



UNIVERSIDADE DA BEIRA INTERIOR
Engenharia

PARE, ESCUTE E OLHE.
Reabilitação do Antigo Troço Ferroviário
Amarante-Livração

Teresa Sofia Matias Teixeira

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em
Arquitetura
(2º ciclo de estudos)

Orientador: Prof. Doutor Miguel João Mendes do Amaral Santiago Fernandes

Covilhã, outubro de 2017



PARE, ESCUTE E OLHE.

**Reabilitação do Antigo Troço Ferroviário
Amarante-Livração**

Dedicatória

Para os meus avós Anita e José João, que sejam eternos.

Agradecimentos

Ao meu pai, por se ter tornado um dos meus ídolos e por toda a ajuda e paciência que me tem cedido ao longo de todos estes anos, sinto que sem ele e sem o seu apoio, este trabalho não seria concretizável.

Aos meus amores, mãe, mana e Clarinha, por todo o amor e paciência que tiveram para mim nesta etapa mais difícil.

Ao André, por nunca me ter deixado desistir e sempre me ter dado o amor, a força e a coragem necessária nesta fase.

Ao meu professor e orientador Miguel Santiago, pelas inúmeras dores de cabeça que lhe proporcionei e pela sua dedicação, orientação e exemplo.

À Covilhã e à UBI por estes cinco anos fantásticos cheios de oportunidades, aventuras e amigos que levo para a vida e sem dúvida que me transformaram numa pessoa melhor.

Aos meus colegas de turma, às minhas princesas da Covilhã, em especial à Carolina, à Liliana e à Ana que sempre foram fundamentais no meu percurso académico.

Ao Vitor, ao João, ao Fábio e a aos meus colegas de trabalho que sempre me apoiaram neste percurso e me incentivaram na conclusão do mesmo.

Às minhas Marias, obrigada de coração, por todo o companheirismo, incentivo e amizade.

Ao Sr. Pedro André da Revista Portugal Ferroviário e ao Sr. Pedro Meda pela sua inteira disponibilidade de ajuda na recolha e esclarecimento de informações.

Resumo

No início do século XIX, com a crescente construção da rede ferroviária pela adesão das massas ao comboio, surge a necessidade de edificar infraestruturas de apoio, originando às estações ferroviárias, consideradas as catedrais da tecnologia.

O crescimento e a extensão dos Caminhos de Ferro levaram o progresso às terras por onde passava o comboio, tendo este chegado à cidade de Amarante a 20 de março de 1909.

A Linha do Tâmega é uma ferrovia de via estreita, no norte de Portugal, que faz a ligação entre Livração (na linha do Douro) e a estação de Arco de Baúlhe, com uma extensão total de 51,733 quilómetros. Apesar de inaugurada em 1909, ficou concluída na sua totalidade a 15 de janeiro de 1949, tendo sido completamente encerrada em 2009.

A diminuição da utilização dos comboios como principal meio de transporte e a falta de atratividade na sua competitividade, refletiu-se no encerramento sucessivo de linhas e abandono de estações e apeadeiros que, posteriormente, deram lugar à sua degradação.

Nesta dissertação é então proposta a reabilitação do troço ferroviário inativo entre Amarante-Livração, com uma extensão de 12,5 quilómetros, numa perspetiva de sustentabilidade e de turismo.

A Câmara Municipal de Amarante apresentou uma proposta para dinamização da cidade e importação de turismo, com a construção de um *minibus* elétrico.

Com isto, surge a ideia de recuperar a antiga estação ferroviária de Amarante para alojamento turístico, preservando ao máximo todas as características do edifício, assim como a estação ferroviária de Fregim-A, localizada perto do parque aquático de Amarante, um lugar cheio de interesse, onde se idealiza um estabelecimento de bebidas e, por último, a estação ferroviária de Vila Caiz, que já tem uma pequena parte em utilização como sede desportiva, sendo que se propõe o mesmo uso.

Em suma, ambiciona-se, em especial, a articulação dos valores do passado com as mudanças constantes do presente tendo em conta os vários elementos.

Palavras-chave:

REABILITAÇÃO | ARQUITETURA E CAMINHOS DE FERRO | PATRIMÓNIO ARQUITETÓNICO | ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS | LINHA DO TÂMEGA

Abstract

In the early 19th century, with the growing railway network construction for the accession of the masses to the train, the need arises for building support infrastructures, originating at railway stations, considered the cathedrals of technology.

The growth and extension of railways led to the progress wherever the train went, which reached the city of Amarante on 20 March 1909.

The Tamega line is a narrow-track railway in the North of Portugal, which makes the connection between Livração (on Douro line) and the Arco de Baulhe station, with a total length of 51.733 kilometres. Although opened in 1909, was completed on your all at the 15 January 1949, wich has been completely closed in 2009.

The decreased use of trains as the main means of transport and the lack of attractiveness on your competitiveness, reflected in the successive closure, abandonment of lines and some small stations that later gave way to degradation.

In this dissertation is proposed the rehab of na inactive railway section between Amarante-Livração, with 12.5 kilometres extension, in a perspective of sustainability and to boost the tourism.

The municipality of Amarante has submitted a proposal to increase city and import the tourism, with the construction of a minibus.

With this, comes the idea of recovering the old train station of Amarante for tourist accommodation, preserving almost all the features of the building, as well as the Fregim-A railway station, located near Amarante water park, a place full of interest, where we idealise a drinking establishment and, finally, the Vila Caiz railway station, which already has a small part in use as sports headquarters, and we propose the same use.

In sum, we want, in particular, the articulation of the values of the past with the constant changes of the presente taking into account the various elements.

Keywords:

REHABILITATION | ARCHITECTURE AND RAILWAYS | ARCHITECTURAL HERITAGE | RAILWAY STATIONS | TÂMEGA LINE

.

Índice

Dedicatória	iv
Agradecimentos	vi
Resumo	vii
Abstract	x
Índice	xii
Índice de Imagens	xv

CAPÍTULO I **1**

INTRODUÇÃO	1
CONSIDERAÇÕES INICIAIS E JUSTIFICAÇÃO DO TEMA	2
OBJETIVOS E METODOLOGIA DA DISSERTAÇÃO	3
ORGANIZAÇÃO DA DISSERTAÇÃO	4

CAPÍTULO II **5**

1 RECUPERAÇÃO, PATRIMÓNIO FERROVIÁRIO, TURISMO E SUSTENTABILIDADE	5
2 HISTÓRIA DOS CAMINHOS DE FERRO EM PORTUGAL	6
2.1 NO FINAL, QUAL VAI SER O FUTURO DOS EDIFÍCIOS E ESTRUTURAS FERROVIÁRIAS?	8
2.2 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DO PESO DA RÉGUA - RESTAURANTE CASTAS E PRATOS	9
2.3 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE MARVÃO-BEIRÃ - MARVÃO: TRAIN SPOT GUESTHOUSE	13

2.4 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE MORA - MUSEU INTERACTIVO DO MEGALITISMO	17
3 A LINHA DO TÂMEGA: LIVRAÇÃO - ARCO DE BAÚLHE	21
4 CLASSIFICAÇÃO TIPOLOGICA E MORFOLÓGICA DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS	24
4.1 MORFOLOGIA DOS ESPAÇOS FERROVIÁRIOS	27
<u>CAPÍTULO III</u>	32
<u>MEMÓRIA DESCRITIVA</u>	32
1 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE FREGIM-A -ESTABELECIMENTO DE BEBIDAS	32
1.1 EDIFÍCIO PRÉ-EXISTENTE	33
1.2 INTERVENÇÃO	36
2 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE VILA CAIZ - SEDE DESPORTIVA	39
2.1 EDIFÍCIO PRÉ-EXISTENTE	40
2.2 INTERVENÇÃO	45
3 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE AMARANTE - HOSTEL	48
3.1 EDIFÍCIO PRÉ-EXISTENTE	49
3.2 INTERVENÇÃO	57
<u>CAPÍTULO IV</u>	62
CONCLUSÕES	62
<u>CAPÍTULO V</u>	65
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	65
REVISTAS	66
REFERÊNCIAS ELECTRÓNICAS	67

Índice de Imagens

Imagem 1 | Mapa da rede de caminhos de ferro em Portugal, 1895

https://pt.wikipedia.org/wiki/Hist%C3%B3ria_do_transporte_ferrov%C3%A1rio_em_Portugal

Imagem 2 | Esplanada do restaurante Castas e Pratos, num antigo vagão de transporte de carvão

http://fugas.publico.pt/Viagens/344404_o-turismo-a-margem-dos-carris?pagina=-1

Imagem 3 | Ortofotomapa Restaurante Castas e Pratos

www.google.com/earth/, consultado pela última vez em 31 de julho de 2017

Imagem 4 | Interior do Restaurante Castas e Pratos

http://fugas.publico.pt/Viagens/344404_o-turismo-a-margem-dos-carris?pagina=-1,

consultado pela última vez em 31 de julho de 2017

Imagem 5 | Exterior do Restaurante Castas e Pratos

http://fugas.publico.pt/Viagens/344404_o-turismo-a-margem-dos-carris?pagina=-1,

consultado pela última vez em 31 de julho de 2017

Imagem 6 | Exterior do Restaurante Castas e Pratos

http://fugas.publico.pt/Viagens/344404_o-turismo-a-margem-dos-carris?pagina=-1,

consultado pela última vez em 31 de julho de 2017

Imagem 7 | Train Spot GuestHouse - exterior

www.trainspot.pt, consultado pela última vez em 31 de julho de 2017

Imagem 8 | Ortofotomapa Train Spot GuestHouse

www.google.com/earth/, consultado pela última vez em 31 de julho de 2017

Imagem 9 | Sala de convívio

www.trainspot.pt, consultado pela última vez em 31 de julho de 2017

Imagem 10 | Antigas escadas da estação

www.trainspot.pt, consultado pela última vez em 31 de julho de 2017

Imagem 11 | Esplanada da estação

www.trainspot.pt, consultado pela última vez em 31 de julho de 2017

Imagem 12 | Cozinha

www.trainspot.pt, consultado pela última vez em 31 de julho de 2017

Imagem 13 | Museu Interativo do Megalitismo, CVDB arquitectos, Tiago Filipe Santos, P-06
Atelier, 2016

<http://www.cm-mora.pt/pt/site-visitar/mora/Paginas/Nucleo-Regional->

Megalitismo.aspx, consultado pela última vez em 31 de julho de 2017

Imagem 14 | Ortofotomapa Museu Interativo do Megalitismo.

www.google.com/earth/, consultado pela última vez em 31 de julho de 2017

Imagem 15 | Estação de Mora sem carris

https://pt.wikipedia.org/wiki/Esta%C3%A7%C3%A3o_Ferrovi%C3%A1ria_de_Mora, consultado pela última vez em 31 de julho de 2017

Imagem 16 | Fotomontagem do museu, CVDB arquitectos, Tiago Filipe Santos, P-06 Atelier, 2016

<http://www.sulinformacao.pt/2016/01/mora-abre-museu-interativo-do-megalitismo/>, consultado pela última vez em 31 de julho de 2017

Imagem 17 | Mapa da ex-companhia Nacional 1947, Linha do Tâmega, João Silva

<https://trains.smugmug.com/TRAINS/Linha-do-T%C3%A2mega/>, consultado pela última vez em 31 de julho de 2017

Imagem 18 | Tipologia de edifícios ferroviários Portugueses (1^a, 2^a, 3^a classe)

HAGATONG, Ana Teresa Martins, 2014. *Património Industrial Ferroviário - Uma Arquitectura em risco*. Revista Arquitectura Lusíada, N. 5 (1.º semestre 2014): p. 101-115.

Imagem 20 | Torneira de Água da Estação de Amarante

Fotografia do autor

Imagem 21 | Báscula da Estação de Amarante

Fotografia do autor

Imagem 22 | Plataforma Giratória da Estação de Amarante

Fotografia do autor

Imagem 23 | Armazém anexo, Estação ferroviária de Vila Caiz

Fotografia do autor

Imagem 24 | Armazém independente, Estação ferroviária de Amarante

Fotografia do autor

Imagem 25 | Estação ferroviária de Vendas novas, alpendre sobre colunas caneladas com bolacha de base aparafusada no maciço.

<http://static.panoramio.com/photos/original/34789688.jpg>, consultado pela última vez em 31 de julho de 2017

Imagem 26 | Alpendre do cais sobre consolas em “margarida” com “argolas” - Estação do Pocinho

<http://correiodaguarda.blogs.sapo.pt/estacao-do-pocinho-492535>, consultado pela última vez em 31 de julho de 2017

Imagem 27 | Alpendre do cais sobre consolas em asnas de ferro

Fotografia do autor

Imagem 28 | Jardim da Estação ferroviária de Amarante, agora já em estado de degradação

Fotografia do autor

Imagem 29 | Jardim da Estação ferroviária de Amarante, agora já em estado de degradação

Fotografia do autor

Imagem 30 | Azulejos da Estação ferroviária de Gatão, Linha do Tâmega

Fotografia do autor

Imagem 30 | Azulejos da Estação ferroviária de Mondim de Basto, Linha do Tâmega, nelsonbrancophotography

<https://pedalopelacidade.wordpress.com/tag/ciclovia-do-tamega/>, consultado pela última vez em 1 de setembro de 2017

Imagem 32 | Estação ferroviária de Fregim-A

Fotografia do autor

Imagem 33 | Vista da Estação ferroviária de Fregim-A para o parque RTA, outubro 2017

Fotografia do autor

Imagem 34 | Envolvente da Estação ferroviária de Fregim-A, outubro 2017

Fotografia do autor

Imagem 35 | Estação ferroviária de Fregim-A, outubro 2017

Fotografia do autor

Imagem 36 | Alçado frontal da Estação de Fregim-A, fevereiro 2017

Fotografia do autor

Imagem 37 | Beirado da cobertura da Estação ferroviária de Fregim-A, fevereiro 2017

Fotografia do autor

Imagem 38 | Peitoril de uma janela da Estação ferroviária de Fregim-A, fevereiro 2017

Fotografia do autor

Imagem 39 | Cobertura com estrutura à vista da Estação de Fregim-A, fevereiro 2017

Fotografia do autor

Imagem 40 | Estação ferroviária de Fregim-A, fevereiro 2017

Fotografia do autor

Imagem 41 | Estação ferroviária de Fregim-A, fevereiro 2017

Fotografia do autor

Imagem 42 | Ortofotomapa Estação ferroviária de Fregim-A

www.google.com/earth/, consultado pela última vez em 1 de setembro de 2017

Imagem 43 | Estação ferroviária de Vila Caiz, outubro 2017

Fotografia do autor

Imagem 44 | Envolvente da Estação ferroviária de Vila Caiz, outubro 2017

Fotografia do autor

Imagem 45 | Envolvente da Estação ferroviária de Vila Caiz, outubro 2017

Fotografia do autor

Imagem 46 | Alçado posterior da Estação ferroviária de Vila Caiz, outubro 2017

Fotografia do autor

Imagem 47 | Alçado lateral esquerdo da Estação ferroviária de Vila Caiz, outubro 2017

Fotografia do autor

Imagem 48 | Instalações sanitárias da Estação de Vila Caiz, outubro 2017

Fotografia do autor

Imagem 49 | Portão do armazém no alçado frontal da estação, outubro 2017

Fotografia do autor

Imagem 50 | Guarda em cimento pintado, fevereiro 2017

Fotografia do autor

Imagem 51 | Detalhe do painel onde eram colocados os lampiões de luz, fevereiro 2017

Fotografia do autor

Imagem 52 | Espaço entre a estação e a instalação sanitária (espaço a intervir), outubro 2017

Fotografia do autor

Imagem 53 | Detalhe da moldura de granito existente no edifício da estação, fevereiro 2017

Fotografia do autor

Imagem 54 | Janela do armazém da estação de Vila Caiz, outubro 2017

Fotografia do autor

Imagem 55 | Porta das instalações sanitárias da estação de Vila Caiz, fevereiro 2017

Fotografia do autor

Imagem 56 | Porta do edifício da estação de Vila Caiz, fevereiro 2017

Fotografia do autor

Imagem 57 | Chaminé já existente da estação de Vila Caiz, fevereiro 2017

Fotografia do autor

Imagem 58 | Porta de entrada mais a sul do edifício, fevereiro 2017

Fotografia do autor

Imagem 59 | Espaço interior do edifício, fevereiro 2017

Fotografia do autor

Imagem 60 | Orfotomapa Estação Ferroviária de Vila Caiz

www.google.com/earth/, consultado pela última vez em 1 de setembro de 2017

Imagem 61 | Estação Ferroviária de Amarante, outubro 2017

Fotografia do autor

Imagem 62 | Linha do Tâmega, planta da Estação Ferroviária de Amarante (S/escala)

