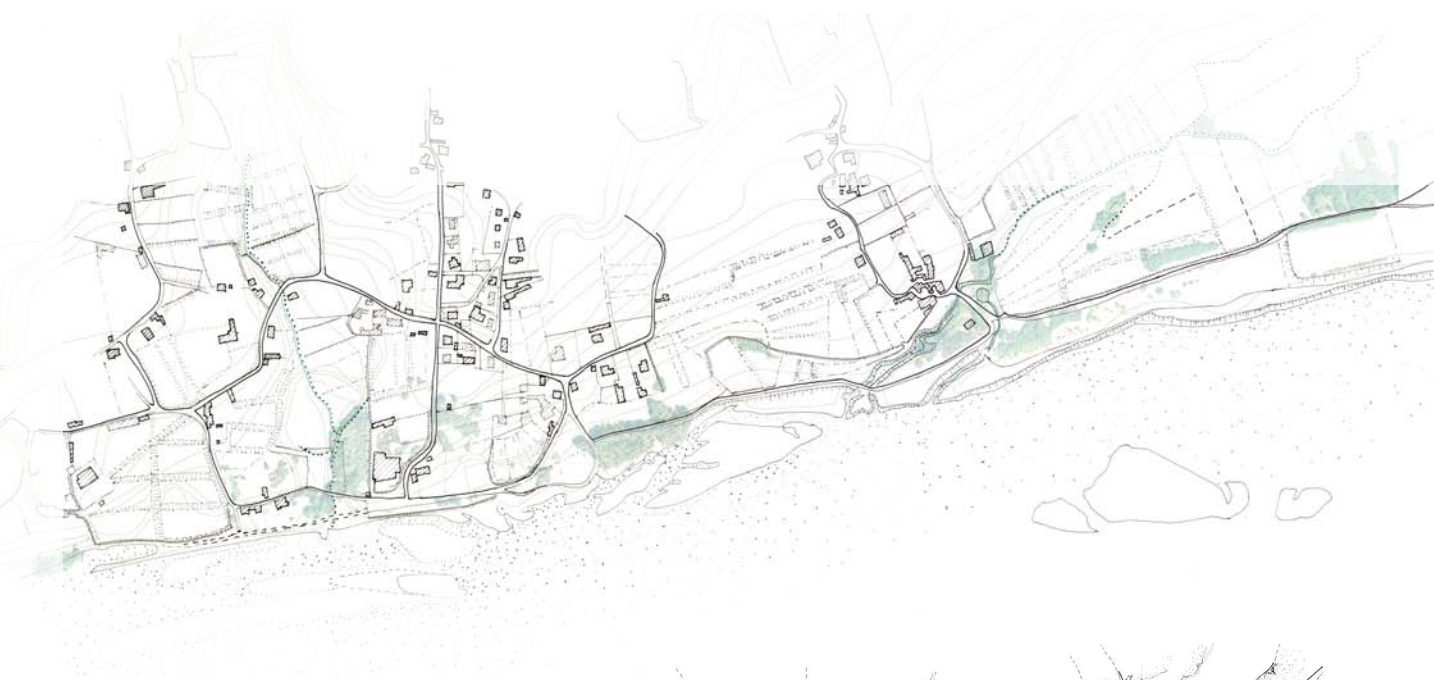


Fig. 19: Praia Fluvial Barco do Porto

Fig. 20: Praia Fluvial da Preguiça  
Escala 1\_30 000 e 1\_10 000

### 1.3.2. Praias fluviais (anexo II.2)

A seleção das áreas das praias fluviais (Fig 19 e 20) baseia-se na sua importância na lógica local, como áreas de recreio com potencial nas valências turísticas e náuticas. Apesar do impacto subtil das faixas arenosas que pontuam o estuário do Rio Lima, são à escala local, as unidades de paisagem que mais interação propiciam ao indivíduo, quer ao habitante local, quer a um possível turista ou desportista. Pois associado ao uso de recreio, coexistem pontos de difusão de atividades náuticas, percursos pedonais, recorrentemente usados pelo habitante local para fazer exercício físico, passear, ou descansar, parques de merendas, banheiros, e na margem norte, um café ou restaurante na proximidade.

As praias do estuário são do tipo arenosas, e distinguem-se entre aquelas que estão sujeitas a efeitos de erosão permanente, na margem Norte e aquelas que pela acumulação de sedimentos, formam um ou vários cordões dunares, normalmente colonizados por plantas rasteiras, ou vegetação herbácea, devido à sua altimetria mais baixa e topografia menos acentuada. Excecionalmente podem corresponder à ocupação de uma zona húmida, na qual se desenvolva a vegetação halófito e as lagunas (lodo) nas depressões.

As praias da margem Sul correspondem às praias de acumulação de sedimentos. Para as quais foram encontradas medidas diferentes de preservação e controle do areal. Assim, a praia fluvial de Darque, junto do Cais Novo está protegida por um quebra-mar e a praia a montante, a praia de Vila Franca, coexiste com um talude artificial e o caminho pedonal paralelo ao rio que a liga às vinhas de Deão.

Na margem Norte, as praias variam, entre a praia da Preguiça que combina marismas e lagunas, a praia do Barracão dos Touros com extenso areal, e a praia do Barco do Porto que consiste numa estreita faixa de areia associada a um cordão dunar na qual se desenha uma arribas não superior a 1m altura, que com a maré alta deixa submersa a faixa inferior e a descoberto a superior na qual cresce alguma vegetação rasteira.

Entre estas praias selecionou-se para análise a praia da Preguiça, do Barco do Porto e de Vila Franca, para as quais ainda não existem medidas de requalificação e por se entender que na Foz, as praias já se encontram bem desenvolvidas ao nível de infraestruturas de apoio e da acessibilidade, terrestre e náutica.





Fig. 21: Praia Fluvial de Vila Franca

Escala 1\_30 000 e 1\_10 000

As praias seleccionadas estão normalmente na proximidade de um cais, desembarcadouro ou ancoradouro de apoio, à exceção da de Vila Franca. Como se verifica se comparada a localização das praias e dos ancoradouros representados adiante na Fig. 26.



Fig. 22: Vinhas de Deão  
Escala 1\_30 000 e 1\_10 000

### 1.3.3. As Vinhas de Deão (anexo II.3)

Na amostra em estudo, podem-se considerar dois tipos de vinhas, que correspondem a dois tipos de produção de vinho, nomeadamente para consumo caseiro e para consumo industrial. Naquelas que estão associadas ao consumo caseiro, predomina a vinha do tipo “enforcado”, normalmente plantada nas bordaduras de terrenos particulares, do tipo minifúndio. As vinhas deste tipo, podem constituir-se como definidoras do limite da parcela, espaços sombra e de convívio ou de espaços de transição entre os campos, que se dedicam ao cultivo intensivo de cereais ou batata.

No entanto, considera-se para análise as vinhas de Deão, que correspondem ao tipo de produção industrial, por serem aquelas, com maior expressão no estuário e comuns, no suporte, na textura e na apropriação, às outras manchas vinícolas ao longo do rio Lima. Além disso permitem ser exploradas num sentido paisagístico e turístico, ao invés das outras vinhas, que por se inscreverem num retalhado mosaico de terrenos particulares, implicariam uma logística enorme. Estas Vinhas, do tipo uveira<sup>23</sup>/ramada, implantam-se numa zona de declive suave, sobre uma retícula de terrenos alongados e estreitos perpendiculares ao rio, irrigados por pequenos canais que se alongam paralelamente às vinhas, entre a freguesia de Vila Franca e Deão. As manchas arbóreas existentes acompanham os canais ribeiros existentes e que dão origem a pontuais charcos irregulares.

Ao nível da acessibilidade, dois caminhos pedonais acompanham as vinhas. Um paralelo ao rio, entre o talude artificial da margem e os muros que limitam os terrenos, e um outro interior, entre parcelas.

As vinhas de Deão produzem aquele que foi “*neste Districto uma espécie de vinho que muito se assemelha ao de França*”<sup>24</sup>, o Vinho Verde, e que já em 1356 levou á sua exportação para Inglaterra. Os vinhos, nas suas variadas castas são “*medianamente alcoólicos, ligeiramente ácidos, refrescantes e frutados [...] que resultam da unificação de uvas perfeitamente maduras*”<sup>25</sup>, aconselhados a beber no Verão. E fazem atualmente parte da 1ª região Demarcada dos Vinhos Verdes da Ribeira Lima e de Monção, criada em 1908. Normalmente a produção dos cerca de “*7540 viticultores com uma área de 3832ha de produção*”<sup>26</sup>. Em toda a ribeira destina-se às adegas cooperativas de Viana do Castelo, de Ponte de Lima ou ainda de Ponte da Barca.

---

<sup>23</sup> Vinha do tipo Uveira: as videiras são plantadas junto a postes e crescem livremente, entrelaçando-se as ramas entre si.

<sup>24</sup> MORAES, Rui - Hegemonia do Vinho e a escassez do azeite em cadernos de arqueologia, série II. In COSTA, José Maria - O Vinho e a Vinha em Viana do Castelo. Viana do Castelo: CMVC [2011]?

<sup>25</sup> MALHEIRO, Pedro - A Vinha e o Vinho. Ponte de Lima: ADRIL (Associação do Desenvolvimento rural integrado do Lima), 2001.

<sup>26</sup> Idem



Fig.23



Fig. 24

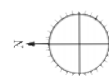


Fig. 23: Síntese das Paisagens da Margem

Fig. 24: Áreas não consideradas

Escala 1\_30 000

## 1.4 Síntese

Da análise na transversalidade e especificidade do estuário do Lima, foram selecionadas determinadas Paisagens da Margem (fig. 23), áreas intrinsecamente influenciadas pela proximidade ao rio, que pelo seu valor paisagístico, cultural ou turístico, reúnem um conjunto de propriedades que as qualificam e induzem à necessidade de delinear uma estratégia de intervenção que as valorize.

A escolha destas áreas fez-se em detrimento daquelas (fig. 24), que apresentam maior grau de artificialização ou de apropriação, e daquelas que pertencem ao domínio privado e são impermeáveis à intervenção. É disso exemplo, toda a mancha agrícola, na qual os terrenos se encontram delimitados em todas as frentes por muros de contenção ou o atual parque da cidade, uma zona húmida semelhante nos temas à das salinas. A localização das unidades selecionadas, em margens opostas, levam-nos a questionar, como criar uma estratégia coerente que relacione unidades com características comuns e transversais a todo o Rio Lima e que estão simultaneamente fisicamente afastadas por ele?

Delineiam-se várias hipóteses possíveis. Será através da aproximação às margens pelas margens? E pela transformação do que são os sucessivos obstáculos à passagem em elementos contínuos, que as margens serão reativadas? É trabalhando a continuidade e acessibilidade pela margem? Ou será, partindo das premissas que me levaram à identificação das *Paisagens da Margem*, ou seja, do princípio que assume o rio para a compreensão da envolvente que se pode reativar a ocupação das margens?

De que forma, *transformar uma linha, uma fronteira, numa linha de permuta?* (Lynch)  
A pergunta que se coloca, a ser respondida no capítulo seguinte, é como criar um sistema que relacione pontos distintos no território que se associam a uma unidade comum, seja ela, as vinhas, as praias, as salinas, as várzeas, ou tantos outros temas possíveis num sistema aberto de relações em torno dos temas do estuário do Rio Lima.



## 2. ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO



Rota- s.f. (1439 cf. Desc. – descobrimentos portugueses) 1 caminho, trajectória de uma embarcação; 2 p.ext caminho a seguir para ir de algum lugar a outro; itinerário, rumo, trajecto 3 caminho percorrido, real ou aparentemente, pelos astros 4 curso (de um rio) 5 MAR m.q. rumo 6 MAR m.q. derrota

Etim. Fr Route (1121-1134) “via, caminho” do lat. Rupta (via) ‘caminho rasgado, desbravado’ fem substv do adj rutpus, part. Pas, do v. lat. Rumpêre ‘romper’<sup>27</sup>

<sup>27</sup> Instituto António Houaiss de Lexicografia Portugal – Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa. Lisboa: Círculo de Leitores, 2003. Tomo VI

A estratégia para a intervenção nas Paisagens da Margem, formula-se a partir da inquietação atrás enunciada, como *transformar uma linha, uma fronteira, numa linha de permuta?*

Assumindo os limites existentes nas margens, que impedem a continuidade marginal, como marcas da apropriação do estuário, intrínsecos da identidade local, outra unidade do estuário, a hipótese de trabalhar a continuidade pelas margens foi descartada.

Desta forma e como já havia sido indiciado nos alçados das margens do rio, adota-se o rio como o limite, a linha de permuta, o ponto de partida para a observação e investigação das suas margens. Esta ideia do rio como uma linha que cose o território, leva à ideia do trajecto, do percurso que une pontos distintos no estuário.

Ora, uma rota pressupõe precisamente a existência de um itinerário aéreo, marítimo ou fluvial, que relacione pontos específicos no território. A rota é o modo como se pode ver e interagir com o estuário. A forma de relacionar as paisagens da margem, de ligar dois pontos, ou mais, num sistema contínuo de relações que se podem estabelecer ao longo de todo o rio. A rota surge como a possibilidade para a transformação do rio num limite transponível, *mais uma costura de união do que propriamente uma barreira isoladora*.<sup>28</sup>

Esta ideia da rota, não é de todo nova, sobretudo no Rio Lima. Apenas havia sido abandonada aquando das grandes transformações físicas do território. Neste sentido, a estratégia de intervenção para a revitalização e dinamização das margens do Lima, assenta no reconhecimento e recuperação da rota fluvial como mecanismo de descoberta e perceção do território, que passa a considerar o barco como meio de deslocação e de aproximação à margem, e o ancoradouro como estrutura que possibilita a existência das rotas. A defesa desta estratégia implicou uma nova análise do estuário, no sentido de identificar as rotas, bem como dos ancoradouros que as suportavam.

---

<sup>28</sup> LYNCH, Kevin - A Imagem da cidade. Tradução AFONSO, Maria C. Tavares. Lisboa: Edições 70, D.L. Abril 1996. Arte e comunicação n° 15 [Tit. Original: The image of the city] pag 75.

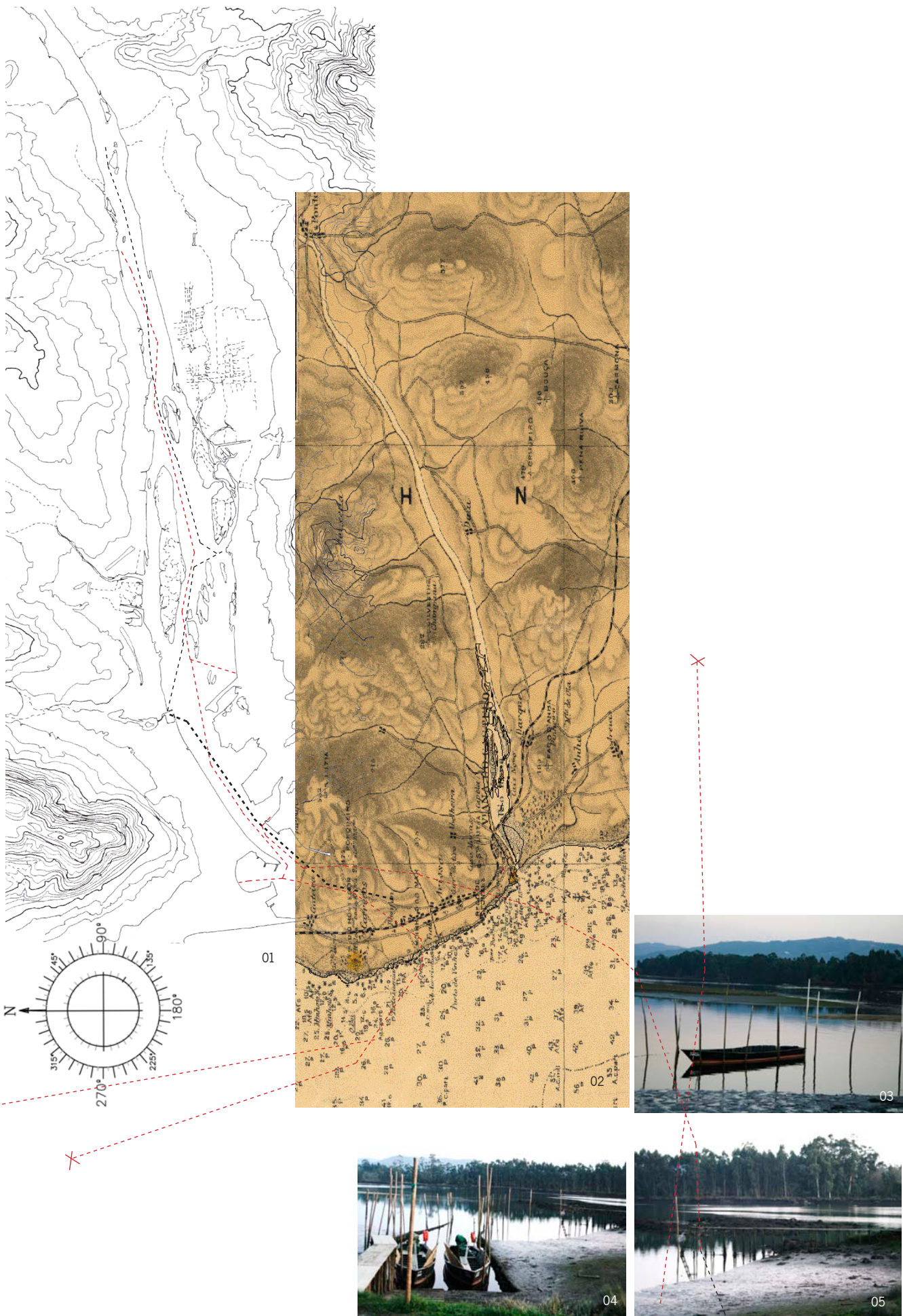


Fig. 25 A rota, o ancoradouro, o suporte  
 01- Planta de topografia e rede hidrográfica; 02 -Carta náutica de V. C. de 1913 e 03, 04 e 05 - Fotografias dos ancoradouros do estuário Lima

## A rota e o ancoradouro como estratégia

A recuperação da rota como modo de relacionar as unidades de paisagem que constituem o estuário do Rio Lima, implica em primeiro lugar, o conhecimento das mesmas no espaço, percebendo quais as hipóteses de traçado que definem, tal como, os pontos que ligam e, em segundo lugar no tempo, percebendo qual o tempo de atividade, de uso das mesmas, uma vez que, à exceção das rotas associadas à pesca, a rota está intrinsecamente associada às necessidades e transformações culturais de uma sociedade num determinado tempo.

A **rota** como modo de deslocação e transporte de pessoas e mercadorias ao longo do Rio Lima existe pelo menos desde o séc. XIV, a par das rotas marítimas que se desenvolveram na altura, pois sabe-se já nessa altura transportarem vinho, desde Pte da Barca até Viana onde depois era exportado para os portos europeus.

Surgiu associada à necessidade de transportar pessoas e promover as trocas comerciais entre localidades, induziram ao aparecimento pontual de rotas temáticas, relacionadas com o transporte específico de mercadorias ou com eventos culturais, religiosos, entre outros. No entanto, com a construção de vias de comunicação ferro-rodoviárias no séc. XX muitas destas rotas foram abandonadas, por ter deixado de existir a necessidade de recorrer ao rio para os deslocamentos. Desde então, das rotas que existiam apenas a rota da pesca persistiu. O desaparecimento destas rotas suscitou no entanto o aparecimento de outras, que ainda hoje de mantêm ativas.

Deste modo, podem-se considerar dois tempos de atuação das rotas, aquelas que existiram até ao séc. XX e aquelas que existem na atualidade.

Para se compreender a relação espacio-temporal que definiu ou definem as rotas, a análise estruturar-se-á, estudando as rotas no espaço, segundo dois intervalos de tempo, até ao séc. XX e na atualidade.

As rotas só foram possíveis pela existência de ancoradouros, docas, cais ou rampas de acesso às embarcações que as suportassem. Deste modo, é inerente ao conhecimento das rotas existentes, o conhecimento das estruturas de ancoragem com as quais se relacionavam.



O **Ancoradouro**<sup>29</sup> vulgarmente chamado de pontão ou píer, é um passadiço construído normalmente em madeira ou em estrutura metálica, os mais recentes. Pode ser flexível, e oscilar consoante a variação de caudal, através de mecanismos que permitem regular a estrutura e mantê-la sobre a água; ou podem ser fixos, assentes sobre estacas ou pilares, sobre a água ou solos instáveis ou frequentemente alagados. Os ancoradouros são estruturas simples, construídas de forma rudimentar e sem grande exigência material ou técnica. São também designadas de estruturas leves e eficazes na não obstrução do livre fluxo da corrente do rio.

Os ancoradouros que se repetem ao longo do rio Lima, juntamente com as varas/estacas de que se fazem acompanhar, lembram as construções vernaculares mais complexas - as palafitas, construções que embora típicas de países tropicais se desenvolveram também em Portugal, na bacia do Tejo e do Sado.

A necessidade de recuperar as rotas que existiram e compreender as atuais, tendo em conta que não existe qualquer registo gráfico sobre as mesmas, incitaram a retoma da análise *in situ*. Esta análise procura localizar e caracterizar os ancoradouros existentes, para que depois se possam traçar as rotas existentes, com o auxílio de registos escritos, nomeadamente do livro “Barqueiros do Lima” e da entrevista ao prof. Ezequiel Vaz (anexo III.1)

---

<sup>29</sup> s.m. (1642 cf. DA) lugar próprio para a ancoragem segura de navios ou outras embarcações; ancoragem, fundeadouro. Ancor + ouro in - Instituto António Houaiss de Lexicografia Portugal – **Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa**. Lisboa: Círculo de Leitores, 2002. Tomo I

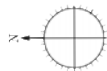


**Legenda**

- ancoradouro flexível
- ▣ ancoradouro fixo
- ▣ ancoradouro fixo abandonado
- ⊥ desembarcadouro/rampa acesso

**Fig. 26:** Localização de estruturas de ancoragem

Escala: 1\_30 000



## 2.1 Reconhecimento dos ancoradouros existentes

Sem qualquer representação dos ancoradouros e da sua localização, tornou-se necessário retomar a análise *in situ*, para localizar as estruturas no seu estado de uso atual e perceber a sua impressão na envolvente: como funcionam, apoiam, como reagem à variação de marés, quantas existem e que tipos de embarcações podem ancorar, assim como, os espaços que geram/se geram em torno delas e que dinâmica/fluxo fluvial provocam. Simultaneamente procedeu-se ao seu levantamento, elaborando para isso fichas de análise para cada uma das estruturas, e articulou-se dados relevantes quanto à sua localização, acessibilidade e equipamentos de apoio associados; do ponto de vista técnico refere-se a especificidade da estrutura e o material.

Para a localização dos ancoradouros e desembarcadouros em planta (Fig. 26), baseei-me no conhecimento pessoal que tinha das estruturas existentes, e nas descrições dos ancoradouros de Carlindo Vieira ou José Crespo. Carlindo Vieira refere, entre apontamentos das famílias que controlavam cada cais à data de 1984, a existência de ancoradouros na amostra em estudo: “*em Lanheses, o porto das Cruzes e o ancoradouro do Seixo, de Passagem [...], do Poço do Esteiro e do Atranco em S. Salvador,*” outro na freguesia de Subportela “*no lugar das Mós*”, em Deão, “*no Marco*”, “*o Barco do Porto em Serreleis, o porto fluvial de Santa Marta de Portuzelo e na outra margem, em Mazarefes, na veiga de S. Simão, e em Darque.*”<sup>30</sup> entre outros localizados a montante da amostra<sup>31</sup>. José Crespo acrescenta a esses, o Cais Novo em Darque junto à capela de S. Lourenço (1561)<sup>32</sup>. A localização destes ancoradouros estaria associada aos centros de desenvolvimento da indústria e do comércio vivo do séc. XVII, como os locais de produção de vinho, sal, os fornos de cal, alfândegas, mercados, feiras e empresas pesqueiras.

A análise *in situ*, revelou-me no entanto outros ancoradouros ou vestígios dos mesmos ainda não identificados, junto das novas comunidades piscatórias.

Os ancoradouros existentes deixaram de “*servir de apoio à navegação, apesar de ainda intensa no início do século XX, nos anos 20*”<sup>33</sup>. Assim, atualmente muitos dos pontos de ancoragem e áreas envolventes, por abandono ou imposição do desenvolvimento urbano, desapareceram. Tendo-se identificado na amostra em estudo como ativos apenas os ancoradouros no Embarcadouro do Pinheiro, no Cais Velho, onde se terá fixado a primeira comunidade piscatória não urbana, no Cais Novo, nas duas docas do porto de Recreio da cidade, onde estão normalmente atracados as embarcações de pesca local, tal como

<sup>30</sup> VIEIRA, Carlindo - **Barqueiros do Lima**. Estudo etnográfico (coleção). Viana do castelo: C.M.V.C, 1984.

<sup>31</sup> Como o “Cais do Pessegueiro [em Vitorino das Donas], em Bertandões, em Ponte de Lima, em Refoios, no Carregadouro, Barca”, etc.

<sup>32</sup> **Darque** [consultado no dia 16 de Janeiro 2012] Disponível em [www.memoriaportuguesa.com/darque/comments/show](http://www.memoriaportuguesa.com/darque/comments/show)

<sup>33</sup> Universidade de Évora. Departamento de Planeamento Biofísico e Paisagístico – **Contributos para a identificação e caracterização da paisagem em Portugal Continental**. Lisboa : DGOTDU, D.L. 2004. Vol. 2





Fig 27: As Varas\_ Fotografia de autor

Além destes ancoradouros reconheceu-se também a existência de rampas e desembarcadouros que auxiliam ao desembarque de determinadas embarcações, entre as quais se consideram canoas ou os barcos à vela das escolas náuticas.