Imagem cedida pela Câmara Municipal de Amarante

Imagem 63 | Estação ferroviária de Amarante, 2004

Fotografia cedida por Pedro Nunes Mêda Guimarães

Imagem 64 | Diagrama da Estação ferroviária de Amarante (s/escala)

Imagem cedida por Pedro André - Fórum Portugal Ferroviário

Imagem 65 | Fachada principal da Estação ferroviária de Amarante, outubro 2017

Fotografia do autor

Imagem 66 | Gabinete do chefe

Trainspotter, Portugal Ferroviário, os caminhos de ferro na internet. edição nº22, maio 2012

Imagem 67 | Edifício das instalações sanitárias anexas à estação, I.S. senhoras e lampistaria, março 2107

Fotografia do autor

Imagem 68 | Alçado posterior da Estação ferroviária de Amarante, outubro 2017

Fotografia do autor

Imagem 69 | Entrada para o espaço ferroviário, outubro 2017

Fotografia do autor

Imagem 70 | Plataforma de embarque, outubro 2017

Fotografia do autor

Imagem 71 | Alçado posterior do armazém da estação, outubro 2017

Fotografia do autor

Imagem 72 | Divisão dos dois armazéns de vinho e mercadorias, março 2017

Fotografia do autor

Imagem 73 | Casa de vigia da estação, fevereiro 2017

Fotografia do autor

Imagem 74 | Entrada para a casa de vigia, fevereiro 2017

Fotografia do autor

Imagem 75 | Envolvente da Estação ferroviária de Amarante

Fotografia do autor

Imagem 76 | Envolvente da Estação ferroviária de Amarante

Fotografia do autor

Imagem 77 | Envolvente da Estação ferroviária de Amarante

Fotografia do autor

Imagem 78 | Porta da Estação ferroviária de Amarante, outubro 2017

Fotografia do autor

Imagem 79 | Porta da Estação ferroviária de Amarante, outubro 2017

Fotografia do autor

Imagem 80 | Alçado norte da Estação de Amarante, fevereiro 2017

Fotografia do autor

Imagem 81 | Instalações sanitárias da Estação ferroviária de Amarante, outubro 2017

Fotografia do autor

Imagem 82 | Antigo jardim da estação, outubro 2017

Fotografia do autor

Imagem 83 | Janela do alçado frontal da estação ferroviária de Amarante, outubro 2017

Fotografia do autor

Imagem 84 | Portão de entrada do espaço ferroviário, fevereiro 2017

Fotografia do autor

Imagem 85 | Porta do lado norte do armazém, fevereiro 2017

Fotografia do autor

Imagem 86 | Portão do armazém, fevereiro 2017

Fotografia do autor

Imagem 87 | Portão do armazém, fevereiro 2017

Fotografia do autor

Imagem 88 | Janela do armazém, fevereiro 2017

Fotografia do autor

Imagem 89 | Muro de granito, fevereiro 2017

Fotografia do autor

Imagem 90 | Alçado sul do armazém, fevereiro 2017

Fotografia do autor

Imagem 91 | Estrutura do armazém, fevereiro 2017

Fotografia do autor

Imagem 92 | Porta de armazém, fevereiro 2017

Fotografia do autor

Imagem 93 | Estrutura do armazém, fevereiro 2017

Fotografia do autor

Imagem 94 | Ortofotomapa Estação ferroviária de Amarante

www.google.com/earth/, consultado pela última vez em 1 de setembro de 2017

Imagem 95 | Antigos vagões de carga da Estação ferroviária de Amarante

Imagem cedida por Pedro André - Fórum Portugal Ferroviário

Imagem 96 | Antigos vagões de carga da Estação ferroviária de Amarante

Imagem cedida por Pedro André - Fórum Portugal Ferroviário

CAPÍTULO I

INTRODUÇÃO

*“Mudam-se os tempos, mudam-se as vontades,
Muda-se o ser, muda-se a confiança:
Todo o mundo é composto de mudança,
Tomando sempre novas qualidades.*

*Continuamente vemos novidades,
Diferentes em tudo da esperança:
Do mal ficam as mágoas na lembrança,
E do bem (se algum houve) as saudades.”*
Luís Vaz de Camões, in "Sonetos"

É na crise que nascem as invenções, os descobrimentos e as grandes estratégias. Mudamos. A sociedade altera-se e é com ela que temos de mudar.

O não acompanhamento das mudanças da tecnologia e da sociedade foi um dos motivos para que se iniciasse o envelhecimento e a descontinuidade das linhas férreas no nosso país, pondo em causa o seu prestígio.

Com o desmoronamento da rede ferroviária ao longo dos anos, alguns bens ferroviários perderam a sua função e o seu uso. Esses elementos passaram a ser alvo de destruição e utilização indevida. Muitos destes espaços ferroviários encontram-se localizados em centros da cidade, proporcionando assim o envelhecimento e a degradação dos centros urbanos, sendo considerados entraves ao crescimento e à requalificação das cidades.

O reaproveitamento de linhas ferroviárias permite que muitas cidades tenham a oportunidade de criar rotas de mobilidade com boas qualidades para pessoas, veículos não motorizados e elétricos, ao invés do abandono.

As vias férreas que se encontram desativadas são especialmente propícias para estas rotas. Os seus declives suaves ou até inexistentes, as pontes ou tuneis desnivelados e as grandes paisagens de Portugal propensas às travessias ecológicas incitam o turismo, o bem-estar, o desporto e o lazer.

Ainda que, qualquer caminho ferroviário origine por si só uma boa rota, são necessárias ligações adicionais e até mesmo infraestruturas que nos levem a lugares com interesse para a inclusão de utilizadores diários e/ou ocasionais nestes trajetos.

A sustentabilidade e o aproveitamento do património ferroviário, tornam-se então, vantajosos para o crescimento económico, social e turístico de uma cidade, assim como dão origem a um

novo ciclo de vida ao que anteriormente era algo histórico e importante e passou a ser devoluto e abandonado.

CONSIDERAÇÕES INICIAIS E JUSTIFICAÇÃO DO TEMA

Os comboios foram considerados como um fator de desenvolvimento económico e social, tendo entrado em decadência nalguns casos com a desistência e a falta de competitividade do setor, levando assim, ao abandono e envelhecimento dos bens ferroviários.

Reativar e preservar edifícios que outrora pertenceram a estações de caminhos de ferro, reutilizando-os para novas funções, poderá ser uma proposta com potencial para todas as zonas do país, em especial as zonas interiores. Não só reabilita a cidade recuperando o espaço devoluto, assim como traz vida e recordações às pessoas que vão usufruir do espaço novamente.

Com a extinção dos comboios no troço Amarante-Livração por falta de viabilidade, a população dos arredores ficou isolada sem qualquer transporte público que garantisse a sua mobilidade para o centro da cidade e, por consequência, as estações ficaram esquecidas no tempo.

Por este motivo e com o surgir da oportunidade, porque não reabilitar as estações com valores e histórias para contar? Porque não unir a ideia do presidente da Câmara de Amarante de criar uma linha eletrificada no lugar da antiga com a reabilitação da envolvente para importação de turismo à cidade? Que destino e uso podemos dar ao património gerado?

A falta de interesse por parte de diversas entidades faz com que estes edifícios hoje se encontrem esquecidos no tempo. O facto de haver uma grande ligação afetiva, por parte de quem viveu aquele estilo frenético com chegadas e partidas, com o reboiço dos horários e os apitos das locomotoras, com o espaço enquanto ponto de encontro e reencontro, faz com que seja a alavanca principal para a nossa motivação. A transformação de locais com memórias, como forma de refazer a ligação emocional entre o passado, o presente e o futuro, não deixando que estas desapareçam na totalidade e se perca toda a identidade coletiva formulada durante tempos.

A presente dissertação, resume-se então, na proposta de reabilitação de três estações ferroviárias no antigo troço ferroviário, situadas em Amarante, Fregim e Vila Caiz para diferentes usos.

OBJETIVOS E METODOLOGIA DA DISSERTAÇÃO

Tendo em conta o contexto desta dissertação os principais objetivos são:

- Identificar e analisar a influência da Arquitetura na introdução das linhas de caminho-de-ferro em Portugal, avaliando o seu impacto na rede de transportes e na malha urbana da cidade;
- Compreender e aprofundar a evolução da arquitetura ferroviária em sintonia com os casos de estudo;
- Requalificar e reabilitar a Linha do Tâmega numa perspetiva sustentável e turística;
- Responder à situação de abandono do património;
- Propostas exequíveis para as estações ferroviárias a reabilitar;
- Estabelecer novas harmonias espaciais;
- Promover o turismo enquanto dinamizador;
- Devolver a “memória férrea” à cidade.

Primeiramente, proceder-se-á à recolha de informação *In Loco*, numa direta relação com os locais de estudo, através de visitas para recolha de material e contacto de entidades com informação relevante; à recolha de informação em diversos livros, teses, dissertações, artigos e páginas de *web* e à identificação e levantamento topográfico e arquitetónico das estações ferroviárias.

Recuperação, Património Ferroviário, Turismo e Sustentabilidade são os conceitos que iremos ter em conta na proposta a apresentar para a reabilitação do antigo troço ferroviário Amarante-Livração, sendo seguido por uma breve investigação à História Ferroviária em Portugal.

As estratégias definidas para chegar à solução apresentada nesta dissertação, passam pelo estudo da evolução dos Caminhos de Ferro em Portugal, especificando a Linha do Tâmega como interveniente no projeto.

O estudo da tipologia das estações ferroviárias a partir dos casos de estudo permite-nos compreender as transformações que foram introduzidas e como foram realizadas; conhecer os objetivos, as condicionantes e vantagens de projetar sobre um testemunho ferroviário e cultural com o intuito de o integrar na vida contemporânea. Será possível investigar os diferentes métodos de abordagem às intervenções semelhantes às da proposta e, por fim, estabelecer uma comparação entre os três casos e extrair conclusões que irão resultar num melhor resultado final.

Posteriormente, iremos desenvolver a parte prática desta dissertação,

ORGANIZAÇÃO DA DISSERTAÇÃO

A presente dissertação encontra-se estruturada da seguinte forma:

- No primeiro capítulo faz-se uma apresentação dos conteúdos e estratégias presentes na dissertação;
- No segundo capítulo serão abordados os temas Recuperação, Património Ferroviário, Turismo e Sustentabilidade, seguido de uma breve análise da História dos Caminhos de Ferro em Portugal e a preocupação com o futuro dos edifícios e estruturas ferroviárias. No mesmo seguimento, apresentamos a análise de três casos de estudo de reabilitações já realizadas. Por último, a contextualização da História da Linha do Tâmega e uma breve classificação tipológica e morfológica das estações ferroviárias;
- No terceiro capítulo inicia-se o processo prático desta dissertação, é apresentada a memória descritiva do projeto de execução como resposta aos levantamentos, análises, estudos e conclusões obtidas anteriormente;
- No quarto capítulo, apresenta-se as conclusões finais da dissertação;
- Por fim, no quinto capítulo temos as referências bibliográficas e *webgráficas* que serviram de apoio a esta dissertação.

CAPÍTULO II

1 | RECUPERAÇÃO, PATRIMÓNIO FERROVIÁRIO, TURISMO E SUSTENTABILIDADE

A Arquitetura do presente deveria considerar o já construído, trabalhando, assim, edifícios degradados, perdidos no tempo, em busca de um reequilíbrio ambiental. Esta, está a passar uma crise de identidade e de sustentabilidade, baseada na aceitação da progressividade historicamente inevitável, entendendo a natureza como uma fonte inesgotável, capaz de sustentar todos os processos culturais.

Com o crescimento da população mundial ao longo do século XX surgiu o aumento da construção de edifícios e infraestruturas que, conseqüentemente, originou um excessivo crescimento urbano e, como consequência, o solo necessário para novas construções começa a ser restrito. Em Portugal, podemos observar a excessiva construção de edifícios novos em vez da conservação / recuperação de monumentos históricos (património) ou o reabilitar de construções existentes.

A reabilitação urbana não tem apenas um impacto ambiental, deve ser também considerada numa perspetiva de revitalização dos centros da cidade, pois cada uma das cidades, possui edifícios de épocas diferentes, que contam histórias que formam e preservam a identidade coletiva e a valorização da mesma.

A valorização de um local é aquilo que o distingue e o torna diferente, e por isso, atrativo e, as infraestruturas ferroviárias de Portugal, pelo seu conteúdo histórico, são consideradas edifícios com grande valor patrimonial para o estudo da história do país. A valorização e a integração dos espaços com memórias no nosso quotidiano contribuem para os sentimentos de proteção e conhecimento local e, com isto, é necessário revitalizar estes edifícios, introduzindo-lhes novas funções, compatíveis com o local onde se inserem, para que de um modo geral, beneficiem a população e dignifiquem os próprios edifícios.

O turismo, atualmente, afeta todos os níveis políticos, económicos, ambientais e socioculturais. Deixou de ser visto como um sinónimo de lazer e passou a desempenhar um papel de agente social e económico na sociedade.

Com a obsolescência e a degradação dos centros urbanos, causadas pela degradação e abandono das linhas ferroviárias e o retirar dos carris, há que pensar numa solução sustentável para voltar a devolver a vida às cidades que perderam em tempos o comboio, apostando, no nosso caso no troço Amarante - Livração, num *minibus* elétrico. A reabertura e requalificação desta linha, mantendo o traçado original e respondendo às necessidades da população, poderá ainda ser um dos fatores de desenvolvimento, servindo como alavanca à economia local e ao turismo.

Conclui-se então que o turismo se preocupa com o passado, o presente e o futuro, podendo definir-se como um fenómeno interdisciplinar que se envolve numa interligação entre diversas vertentes como a recuperação, o património e a sustentabilidade.

2 | HISTÓRIA DOS CAMINHOS DE FERRO EM PORTUGAL

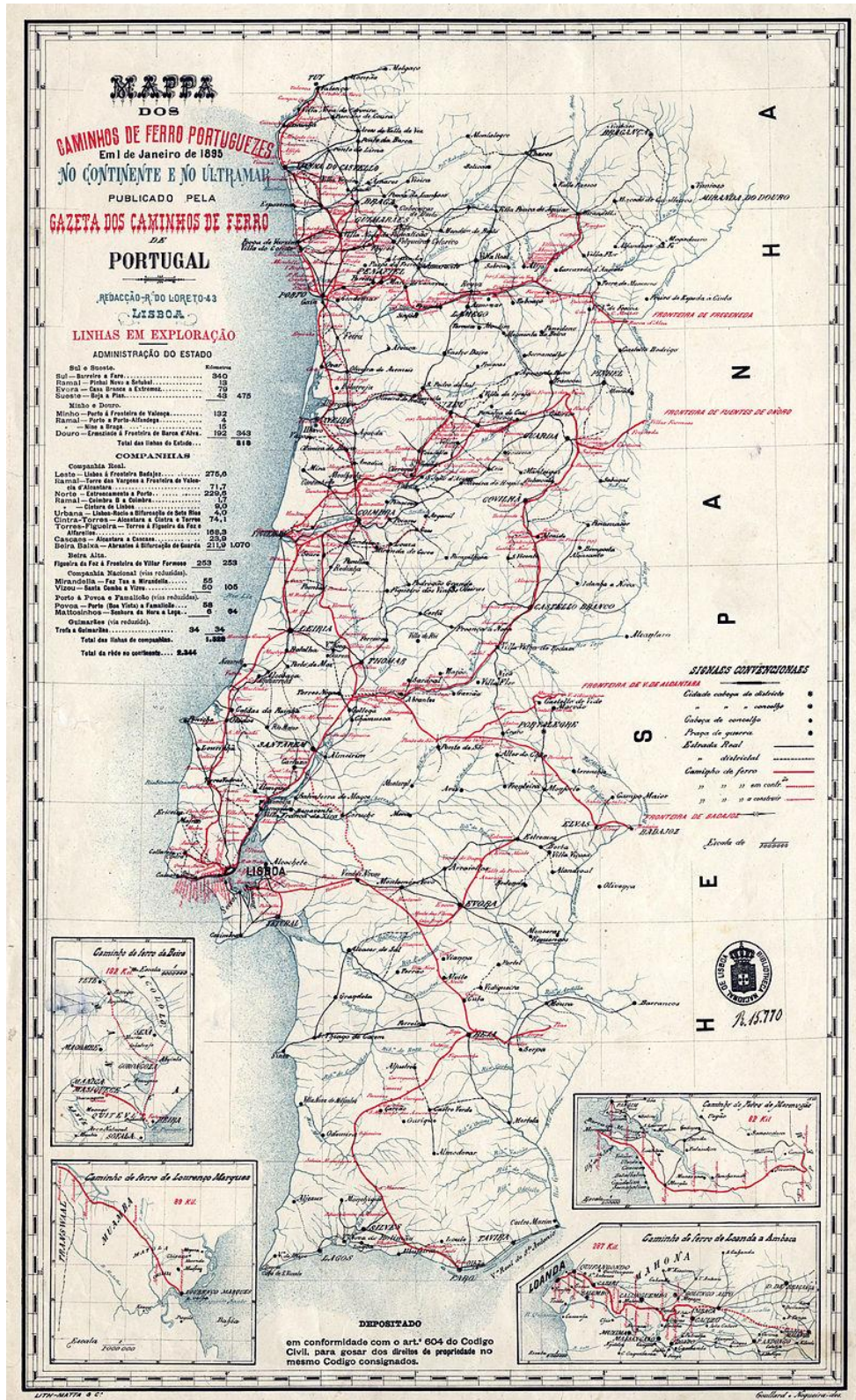


Imagem 1 | Mapa da rede de caminhos de ferro em Portugal, 1895.