O levantamento dos ancoradouros existentes nesta amostra permite catalogá-los segundo dois tipos, os de **estrutura fixa** e os de **estrutura flexível**. Os primeiros, são estruturas de madeira que não reagem à variação de marés, e representam o tipo de ancoradouro construído até meados do século XX. Os segundos, de estrutura flexível, mais elaborados, técnica e formalmente, são em estrutura metálica e regulados por elementos flutuantes, desenvolvidos nas últimas décadas encontram-se ao longo da frente urbana. A representação de cada tipo é transversal e explicativa das restantes estruturas do mesmo tipo.

### 2.1.1 Ferramentas de análise

Os ancoradouros adiante representados são o resultado de um levantamento *in situ*, o mais rigoroso possível, no qual se recorreu a ferramentas como a fotografia, como meio representação visual e sensorial, o esquisso, para explicar determinados pormenores e o enquadramento na paisagem, e ao desenho técnico, feito pelo recurso ao papel, lápis, fita métrica e distanciómetro

## 2.2 Ancoradouros do tipo fixo (anexo III.3)

Ao longo do estuário, identificaram-se cerca de doze ancoradouros do tipo fixo, a maioria na margem Norte. Dos quais se analisou cinco: um junto das salinas D. Prior, três no Embarcadouro do Pinheiro e, um último em Deão. Existindo ainda uma outra variação de suporte à ancoragem – como as varas às quais os barcos se ancoram – que pela simplicidade do suporte, uma representação fotográfica é suficiente.

Esse suporte, as varas ou estacas (Fig. 27) que pontuam o leito do rio são normalmente colocadas afastadas da margem, aquando da oscilação do nível da água, permitem à embarcação acompanhar a subida da maré e evitar o embate da embarcação nos afloramentos rochosos, ou nas palavras de Ezequiel Vaz “*para não serem [os barcos] utilizados por estranhos*”<sup>35</sup>. De forma improvisada são por vezes usados para construir pórticos simples, para guardar material de pesca, ou estruturas mais complexas que

---

<sup>34</sup> Barcos de recreio: catamarans, motas de água, botes, lanchas, iates de pequeno porte, entre outros.

<sup>35</sup> Para mais informações ler a entrevista na íntegra ao Prof. Ezequiel Vaz, presidente da Junta de Freguesia de Nogueira, no anexo III

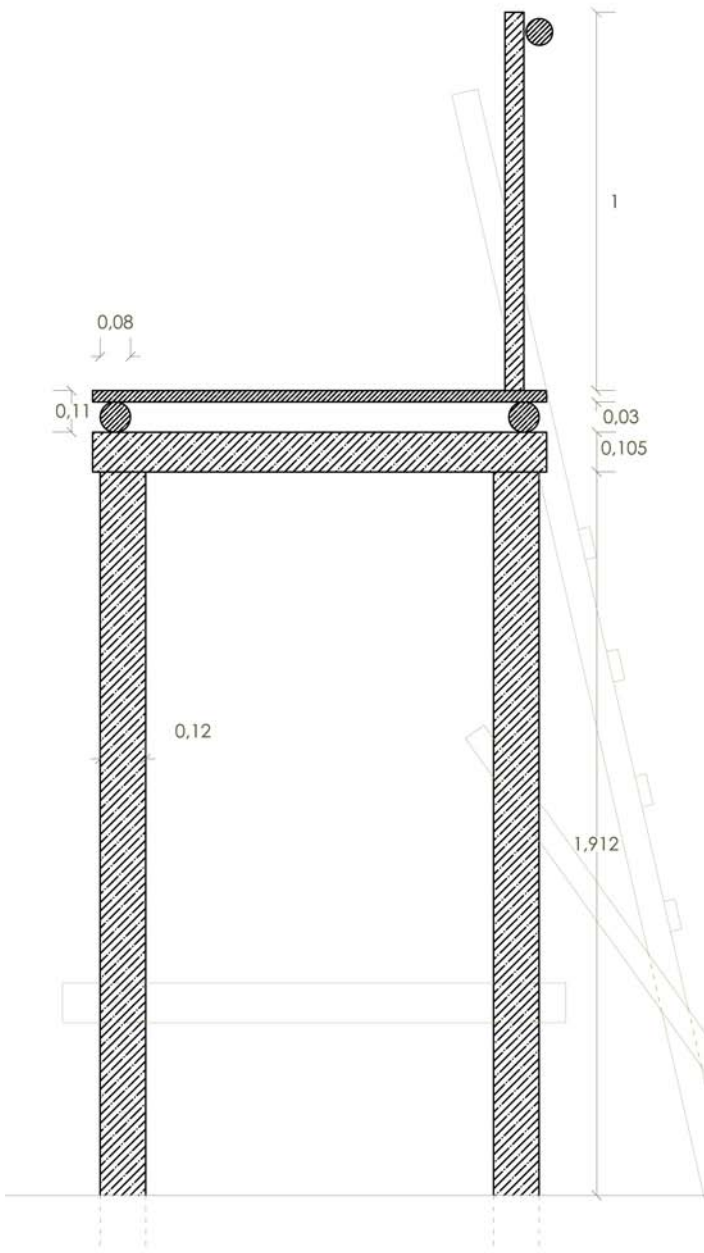


Fig. 28: Ancoradouros abandonados no Embarcadouro do Pinheiro\_ fotografia de autor

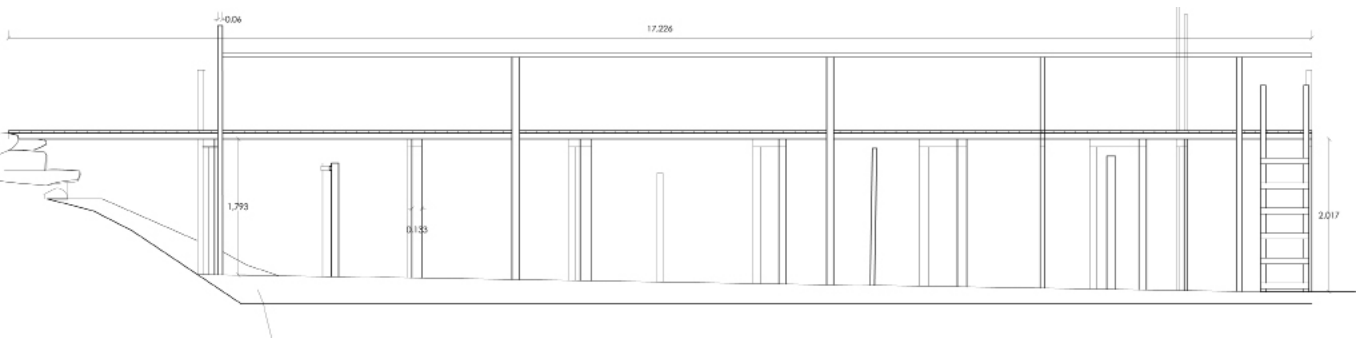


Fig. 29: Ancoradouro das salinas D. Prior  
Corte Transversal tipo 1\_20 e Corte Longitudinal 1\_100

evocam, “*a imagem das palafitas*”<sup>36</sup>. As varas são um marco visual ao longo do rio, enriquecem-no em ritmos e sombras, enunciam locais de ancoragem ou pontos de aquacultura que surgem de forma independente, ilegal no local das antigas salinas.

Da análise depreendeu-se que o ancoradouro típico, é construído em madeira, perpendicular ao rio, à mesma cota que a margem, com estrutura de contenção de lamas ou não associada, apoiado na margem através de assentamentos sólidos, como bancos de cimento ou taludes de pedra, dependendo da condição topográfica em que se implementa. (Anexo III.3)

Este tipo de ancoradouro, por norma, pertence aos pescadores locais e como é pensado para ser usado apenas pelo pescador para ancorar o seu barco, não responde a grandes exigências técnicas, quer do ponto de vista das dimensões mínimas de acesso, inclinação das escadas – usadas escadas de marinheiro - ou da segurança do mesmo – raramente existem guardas, quer da seleção de materiais. Havendo no entanto, propensão para a escolha de eucalipto e pinho para os pórtricos e varas que existem ao longo dos passadiços.

As estruturas podem variar na sua extensão, de forma a permitir ancorar mais embarcações. Como é o caso das estruturas junto das salinas D. Prior e no Embarcadouro do Pinheiro . Por serem longas, estão mais sujeitas as marés, e são por isso contraventadas e reforçadas com mais apoios.

No caso especial do ancoradouro do Embarcadouro do Pinheiro (anexo III: 2), este faz-se acompanhar, de uma estrutura de madeira de contenção do lodo, que se estende pelo rio e altera o modo de aproximação da embarcação a terra e de uma rampa, por onde se pode desembarcar a embarcação. Características que aliadas ao resultado visual e formal tornam este ancoradouro completo e eficaz na sua implantação.

O abandono da rota levou ao abandono de alguns dos ancoradouros, cujo resultado manifestou-se na não manutenção das estruturas, revelando a fragilidade entre o passadiço e os pórtricos que as suportam, bem como a fragilidade do apoio às margens, que pela ação dos ventos, marés, erosão, baixa consistência do solo e resistência do material fez com que tenha se deslocado. Em alguns casos, subsistem apenas os pórtricos de madeira e as estacas para ancoragem dos barcos, como acontece no Embarcadouro do Pinheiro e em Deão (como mostra a fig. 3 anexo III.3).

---

<sup>36</sup> MAGALHÃES, Ivone Baptista de - *Embarcações tradicionais: em busca de um património esquecido = Traditional boats: in search of a forgotten heritage*. Viana do Castelo: Grupo desportivo e cultural dos trabalhadores dos Estaleiros Navais, 1998.

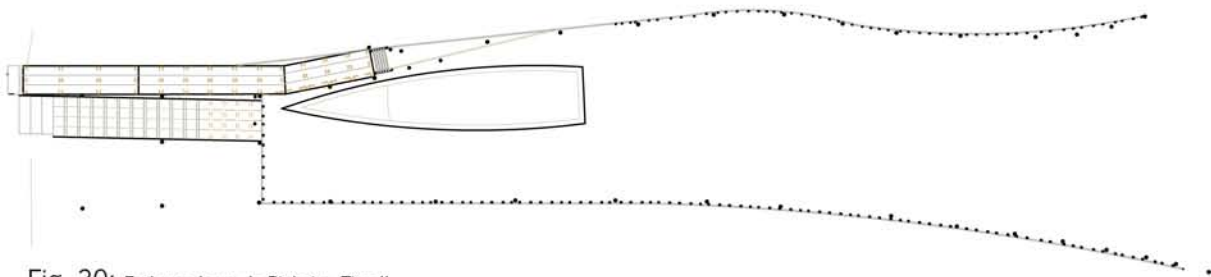


Fig. 30: Embarcadouro do Pinheiro, Tipo II.  
Escala: 1\_500

## 2.3. Rotas fluviais até ao séc. XX

A análise das rotas fluviais até ao séc. XX, por corresponderem ao tipo de rota que se desenvolveu ao longo do rio, num intervalo de tempo em que o rio foi navegável até o Carregadouro, implicou expandir a análise espaço-temporal e contextualizar culturalmente as rotas além da amostra em estudo, por se entender ser apenas numa escala alargada que elas se inscrevem e percebem.

O rio foi navegável até ao séc. XVII, até Carregadouro (de Jolda), perto de Pte da Barca, e até então grande parte das rotas iam até esse ponto do rio, a partir do qual “*os barcos eram puxados “à sisga”<sup>37</sup> por barqueiros da zona, que conheciam os meandros do rio*”<sup>38</sup>. No entanto, o lento processo de assoreamento do rio que se verifica desde o séc. XV, e a relutância até ao século passado em encanar o rio, conduziu à limitação da capacidade de navegabilidade do rio, que levou inclusive no final do séc. XX à construção de um açude em Pte de Lima, para aumentar o caudal nesse troço do rio, e impossibilitando definitivamente a navegabilidade para montante desse ponto. Fator que aliado ao aparecimento nos anos 20 de novos eixos rodoviários, do serviço de camionagem nos anos 60 e das pontes sobre o rio nos últimos 20 anos ditou o fim de muitas das rotas

As rotas fluviais praticadas até então serviam a pesca, as trocas de mercadorias, sobretudo de produtos agrícolas, a fé e a cultura, ou a deslocação de pessoas entre margens. Entre as **Rotas de Mercadorias**, destaca-se a **Rota do Vinho e a das Feiras**, que se praticavam de forma regular. De entre estas rotas, perpetuaram-se as rotas que estavam orientadas para a pesca, analisadas adiante.

### 2.3.1 Rota do vinho

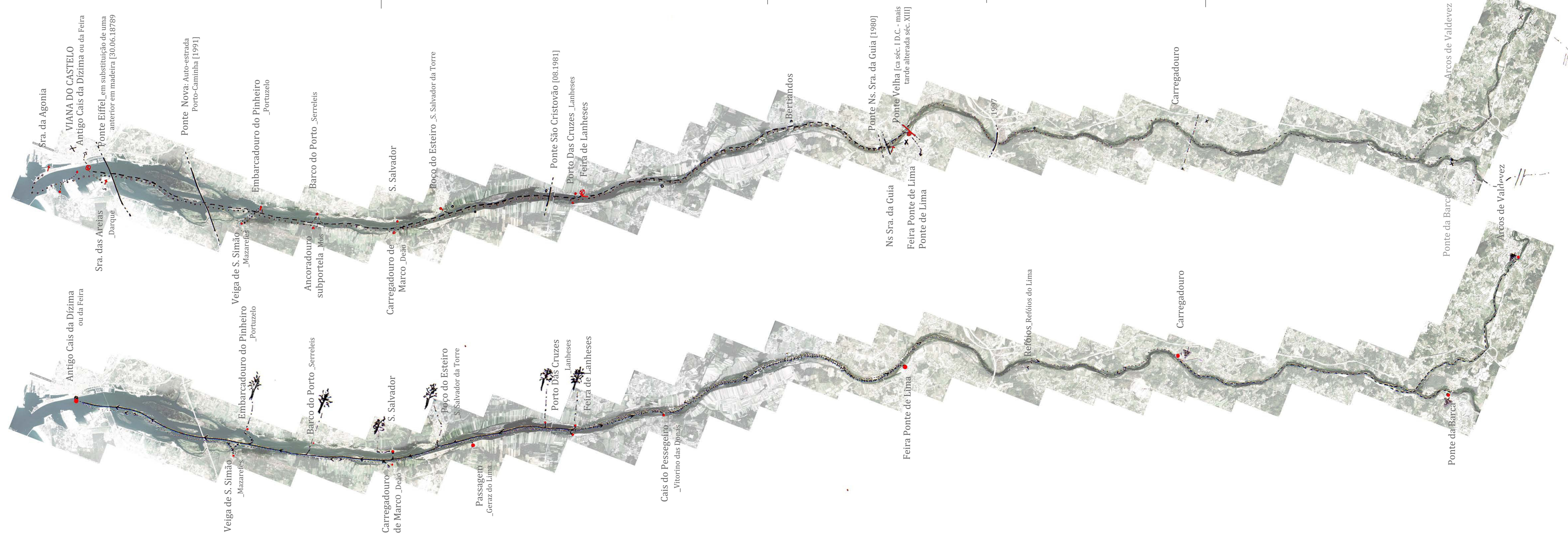
A Rota do vinho (Fig. 30) refere-se ao transporte do vinho de Monção, Ponte da Barca e Arcos de Valdevez rio-abaixo. Iniciava-se com o transporte pelo rio Minho, até ao Carregadouro, onde era transposto para *água-arribas*<sup>39</sup>. Esta viagem durava mais de um dia e incluía paragem nas tabernas locais das margens do Lima, com destaque para a taberna no Poço do Atranco. Normalmente como também se situavam junto de zonas de produção de vinho, aproveita-se a paragem para carregar mais vinho. A viagem tinha como destino o Cais da Dízima (atual Avenida da Marginal), onde existe a Alfândega, para depois se exportarem para os portos do Norte da Europa. O Vinho transportado rio-abaixo dava lugar ao transporte de sal no sentido inverso.

<sup>37</sup> Sisga: corda

<sup>38</sup> VIEIRA, Carlindo - **Barqueiros do Lima**. Estudo etnográfico (coleção). Viana do Castelo: C.M.V.C, 1984.

<sup>39</sup> Água-arriba: embarcação tradicional do rio Lima. O único exemplar pertencente à freguesia de Nogueira. É usada para excursões turísticas pelo rio ou exposição. Tem fundo chato, mede entre 12 a 15m comprimento, 3,5m largura e 1m de calado, “esguios na proa e na popa”, com vela de lona branca, tábuas de pinheiro e faz-se acompanhar de uma vara de eucalipto maior que 5m.





Antigo Cais da Dízima ou da Feira

Veiga de S. Simão\_Mazarefes

Embarcadouro do Pinheiro\_Portuzelo

Barco do Porto\_Serreleis

Carregadouro de Marco\_Deão

S. Salvador

Poço do Esteiro\_S. Salvador da Torre

Passagem\_Geraz do Lima

Porto Dás Cruzes\_Lanhese

Feira de Lanhese

Cais do Pessegeiro\_Vitorino das Donas

Feira Ponte de Lima

Refóios\_Refóios do Lima

Carregadouro

Ponte da Barca

Arcos de Valdevez

Sra. da Agonia

VIANA DO CASTELO

Antigo Cais da Dízima ou da Feira

Ponte Eiffel em substituição de uma anterior em madeira [30.06.18789]

Ponte Nova: Auto-estrada Porto-Caminha [1991]

Embarcadouro do Pinheiro\_Portuzelo

Ancoradouro subportela\_Mós

Carregadouro de Marco\_Deão

S. Salvador

Poço do Esteiro\_S. Salvador da Torre

Ponte São Cristovão [08.1981]

Porto Dás Cruzes\_Lanhese

Feira de Lanhese

Bertiandos

Ponte Ns. Sra. da Guia [1980]

Ns Sra. da Guia

Feira Ponte de Lima

Ponte de Lima

Ponte Velha [ca séc. I D.C. - mais tarde alterada séc. XIII]

1997

Ponte da Barca

Arcos de Valdevez



Fig. 31\_ Rotas Fluviais até ao séc. XX



Fig. 32\_ Travessias entre margens. Carta cadastral de 1949\_ serviços cartográficos militares

### 2.3.2 Rota das mercadorias

As Rotas de mercadorias (madeira, carvão, farinhas, adubos, vinho, sal, cal...) são intrinsecamente associadas às culturas agrícolas locais. Dos ancoradouros pertencentes às localidades na margem Norte partiam as rotas que levavam a madeira das leiras da montanha, junto com o carvão, para o mercado na cidade. Outro tipo de mercadorias transportadas eram o sal, pois haviam não só as salinas na margem do rio, como os armazéns de sal em Darque, junto do cais Novo, e a cal, pois havia também em Darque, no Cais Novo, fornos de cal, tal como havia em S. João da Ribeira a montante do rio.

### 2.3.3 Rota das feiras

A Rota das feiras (Fig. 31), tal como o nome indica, eram as rotas, organizadas em determinados dias da semana, que levavam pessoas de todos os ancoradouros do rio até às feiras realizadas nos grandes núcleos urbanos como Viana do Castelo, Ponte de Lima ou Lanheses. A viagem entre Viana e Pt Lima demoraria cerca de 2h. Normalmente na vinda eram apenas transportadas as mercadorias e as pessoas viriam a pé desde a feira. De ponte de Lima transportava-se madeira, ferro, lata, louça e de Viana peixe (sardinha, bacalhau), comida (açúcar, arroz) e roupas.

### 2.3.4 Rota da fé/festas

Esta rota, que ocorria de forma sazonal ao longo do ano, movimentava pessoas até aos grandes pólos da Fé/Festa<sup>40</sup> ao longo do Vale do Lima. Na amostra em estudo contam-se para o caso, as festas de S. Simão, da Sr<sup>a</sup> das Areias, de S. Silvestre e de Nsa Sra da Agonia, a que correspondiam respetivamente os ancoradouros de S. Simão, (do qual não existe nenhum vestígio), do Cais Novo, do Barco do Porto e o Cais de recreio da cidade.

### 2.3.5 Travessias entre margens

As Travessias entre margens, cujo traçado aparece na carta cadastral de 1949 (Fig. 32) faziam-se, recorrendo às *barquinhas*<sup>41</sup> como meio de deslocação, entre as distâncias mais curtas e diretas entre as margens do rio, normalmente alinhadas com os eixos viários existentes, numa espécie de prolongamento da via. Ocorriam entre o cais de Lanheses e Passagem, S. Salvador e o ancoradouro abandonado de Deão, Embarcadouro do Pinheiro e a veiga de S. Simão, e ainda um que se mantém ativo no Verão, entre Viana do Castelo e a praia do Cabedelo (por ferryboat).

<sup>40</sup> Principais festas: Nsa. Senhora da Agonia em Viana do Castelo (20 Agosto, desde 1772); a peregrinação a Santa Luzia (em Junho, desde 1918); as festas de Nsa Senhora das Areias em Darque (desde 1220); as festas de S. Simão na veiga de S. Simão; a peregrinação à Serra d'Arga e as Feiras novas em Ponte de Lima (em Setembro, desde 1826).

<sup>41</sup> Barquinha: tipo de embarcação entre 4 a 6m comprimento, 2,5m de largura e 0,5m de calado, usada essencialmente para fazer deslocar pessoas.

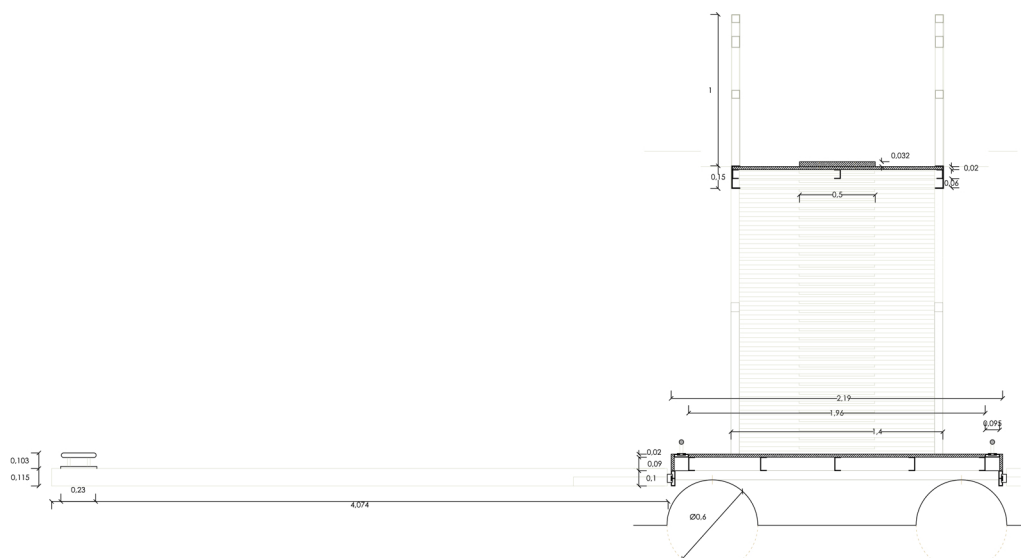


Fig 33: Corte transversal - Ancoradouro flexível (doca a montante)  
Escala 1\_50

## 2.4 Ancoradouros do tipo flexível (anexo III.4)

A análise e investigação de ancoradouros junto da cidade revelou outro tipo de estruturas, mais desenvolvidas, inscritas nas Docas, a jusante e a montante da ponte metálica Eiffel, do moderno Porto de Recreio da cidade. Estas docas, com uma capacidade de “163 postos de amarração e [...] 144 postos de amarração”<sup>42</sup> a jusante e a montante respetivamente, destinam-se não só a ancorar as embarcações de pesca local, como também todas as embarcações de recreio.

Cada doca tem cerca de 4 ou 5 ancoradouros, iguais. O levantamento deste tipo de estrutura reconheceu um ancoradouro de cada doca e um outro em Darque para análise.

Estes ancoradouros são mais desenvolvidos, quer no que se refere à sua estrutura, flexível, que se socorre do uso de bóias ou elementos ocos para flutuar sobre o rio e de ligações metálicas que permitam a oscilação da estrutura, quer na selecção de materiais antiderrapantes, no caso das madeiras a usar no passadiço, com maior impermeabilização, durabilidade e resistência ao contacto permanente com água.

O acesso por terra é invariavelmente feito por uma rampa que desliza sobre o ancoradouro e por rio, como a embarcação atraca lado a lado, é feita a mesma cota do passadiço.

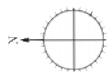
Uma adaptação deste tipo de estrutura encontra-se na margem oposta, em Darque, junto ao Cais Novo. (anexo III.4) É do ponto de vista estrutural mais simples, recorrendo a um passadiço em grelha metálica assente sobre dois perfis tubulares que unem um banco de betão na margem a uma caixa metálica que flutua no rio e à qual as embarcações se ancoram.

---

<sup>42</sup> O Porto de Viana do Castelo [consultado no dia 16 de Dezembro 2011] Disponível em [www.apvc.pt/content01.asp?BtreeID=03/01&treeID=03/01/00](http://www.apvc.pt/content01.asp?BtreeID=03/01&treeID=03/01/00)



Fig. 34: Rota dos pescadores  
Escala 1\_30 000



Rota dos Pescadores 

## 2.5 As rotas na contemporaneidade (anexo III.5)

Uma vez que o rio, atualmente é apenas navegável entre Ponte de Lima e Viana, e só as embarcações de reduzido calado podem ir além da Ponte Nova, o fluxo fluvial com maior expressão desenvolve-se no estuário. Ora, como atualmente o Porto de recreio (Fig. 33) é aquele que apresenta melhores condições, ao nível da acessibilidade e dos equipamentos de apoio, constitui-se como o ponto de ancoragem mais significativo no estuário, estando-lhe associadas praticamente todas as rotas na contemporaneidade. As rotas atuais tendem a voltar-se para o lazer, para o desporto, a investigação e apenas uma pequena parte se mantêm dedicada à pesca.