O aparecimento do transporte ferroviário na Europa, influenciado pela Revolução Industrial, teve o seu início no século XIX, contribuindo para o desenvolvimento das localidades e para a fomentação do comércio que levou à alteração do modo de vida das populações.

A 1ª Revolução Industrial iniciou uma revolução nos transportes através da adaptação do uso das estradas e do aparecimento dos barcos a vapor e dos caminhos de ferro encurtando assim, as distâncias. A construção dos caminhos de ferro combateu então, a precariedade dos meios de transporte, favorecendo uma mudança nas paisagens e facilitando o acesso às matérias primas, contribuindo desta forma para o desenvolvimento da indústria metalúrgica.

O primeiro comboio a circular no mundo foi em 1825, em Inglaterra, sendo que em Portugal foi inaugurado apenas em 1856.

A introdução do comboio veio alterar, no país, o conceito de viagem contribuindo para uma mudança de hábitos comerciais, culturais e de lazer dos portugueses. As mudanças sentiam-se também a nível político e militar, assim como na relação com o estrangeiro.

Em 1852 foi assinado por D.Maria II um decreto que abriu um concurso para a construção de um caminho de ferro de Lisboa a Santarém. Esse concurso foi entregue à Companhia Central Peninsular dos caminhos de ferro de Portugal, representada pelo engenheiro Hardy Hislop.

Em maio de 1853 assinou-se o respetivo contrato definitivo com a referida companhia, iniciando-se a primeira obra ferroviária.

Em 1855 a linha chegava já à fronteira com Espanha e deu-se a fundação da Companhia Central Peninsular com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. O 1º troço ferroviário Lisboa (Stª. Apolónia) foi inaugurado em 1856.

Uns anos mais tarde, em 1864, iniciou-se a exploração do troço ferroviário Vendas Novas-Beja, construído pela Companhia do Sueste, dando-se também a inauguração da linha até ao Porto.

A linha do Tua foi inaugurada em 1887 e, com a implantação da República a Companhia Real passa a dominar-se Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (CP).

Em 1892 foi criado o governo os caminhos de ferro do estado, com vista à atribuição de concessões a companhias ou a indivíduos a título pessoal, desde que existisse capital para a realização da obra e, em contrapartida, o governo teria liberdade de fiscalizar a concessão.

Em 1915 foi eletrificada a primeira linha com fins turísticos, e em 1975, a CP foi nacionalizada. Apesar dos caminhos de ferro continuarem a desempenhar papeis importantes na sociedade e na economia, a desistência e a ausência de competitividade levou ao encerramento sucessivo das linhas, criando assim cenários visíveis de abandono e envelhecimento dos bens patrimoniais ferroviários.¹

¹ “E’ necessária à economia nacional a existência de uma rede ferroviária?

Sem nos explanarmos na longa e conhecida série de fortes argumentos que se apresentam em prol da resposta afirmativa, podemos concluir sem restrição que ela é absolutamente justificada.”

(Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1949, 16 de janeiro. Novos Melhoramentos dos Caminhos de Ferro Portugueses, nº 1466, p.4)

2.1 | NO FINAL, QUAL VAI SER O FUTURO DOS EDIFÍCIOS E ESTRUTURAS FERROVIÁRIAS?

“São caminhos que se perdem?

Não.

Perdem-se pelas vias de origem.

(...) Deixam marcas de algumas estações de outras épocas, algumas agora recuperadas para outros fins, outras perdidas para sempre.

(...) Não é só nostalgia, nem saudade. É aproveitar, numa experiência única, as reminiscências de muitos anos.

(...)Serão ciclovias, estações, museus, mas a essência está lá.

À tua espera.”

Machado & Cardoso. n.d., p.8-10

Ao longo dos anos, têm sido procuradas soluções para a reabilitação das plataformas ferroviárias e aproveitamento do património ferroviário. Um novo interesse e uma maior dinâmica de revitalização são consideradas boas políticas para a reversão do declínio e para o risco de perda da herança ferroviária.

Com algumas parcerias, a recuperação e manutenção do património irá ser levada avante, sendo que este deverá permanecer na titularidade do domínio público ferroviário, existindo a possibilidade de concessão.

Em Portugal, já há algumas estações de comboios, apeadeiros, casas de serviço e armazéns que foram recuperados, dando uma nova vida e usos diversos às infraestruturas ferroviárias, relacionados com o turismo.

Segundo Susana Abrantes, citada no Jornal Público, considera-se que todos os projetos propostos para os diversos edifícios ferroviários são válidos desde que dê para concessionar e que os edifícios estejam aptos para serem readaptados à funcionalidade pretendida, sem alterar a base construtiva, sendo as fachadas um elemento crucial, no qual devem-se manter intocáveis.

Foram selecionados e analisados três casos de reabilitações em estações ferroviárias (restaurante, *guesthouse*, museu), em modo de síntese, que se consideram os mais pertinentes no âmbito do projeto a realizar. Prevê-se que a presente pesquisa possa ajudar no resultado final da dissertação. A abordagem adotada relativamente aos casos de estudo apresenta-se dividida em dois momentos; o primeiro referente ao edifício pré-existente e o segundo dedicado ao projeto de reconversão. Os elementos de análise foram adquiridos a partir da investigação bibliográfica e *webgráfica* realizada.

2.2 | ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DO PESO DA RÉGUA - RESTAURANTE CASTAS E PRATOS



Imagem 2 | Esplanada do restaurante Castas e Pratos, num antigo vagão de transporte de carvão.

Localização	Peso da Régua
Programa Inicial	Estação ferroviária
Programa atual	Restaurante Castas e Pratos, de acrónimo CP
Data de inauguração	15 de julho 1879
Data de reconversão	2008
Apresentação	Após 136 anos, já não há mercadorias a entrar e a sair dos armazéns, deparamo-nos, então, com uma memória dos antepassados, agora transformada numa garrafeira, bar de tapas e restaurante. Uma intervenção com um resultado contemporâneo e discreto.



Imagem 3 | Ortofotomapa Restaurante Castas e Pratos.

1 | EDIFÍCIO PRÉ-EXISTENTE

1.1 | Enquadramento urbano e descrição

A estação ferroviária do Peso da Régua é uma gare da Linha do Douro e serviu também de ponto de entroncamento com a linha do Corgo durante o seu período de funcionamento.

Edificada numa zona ribeirinha, a estação, à semelhança do que sucede noutras construções do mesmo âmbito, é constituído dois pisos, sendo que é no primeiro piso do corpo central deste edifício principal que funcionam as bilheteiras, as salas de espera, o gabinete do chefe da estação e recentemente, um café instalado num dos espaços interiores.

O armazém da estação foi projetado como necessidade primária à circulação dos bens produzidos tal como o vinho e outros bens comercializados. Trata-se de um armazém de madeira com um volume único, projetado horizontalmente com 200 metros de comprimento e 60 de largura, inserido sobre uma plataforma de quase um metro de altura e com ripado de madeira nas fachadas.

O seu alçado norte abre-se para as linhas de caminho de ferro, integrando vinte e duas portas para agilizar o carregamento dos produtos.

Em 2008, o edifício sofreu uma mudança “(...) com a abertura de uma parte dos armazéns, cerca de 205 metros quadrados, como restaurante – Castas e Pratos, CP de acrónimo, inevitável homenagem às origens ferroviárias do espaço.” (O turismo à margem dos carris. *FugasViagens, Público.*)

2 | INTERVENÇÃO

“Restaurante, Wine Bar, Lounge, Gourmet e Whine Shop: é pelo menos «um cinco em um» o negócio do Castas e Pratos. Muito mais que um restaurante, que um bar, que uma loja gourmet, que um espaço de encontro ou uma loja de vinhos.” (O turismo à margem dos carris. *FugasViagens, Público.*)

É assim que se apresentam os donos do Castas e Pratos no seu site.

Manuel Osório e Edgar Gouveia, sócios do CP, envergaram numa viagem até ao passado recuperando e trazendo-nos a memória do que já foi um dia, o armazém daquela estação.

Sem fugir muito do que existiu, estes optaram pela criação de um espaço de promoção para aqueles que os visitam com as paisagens e os produtos (vinho e azeite). Inicialmente com a ideia de servir tapas, que rapidamente avançou para um “três-em-um” com a junção de garrafeira, bar de tapas e restaurante.

Um dos grandes desafios dos investidores foi a criação do nome; de acrónimo CP,” E o nome resume tudo ao que vamos: “comer Douro, beber Douro”. (O turismo à margem dos carris. *FugasViagens, Público.*)

A intervenção realizada teve como foco potencializar o edifício existente, sendo que foi mantida a total integridade da fachada.

Interiormente, a madeira marca presença nos dois pisos (em *mezanino*), na estrutura e no mobiliário, sendo que as cores não fogem a essas tonalidades (madeira). O rés-de-chão é dedicado às garrafeiras e ao bar (*wine bar* e tapas bar) e o andar superior é dedicado ao restaurante, onde pode ver-se uma memória do passado, uma fotografia de carris na parede do fundo, relembrando o “ADN de um espaço ligado aos comboios” (O turismo à margem dos carris. *FugasViagens, Público.*)

O restaurante também é dotado com a presença de uma esplanada nas traseiras do edifício, que foi implantada num antigo vagão de transporte de carvão, permitindo ao visitante contemplar a estação branca ao lado e os carris à frente, fazendo assim a ligação do restaurante CP ao mundo ferroviário.



Imagem 4|Interior do Restaurante Castas e Pratos



Imagem 5 | Exterior do Restaurante Castas e Pratos



Imagem 6 | Exterior do Restaurante Castas e Pratos

2.3 | ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE MARVÃO-BEIRÃ - MARVÃO: TRAIN SPOT GUESTHOUSE



Imagem 7 | Train Spot GuestHouse

Localização	Cáceres, Marvão, Portugal
Programa Inicial	Estação ferroviária
Programa atual	Alojamento turístico, Train Spot GuestHouse
Data de inauguração	6 de junho de 1880
Data de reconversão	2013
Apresentação	Em pleno Alentejo, a viagem começa na <i>Train Spot GuestHouse</i> , com uma viagem ao tempo da Era Industrial. Em 2012 passara ali o último comboio e um ano após remodelações, a Estação ferroviária de Marvão foi aberta aos hóspedes.



Imagem 8 | Ortofotomapa Train Spot GuestHouse.

1 | EDIFÍCIO PRÉ-EXISTENTE

1.1 | Enquadramento urbano e descrição

Situada junto ao Largo da Alfândega, na localidade Beirã, o ramal de Cáceres foi desenhado pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, tendo sido terminado em 1979 (a inauguração teve lugar um ano depois).

Em 1926, esta estação foi alvo de obras de expansão. O antigo edifício foi transformado e, segundo a revista quinzenal *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1926, nº 928, apresentava “uma arquitetura acentuadamente portuguesa, que não envergonhava aos olhos dos estrangeiros que os visitavam.” (*A estação de Marvão-Beirã*, p.149)

Exteriormente era decorada com vários painéis de azulejo, em azul e branco, colocados estrategicamente para a leitura dos passageiros, sendo entendidos como uma espécie de roteiro turístico. Estes painéis retratavam vários aspetos locais e nacionais.

Os espaços interiores foram melhorados, assim como os alojamentos do pessoal que lá trabalhava e foram construídos quatro novos quartos para passageiros que por qualquer circunstância precisassem de pernoitar na estação. O interior da estação foi revestido com azulejos verdes e brancos colocados alternadamente.

Foi também durante o Estado Novo que anexo ao edifício da estação foi construído o restaurante, com sala, terraços, alpendres, cozinha, copa, caves, frigoríficos, lavatórios e alguns quartos destinados para habitação do concessionário.

Todo o projeto arquitetónico da estação teve a mão de Raúl Lino e os painéis de azulejo eram da autoria de Jorge Colaço, daquela que era a última paragem portuguesa antes da fronteira com Espanha.

2 | INTERVENÇÃO

A ligação familiar e a paixão pela zona levaram Lina da Paz e o seu marido a abandonarem Lisboa e a transformar a velha estação desativada em alojamento turístico.

O objetivo do casal foi, então, que as pessoas viessem “realmente dormir numa estação de comboios” (O turismo à margem dos carris. FugasViagens, Público.) tendo sido mantida toda a originalidade do edifício.

Conservando o máximo de originalidade do existente, transformaram a ala principal do restaurante em sala de convívio e refeições (imagem 9), conservaram o teto em madeira, o chão quadriculado e os azulejos verdes e brancos tão característicos, a antiga lareira branca e o letreiro a dizer “lavabos” sobre a zona de acesso ao primeiro andar.

Neste edifício de dois pisos, no superior foram conservadas as divisões dos quartos, quatro *suites* e três com casa de banho partilhada.

Além deste alojamento podemos também encontrar a escassos metros da estação, dois apartamentos que pertenceram um dia aos funcionários da estação.

Em termos de decoração foi alterado muito pouco, tiveram apenas a ambição da união do espírito ferroviário com o ambiente rural e tradicional, exaltando um pouco da história lá passada.



Imagem 9 | Sala de convívio



Imagem 10| Antigas escadas da estação



Imagem 11| Esplanada da estação



Imagem 12| Cozinha

2.4 | ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE MORA - MUSEU INTERACTIVO DO MEGALITISMO



Imagem 13 | Museu interactivo do Megalitismo, CVDB arquitectos, Tiago Filipe Santos, P-06 Atelier, 2016

Localização	Mora, Évora, Portugal
Programa Inicial	Estação ferroviária
Programa atual	Museu interativo do Megalitismo
Data de inauguração	11 de julho de 1908
Data de reconversão	Julho de 2014
Apresentação	A antiga estação de comboios, deu lugar a um espaço de conhecimento e cultura, um museu que dará a conhecer a história da vila e o espólio relativo à presença humana naquele território.



Imagem 14| Ortofotomapa Museu Interactivo do Megalitismo.

1 | EDIFÍCIO PRÉ-EXISTENTE

1.1 | Localização e descrição

Localizada no centro da vida de Mora, a antiga estação de comboios, foi reconvertida para o Museu do Megalitismo, o único a nível nacional, com o sentido de valorizar o património do concelho.

O ramal de Mora, ligava Évora a Mora, nunca teve muita procura, quer de passageiros, quer de mercadorias.

Foi intenção do presidente da Câmara Municipal que a antiga estação se mantivesse intacta, com o traçado original do edifício, sendo que era necessário o reforço da alvenaria e a existência de algumas modernidades, no âmbito de criar uma imagem urbana extraordinária.



Imagem 15| Estação de Mora sem carris

2 | INTERVENÇÃO

Com a reabilitação, o complexo é então constituído por quatro edifícios, o museu; a antiga estação que alberga o edifício cultural com uma biblioteca, espaços reservados à *internet* e atividades interativas e serviços de gestão; um espaço interativo e educativo relacionado com a temática do museu e um bar de apoio.

O espaço do museu foi criado de raiz, com 400m², apostando na interatividade dos visitantes com o espaço. Todos os espaços são constituídos por vitrinas para exposição de objetos simbólicos, painéis com textos e imagens e também alguns equipamentos de multimédia.