Distinguem-se portanto as rotas dos pescadores, as rotas de desporto náutico, que aborda a rota do Remo, da Canoagem e da Vela, e as Rotas de Recreio, as quais se distinguem em rotas de praia e excursões. Todas estas rotas, realizam-se esporadicamente, inclusive a dos pescadores, por existirem atualmente poucos pescadores que vivam exclusivamente da pesca.

### 2.5.1 Rota dos pescadores

A Rota dos pescadores (Fig. 34) é a rota fluvial mais antiga do Rio Lima.

Acompanhou as várias fases de transformação do rio e nesse processo a atividade piscatória viu a sua frota diminuir e os ancoradouros que serviam as rotas desaparecer substancialmente. Resistindo desde então, apenas os ancoradouros do porto de recreio da cidade, do Cais Novo e Cais Velho, Embarcadouro do Pinheiro e alguns pontuais no Barco no Porto. Esta rota considera todas as ligações possíveis entre todos os ancoradouros existentes. As rotas orientam-se normalmente no sentido da foz e para montante, entre os meses de Janeiro e Maio, aquando da pesca intensiva da Lampreia, Sável e Savelha<sup>43</sup>, peixes que se desenvolvem no Rio Lima por esta altura.

Na amostra em estudo é permitida a pesca profissional e recreativa/desportiva, entre a Ponte Nova e a Foz do rio<sup>44</sup>. O pescado é essencialmente para autoconsumo ou venda na doca ou mercados locais.

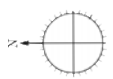
---

<sup>43</sup> Segundo o edital do Ministério da Agricultura de 2009

<sup>44</sup> Para o efeito os pescadores deverão possuir uma licença especial, e entre outras obrigações só devem pescar durante o dia.



Fig. 35: Rota do desporto náutico e de recreio  
Escala 1\_30 000



Rota de desporto náutico-----  
Rota de recreio (praia) .....



## 2.5.2 Rotas de desporto náutico

As populações e entidades locais, atentas aos fenómenos culturais, têm vindo a reconhecer os benefícios de uma adequada relação com o rio, na qual podem usufruir dos recursos naturais disponíveis, para dinamizar as margens do rio e as localidades próximas, desencadeando assim vários projetos ligados ao desporto e turismo náutico. Pte de Lima já desencadeou essa relação, com a criação de estruturas de apoio ao remo, canoagem, kayak e descida de rápidos. E Viana parece querer seguir o exemplo, com a criação do Centro de Mar, que se explorará adiante.

No estuário o desporto náutico (ver Fig. 35) está difundido em ambas as margens, através do Clube Náutico de Viana que fomenta a prática de remo, canoagem e vela no rio. Da margem direita, saem da praia Barracão dos Touros, as canoas de Remo e Canoagem, que sulcam rio-acima, até à praia Barco do Porto (viagem que demora em média 1h) e na maré alta até Lanheses, junto da ponte São Cristóvão (viagem que demora em média 2h). Os barcos à vela, se associados ao Club náutico, saem do Cais Novo e velejam normalmente entre a Ponte Nova e a Foz do rio, saindo apenas em algumas situações para o Oceano Atlântico (níveis avançados), se associados a particulares com carta náutica, saem do Cais a jusante da ponte, em direção à Foz.

## 4.5.3 Rotas de recreio

As rotas de recreio (ver Fig. 35) são aquelas que exploram as praias, áreas recreativas, parques de merendas ou o simples passeio pelo rio. Estas rotas são escassas, e dizem respeito apenas às **rotas de praia**, que consideram a travessia de ferryboat entre Viana e a Praia do Cabedelo em Darque, e, pontualmente as incursões de barcos de recreio até às ínsuas para banhos de sol, e as **excursões**, que apareceram na década de 80/90 do séc. XIX pela empresa AVIC para relacionar áreas de recreio ribeirinhas. E retomadas em 2010, pela Junta de Freguesia de Nogueira, que quando não tem a réplica de *água –arriba* em exibição, realiza excursões pelo rio, entre Lanheses e Santa Marta<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> Para mais informações ler a entrevista na íntegra ao Prof. Ezequiel Vaz, presidente da Junta de Freguesia de Nogueira, no anexo III



Fig. 36: Planta síntese das rotas da atualidade

Escala 1\_30 000

## 2.6. Síntese das ferramentas de Intervenção

A análise das várias rotas e ancoradouros que as suportavam permite-nos:

- Reconhecer que as rotas se associaram a pontos de desenvolvimento comercial e industrial ou a pontos de grandes manifestações culturais, religiosas ou populares, que consoante o propósito e os motes subjacentes a cada uma, desde o transporte de pessoas, ao de mercadorias, ao tema do recreio, do desporto, da pesca, entre outros, contribuíram para caracterizar as rotas e definir um trajeto específico que ligava os pontos de interesse para o mote da rota.
- Perceber como são as estruturas de ancoragem e qual o processo de apropriação da margem subjacente. O levantamento gráfico dos ancoradouros é fundamental para a fase do projeto, pois dá-nos o suporte gráfico necessário a usar numa estratégia de valorização dos mesmos, ou na sua possível reinterpretação.
- Associar na amostra em estudo, através da análise comparada entre os ancoradouros e as rotas, até ao séc. XX e na contemporaneidade (Fig. 35), tema ou temas a cada ancoradouro, percebendo as atividades a que cada um está/esteve associado e identificar as lógicas comuns de aproximação às margens.
- Levantar pistas, para a fase seguinte, sobre traçados de rotas atuais ou obsoletas, que possam eventualmente ser recuperadas, como a rota do Vinho, ou as rotas de recreio, associadas às praias, a exemplo.
- Em associação com, as já identificadas, paisagens das margens, reconhecer os seus ancoradouros e quais poderão ser, na fase de projeto, reinterpretados ou, em caso de abandono, reativados, para se poder definir as rotas relacionadas com essas paisagens de modo a criar um sistema coeso que relacione ambas as margens. Entre esses ancoradouros apresentam-se como possíveis, os ancoradouros de Darque, de Deão, do Barco do Porto e das salinas D. Prior.



### 3. PROPOSTA DE INTERVENÇÃO



A proposta de intervenção assenta no reconhecimento da hipótese de requalificação das margens do rio pela recuperação da rota enquanto mecanismo que permite ligar os temas comuns a ambas as margens e que recorre ao ancoradouro para consolidar e valorizar estrategicamente esses temas, indiciados em parte no cap. 3.

A identificação prévia dos temas a analisar permitem nesta fase do trabalho estudar primeiro a rota, e sobre um mesmo tema, aponta a necessidade de criação de ancoradouros que os suportem. Num exercício inverso aquele que me permitiu perceber-las e análogo ao que produziu as rotas originais.

Intervir num organismo dinâmico e instável como é o rio, obriga a entender a realidade mutável e permeável do mesmo, ou qualquer intervenção resultará num processo de alienação com resultados desadequados e desequilibrados. Tal como o território em que se insere, as rotas e as estruturas vivem de uma mutação permanente a par da mutação e regeneração natural do meio ambiente. Deste modo, devem considerar a possibilidade de adaptação ao nível da água, sendo sensivelmente localizadas não só no espaço como num tempo de ação específico.

O **Espaço** de intervenção admite as rotas e estruturas existentes, mas não se limita à mimese como forma de linguagem única. Quer a rota, quer o ancoradouro devem ser repensados no contexto atual, ir de encontro ao sentido de cada lugar – *o genius loci*, ao desenvolvimento local, às necessidades da população e às paisagens da margem que caracterizam o estuário. Consideradas para o efeito, as zonas húmidas do estuário, as salinas desativadas, áreas com interesse para estudo e observação; as praias fluviais e áreas de recreio associadas, importantes na perspetiva local, para a dinamização dos espaços verdes e aproximação da população local ao rio; as vinhas de Deão, importantes para o desenvolvimento do turismo vinícola no Rio Lima e para a valorização do Vinho Verde típico desta região, e ainda possíveis pontos de paragem para pescadores locais e/ou para os desportistas náuticos. Que incitam precisamente à criação das **Rotas de Estudo e Observação da flora e avifauna local, de Recreio, do Vinho, dos Pescadores e do Desporto Náutico**.

Quanto ao ancoradouro que suporta estas rotas, a sua implantação considera a topografia, a morfologia, a resistência do solo, o número e tipo de embarcações que se pode ancorar, o programa associado ao ancoradouro, a acessibilidade, a não obstrução da corrente do rio, o caudal, a possibilidade de ficar ou não submerso, os usuários-tipo do ancoradouro, a superfície, materialidade, estrutura, a aproximação por barco, entre outros fatores.





Para funcionar como estrutura que incita à ocupação ou ao percurso é necessário pensá-la não como estrutura isolada, mas como um espaço transitório, um interstício. O prolongamento da terra sobre a água, uma superfície que combina em si o encontro entre uma rota fluvial e um percurso terrestre.

O **Tempo** de intervenção está subjacente não só à alteração física do território, que considera a oscilação do nível médio da água durante o dia (ver 1.2.3), ou em 100 anos (ca de 0.60m), o processo de erosão, e de acumulação de sedimentos nas margens ou a influência das estações na delimitação de intervalos de tempo para cada atividade, como o tempo subjetivo, que condiciona a percepção do território e do próprio projeto. Feito de impressões no lugar que se tecem ao longo do tempo. *O tempo [...] que se refere sim a sensações e apreensões de uma experiência imposta pelos hábitos humanos.*<sup>46</sup>

É fulcral no desenho das novas rotas ter em conta a capacidade de navegabilidade do rio e a legislação sobre o tipo de embarcação permitida, isto é, ter conhecimento das insuas ou formações halófitas nas margens do rio - que possam impedir um acesso direto a determinado ponto do território e saber que os navios se limitem à Foz do rio, os restantes barcos de porte médio à zona do estuário, sendo o restante rio apenas navegável por embarcações de menor calado<sup>47</sup>, respetivamente. Tal como, do traçado viário, pois é determinante em alguns pontos de ancoragem (sobretudo aqueles que se destinem a rotas recorrentes como a dos pescadores) o acesso viário/pedonal ao ponto de ancoragem para efeitos de transladação das embarcações ou de mercadorias que transportem.

As propostas, quer das rotas, quer dos ancoradouros que as suportam não devem encerrar em si a finalidade única para o qual foram pensados. Devem admitir variações no seu curso e no propósito com que foram criadas. Sobretudo os ancoradouros são passíveis de interpretações e apropriações várias, podendo modificar o uso atribuído e portanto serem o mais plurais possível. Sendo de prever, que em qualquer situação, à exceção dos ancoradouros para observação e estudo, pois estão associados a uma área protegida, podem ser apropriados das mais diversas formas, como ser usados para mergulhos, pesca à cana, etc.

---

<sup>46</sup> *El tiempo es una noción sin referencia, [...] que se refiere sino a sensaciones o apreensiones de una experiencia impuesta por las costumbres humanas* In PEREC, Georges - *Especies de espacios*. tradução CAMARERO, Jesús. 1ªed. Paris 1974. Espanha: Editora Montesinos, Abril 1999 [tit. Original: *Espèces d'espaces*, 1974] pag 10.

<sup>47</sup> Considerados os barcos de pesca local com cerca de 8m comprimento e 2.5m de largura, as lanchas, com 16 a 20m comprimento, barcos à vela, todo o tipo de barco de recreio, botes, iates de pequeno porte, catamarans, motas de água, canoas, e apenas um exemplar Água-arriba.

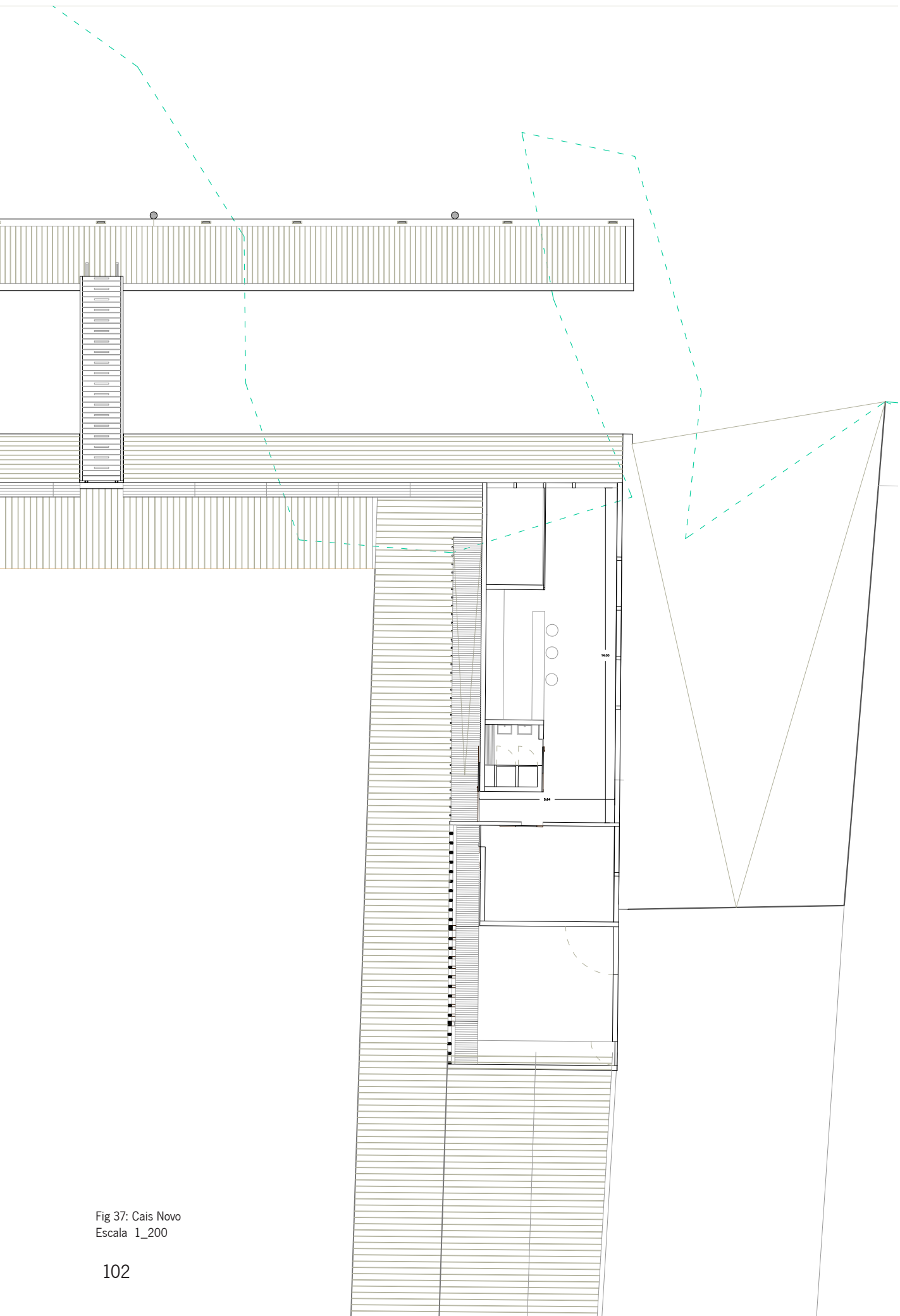


Fig 37: Cais Novo  
Escala 1\_200

### 3.1 Rotas fluviais para o séc. XX (anexo IV.5)

#### 3.1.1 Rota dos pescadores

A rota dos pescadores consolida a rota existente e reestrutura e reinterpreta os ancoradouros existentes associados. No entanto, se observarmos a planta de localização destes ancoradouros, percebe-se que se encontram quase todos na margem Norte do rio. Logo, o traçado que resulta da ligação entre estes pontos é favorável ao desenvolvimento unilateral das margens do rio. Pelo que a nova rota deve considerar também um novo ponto de ancoragem na margem Sul, para dinamizar ambas as margens.

##### 3.1.1.1 A estrutura fléxivel (anexo IV.1)

Neste sentido, urge recuperar o troço entre o Cais Novo e o Cais comercial em Darque (Fig. 38) no qual existe já um ancoradouro metálico e uma rampa, bem como requalificar e expandir o Cais Velho, afirmando-o como o principal cais na margem Sul, e anulando por isso a o ancoradouro rudimentar que está próximo dele, mas sem qualquer relevância na lógica geral (junto da ponte ferro-rodoviária Eiffel). A montante, na mesma margem, a criação de um novo ponto de ligação prende-se com a existência de um aglomerado consistente, e de um eixo viário que possa servir o zona do(s) ancoradouro(s). Foi considerado Deão ou Vila Franca, no entanto Vila Franca tem uma área maior para a implantação de ancoradouros, rampas e unidade de apoio aos pescadores.

Ainda na outra margem é necessário requalificar o cais do Embarcadouro do Pinheiro, repensar a localização dos ancoradouros das salinas D. Prior e criar pontos de ancoragem no Barco do Porto, pois atualmente os barcos são deixados presos a varas nas formações holofíticas na afluente dos ribeiros.

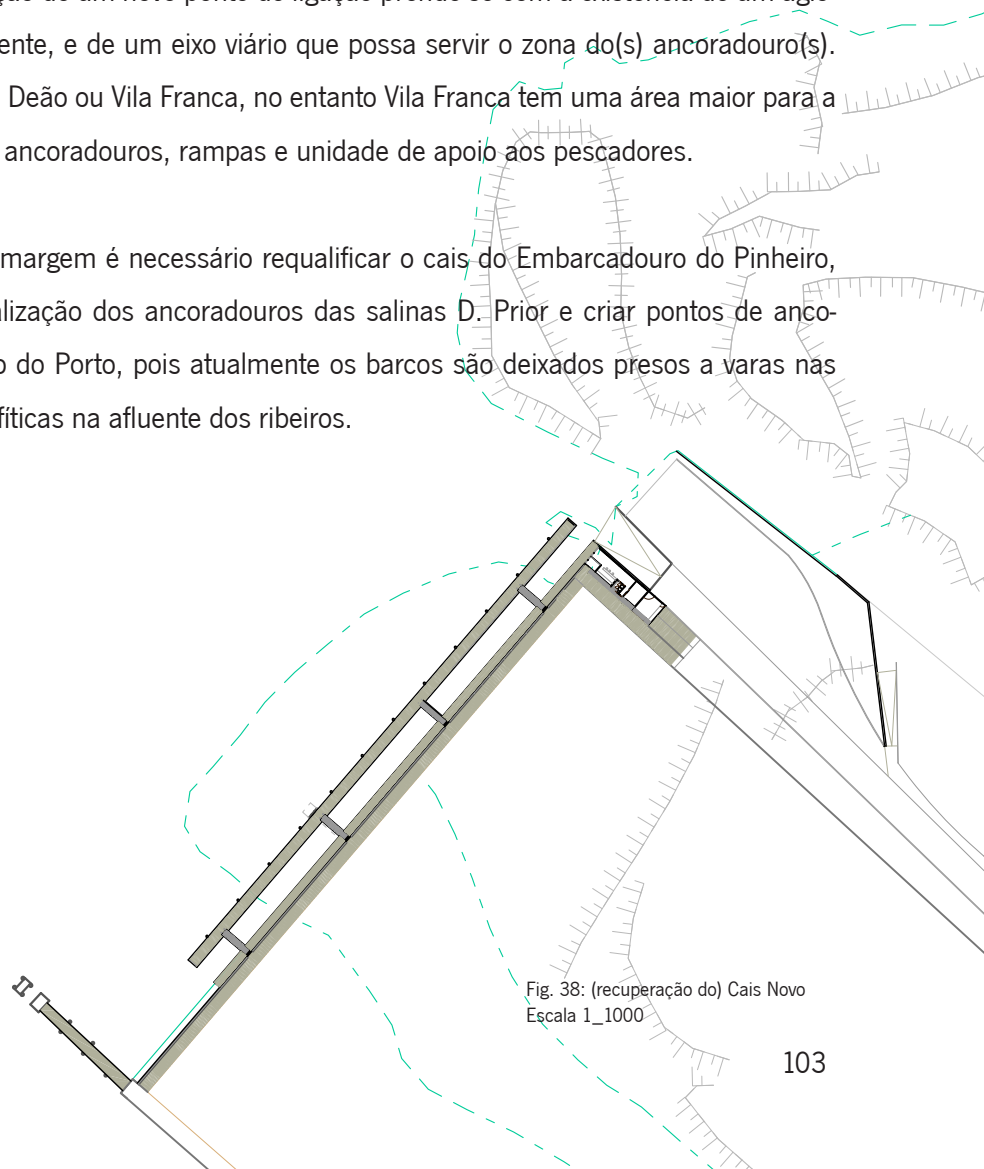


Fig. 38: (recuperação do) Cais Novo  
Escala 1\_1000

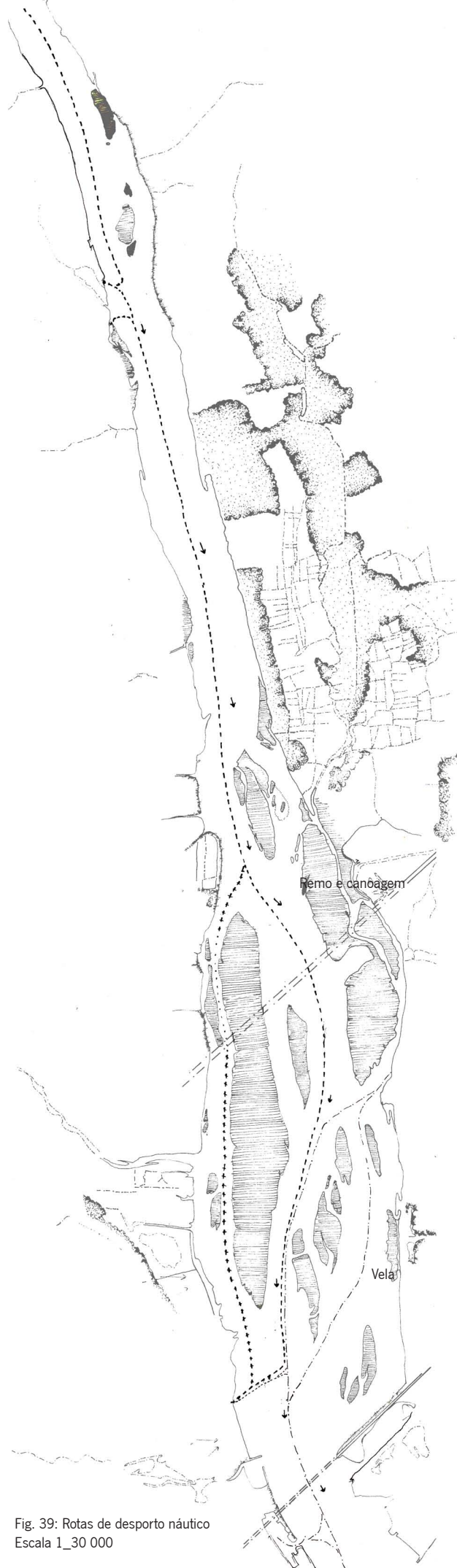


Fig. 39: Rotas de desporto náutico  
Escala 1\_30 000

### 3.1.2 Rotas de desporto náutico

As rotas de desporto náutico admitem em si, as rotas do remo, canoagem e vela. À partida, estão definidas pelos clubs de formação náutica. No entanto, podem admitir uma ligeira variação na rota original, consoante a existência de condições físicas – rampas de acesso às embarcações e área de repouso –, a inexistência de meandros do rio que dificultem o acesso ao ponto de ancoragem e ainda que diste do ponto de partida uma distância considerável, uma vez que os treinos estão definidos consoantes tempos e distâncias específicas que é preciso vencer.

Atualmente está em fase de projeto a criação do Centro de Mar, um polo agregador da náutica e do turismo náutico. Este centro articulará não só um centro de estudo do Mar, como irá integrar a marina atlântica, o centro de canoagem no Cais Velho, equipamento de Remo na praia Barracão dos Touros, o equipamento de Vela, junto à futura marina atlântica e o Centro de Alto Rendimento de Surf na margem Sul. As futuras instalações, além de possibilitarem o treino para competição ao mais alto nível das modalidades, vão criar novos pontos de abrigo às embarcações, rampas de acesso das mesmas à água, tanques de treino, balneários, salas técnicas para reparação das embarcações, entre outros.

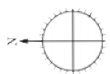
Com a construção das novas estruturas náuticas na Foz do rio, a rota do remo mantém o mesmo ponto de partida, a canoagem passa a partir do Cais Velho e a vela da futura marina atlântica (ver fig.39). Quer o remo, quer a canoagem mantém o mesmo ponto de paragem ao longo do Rio, no Barco do Porto. Já os barcos à vela remetem-se mais para a Foz do rio, fazendo os seus treinos entre o Cais Novo e o Cais comercial, frente à cidade, e ao largo na costa.

#### 3.1.2.1 Os desembarcadouros e rampas de acesso

Os desembarcadouros e rampas de acesso a requalificar ao longo do rio, como no Barco do Porto ou no Poço do Esteiro em Lanheses, vão funcionar em conjunto com os consolidados equipamentos de apoio na Foz do rio. A proposta deverá prever a possível transformação destes pontos em pontos de difusão da atividade por particulares, ou até com fim turístico, como o aluguer de canoas ou kayaks de recreio, como acontece já em Pte de Lima. Tendo o Barco do Porto como referência em termos de distância entre o ponto de partida e a primeira paragem, propõe-se na margem oposta, na praia fluvial de Vila Franca, geograficamente equidistante do ponto de partida, a criação de uma rampa de acesso às canoas e unidade de apoio e repouso dos praticantes (ver fig. 41).