Segundo o autarca do concelho à revista Público, “o objectivo é <<criar valências que possam fazer com que mais pessoas visitem o concelho>>”. (O turismo à margem dos carris. FugasViagens, Público)



Imagem 16 | Fotomontagem do museu, CVDB arquitetos, Tiago Filipe Santos, P-06 Atelier, 2016

1.4| Síntese

1| Tabela 1| Síntese

Parâmetros	Descrição
Função	Em todos os edifícios das estações podemos considerar que a transformação foi de um nível elevado, pois nenhuma conservou a função inicial.
Volumetria	A volumetria de todas as estações teve o cuidado de ter sido mantida intacta preservando a implantação e história. No caso do museu, foram adicionados alguns volumes.
Invólucro	Todas as fachadas dos volumes foram preservadas na sua integridade.
Materiais	No caso de novas edificações, houve o cuidado da escolha de novos materiais de forma a que não chocassem com o existente. Nas edificações existentes foram aplicados materiais semelhantes aos já existentes.
Imagem	No restaurante Castas e Pratos existiu o cuidado de manter a mesma imagem mesmo nas construções que utilizaram materiais novos. <i>A GuestHouse</i> manteve-se intacta e fiel a si mesma. No museu houve inserção de novos volumes com linguagem estética distinta, mas em continuidade com referências relativamente ao existente.
Configuração interior	A nível interior, em geral, todas as estações sofreram algum nível de transformação de forma a poderem adotar-se aos novos usos.

Na breve pesquisa, constatou-se também que se encontra frequentemente incluído nos projetos de reconversão o património integrado do edifício, como os tetos, os azulejos típicos, os letreiros ou até mesmo os vagões que contribuem para a experimentação da essência ferroviária do imóvel.

Em suma, para um projeto de reconversão, como as estações aqui apresentadas, conclui-se que a solução passa pela consideração do programa mais adequado às suas características arquitetónicas e necessidades dos locais onde se inserem, procurando conectar, o mais possível, estes dois aspetos. Devem, ainda, garantir o conforto da sua utilização e responder às exigências do novo programa introduzido, nunca esquecendo a sua essência e valor patrimonial, garantindo a proteção da sua identidade e autenticidade.

3 | A LINHA DO TÂMEGA: LIVRAÇÃO - ARCO DE BAÚLHE

“É um dia de festa para as populações que vão ser de hoje em diante beneficiadas com a nova linha férrea. Trata-se, com efeito, de um melhoramento muito importante, que vem satisfazer uma velha e legítima aspiração daqueles povos nortenhos, pois data de 15 de Fevereiro de 1900 o decreto que classifica aquela linha férrea no grupo de linhas de via estreita a construir no norte do Mondego, com origem na estação de Livração, passando por Amarante e Calvez.”

Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1949, 1 de janeiro. Caminhos de Ferro, Pelo General RAUL ESTEVES, nº 1465, p.107

A linha do Tâmega é uma via reduzida (1m), tem início na estação da Livração na linha do Douro e vai até ao concelho de Cabeceiras de Basto, à estação do Arco de Baúlhe, com uma extensão total de 51.733 km.

A linha ferroviária que ligava Arco de Baúlhe a Amarante, foi inaugurada a 20 de março de 1909, sendo que o resto do percurso foi concluído 40 anos depois da inauguração, ocorrida a 15 de janeiro de 1949.

A partir de 1949 as velhas locomotivas a vapor, que viram a sua circulação ser limitada a dias de festa, foram substituídas por automotoras com motores a Diesel na linha do Tâmega.

A Linha do Tâmega tem várias semelhanças com outras linhas, entre as quais as de Guimarães, a do Corgo, a do Tua ou a do Sabor, por terem sido todas do mesmo tipo, iniciadas no século XX, com traçado sinuoso e lento, topografia difícil e pobre investimento na sua conceção, construção e manutenção.

“O projeto inicial foi portanto elaborado pelos serviços da Companhia de Caminhos de Ferro do Estado - Companhia do Minho e Douro (CFE-MD), dirigida pelo eng.º João Gualberto Póvoas. Os desenhos de todos os edifícios de passageiros foram elaborados por desenhadores sob responsabilidade, por ordem hierárquica decrescente, do Engenheiro Chefe do Serviço de Construção e do Engº Chefe de Secção”.

Alves, 2015, p.502

Para além das estradas, vias, arruamentos ou largos de acesso a estações, esta linha incluía aquedutos, pontões e muros de suporte considerados como “obras de arte”. Também, ao longo desta, foram construídos vários edifícios de apoio como casas de guarda²; casas para capataz; casas do pessoal³; cocheiras de máquinas⁴ e cais do carvão; tomadas de água, entre outros.

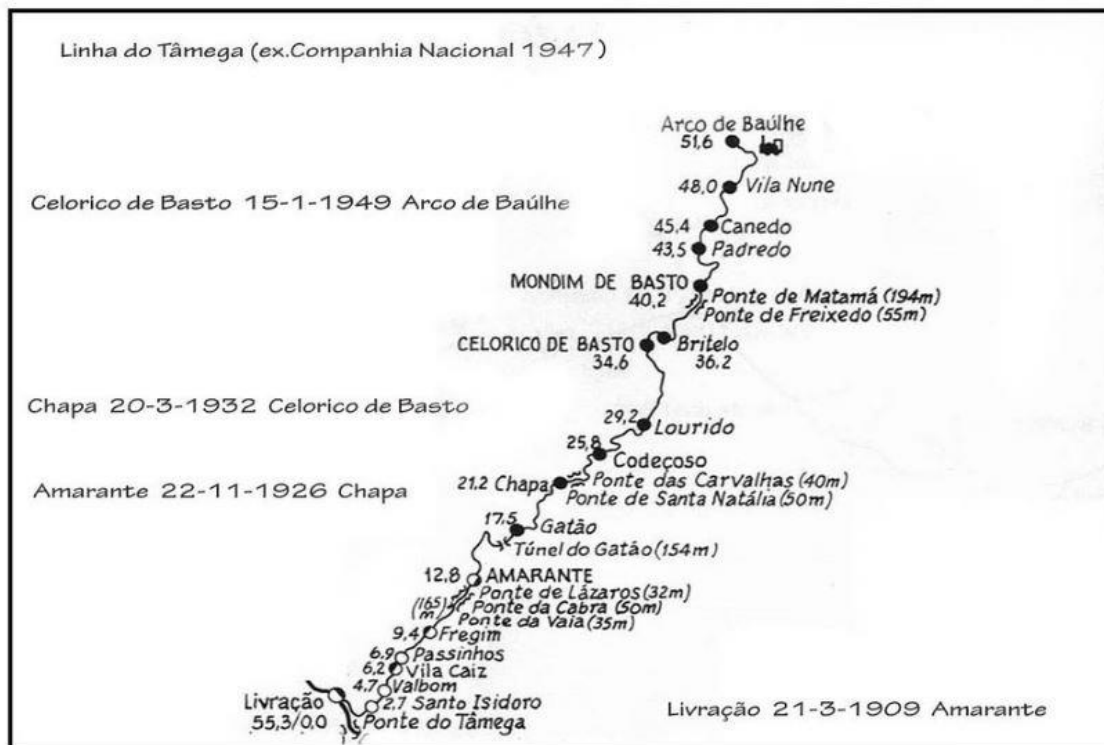


Imagem 17 | Mapa da ex-companhia Nacional 1947, Linha do Tâmega, João Silva

Até aos anos 60, o transporte ferroviário conseguiu fazer uma viagem paralela à rede rodoviária complementando-se. No entanto por falta de investimento no sistema ferroviário português e má gestão, surgiu assim o encerramento das linhas. A 1 de janeiro de 1990, deu-se então ao encerramento do troço Amarante - Arco de Baúlhe.

Em 1995, estavam propostas algumas iniciativas para a utilização da linha, com fins turísticos nas redes do Douro e do Vouga.

O troço Amarante - Livração esteve ativo até 25 de março de 2008, com alegado encerramento para obras de beneficiação, às quais tinham data prevista de conclusão em 2011, mas nunca se chegaram a realizar, tendo sido entretanto retirados os carris.

² Pequenos locais de pernoita, junto às passagens de nível, destinadas aos guardas ferroviários.

³ Existem duas casas de pessoal tipificadas, um tipo de habitação para os maquinistas albergarem/descansarem, e um segundo tipo mais pequeno, destinado a agulheiros (manutenção de linhas e cruzamentos) e carregadores (pessoal responsável pelo carregamento de carvão para as máquinas).

⁴ Edifícios com planta retangular, com grandes dimensões, paredes de alvenaria de pedra com cobertura de telha, de um só vão em asnas de madeira, destinado a albergar ou proceder à manutenção de carruagens ou máquinas.

Para a reabilitação dos antigos troços desativados, agora sem carris, foi proposta uma Ecopista com uma extensão de 24 km a partir da estação de Celorico de Basto⁵, oferecendo dois percursos, um para norte até à estação do Arco de Baúlhe (17,2km), transformado na Fundação Museu Nacional Ferroviário e outro para Sul em direção à estação de Amarante (aproximadamente 22 km).

“...Este comboio morreu enforcado por uma gravata... uma gravata de lei...” Pelicano, 2009, Pare, Escute e Olhe.

⁵ A antiga estação ferroviária de Celorico de Basto oferece alojamento e acolhe um centro de interpretação.

4 | CLASSIFICAÇÃO TIPOLOGICA E MORFOLÓGICA DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS

O património ferroviário foi responsável pela dinamização das cidades e fundação dos núcleos urbanos, tendo-se tornado em locais de cariz importante.

Os edifícios, na sua maioria apresentam um carácter longilíneo, com o objetivo de incorporar as plataformas no seu traçado. Maioritariamente, do ponto de vista volumétrico, são compostos, por um corpo principal onde se centram os principais serviços, acompanhado por mais dois corpos simétricos entre si, com importância secundária, que correspondem às necessidades acrescidas que a estação possa ter.

As estações ferroviárias cresceram e desenvolveram-se de acordo com a sua necessidade, que variava de modo a responder aos fluxos, ao tipo de passageiros e ao tipo de redes e de viagens. São normalmente influenciadas pelas características do país e pelos seus regionalismos. Podemos também indicar diferentes escalas de estações, enquadrando-as em diferentes classes e categorias, relacionadas com o tipo de tráfego e trajeto de linha.

Segundo Ana Hagatong, a conceção da estação ferroviária portuguesa não se destaca como produção rotineira, esta procura uma linguagem singular com a arquitetura própria do país. A localização rural destes edifícios estabelecia uma influência de carácter regional nos elementos arquitetónicos da estação, que se associavam à imagem da “Casa Portuguesa”. Estes, eram definidos pela ponderação das proporções e disposição geral nas plantas e alçados, na utilização de paredes em caiação, branca e em cor, na moldura dos vãos, na cobertura de telha saqueada com curva tradicional e beiral, na utilização do alpendre e na utilização do revestimento azulejar azul e branco. (2014, p.107-108)

Estas determinações definiram posteriormente um processo de reprodução, tipificando os processos construtivos, os recursos materiais e a organização da composição lógica que facilmente se reproduzia, criando assim uma imagem comum e familiar, que era associada à representação da companhia ferroviária.

Os aspetos funcionais de uma estação vão de encontro à operação dos comboios, variam de acordo com a dimensão da estação, que é determinada pela importância económica do local onde foi implantada.

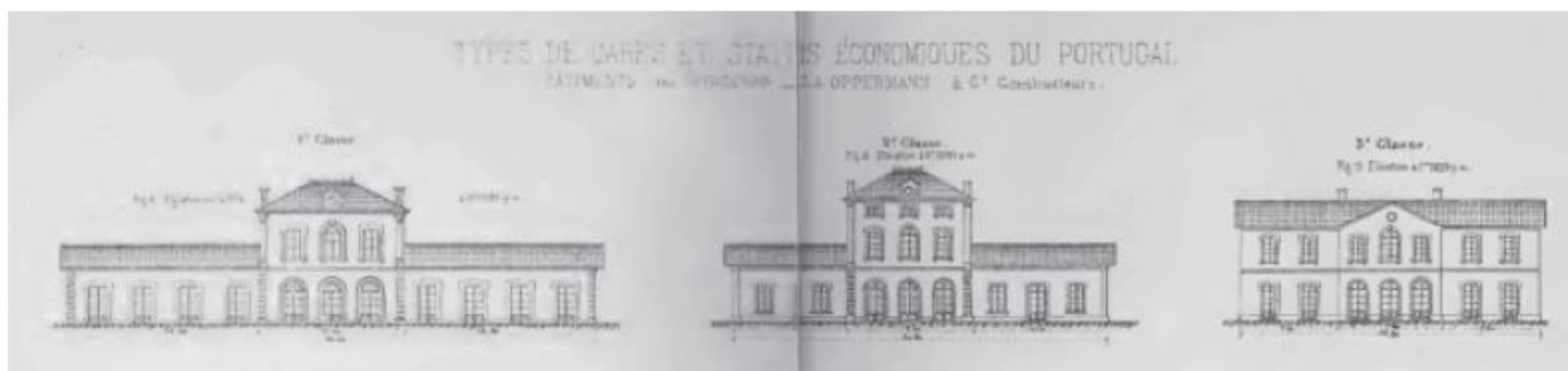


Imagem 18| Tipologia de edifícios ferroviários Portugueses (1ª, 2ª, 3ª classe)

Podemos considerar que existem três tipos de estações; as de passagem, que se situavam entre o início e o final da linha ferroviária, as terminais, onde os comboios chegavam após cumprir o seu itinerário e partiam para o reiniciar e as de transferência ou entroncamento, que eram as que permitiam ao utilizador a troca de percurso.

As estações intermediárias, eram classificadas em estações de 1ª classe, onde todos os comboios paravam ou de 2ª ou 3ª classe, onde só alguns dos comboios é que paravam (Imagem 18).

Estes edifícios são constituídos por uma plataforma de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, localizadas junto à via férrea, elevadas em relação à linha do terreno para facilitar o embarque nos comboios; com cobertura para abrigo e sombreamento de passageiros e mercadorias; compartimentos para administração e licenciamento de comboios e locais de venda de bilhetes; locais de espera para passageiros.

Devido à formação das locomotivas a vapor utilizadas no século XIX eram necessários alguns tipos de equipamentos para a manutenção destas, localizadas normalmente fora do corpo da estação como as caixas de água suspensas para abastecimento da caldeira, plataformas giratórias (imagem 22), básculas⁶ (imagem 21)00, depósitos de carvão, utilizado para combustível e as demais ferramentas necessárias para o serviço de mercadoria.

A estação surge frequentemente demarcada por cercas trabalhadas, de cimento moldado maioritariamente, e era organizada com elevada preocupação na funcionalidade do conjunto.

⁶ Báscula é uma balança para pesagem de veículos ferroviários, inserida na linha-férrea e cujo mecanismo de pesagem está instalado num fosso criado para o efeito sob o equipamento da via. Consultado pela última vez em 31 de julho de 2017, in: <http://www.infraestruturasdeportugal.pt>



Imagem 20 | Torneira de Água da Estação de Amarante



Imagem 21 | Bâscula da Estação de Amarante



Imagem 22 | Plataforma Giratória da Estação de Amarante

4.1 | MORFOLOGIA DOS ESPAÇOS FERROVIÁRIOS

4.1.1 | Armazém de mercadorias

Segundo Pedro Almeida e Rafael Calado (2001), o armazém de mercadorias é um dos edifícios mais consideráveis no conjunto do território da estação, particularmente na linha do Minho (1882) e na linha do Douro (1887) onde atingem uma qualidade plástica marcante.

Existem dois tipos de armazéns anexos à estação, ou independentes á mesma. O armazém isolado, proveniente da evolução do armazém anexo ao edifício da estação, tem uma planta simples, retangular, sem divisões interiores e uma cobertura muito projetada, que “cria zonas de profundo sombreamento e austera expressividade, a que a natureza do material utilizado, estrutura e revestimento de madeira escurificada pelo tempo e pelo tratamento com óleo queimado, ajudam a conferir a todo o edifício uma intensa unidade matéria.” (CALADO & ALMEIDA. 2001, p.344)

Os armazéns anexos às estações “(...) são construídos de cuidada alvenaria com cunhais de pedra elevados até às impostas das escoras nas consolas da estrutura dos alpendres.” (CALADO & ALMEIDA. 2001, p.348)

A Norte, podemos verificar que por vezes as paredes são construídas em perpianho de granito, quase sempre irregular e de junta tomada, já no Sul, podemos deparar-nos com uma perda progressiva de força e presença formal da cobertura, fazendo com que as paredes ganhem um papel de maior significado na apresentação do armazém. As projeções das coberturas tornaram-se também anuláveis “(...) perdendo praticamente a característica de marcado interesse plástico do armazém como edifício de qualidade.” (CALADO & ALMEIDA. 2001, p.350)



Imagem 23 | Armazém anexo, Estação ferroviária de Vila Caiz



Imagem 24 | Armazém independente, Estação ferroviária de Amarante

4.1.2| Estruturas de Ferro

As estruturas de ferro das estações “(...) são utilizadas no lançamento dos alpendres em frente aos cais de embarque, frequentemente podendo estes entender-se como estruturas adicionadas, sem autêntica ligação formal com o edifício da estação.” (CALADO & ALMEIDA. 2001, p.353)

Existem dois tipos de estruturas, as que se apoiam parcialmente em colunas, quase sempre com uma expressão neogótica, “(...) dispoendo de uma base oitava que frequentemente se apoia num dado de granito (...) sendo outras vezes assumida uma posição mais tecnológica, em que a base se fixa diretamente ao pavimento através de bolachas de ferro aparafusadas (...), outras vezes ainda a base da coluna é muito alta, indo diretamente até ao solo.” (CALADO & ALMEIDA. 2001, p.353) (Imagem 25) e as que se resolvem em consola.



Imagem 25| Estação ferroviária de Vendas novas, alpendre sobre colunas caneladas com bolacha de base aparafusada no maciço.

As estruturas metálicas em consolas, podem classificar-se em três tipos, as que são mais utilizadas - margarida, o seu núcleo é constituído por um círculo rodeado por raios que desenham cinco pétalas; as que são utilizadas em menor número - argola (Imagem 26), o núcleo do círculo aparece livre de qualquer marcação interior; por último e considerada pouco interessante a nível formal e pouco utilizada - asnas (Imagem 27), com aspeto primário, pouco técnico e industrial.

Segundo Pedro Almeida e Rafael Calado, no livro Aspectos azulejares na arquitectura (2001), não podemos ter a certeza de que as estruturas de ferro faziam parte dos edifícios inicialmente.



Imagem 26| Alpendre do cais sobre consolas em “margarida” com “argolas” - Estação do Pocinho



Imagem 27| Alpendre do cais sobre consolas em asnas de ferro

4.1.3| Jardins de estação

“Entre as *instalações sanitárias*, - em geral pequena edificação isolada, segundo os higiênicos preceitos de época - e o propriamente dito *edifício de passageiros*, colocados ambos no mesmo patamar, abre-se o jardim de estação (...)”. (CALADO & ALMEIDA. 2001, p.367)

Os jardins ferroviários, localizados dentro do território da estação, têm normalmente um espaço reduzido, não ultrapassando a profundidade do edifício de passageiros; em relação à largura permanece quase sempre estreita, pretende ser decorativo e utilizado como espaço de estar.

Pode ser desenvolvido num esquema miniaturizado um jardim “*bonsai*”⁷ de fantasia com cascatas, tanques, representações de animais devido ao caráter programaticamente reduzido, técnica e funcionalmente pré-determinado, sendo o único espaço permitido de organizar.

Os jardins foram naturalmente aproveitados pelos chefes da Estação, que tentavam criar obras de arte no jardim como forma de afirmação pessoal, identificação e partilha com os que utilizavam o espaço. (CALADO & ALMEIDA. 2001, p.353)



Imagem 28 e 29| Jardim da Estação ferroviária de Amarante, agora já em estado de degradação.

⁷ O objetivo final de se cultivar um Bonsai é criar uma representação miniaturizada, porém realista, da natureza, na forma de uma árvore. Na realidade, os Bonsai não são plantas geneticamente transformadas em anãs, sendo que qualquer espécie de árvore pode ser utilizada para se cultivar como Bonsai.

In: <https://www.bonsaiempire.com.br/origem/bonsai-definicao>, consultado pela última vez em 1 de setembro de 2017

4.1.4| Revestimento azulejar

“(…) os azulejos entram de facto em diálogo com todo o espaço ferroviário da estação e não apenas com um ou outro dos seus elementos. Além do mais, sabe-se já que o emprego do azulejo, se bem que muito acentuado na época dos Centenários, vem desde o lançamento das primeiras linhas e estações.”

CALADO & ALMEIDA. 2001, p.375

A azulejaria começou a ser utilizada apenas exteriormente, nas primeiras utilizações e a partir de década de 40, começa a aparecer a aplicação de azulejos também no interior do edifício. Seguindo a tendência da época, estes deixam de ser apenas motivos figurativos, paisagens, feitos históricos ou fixação de atividades económicas locais e dão origem a geometria abstrata. A aplicação destes motivos era essencialmente estética, para embelezar as estações, a maioria inspirados na *art-deco*. Podem ser aplicados exteriormente “em pequenos grupos isolados que pontuavam a parede e funcionalmente marcavam a localização das lanternas”; em molduras em relevo “com expressão formal de um lintel” ou como uma “forma inventiva de resolver o tímpano” transmitindo sempre uma estabilidade formal entre a parede e os demais elementos construtivos através dos seus jogos de matérias, cores e brilhos. No interior dos edifícios ferroviários é compreendido uma “nova relação com a arquitetura” através dos jogos óticos tornando hesitante a sua perceção. (CALADO & ALMEIDA. 2001, p.375)



Imagem 30| Azulejos da Estação ferroviária de Gatão, Linha do Tâmega



Imagem 30| Azulejos da Estação ferroviária de Mondim de Basto, Linha do Tâmega, nelsonbrancophotography

CAPÍTULO III

MEMÓRIA DESCRITIVA

1 | ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE FREGIM-A - ESTABELECIMENTO DE BEBIDAS



Imagem 32 | Estação ferroviária de Fregim-A

Localização	Fregim
Programa Inicial	Estação Ferroviária
Programa proposto	Estabelecimento de bebidas
Data	21 de março de 1909 - 25 de março de 2009
Apresentação	Com Marco de Canaveses ao fundo e a imagem da travessia do rio Tâmega, é assim que o apeadeiro de Fregim-A se apresenta. Apesar do seu porte pequeno, a estação ferroviária, servia a população de Fregim. Sem grandes adornos e com muita simplicidade, o apeadeiro continha apenas um único edifício.

1.1 | EDIFÍCIO PRÉ-EXISTENTE

1.1.1 | Enquadramento urbano

Fregim, freguesia do concelho de Amarante, conta com uma área de 10,37 km² e com 2 836 habitantes.

Possui alguns edifícios históricos como a Igreja Paroquial de Nossa Sra. do Rosário, Casa da Capela, Capela de São Sebastião, entre outros com interesse público local e é considerada uma das zonas mais industrializadas de Amarante, pela presença de grandes fábricas na zona.

A nível cultural e de lazer, a freguesia contém a RTA, piscinas interiores e exteriores, campos de jogos e campo de golfe.

O apeadeiro de Fregim-A, encontra-se situada entre as estações de Livração e Amarante. Abriu à exploração em 21 de março de 1909 pelos Caminhos de Ferro do Estado, tendo sido encerrada, juntamente com o troço Amarante-Livração, a 25 de março de 2009 pela Rede Nacional Ferroviária.



Imagem 33| Vista da Estação ferroviária de Fregim-A para o parque RTA, outubro 2017



Imagem 34| Envolvente da Estação ferroviária de Fregim-A, outubro 2017

1.1.2 | Descrição do existente

A estação do apeadeiro de Fregim, apresenta-se com um volume pequeno, sóbrio e simples na sua expressão estética e formal (imagem 41).

Um edifício, com apenas um piso de altura e cobertura de duas águas de caráter tradicional, acolhia os passageiros que por ali passavam.

O apeadeiro, ao contrário dos outros edifícios não tinha armazém, era apenas um edifício para cargas e descargas de passageiros.

Meio metro acima do local onde passavam as linhas férreas, existe uma plataforma de embarque, em cimento queimado, sem qualquer tipo de cobertura.

A fachada principal é composta por duas janelas e uma porta, simetricamente implementadas, com molduras em relevos de pedra e pequenos canteiros que se localizavam em torno do edifício. A fachada oposta adquiria o mesmo tipo de linguagem formal.

O enchimento de todas as aberturas, impossibilitando a entrada no edifício e a falta de informação sobre o seu interior, levaram-nos a considerar o espaço como vazio, apesar de reconhecermos que provavelmente havia uma bilheteira e uma sala de espera, espaços necessários para o funcionamento do apeadeiro.

O espaço exterior da estação era bastante apelativo, pela grande densidade de vegetação e pela sua vista para o rio Tâmega.

A nível construtivo, tal como outras estações de finais de século XIX, as paredes eram de alvenaria de pedra, paredes divisórias em tabique e coberturas inclinadas com estrutura em madeira e revestimento a telha cerâmica.

A edificação era de cor branca e tinha uma moldura que anteriormente poderá ter sido em pedra, mas que após a deterioração passou a ser apenas branco acinzentado. A caixilharia, pressupõe-se que seguindo o modelo das outras estações da linha do Tâmega, seriam de madeira e de cor verde.

O edifício, das três intervenções, é o que se encontra em maior estado de degradação, deteriorando a sua envolvente urbana, provavelmente por ser o mais pequeno e estar num local de difícil acesso.

Tem o telhado danificado (imagem 39), foram tapadas todas as aberturas (imagem 36) e o exterior encontra-se maltratado.



Imagem 35| Estação ferroviária de Fregim-A, outubro 2017



Imagem 36| Alçado frontal da Estação de Fregim-A, fevereiro 2017



Imagem 37| Beirado da cobertura da Estação ferroviária de Fregim-A, fevereiro 2017



Imagem 38| Peitoril de uma janela da Estação ferroviária de Fregim-A, fevereiro 2017



Imagem 39| Cobertura com estrutura à vista da Estação de Fregim-A, fevereiro 2017



Imagem 40| Estação ferroviária de Fregim-A, fevereiro 2017



Imagem 41| Estação ferroviária de Fregim-A, fevereiro 2017



Imagem 42 | Ortofotomapa Estação ferroviária de Fregim-A

1.2 | INTERVENÇÃO

1.2.1 | Intervenção e programa

Amarante não tem nenhum transporte público que liga o centro da cidade a um dos maiores parques aquáticos da zona Norte, o que impede o acesso a quem não se desloque de carro. A “proposta” do *mini-bus* do presidente da Câmara, que fizesse a antiga linha do Tâmega, iria trazer uma proposta de sustentabilidade e turismo à cidade e em parte, ajudar a reabilitação deste apeadeiro.

A localização privilegiada junto ao rio Tâmega, a par do posicionamento de um parque aquático ao lado (RTA), juntando o turismo existente e a possível sustentabilidade da linha, fizeram surgir um grande interesse para o edifício da antiga estação se reverter num estabelecimento de bebidas.

Para além de todos estes componentes, tivemos em consideração que o tamanho do edifício também era relevante para a nossa proposta e, com isto, devido ao seu formato pequeno, considerou-se o aumento do edifício.

As estações de maior porte de caminhos de ferro, por norma, são formadas em três núcleos, o central, que é maior e, por vezes, mais saliente, onde existem as zonas de passagem e serviços mais importantes e os secundários que contêm as restantes salas de apoio ao edifício. Posto isto, na reconversão para o novo edifício, pretendeu-se a aplicação da mesma ideia. O corpo existente, representará o núcleo central onde teremos o espaço para as mesas e circulação de todos os visitantes, marcado como o local de consumo e serão adicionados dois núcleos secundários, um com a cozinha, balneários, bar e armazém e outro com instalações sanitárias de apoio e circulação.

Com a extensão da plataforma, ao lado do edifício propõe-se um local para esplanada, de forma a que nas estações de maior calor, seja aproveitado o espaço exterior.

O edifício existente foi mantido na totalidade e a edificação proposta é isenta de quaisquer vãos de janelas, foi aberto apenas um vão de porta de vidro, para iluminação do espaço e uma das paredes principais do alçado frontal será de vidro temperado e não de betão.

Foi propositado que toda a circulação já existente no edifício fosse mantida de forma a proporcionar uma vivência muito similar à anterior disposição.⁸

1.2.2| Sistemas construtivos e materiais

Pavimentos

O pavimento existente, no edifício da estação, no bar e no acesso ao exterior foi substituído por um pavimento flutuante do tipo “*Carvalho Nouveau Gray*”, para maior conforto do utilizador e mais ecológico e, nas restantes áreas molhadas, foi utilizado o pavimento em mosaico cerâmico do tipo “*KERLITE BLACK & WHITE*” de cor branca.

Exteriormente, propõe-se um deck em madeira maciça do tipo “Garapa”, assegurando a elevada resistência e longevidade.

PAREDES

No edifício principal, devido à falta de informação, não foram consideradas quaisquer divisões interiores (como já foi referido anteriormente) e o existente foi mantido.

Na intervenção, exteriormente foi utilizado o betão como elemento predominante e alvenaria de tijolo nas divisões interiores. Para a divisão proposta em vidro que separa o interior do exterior é proposto o vidro temperado.

A nível estético, preferenciou-se o uso de betão à vista na intervenção adjacente ao edificado da estação e esta, foi rebocada e pintada a branco (RAL 9018) assim como a moldura do edifício, foi também rebocada e pintada, mas com cor cinza (RAL 7012) contrastando e enquadrando assim, o cinza do betão.

COBERTURA

A cobertura do edifício foi retirada na totalidade, sendo que a nova seguiu o traçado já imposto na arquitetura ferroviária de forma a que a sua identidade não fosse perdida.

Inspirado nas coberturas dos edifícios de armazéns de mercadorias, optou-se que no lado do alçado principal a cobertura fosse mais saliente, de forma a criar-se um pequeno alpendre onde houvesse sombreamento e resguardo climatérico.

A forma estrutural original da cobertura irá ser mantida.

Como a intervenção incorpora uma pequena cozinha, para elaboração de alguma comida, foi essencial a criação de uma nova chaminé no edifício.

⁸ Foi presumida a existência de cimento como material de revestimento do pavimento no interior do edifício.

Sugere-se também o uso de painéis solares no edifício, convertendo-o numa versão mais sustentável.

VÃOS

Foi preservada a identidade das caixilharias em madeira e propõe-se o uso de vidro duplo com corte térmico.

Os painéis das portas, assim como as caixilharias irão ser pintadas de cor cinzenta (RAL 7012).

A porta de acesso à cozinha e ao armazém deverá ser em vidro temperado para dar alguma luz ao interior do edifício.

As portas do lado mais a norte do edificado são ambas em vidro temperado.

Manteve-se no interior a janela do lado mais a sul do edifício, fazendo a conexão entre a sala de estar e a cozinha, dando a possibilidade de reviver um momento ferroviário dentro do edifício - outrora esperava-se para comprar um bilhete de comboio, agora espera-se por um “café”.

2| ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE VILA CAIZ - SEDE DESPORTIVA



Imagem 43| Estação ferroviária de Vila Caiz, outubro 2017

Localização	Vila Caiz
Programa Inicial	Estação Ferroviária
Programa proposto	Sede Desportiva
Data	21 de março de 1909 - 25 de março de 2009
Apresentação	A estação de Vila Caiz era o ponto de cruzamento entre Amarante e Livração, considerada uma das estações com mais importância no troço. Numa versão de estação pouco adornada, o edifício contém apenas um único piso, com instalações sanitárias à parte do edifício, armazém de mercadorias e cais descoberto.

2.1 | EDIFÍCIO PRÉ-EXISTENTE

2.1.1 | Enquadramento urbano

Vila Caiz estabelece a transição entre Amarante e Marco de Canaveses, é uma freguesia do concelho de Amarante e tem uma área de 8,52 km² e 3 026 habitantes.

A cidade de acentuado relevo geográfico, é banhada pelo Rio Tâmega na sua zona mais baixa (Vilarinho e Passinhos) e constituída por alguns dos pontos mais altos do concelho.

O seu solo é maioritariamente granítico.

As principais atividades da freguesia é a agricultura que se encontra presente em todo o sitio, destacando-se a produção de vinhos, a construção civil, a transformação de madeiras e pequeno comercio.

Após o fecho da linha do Tâmega, o transporte público que serve a cidade são os autocarros, assumindo um papel fundamental para a população mais idosa e jovem. A antiga estação ferroviária é agora ocupada em parte pela Associação Desportiva de Vilarinho que é considerada um local de destaque para quem visita a freguesia.

A estação abriu à exploração em 21 de março de 1909, pelos Caminhos de Ferro do Estado, em 1927, foi alugada à Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, gerida pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Em 1947, a Companhia do Norte foi integrada na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de forma que a Linha do Tâmega, passou a ser explorada pela CP.

Em 25 de março de 2009, deu-se o encerramento de toda a linha e inclusivamente das estações.