Fig. 40. Rotas de recreio  
Escala 1\_30 000



### 3.1.3 Rotas de Recreio

As rotas de recreio são todas aquelas que se dedicam ao turismo de praia ou aos passeios pelo rio Lima. Considerando-se por isso, neste tipo de rota, o próprio rio como objeto de observação, e as praias fluviais do estuário (fig.40).

Atualmente existe a travessia de ferryboat entre a praia do Cabedelo, que apesar de praia atlântica o acesso é feito pelo rio, e a cidade, no Verão. Propõe-se a manutenção dessa rota e o traçado de uma nova rota que parta do Cais de Recreio da cidade, por fazer a ligação entre o público-alvo – turistas que estejam a conhecer a cidade, e a praia do Barracão dos Touros, e que ligue à praia da Preguiça, de Vila Franca e do Barco do Porto. Podendo ainda ligar à praia fluvial de Vitorino das Donas, a montante da amostra.

#### 3.1.3.1 O ancoradouro e unidade de apoio à praia (anexo IV.2)

A unidade de apoio à praia pode servir vários usos: desde servir um café, balneários, aluguer de material, piscina, entre outros programas possíveis (fig.41). Implica a existência de um eixo viário de acesso à praia e áreas de lazer anexas. Isto porque, estas áreas de recreio (praia, zona de piqueniques, campos desportivos, entre outros) dedicam-se, não só ao turista, que acede de barco à praia, mas também ao habitante local que mora junto ao rio e se desloca de carro ou a pé. Enquanto o turista usa estas áreas de forma sazonal, o habitante local beneficia do contato permanente com estas áreas para passear, fazer piqueniques, fazer exercício físico, passear o cão, pescar à cana, entre tantas outras atividades.

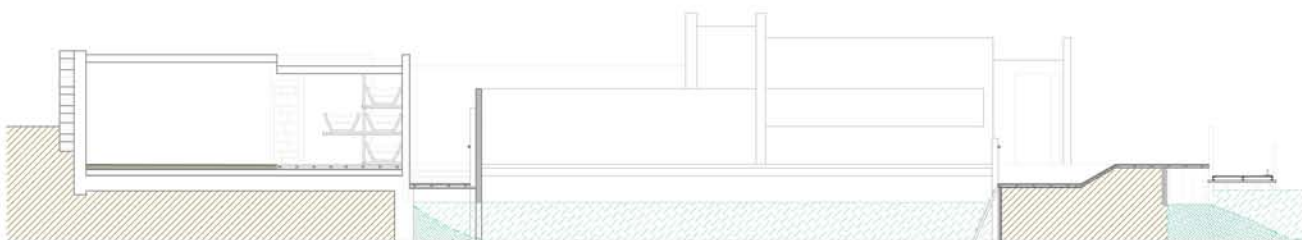


Fig. 41. Corte transversal\_ Ancoradouro e unidade de apoio à praia e desporto  
Escala: 1\_200

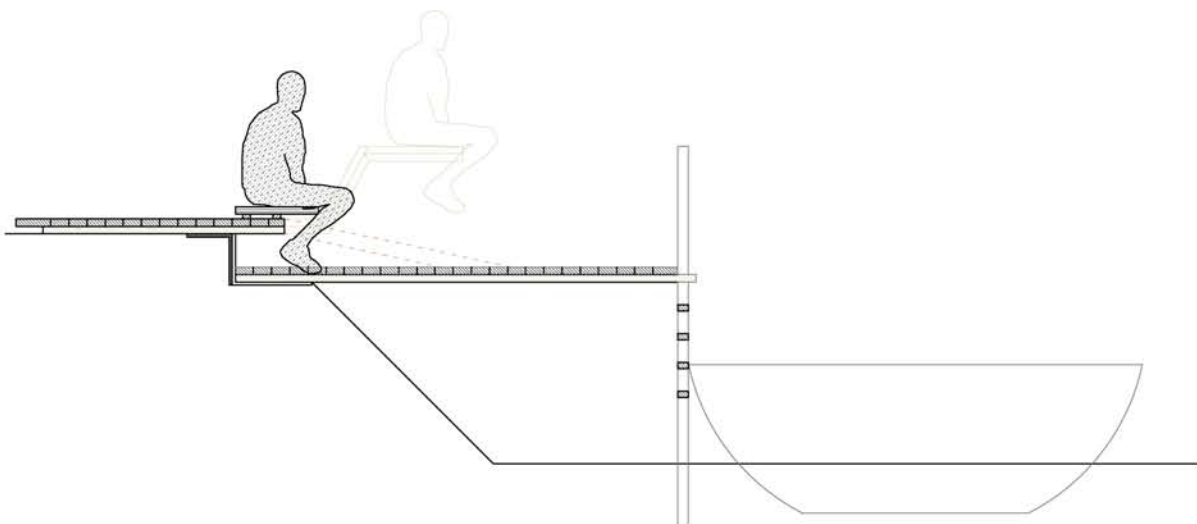
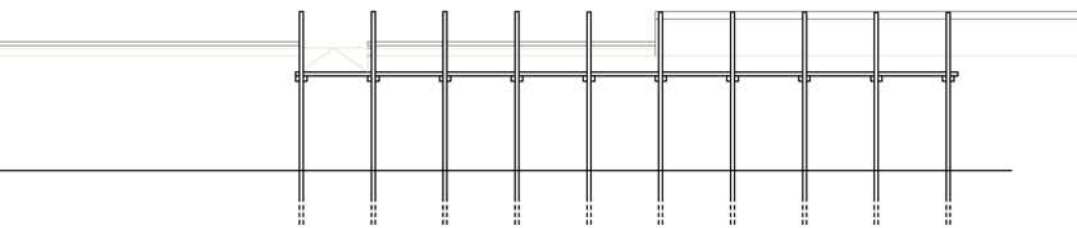


Fig 42: Tipo de ancoradouro para zonas de grande assoreamento (A Sul)  
Alçado 1\_100  
Corte transversal 1\_50



### 3.1.4 Rotas de estudo e observação da flora e avifauna local

As rotas de estudo e observação da flora e avifauna local (fig.45) são aquelas que valorizam o ecossistema do estuário do rio Lima. As ínsuas, as planícies aluviais, as salinas e as demais formações halófitas no estuário (fig.44), constituem-se como habitats indispensáveis da flora e da avifauna local. São normalmente extensas áreas periodicamente inundadas, com algumas depressões de água permanente, como as lagoas de Vila Franca ou as salinas, embora as salinas se desenvolvam apenas nas zonas de marismas. Reconhecido o valor e a especificidade deste lugar, e a sua condição exclusiva da estrutura urbana e rural é necessário incitar ao diálogo entre pescadores locais e provavelmente o Centro de Monitorização e Interpretação Ambiental de Viana do Castelo para que juntos, de forma apropriada, possam organizar rotas temáticas, ou cooperar no estudo destas unidades, estabelecer os limites de ocupação e intervenção.

#### 3.1.4.1 O ancoradouro/miradouro (anexo IV.3)

O ancoradouro/miradouro a desenvolver é uma estrutura flexível e extensível, que se prolonga para a unidade e se molda a ela criando percursos, pontos de observação e de estudo (fig.43). Está associada ao exercício de deambulação e de observação pelo que, a estrutura tende a transformar-se consoante os acidentes de percurso. Este tipo de ancoradouro não implica a existência de uma ligação de acesso direto a terra e por isso a própria implantação do ancoradouro pode ser a partir de uma ínsua.

Consideram-se para o caso a Veiga de S. Simão, com um ancoradouro junto da capela s. Simão, extensível à ínsua de Darque, e outro a montante, e junto das Salinas D. Prior e das salinas de Portuzelo.

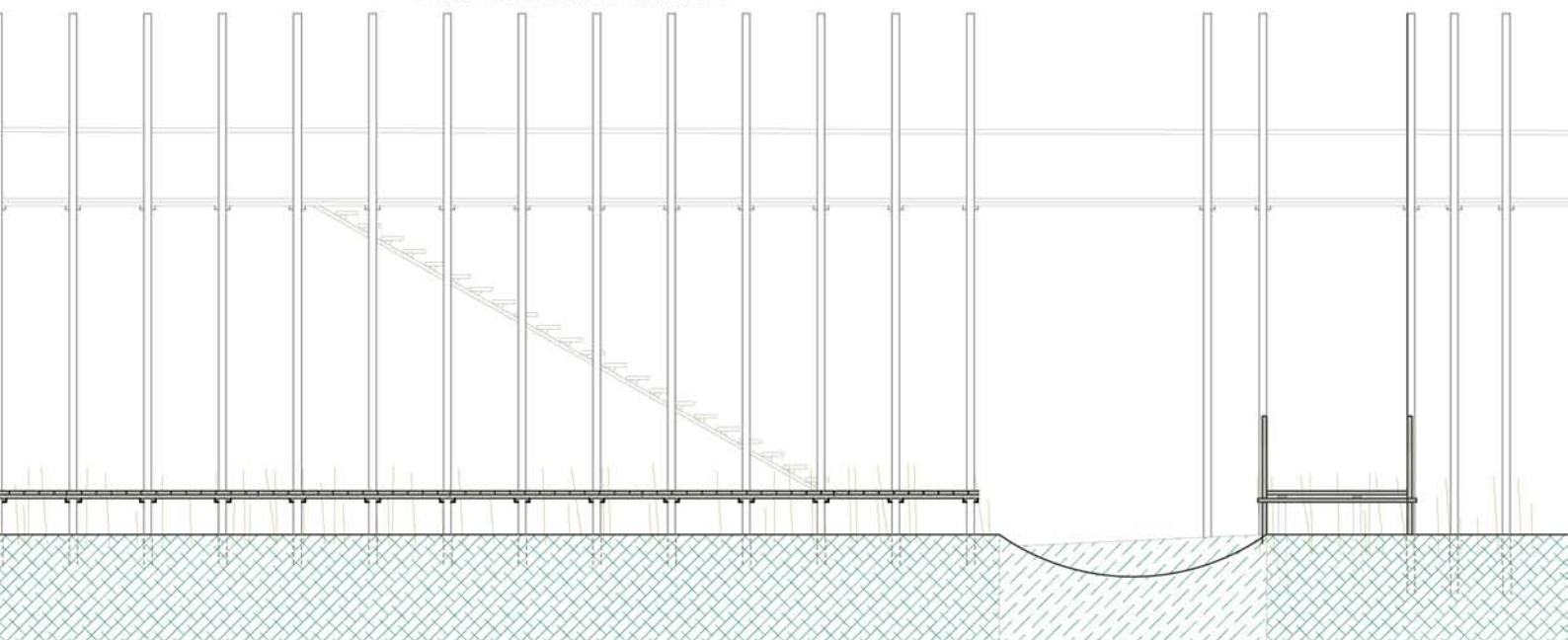


Fig. 43. Corte Transversal\_Ancoradouro em contacto com Lagoa em S. Simão  
Escala 1\_100