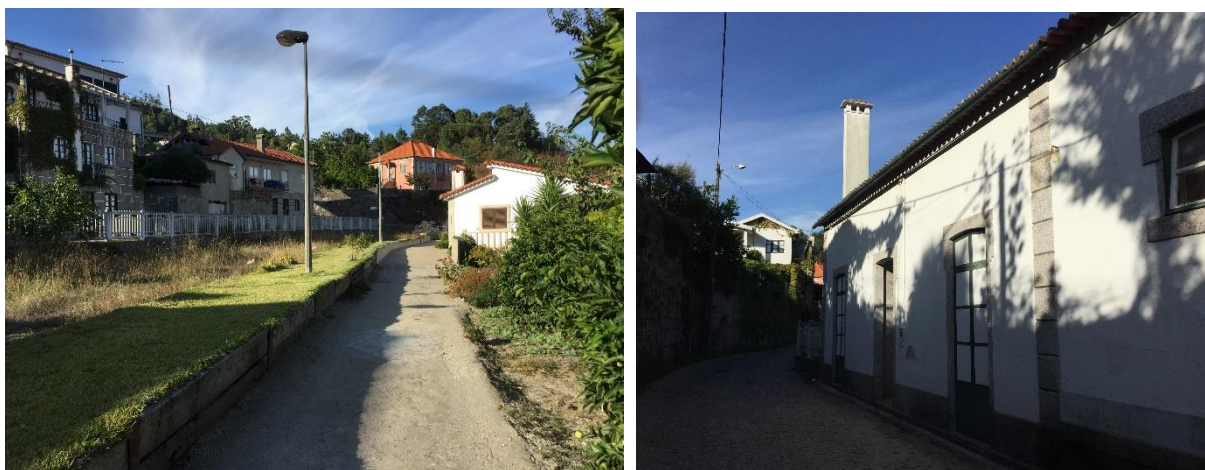


Imagem 44,45| Envolvente da Estação ferroviária de Vila Caiz, outubro 2017

2.1.2| Descrição do existente

De carácter sóbrio, a Estação de Vila Caiz, com uma volumetria de média dimensão e marcada pela sua horizontalidade é composta por dois edifícios que embora com funções diferentes, estão anexados - edifício de passageiros e armazém de mercadorias.

No recinto da estação, podemos também encontrar adjacente ao edifício, instalações sanitárias com carácter tipicamente ferroviário, um cais descoberto para a movimentação de cargas e descargas e ainda um pequeno jardim anexo à estação.

A estação de passagem é composta apenas por um único piso, onde se distribui em três núcleos, o principal que inclui a circulação e a sala de espera e os secundários, com dois quartos para os trabalhadores da estação, uma cozinha, uma bilheteira e um depósito de bagagem.



Imagem 46| Alçado posterior da Estação ferroviária de Vila Caiz, outubro 2017

O alçado principal é similar com o alçado posterior (imagem 45), contendo três vãos de portas simetricamente dispostos entre si, com molduras em relevos de pedra e telhado de duas águas tradicional.

Com as mesmas características estéticas, o armazém desenvolve-se horizontalmente, com apenas um piso, contendo um portão de cargas e descargas em cada frente ladeado por duas pequenas janelas. Na fachada mais a sul, temos acesso ao edifício por uma rampa, considerado uma das entradas principais ao edifício, marcada por um portão de correr de grandes dimensões (imagem 46). O edifício não tem qualquer tipo de divisões no interior.



Imagem 47| Alçado lateral esquerdo da Estação ferroviária de Vila Caiz, outubro 2017



Imagem 48| Instalações sanitárias da Estação de Vila Caiz, outubro 2017

O edifício destinado às instalações sanitárias (imagem 47) tem quatro compartimentos, tendo dois vãos de portas em cada alçado principal, revestidos com molduras em relevo de pedra e cobertura tradicional.

Os materiais utilizados no conjunto de edifícios, são idênticos aos das outras estações como paredes de alvenaria de pedra, pisos em vigamento de madeira ou cimento, paredes divisórias em tabique e coberturas inclinadas com asnas em madeira e revestimento a telha cerâmica.

As janelas e portas têm caixilharia em madeira, normalmente de cor verde (RAL 6035) ou branca (RAL 9018) e podemos também encontrar nas paredes e em torno do edificado locais para a colocação de lâmpões de luz. A cor dos edifícios é caracteristicamente branca, o pavimento do cais é revestido a cimento queimado e a rampa com acesso ao armazém é em cubos de granito 10x10cm.

O edifício, como já foi referido anteriormente, é agora ocupado em parte pela Associação Desportiva de Vilarinho e encontra-se bem preservado, apesar do desgaste que é visível exteriormente.⁹

⁹ Pela impossibilidade de entrar no interior do edifício considera-se as portas existentes de carácter *standard*, com 2.10m de altura e que o revestimento dos pavimentos interiores se encontra em cimento.



Imagem 49| Portão do armazém no alçado frontal da estação, outubro 2017



Imagem 50| Guarda em cimento pintado, fevereiro 2017



Imagem 51| Detalhe do painel onde eram colocados os lampiões de luz, fevereiro 2017



Imagem 52| Espaço entre a estação e a instalação sanitária (espaço a intervir), outubro 2017



Imagem 53| Detalhe da moldura de granito existente no edifício da estação, fevereiro 2017



Imagem 54| Janela do armazém da estação de Vila Caiz, outubro 2017



Imagem 55| Porta das instalações sanitárias da estação de Vila Caiz, fevereiro 2017



Imagem 56| Porta do edifício da estação de Vila Caiz, fevereiro 2017



Imagem 57| Chaminé já existente da estação de Vila Caiz, fevereiro 2017



Imagem 58| Porta de entrada mais a sul do edifício, fevereiro 2017



Imagem 59| Espaço interior do edifício, fevereiro 2017

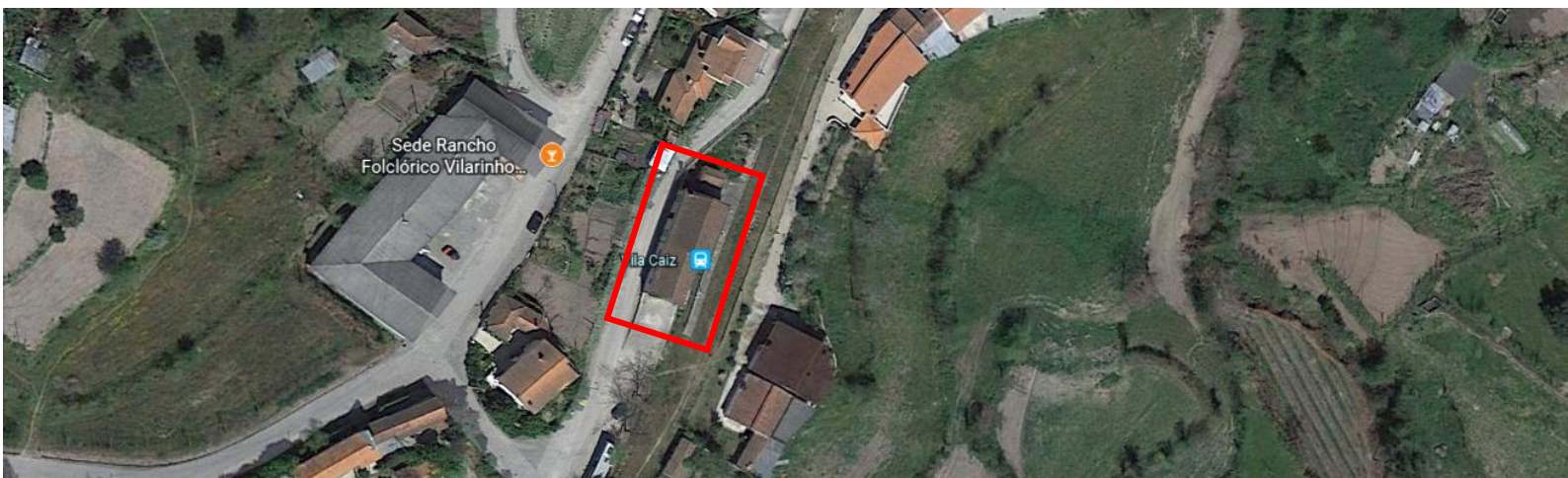


Imagem 60|Orfotomapa Estação Ferroviária de Vila Caiz

2.2 | INTERVENÇÃO

2.2.1| Intervenção e programa

No âmbito da função já existente, o objetivo da intervenção na estação ferroviária de Vila Caiz, consistiu na reformulação do espaço de forma a que a reconversão conseguiu-se albergar a Associação/Sede Desportiva.

Interiormente, foram mantidas algumas paredes sendo outras demolidas, no entanto o alinhamento e a estrutura foram conservados. O edifício de passageiros é tipicamente dividido em três partes, onde a zona de circulação, entrada e saída é a principal.

Na entrada contrária à das embarcações, temos inicialmente uma receção, onde anteriormente existia a cozinha; procedeu-se à demolição de um quarto para criar passagem para as instalações sanitárias e adjacente a esta, substituído o segundo quarto temos uma sala de reuniões com vista para a antiga plataforma de embarque.

No lugar da antiga sala de depósito de bagagens é proposto um gabinete para administração com instalação sanitária privativa, seguido da conexão do edifício principal com o antigo armazém, agora transformado numa sala polivalente que pode receber espetáculos, conferências ou eventos sociais ou desportivos.

Exteriormente, o edifício não sofreu nenhuma alteração, a não ser a implementação de uma área coberta entre o edifício principal e as instalações sanitárias, pois considera-se que nos dias de hoje não é prático, nem confortável ter de sair de um edifício para satisfazer necessidades básicas. Os quatro compartimentos existentes, deram lugar apenas a uma instalação sanitária.

Para avivar a memória do local foi proposto um lugar de lazer para os utilizadores do edifício e habitantes locais, com mobiliário de jardim sobre a plataforma de embarque, de forma a que

seja fundida toda a história entre gerações. Propõe-se também, o melhoramento do jardim anexo à estação para uso e bom aspeto de quem frequenta o local.

2.2.2| Sistemas construtivos e materiais

PAVIMENTOS

Os pavimentos variam consoante a função do local. O edifício principal é revestido a pavimento flutuante do tipo em “*Carvalho Nouveau Gray*”, assim como as escadas que dão acesso à sala polivalente, sendo que esta é revestida com mosaico cerâmico do tipo “*KERLITE BLACK & WHITE*” de cor preta.

A instalação sanitária também adquire o mesmo material que a sala, mas de cor branca e a conexão entre esta e o edifício principal é feita com o mesmo pavimento flutuante proposto.

Exteriormente, considera-se que após a limpeza do cais, o cimento queimado é um pavimento coeso, preservando o contexto em que se insere e a identidade do local.

Do lado mais a sul, da estação, acredita-se que também deve ser preservado os cubos de granito já existentes, pois estão bem conservados e é considerado um pavimento prático.

PAREDES

As paredes existentes em tabique foram conservadas e reforçadas com placas de gesso cartonado, as divisórias em vidro devem levar vidro duplo temperado e as paredes que serão construídas de raiz prevê-se o uso de alvenaria de tijolo.

O módulo novo introduzido deve conter paredes de vidro temperado na sua envolvente, revestidas com ripado de madeira exteriormente.

Interiormente as paredes são todas revestidas com reboco areado de cor branca (RAL 9010) e exteriormente, propõe-se uma nova coloração para o edifício, para contrastar com o verde que o envolve e com o ripado de madeira colocado paralelo as paredes de vidro da proposta, sugerimos o uso de um reboco areado da cor castanho, em tom terra (RAL 8028).

Para a moldura existente no exterior do antigo armazém, é proposta a cor cinza (RAL 7015) para combinar com a pedra existente.

COBERTURA

Interiormente, toda a estrutura em madeira foi conservada, sendo que no edifício principal foi mantido o teto em madeira e criado um teto falso, em gesso cartonado, a uma altura de 4 metros a partir do piso térreo.

A cobertura foi mantida a original pois encontra-se em bom estado de conservação.

A cobertura da ligação criada entre o edifício da estação e as instalações sanitárias é plana com cobertura revestida a seixo lavado ou godo¹⁰.

¹⁰ Foi criado um tubo de queda para o escoamento das águas pluviais.

Foram implementados também painéis solares com vista a melhorar a sustentabilidade da obra.

VÃOS

No edifício da estação o *design* dos vãos de portas existentes foi mantido, sendo que a caixilharia de madeira em vez de verde (RAL 7012) vai ser pintada a vermelho (RAL 3001) para o contraste com a cor terra do edifício.

No antigo armazém, o desenho das janelas foi mantido e utilizou-se o vidro duplo com corte térmico e foram usadas caixilharias novas de cor vermelha (RAL 3001).

No antigo armazém os portões de mercadorias já existentes serão pintados a cinza (RAL 7015). Nas aberturas por detrás dos portões de mercadorias serão postos vidros fixos de vidro temperado.

Na entrada principal para a sala polivalente, manteve-se também o portão já existente e colocou-se interiormente uma porta de vidro.

No edifício das instalações sanitárias, os vidros existentes dos vãos serão substituídos por vidros opacos, mantendo o efeito do existente.

3 | ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE AMARANTE - HOSTEL



Imagem 61 | Estação Ferroviária de Amarante, outubro 2017

Localização	Amarante
Programa Inicial	Estação Ferroviária
Programa proposto	Hostel
Data	20 de março de 1909 - 25 de março de 2009
Apresentação	A estação ferroviária de Amarante foi projetada em janeiro de 1904, pelo engenheiro Alfredo Ferreira, chefe da 1ª secção. Considerada uma estação de “passagem”, apesar da sua importância, o projeto propunha a construção de um edifício de passageiros de 2ª classe, dois cais de mercadorias cobertos (um para vinho e outro para mercadorias), um cais descoberto, duplicação de linhas, uma terceira linha com ligação a plataforma giratória, um depósito de carvão e outro de água.

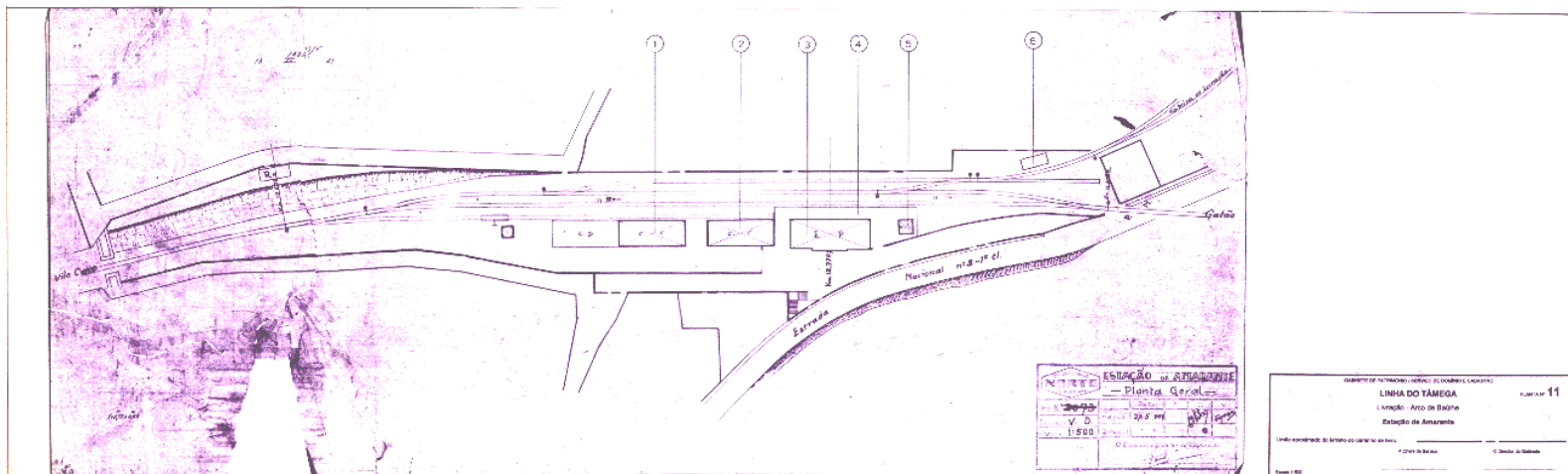


Imagem 62| Linha do Tâmega, planta da Estação Ferroviária de Amarante (S/escala)

3.1 | EDIFÍCIO PRÉ-EXISTENTE

3.1.1 | Enquadramento urbano

Amarante, conhecida pelo São Gonçalo casamenteiro e pela travessia do Rio Tâmega, pertence ao distrito do Porto, com aproximadamente 56.264 habitantes (2011), é sede de um município com 29,25 km² de área e é subdividido em 40 freguesias.

O solo é maioritariamente constituído por granito, com predomínio da biotite e em algumas zonas existe xisto.



Imagem 63| Estação ferroviária de Amarante, 2004

A principal estação ferroviária da linha do Tâmega enquadrava-se a poucos metros do centro da cidade de Amarante. Com a direção sul-norte, a linha férrea traça fortemente o território amarantino, sem interferir com a antiga malha da cidade.

A sua implantação e construção teve conseqüentemente interferências no desenho urbano da cidade, embora esta fosse inserida numa zona pouco urbanizada. A delimitar o topo norte do edificado, junto à fachada principal do edifício Dr. António do Lago Cerqueira, tínhamos o túnel ferroviário, a Estrada Real nº33 que fazia ligação entre Vila Meã e Amarante.

A sul da ferrovia depararam-se com problemas de espaço urbano, tendo procedido a uma reconstrução do espaço para oferecer uma abertura à rua frontal da estação sendo então ligadas a rua do Porto, a Estrada Real nº 33 e o largo frontal à estação.

A passagem entre a rua da Ordem (lado nascente da estação) e a rua de Guimarães (lado poente da estação) foi deslocada, criando dois pequenos troços paralelos a linha.

Logo após a construção, no início do século XX, a estação tinha uma localização privilegiada, com o rápido acesso ao centro urbano, e ainda hoje, a ligação viária entre o espaço público frontal da estação e o centro da cidade, e a rua frontal paralela à estação é feita pela rua João Pinto Ribeiro e a rua Cândido dos Reis, uma das principais artérias que atravessa o centro da cidade.



Imagem 64| Diagrama da Estação ferroviária de Amarante (s/escala)

3.1.2| Descrição do existente

A estação ferroviária de Amarante destaca-se na paisagem pela sua arquitetura característica e pela sua grande volumetria. Chegamos pela Rua Dr. Paulino António Cabral e na fachada principal virada para a cidade (Imagem 36), deparamo-nos com um corpo central de dois pisos, ladeado por outros dois corpos em composição simétrica desencontrados. Esta, ao nível da entrada, é constituída por três vãos de portas e quatro vãos de janelas secundárias, todos eles contornados por molduras de pedra em relevo, dando importância à sua construção.



Imagem 65| Fachada frontal da Estação ferroviária de Amarante, outubro 2017



Imagem 66| Gabinete do chefe da estação, maio 2012

Dentro do edifício de passageiros, existem áreas com diferentes funções, a área principal que contém o vestíbulo, depósito de bagagens e é onde acontece a circulação principal até à plataforma de embarque; e as áreas secundárias que albergavam a bilheteira, o gabinete do chefe, o telégrafo e algumas salas de apoio ao edifício. Não existe presença de corredores, sendo que, as salas são interligadas umas com as outras e todas as áreas internas possuem uma porta que dá saída para o cais.

Ao nível do funcionamento da própria empresa, existem outras instalações, como acontece no segundo piso do edifício de passageiros, com quatro quartos, uma cozinha, arrumos e instalações sanitárias.

Exteriormente, deparamo-nos com a existência de instalações sanitárias (imagem 38) e uma lampistaria¹¹, que normalmente eram edificados lado a lado com o edifício principal, de frente para as linhas.



Imagem 67 | Edifício das instalações sanitárias anexas à estação, I.S. senhoras e lampistaria, março 2017



Imagem 68 | Alçado posterior da Estação ferroviária de Amarante, outubro 2017

Todo o edifício é marcado pela simetria do espaço, desenvolvendo-se de forma linear, com um alargamento na área central do edifício de passageiros, de forma a delimitar a plataforma do cais de embarque, em cimento queimado, do lado poente.

Posto isto, na parte posterior do edifício (imagem 39), onde se encontra a plataforma de embarque, o alçado é simétrico ao principal, no entanto, ao invés de ter janelas, é constituído por seis portas de composição simétrica que facilitam a deslocação de pessoas para o edifício.



Imagem 69 | Entrada para o espaço ferroviário, outubro 2017



Imagem 70 | Plataforma de embarque, outubro 2017

¹¹ Lampistaria é o local onde se guardam/preparam os lampiões, nas estações de caminho de ferro, fábricas, entre outros.

Um portão de boas vindas pintado a branco, localizado entre o edifício de passageiros a nascente e os armazéns dá-nos as boas vindas para um novo espaço destinado aos movimentos viários de embarque e desembarque (imagem 40).

Como em vários edifícios de estações, a plataforma de embarque encontra-se coberta, com ligeira inclinação, acabada em chapa de zinco e a estrutura é reforçada com asnas de ferro (imagem 41).

Construtivamente, o edifício de construção tradicional de finais do século XIX, contém paredes resistentes de alvenaria e molduras de pedra, pisos em vigamento de madeira, paredes divisórias em tabique, caixilharias em madeira, coberturas inclinadas com asnas em madeira e revestimento a telha cerâmica. Tem-se em consideração que inicialmente os edifícios não teriam cor branca, esta só foi implementada com o projeto de “aportuguesamento das estações”.



Imagem 71|Alçado posterior do armazém da estação, outubro 2017



Imagem 72| Divisão dos dois armazéns de vinho e mercadorias, março 2017

O armazém, de desenvolvimento horizontal, é dividido em dois, sendo que o edifício foi projetado para a existência de um cais coberto “para vinho” e outro para mercadorias (imagem 43), sendo os dois interligados por um único telhado de duas águas. Os dois edifícios são simétricos e implantados a 60 cm acima da cota do terreno para facilitar as cargas e as descargas das locomotivas. Arquitetonicamente contém nos dois alçados principais três janelas pequenas revestidas com molduras de pedra em relevo e dois portões de grande dimensão para facilitar o carregamento de carga.

Relativamente ao sistema construtivo, o armazém contém uma estrutura tradicional em madeira e paredes portantes em alvenaria de pedra, rebocadas e pintadas e as caixilharias são de madeira pintada, assim como os portões.



Imagem 73| Casa de vigia da estação, fevereiro 2017



Imagem 74| Entrada para a casa de vigia, fevereiro 2017

A estação de Amarante é ainda composta por mais um elemento que consideramos ser uma casa de vigia. Um edifício com paredes resistentes de alvenaria de pedra, uma janela virada para a báscula e uma porta que dava acesso ao interior. Em termos construtivos, tinha estrutura em madeira como os outros edifícios, molduras em relevo nos vãos e telhado de duas águas.

Em seguida, iremos apresentar algumas fotografias que achamos relevantes para o conhecimento do local e dos edifícios.

ENVOLVENTE



Imagem 75,76,77| Envolvente da Estação ferroviária de Amarante

EDIFÍCIO DA ESTAÇÃO



Imagem 78| Porta da Estação ferroviária de Amarante, outubro 2017



Imagem 79| Porta da Estação ferroviária de Amarante, outubro 2017



Imagem 80| Alçado norte da Estação de Amarante, fevereiro 2017



Imagem 81| Instalações sanitárias da Estação ferroviária de Amarante, outubro 2017



Imagem 82| Antigo jardim da estação, outubro 2017



Imagem 83| Janela do alçado frontal da estação ferroviária de Amarante, outubro 2017



Imagem 84| Portão de entrada do espaço ferroviário, fevereiro 2017

EDIFÍCIOS DOS ARMAZÉNS DA ESTAÇÃO



Imagem 85| Porta do lado norte do armazém, fevereiro 2017



Imagem 86| Portão do armazém, fevereiro 2017



Imagem 87| Portão do armazém, fevereiro 2017



Imagem 88| Janela do armazém, fevereiro 2017



Imagem 89| Muro de granito, fevereiro 2017



Imagem 90| Alçado sul do armazém, fevereiro 2017



Imagem 91| Estrutura do armazém, fevereiro 2017



Imagem 92| Porta de armazém, fevereiro 2017



Imagem 93| Estrutura do armazém, fevereiro 2017

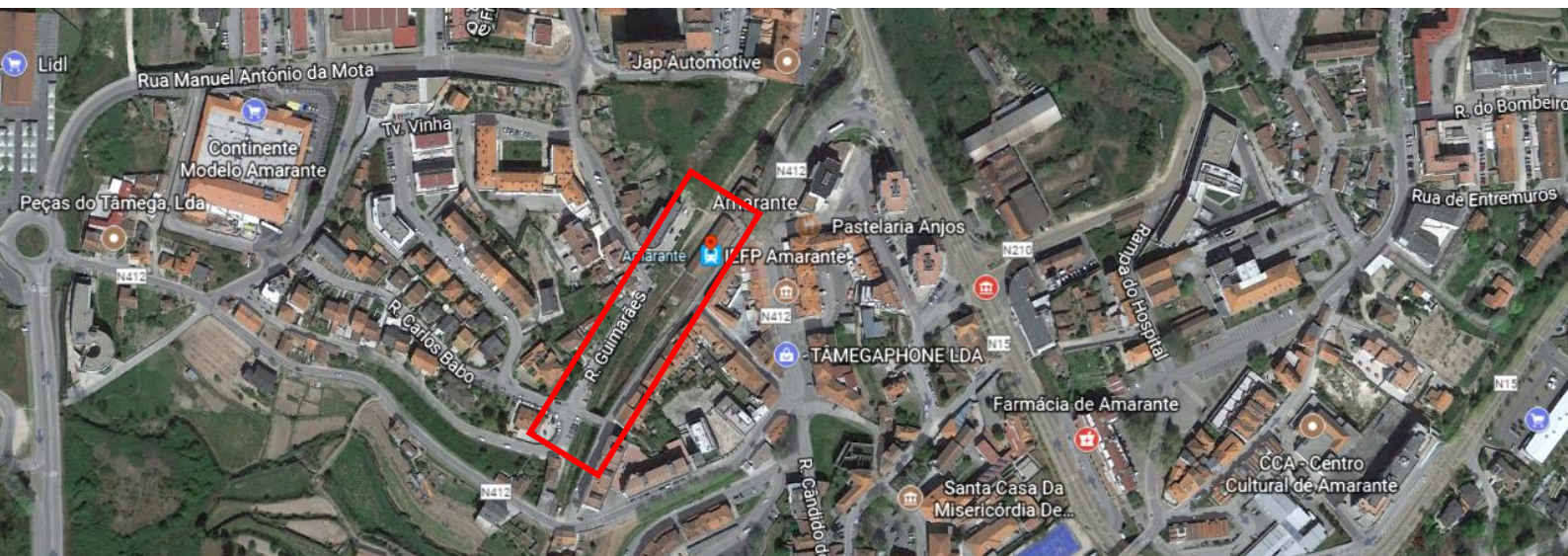


Imagem 94 | Ortofotomapa Estação ferroviária de Amarante

3.2 | INTERVENÇÃO

3.2.1 | Intervenção e programa

O objetivo da intervenção no espaço da Estação ferroviária de Amarante consiste na adaptação dos edifícios para novos usos e, simultaneamente salvaguardar a essência do conjunto ferroviário. Procurou-se manter o impacto do todo existente e revitalizar o seu papel no espaço urbano, através de intervenções que permitissem preservar as suas características principais, como a volumetria, a imagem e a implantação.

O edifício encontra-se obsoleto e em crescente estado de degradação deteriorando assim, a sua envolvente urbana, contudo, apresenta condições para a sua reutilização.

Posto isto, é proposta a criação de um *hostel* num ambiente ferroviário, recuperando o existente e aumentando o necessário para a integração do programa.

Os antigos armazéns e o edifício principal da estação foram adaptados para habitação temporária, já os edifícios anexos serviam de apoio ao restante conjunto.

Optou-se por criar três espaços distintos destinados à habitação, existindo um apartamento destinado ao concessionário do *hostel*, seis camaratas com a possibilidade de beliche com dois ou três andares e dezasseis quartos individuais distribuídos da seguinte forma:

Piso Térreo da estação | receção, escritório de administração, instalações sanitárias comuns, sala de estar e cozinha comunitária;

Piso Térreo do antigo armazém | seis camaratas com instalações sanitárias, acessos verticais, espaço de lazer, cozinha comunitária e instalações sanitárias comuns;

Piso 1 da estação | apartamento T2 com dois quartos, uma sala de estar, cozinha, duas instalações sanitárias e arrumos;

Piso 1 do antigo armazém | dezasseis *suites*, zonas de estar e arrumos.

O projeto de reconversão, relativamente às transformações de maior impacto do existente, baseou-se em quatro pontos principais:

1 | A unificação do edifício de passageiros com os antigos armazéns para uma melhor estratégia de distribuição, considera-se um dos elementos mais importante no projeto.

O adicionar de um núcleo entre os dois edifícios, formando um *hall* de entrada central e envidraçado, torna-se assim, o elemento chave para as relações espaciais existentes entre as diferentes partes, assim como o interior e exterior.

Este espaço, rege as passagens da zona privada para a zona pública e vice-versa, é a entrada principal que dá as “boas vindas” aos novos utilizadores do espaço, assim como é uma zona de transição para a plataforma que se encontra no lado posterior ao da entrada.

2 | A subtração do telhado dos antigos armazéns da estação, deu lugar a um segundo piso. Com a nova organização espacial dos edifícios, deixou de fazer sentido a existência do mesmo, conduzindo à sua destruição.

O espaço adicional é considerado o principal fator que levou à implementação de um novo volume sob o existente; pretende-se assim uma nova abordagem para alterar a condição do antigo, realçando os seus valores, incentivando o contraste e o fator de presença de algo novo. Optou-se pela criação de um volume puro e simétrico, ligeiramente desfasado do piso inferior existente, rasgado apenas pela introdução de molduras/varandas em aço galvanizado preto que irão contrastar com o branco do elemento novo e com a proposta de uso de um ripado em alumínio cinzento que vai dar “um novo rosto” à antiga fachada do armazém, revelando e reutilizando apenas os antigos portões por onde entravam as mercadorias.

3 | Apesar da existência de uma única cobertura, os antigos armazéns eram repartidos em dois edifícios separados por um vazio numa altura inferior (60cm) que, com a reabilitação do espaço acaba por desaparecer e dar lugar a um centro que faz a junção dos dois edifícios.

Proceder-se-á à elevação do piso ao nível dos armazéns e o espaço irá ser fechado com um envidraçado em cada alçado que irá promover a entrada de luz e uma segunda entrada no edifício.

4 | Os interiores de ambos os volumes foram completamente reformulados de acordo com as necessidades e as exigências do novo programa, redefinindo-se os acessos, a circulação, a distribuição interior e a configuração dos espaços.

No corpo principal, no piso superior, tentou-se utilizar o desenho da estrutura já existente apesar que no piso inferior, alterou-se significativamente a sua disposição interior.

No corpo secundário (armazéns), as principais condicionantes no desenho das tipologias foram a fenestração existente, a profundidade do edifício e a diferença de níveis entre espaços.

A partir do núcleo central (*hall* de entrada), à direita, encontramos a estação que é dividida entre a área de lazer e a administração no piso térreo e uma zona privada no andar superior referente ao apartamento. À esquerda do edifício, verifica-se um segundo *hall* mais privado que dá acesso às camaratas. Devido à diferença de níveis entre o piso térreo e o piso dos antigos de armazém foi necessária a criação de um rampa e escadas de acesso para vencer o desnível, assim como a presença de duas caixas de elevadores.

Já no piso destinado aos antigos armazéns, defrontamo-nos com a escadaria principal com patamar em madeira assente sobre uma viga de aço e com o corredor a oeste articula os acessos aos quartos coletivos, à cozinha comunitária e às restantes ligações verticais, uma caixa de escadas (material idêntico ao da primeira) situados no lado este.

A cozinha contém acesso ao exterior, foi preservado o portão já existente, onde existe um pátio, onde os utilizadores possam disfrutar de algum tempo de lazer.

No piso superior, sob o *hall* de entrada, existe uma ampla zona comum/estar que posteriormente é substituída por um corredor que faz a divisão dos quartos individuais ao longo do edifício, sendo quebrado no centro com zonas de pé direito duplo e entradas de luz.

Na extremidade do edifício existe ainda uma escada corta-fogo.

O edifício principal e a lavandaria são separados pelo antigo jardim da estação renovado. A lavandaria apenas dispõe dos elementos necessários para a execução da função.

A antiga casa de vigia irá servir para guardar artigos destinados à jardinagem e outros instrumentos, visto que foi criado um jardim entre esta e o edifício dos armazéns.

Exteriormente, no lado este da estação, logo após o antigo portão para entrada de veículos, (agora restaurado) foi aproveitado o espaço para a implementação de dezassete lugares de estacionamento, embora exista parques automóveis na sua envolvente.