Fig. 44: Rota das salinas

Escala 1\_30 000



Fig. 45: Rota de observação da avifauna local

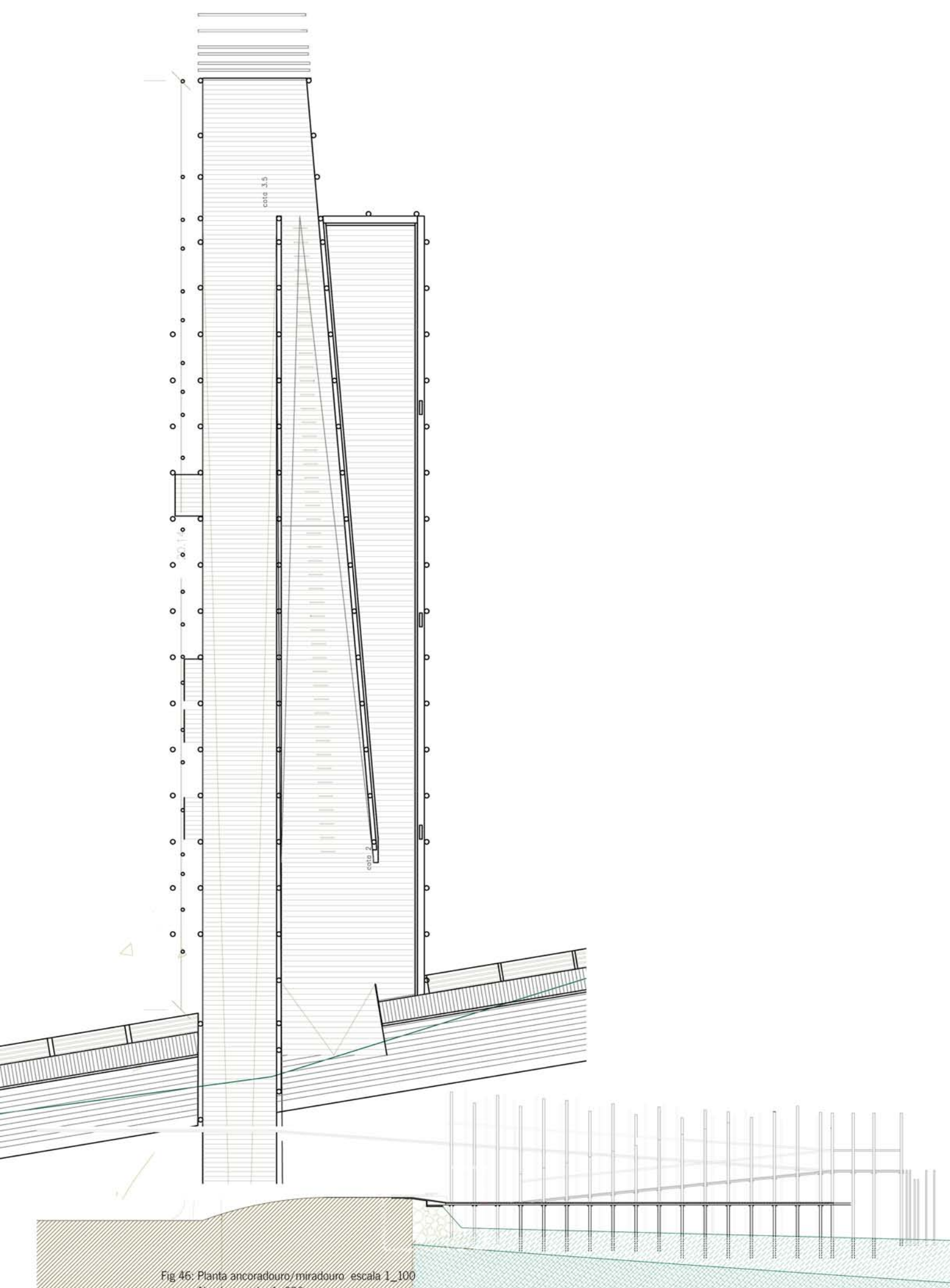


Fig 46: Planta ancoradouro/ miradouro escala 1\_100  
Alçado escala: 1\_200



Fig. 47\_ Rota das Vinhas

Escala 1:30.000

### 3.1.5 Rota do Vinho

A rota do vinho recupera o traçado da rota que já existiu. A obsoleta rota servia então para o transporte do vinho verde rio-abaixo, o que atualmente não seria economicamente sustentável. No entanto, turisticamente poderá ser considerado uma mais-valia a recuperação desta rota, pois iria valorizar a imagem do vinho verde da Ribeira Lima, que faz parte da Zona Demarcada do Vinho Verde. Tal é possível, se além da rota em si pelo Vale do Lima, se a ela se associar a paragem nos terrenos vinícolas, onde se possa desde, acompanhar o crescimento das vinhas e o amadurecimento das uvas, a permitir à participação nas vindimas (em Setembro) e à prova de vinhos (ver anexo IV.4). A rota deverá a ser desenvolvida sobretudo entre Julho e Outubro, nos meses mais quentes, pois o vinho é fresco e frutado e as vinhas estão expressivas com a folhagem a rebentar, e em Setembro e inícios de Outubro, para que se possa acompanhar todo o processo das vindimas.

#### 3.1.5.1 O ancoradouro Fixo (anexo IV.4)

No estuário do Rio Lima esta rota considera o cais de recreio como ponto de partida e as Vinhas de Vila Franca/Deão (ver fig. 47), mas a rota é extensível até Pte Lima (Vitorino das Donas, Lanheses, Moreira de Geraz do Lima ou mesmo à extensa e expressiva veiga da Correlhã).

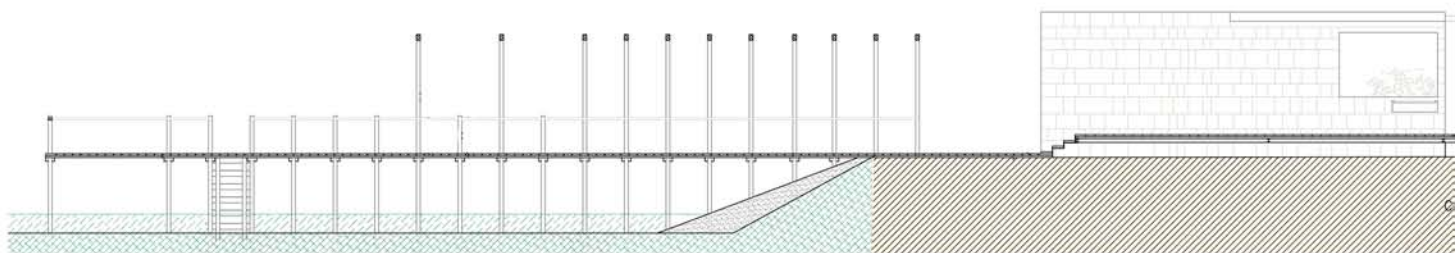


Fig. 48: Alçado\_ Ancoradouro nas Vinhas Deão  
Escala 1\_200



# Conclusão

Quando iniciei esta prova, as minhas inquietações prendiam-se com o facto das margens do estuário do Rio Lima, nomeadamente na margem Norte, apresentarem um elevado grau de abandono. Pelo que a primeira aproximação ao lugar procurou identificar precisamente o estado de abandono das estruturas fluviais. Uma primeira hipótese passou, na altura, por reativar pontualmente essas mesmas estruturas. No entanto, à medida que se foi decompondo o território nos vários estratos que o constituem, foi-se tornando mais claro, que só uma estratégia com uma lógica comum a ambas as margens podia de facto incitar à revitalização das mesmas.

O método então encontrado para se requalificar as margens consistiu numa primeira fase, numa análise interpretativa, no espaço e no tempo, dos vários suportes que definiam o estuário, que era depois confrontada com a análise *in situ*. Ora, do confronto entre estes dois tipos de análise ressaltaram aspetos que incitaram à construção de um novo olhar sobre o estuário do Rio Lima. Um dos aspetos teve a ver com se considerar que o rio era o elemento fronteiro, impermeável à passagem, que unia e ao mesmo tempo isolava as margens. Um segundo aspeto resultou da compreensão da existência de unidades de paisagem nas margens do rio com propriedades físicas e culturais que precisavam ser valorizadas, qualificadas.

A construção do novo olhar, no qual se assume o próprio rio como ponto de partida para a observação e interpretação da envolvente, implicou um exercício de reposicionamento no território. E foi esse exercício, que induziu à recuperação da rota fluvial e do ancoradouro, como a estrutura que a legitima, como estratégia de intervenção no estuário para a requalificação das margens.

As paisagens da margem identificadas com valor paisagístico, turístico e cultural, que deram origem aos temas explorados nas rotas fluviais, desenvolvidas em projeto, resultam dessa nova leitura do território. Uma leitura feita sob um olhar específico.

Ora, qualquer outra pessoa, que assuma outra perspetiva do estuário, poderá ser sensível a outros temas, a outros elementos que igualmente o qualifiquem.

Uma outra consideração refere-se também ao facto de as rotas aqui selecionadas, resultarem, não só de uma interpretação pessoal, mas serem também o produto de uma cultura, em que me insiro. E sendo a rota um produto cultural que se altera e se adapta às transformações sociais, esta proposta de intervenção não encerra em si todas as hipóteses.

O sistema desenvolvido é um sistema aberto, que admite novos temas e novas rotas. Passível de ser extensível a todo o Rio Lima.

Além disso, esta abordagem para a requalificação das margens, do ponto de vista ambiental, tem um impacto diminuto no território, coerente com a opção de não intervir através das margens e assumi-las como limites descontínuos, como traços identitários do próprio estuário. Estar a intervir sobre eles, seria estar a negar os elementos que também constituem este território.



# BIBLIOGRAFIA

ABREU, Alberto Antunes (coord.) - **Cadernos Vianenses**. Viana do Castelo: Pelouro da Cultura Câmara Municipal, Julho 1995. Tomo 19

CASTRO, J.H.F. Cyrne de - **Cadernos Vianenses**. Viana do Castelo: Pelouro da Cultura de Viana do Castelo, Novembro 1983. Tomo VII

COSGROVE, Denis, Liminal Geometry and elemental Landscape: Construction and Representation, in CORNER, James - **Recovering landscape : essays in contemporary landscape architecture**. New York : Princeton Architectural Press, cop. 1999.

COSTA, José Maria - **O vinho e a vinha em Viana do Castelo**. Viana do Castelo: CMVC, [2011?]

COSTA, José Maria - **Rede Natura 2000 de Viana do Castelo: Espaços Naturais**. Viana do Castelo: C.M.V.C., Março de 2008.

CRESPO, José – **A Ribeira Lima, romântica, turística e panorâmica (1982)**. In ABREU, Alberto Antunes - **Cadernos Vianenses**. Viana do Castelo: Pelouro da Cultura Câmara Municipal, Agosto 1989. Tomo XII

GREGOTTI - **O território da arquitectura**, são paulo, perspectiva, 1978 pp 64-65. In ABRANTES; Otilia – **O lugar da arquitetura depois dos modernos**. São Paulo: ED USP (editora da Universidade de São Paulo) Studio Noel, Fafesp, 1993.

JACOBS, Jane - **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução ROSA, Carlos, S. Mendes. 4ª tiragem. São Paulo: Martins Fontes, 2007

MAGALHÃES, Ivone Baptista de - **Embarcações tradicionais: em busca de um património esquecido = Traditional boats: in search of a forgotten heritage**. Viana do Castelo: Grupo desportivo e cultural dos trabalhadores dos Estaleiros Navais, 1998.

LYNCH, Kevin - **A Imagem da cidade**. Tradução AFONSO, Maria C. Tavares. Lisboa: Edições 70, D.L. Abril 1996. Arte e comunicação n° 15 [Tit. Original: The image of the city]

LOPES, José da Cruz - **Formações dunares no litoral do Alto Minho**. Viana do Castelo: C.M.V.C., 1987.

MALHEIRO, Pedro - **A Vinha e o Vinho**. Ponte de Lima: ADRIL (Associação do Desenvolvimento rural integrado do Lima), 2001.

MOREIRA, Manuel António Fernandes - **A alfândega de Viana e o comércio de importação de panos no séc. XVI**. Viana do Castelo: C.M.V.C, 1992.

MOREIRA, Manuel António Fernandes - **O porto de Viana do Castelo na época dos Descobrimentos**. Viana do Castelo: C.M.V.C., 1984.

PATRÍCIO, Augusto – **Cadernos Vianenses**. Viana do Castelo: C.M.V.C., Julho de 1996. Tomo 21

PEREC, Georges - **Especies de espácios**. tradução CAMARERO, Jesús. 1ªed. Paris 1974. Espanha: Editora Montesinos, Abril 1999 [tit. Original: Espèces d'espaces, 1974]

PEREIRA, Liliana Patrícia dos Santos - **Intrusão salina no rio Lima**. Guimarães: Universidade do Minho, 2004. (Relatório de projeto individual da Licenciatura em engenharia civil)

Universidade de Évora. Departamento de Planeamento Biofísico e Paisagístico – **Contributos para a identificação e caracterização da paisagem em Portugal Continental**. Lisboa : DGOTDU, D.L. 2004. vol.1 e 2

VIEIRA, Carlindo - **Barqueiros do Lima**. Estudo etnográfico (coleção). Viana do castelo: C.M.V.C, 1984.

### **Bibliografia (documentos eletrónicos)**

Construções palafíticas da bacia do Tejo [consultado no dia 4 janeiro 2012] Disponível em [www.ancruzeiros.pt/Informacao2011/CulturaAvieiraEstPalafitas.pdf](http://www.ancruzeiros.pt/Informacao2011/CulturaAvieiraEstPalafitas.pdf)

Darque [consultado no dia 16 de Janeiro 2012] Disponível em [www.memoriaportuguesa.com/darque/comments/show](http://www.memoriaportuguesa.com/darque/comments/show)

O Porto de Viana do Castelo [consultado no dia 16 de Dezembro 2011] Disponível em [www.apvc.pt/content01.asp?BtreeID=03/01&treeID=03/01/00](http://www.apvc.pt/content01.asp?BtreeID=03/01&treeID=03/01/00).

Ryde Pier, Isle of Wight [consultado no dia 5 Janeiro 2012] Disponível em [www.theheritagetrail.co.uk/piers/ryde%20pier.htm](http://www.theheritagetrail.co.uk/piers/ryde%20pier.htm)

L.C.C – Das pontes sobre o Rio Lima em Viana do Castelo [consultado em 20 Janeiro 2012] Disponível em: [gib.cm-viana-castelo.pt/documentos/20080515115545.pdf](http://gib.cm-viana-castelo.pt/documentos/20080515115545.pdf)

Estuário do Lima e Veiga de S. Simão [consultado em 12 de Dezembro de 2011] Disponível em: <http://www.avesdeportugal.info/sitestulima.html>

MARTINS, Manuel Oliveira - As sumalhas [consultado em 20 de Fevereiro de 2012] Disponível em [maolmar.blogs.sapo](http://maolmar.blogs.sapo).