Do lado da antiga linha ferroviária, não se procederá a nenhuma intervenção visto que, na possibilidade de a proposta do *minibus* elétrico ir em frente, terá de existir algum espaço de manobra. No entanto, pretende-se a reutilização de uma antiga locomotiva e a reabilitação de um excerto de uma linha ferroviária de forma a representar e relembrar as memórias do passado do local.

Posteriormente, sabendo da ainda existência de antigos vagões de carga, sugere-se a reabilitação de um ou dois, para uma pequena esplanada ou local de estar, de forma a que os visitantes da estação passem pela experiência do que um dia já existiu e “respirem” um pouco da vida ferroviária.



Imagem 95,96 | Antigos vagões de carga da Estação ferroviária de Amarante

3.2.2 | Sistemas construtivos e materiais

Embora não haja conhecimento do estado do interior dos edifícios, exteriormente apresentavam condições físicas que permitiram a reutilização. Quanto aos materiais e acabamentos no exterior, preservou-se todos os vãos de portas e janelas, os apontamentos decorativos de alto-relevo, os muros existentes e a cor das paredes dos edifícios existentes. Interiormente, fez-se a suposição de alguns tetos em vigamento de madeira, estrutura, pavimentos (20cm de enrocamento e 5cm de argamassa de regularização) e *design* de portas interiores (considerou-se portas normais com 2.10m de altura)

PAVIMENTOS

Interiormente, deu-se preferência apenas a dois tipos de revestimentos, nas áreas secas foi utilizado um pavimento flutuante do tipo "*Carvalho Nouveau Gray*" que cumpre todos os requisitos exigidos para um maior conforto e uma melhor preservação do ambiente e para as áreas molhadas, foi utilizado um pavimento cerâmico do tipo "*KERLITE BLACK & WHITE*" de cor branca.

Na ligação do edifício da estação com os armazéns, manteve-se a utilização de cubos de granito 10x10cm, pois considera-se um espaço exterior, embora ao mesmo tempo seja interior.

Exteriormente, o cimento queimado da antiga plataforma foi substituído por um pavimento betuminoso com tinta epóxi de cor cinzento *matt*, assim como a área de estar exterior que se encontra entre a casa de vigia e o armazém.

Para o pavimento da entrada dos veículos para o recinto ferroviário escolheu-se o uso de cubos de granito 10x10cm.

PAREDES

As paredes dos edifícios existentes foram mantidas na sua totalidade, sendo apenas limpas e rebocadas na mesma cor (branco RAL 9010).

Na intervenção, exteriormente foi usado alvenaria de bloco térmico com sistema ETICS e algumas paredes envidraçadas constituídas com vidro duplo temperado.

Interiormente as paredes da estação foram todas construídas de raiz em alvenaria de tijolo e/ou com lâ de rocha e gesso cartonado e de cor branca.

COBERTURA

A estrutura de madeira e o telhado cerâmico do tipo “Marselha” existente do edifício da estação irão ser conservados. A chapa de zinco no alpendre da plataforma terá de ser substituída por uma igual.

O telhado do edifício dos armazéns foi demolido e originou um novo telhado em betão revestido com uma argamassa com SikaCim Hidrófugo de cor branco.

Os restantes telhados dos edifícios do espaço ferroviário, irão também ser renovados de forma a que se mantenham iguais aos anteriores.

Propõe-se a existência de tetos falsos com placas de gesso cartonado no andar superior nas instalações sanitárias e hall de entrada dos quartos privados, utilizando o espaço para instalações técnicas. Assim como nos restantes espaços, nomeadamente em instalações sanitárias que se justifique.

VÃOS

No edifício da estação, os vãos de portas e as caixilharias das janelas irão ser substituídas pelas de originais de madeira, de cor cinzenta (RAL7043).

No edifício da estação, todas as caixilharias que estavam em bom estado irão ser restauradas e pintadas de cor cinza (RAL7043), assim como os portões existentes.

Na fração nova, todos os vãos de portas envidraçadas que dão acesso às varandas serão em caixilharia de alumínio cinzento.

Foi incluída uma porta corta-fogo na extremidade do edifício e algumas portas em vidro no piso inferior no núcleo que divide os dois antigos armazéns. Nos quartos coletivos onde estão situados os antigos portões para entrada de mercadorias, foram usados vãos com uma porta oscilo batente e uma folha fixa, nos restantes, devido à grande elevação da janela existente foi criado um vão oscilo batente.

A nível de proteção solar, nos quartos individuais irão ser implementados sistemas de *blackout*, nos quartos coletivos, os antigos portões irão ser restaurados para que possam exercer a mesma função, nos restantes quartos, a retenção solar irá ser através do ripado em alumínio com lâminas de revestimento e ventilação.

CAPÍTULO IV

CONCLUSÕES

No âmbito da proposta de recuperação e sustentabilidade da linha do Tâmega, nomeadamente do troço ferroviário Amarante-Livração, com a inclusão de um *minibus* elétrico, o objetivo principal da presente dissertação foi a reconversão de edifícios ferroviários, adaptando as novas funções a um espaço originalmente dedicado a atividades industriais reintegrando-os e considerando as consequências para o edifício reconvertido e para a sua envolvente social e urbana.

A URGÊNCIA DA RECUPERAÇÃO DO PATRIMÓNIO FERROVIÁRIO

Uma das conclusões imediatas deste assunto é a urgência do tema em questão. Verificou-se que em Portugal a problemática dos espaços ferroviários obsoletos, exhibe-se ainda como uma realidade pouco explorada. Embora já com alguns progressos na perspetiva de alterar este facto, a falta de reconhecimento do valor e das potencialidades das estruturas ferroviárias e as insuficientes medidas de intervenção e proteção vão anuindo a sua descaracterização e, posteriormente, destruição.

O desaparecimento de muitas linhas, o encerramento de algumas estações e a reorganização de outras dessas estruturas originaram diversas áreas de intervenção e, por essa mesma razão, dever-se-ia procurar um planeamento ferroviário e urbano em geral, visto que muitas das áreas desativadas encontram-se localizadas em centros de cidades, como é o caso proposto da Estação ferroviária de Amarante. Torna-se então necessário tentar conciliar o interesse público, o crescimento urbano e a inclusão do sistema ferroviário de forma contemporânea e coesa, tendo como principal objetivo o desenvolvimento da cidade.

A SELEÇÃO

Após a seleção dos novos usos propostos para as intervenções das estações ferroviárias escolhidas, identificou-se e selecionou-se três testemunhos ferroviários com padrões semelhantes.

A questão de identificação e seleção destes testemunhos ferroviários revela-se de grande importância, pois considera-se que, primeiramente, deve ser conhecido e compreendido algumas propostas existentes.

Este estudo ajudou na compreensão, de uma forma real, das ferramentas imprescindíveis para uma reabilitação que salvguarde a memória ferroviária e procure responder às necessidades locais onde se inserem.

A PROPOSTA

Para a reconversão dos projetos definiram-se e conheceram-se parâmetros como as características da pré-existência, o programa, o valor patrimonial e as estratégias de intervenção, que nos levaram ao resultado final.

Na medida da pré-existência, todos os edifícios sofreram alteração na sua função original, nomeadamente todos eles apresentam funções diferentes entre si.

Na Estação de Fregim-A, as suas características arquitetónicas de pequena dimensão condicionaram profundamente a adaptação a um novo uso de forma que foi necessário a extensão do edifício. Foi tido em atenção que os elementos propostos não predominassem esteticamente, de forma a não “esconder” o existente.

No projeto de Vila Caiz, permaneceu uma preocupação pela preservação do existente, aplicando a mesma atitude projetual no interior. Este apenas sofreu uma reformulação mínima de acordo com o traçado existente.

É de salientar que a alteração espacial com mais impacto foi a unificação do edifício principal com as instalações sanitárias.

O projeto da Estação ferroviária de Amarante transparece-se numa intervenção intrusiva, descaracterizando tanto o exterior dos históricos armazéns (com a colocação de um ripado de alumínio) como o interior do edifício.

O espaço interior dos armazéns foi inteiramente reformulado no seu formato espacial, revestimentos e materiais.

A parte nova incluída no edifício não vai de encontro à tipologia usual da arquitetura ferroviária. No entanto, considera-se que o resultado final em união com os restantes edifícios foi positivo.

Apesar das alterações sugeridas no edifício adjacente, foi preservado na integridade todo o invólucro do edifício da velha estação de passageiros, ainda que interiormente tenha sofrido pequenas alterações.

O sistema construtivo foi dos elementos mais valorizados nos projetos e o que menos transformações sofreu.

O estado incógnito da estrutura dos edifícios e dos seus interiores foi um fator prejudicial no desenvolvimento das propostas, pela falta de informação e ajuda, no entanto, considerou-se a existência em todos os edifícios de portas interiores de formato *standard* (2.10m de altura) e alguns tetos em madeira maciça que se consideravam lógicos na estruturação do edifício.

O sistema estrutural dos telhados foi desenhado de acordo com a estrutura visualizada no local do edifício da Estação ferroviária de Fregim-A, devido ao estado de degradação do mesmo.

Julga-se que, em geral, os telhados deveriam ser substituídos de formato igual ao existente e que se deveria proceder à preservação de todos os possíveis elementos ferroviários que possam morar no interior como letreiros, azulejos e portas características.

Em suma, as intervenções tiveram o intuito de assegurar a adaptação ao novo programa, mas também salvaguardar a essência dos edifícios, tanto no exterior como no interior, impedindo assim a sua descaracterização e a conseqüente perda do seu valor cultural e identidade ferroviária.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando que existem “muitas soluções para um único problema”, concluímos que, como já referido anteriormente, a solução para os edifícios ferroviários passa pela adequação de um programa às características arquitetónicas da edificação e às necessidades do local.

Acredita-se que a reconversão dos edifícios ferroviários permite a sua inclusão no espaço urbano, exibindo benefícios evidentes para a sua envolvente e para a sociedade em relação à nova proposta.

E, finalmente, considera-se que as reabilitações propostas respondem a várias questões como a salvaguarda de valores ferroviários com significado cultural, a reutilização de estruturas existentes, a continuidade da imagem urbana e memória social e local, e a promoção da diversidade, sustentabilidade e identidade dos locais, incentivando o turismo, a prática social e o bem estar, nos locais em questão, especialmente em Amarante.

CAPÍTULO V

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, Rui Manuel Vaz, 2015. *Arquitetura, Cidade e Caminhos de Ferro, As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro, Volume I*, Tese de Doutoramento em Arquitetura, apresentado à Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra;

ALVES, Rui Manuel Vaz, 2015. *Arquitetura, Cidade e Caminhos de Ferro, As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro, Volume II*, Tese de Doutoramento em Arquitetura, apresentado à Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra;

BATISTA, Raúl Manuel Gomes, 2015. *O APROVEITAMENTO DE ANTIGAS INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS EM MEIO URBANO. As ecopistas como exemplo*. Dissertação de Mestrado em Planeamento e Projeto Urbano, apresentado à Universidade de Engenharias da Universidade do Porto.

CALADO, Rafael Salinas & ALMEIDA, Pedro Vieira da, 2001. *Aspectos azulejares na arquitectura ferroviária portuguesa*. Editora Caminhos de Ferro Portugueses;

CHOAY, Françoise. *Alegoria do Património. Antologia para um combate. (2ª Edição)*, col. *Arte & Comunicação, Edições 70, reimpressão 2015*;

DELGADO, Aline Margarida Guerreiro Pinheiro Rodrigues Ortigão, 2008. *ESTRATÉGIAS DE REABILITAÇÃO SUSTENTÁVEL DE EDIFÍCIOS DE ESTAÇÕES DE CAMINHOS DE FERRO - ANÁLISE DE UM CASO DE ESTUDO EM SACAVÉM -*, Dissertação de Mestrado em Construção, apresentado à Universidade Técnica de Lisboa;

EDWARDS, Brian; HYETT, Paul. *Guia básico de la sustentabilidad*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2004;

GUERREIRO, Ricardo Alexandre Ferreira, 2016. *A arquitetura das estações de caminho-de-ferro em Portugal no início do século XX : quatro estudos de caso*, Dissertação de Mestrado em Arquitetura, apresentado à Universidade Lusíada de Lisboa;

HAGATONG, Ana Teresa Martins, 2014. *Património Industrial Ferroviário - Uma Arquitectura em risco*. Revista Arquitectura Lusíada, N. 5 (1.º semestre 2014): p. 101-115;

- LAMAS, José M. Ressano Garcia. *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Lisboa: FCG; JNICT, 1992;
- MACHADO, Mafalda César & CARDOSO, Rui, n.d. *Pelas Linhas da Nostalgia, PASSEIOS A PÉ NAS VIAS FÉRREAS ABANDONADAS*, Porto: Edições Afrontamento, 2008. ISBN: 978-972-36-0971-4.;
- MIRANDA, Danilo Santos de (Org). *O Parque e a Arquitetura, uma proposta lúdica*. São Paulo: Papirus Editora, 1996;
- MOREIRA, Danielle Couto, 2007. *Arquitetura Ferroviária e Industrial: o caso das cidades de S. João Del-Rei e Juiz de fora [1875-1930]*, Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, apresentado à Universidade de São Paulo, Brasil;
- ROSÁRIO, Daniela Filipa Rodrigues do, 2015. *Turismo e Caminhos de ferro: um olhar sobre Portugal*. Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento de Produtos de Turismo Cultural, apresentado à Instituto Politécnico de Tomar, Escola Superior de Gestão de Tomar
- SILVA, José Ribeiro da, 2008, janeiro. *Os Comboios em Portugal - Volume I, Do Vapor à Electricidade*, Edições Terramar, p. 1-160

REVISTAS

- D'ORNELAS, Carlos [D/r.] *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1949, 1 de janeiro, nº 1465, p. 3-104.
Disponível em:
<http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/GazetaCF.htm>
- D'ORNELAS, Carlos [D/r.] *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1949, 16 de janeiro, nº 1466, p.107-120. Disponível em:
<http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/GazetaCF.htm>
- LOUÇÃO, Carlos, CUNHA, João, MÊDA, Pedro, FERREIRA, Ricardo, & FERREIRA, Tiago, 2011, outubro. *A linha do Tâmega, 22 anos depois. Trainspotter*. Edição 15, p.1-29.
Disponível em: www.portugalferroviario.net

LOUÇÃO, Carlos, CUNHA, João, MÊDA, Pedro, FERREIRA, Ricardo, & FERREIRA, Tiago, et al, 2012, maio. Lousal - Comboios e Memórias Mineiras. *Trainspotter*. Edição 22, p.1-35. Disponível em: www.portugalferroviario.net

SOUSA, J. Fernando de [D/r.] *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1926, 16 de agosto, nº 928, p. 242-256. Disponível em:
<http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/GazetaCF.htm>

REFERÊNCIAS ELECTRÓNICAS

A Arquitetura dos Caminhos de Ferro, n.d. p. 29-32. Consultado pela última vez em 31 de julho de 2017, in:

<https://pt.scribd.com/document/40116338/05-AArquiteturaDosCaminhosDeFerro>

CP - Comboios de Portugal. Consultado pela última vez em 1 de agosto de 2017, in:
<https://www.cp.pt>

Gabinete do Turismo, 2013. Consultado pela última vez em 31 de julho de 2017, in:
<http://www.douroalliance.org>

Jornal “O Basto”, 2008, 3 de março. *Linha do Tâmega: Crónica de uma ferrovia de “vida estreita”*. Consultado pela última vez em 1 de agosto de 2017, in:

http://www.jornalobasto.com/a.php?new=1800_03/2014/linha%20do%20tomega:%200cronica%20/

MEMÓRIA Portuguesa, Portugal em pormenor! Consultado pela última vez em 18 de agosto de 2017, in:

<http://terrasdeportugal.wikidot.com/wiki:quemsomos>

PEREIRA, Andreia Marques; SANTOS, Luís J. & Gonçalves, Mara, 2015, 7 de fevereiro. O turismo à margem dos carris. *FugasViagens, Público*. Consultado pela última vez em 31 de julho de 2017, in:

<http://fugas.publico.pt>

WIKIPÉDIA, 2016, 15 de outubro. Estação ferroviária de Mora. Consultado pela última vez em 31 de julho de 2017, in:

https://pt.wikipedia.org/wiki/Esta%C3%A7%C3%A3o_Ferrovi%C3%A1ria_de_Mora

WIKIPÉDIA, 2016, 2 de novembro. Estação ferroviária de Vila Caiz. Consultado pela última vez em 18 de agosto de 2017, in:

https://pt.wikipedia.org/wiki/Esta%C3%A7%C3%A3o_Ferrovi%C3%A1ria_de_Vila_Caiz

WIKIPÉDIA, 2017, 26 de maio. Estação ferroviária de Marvão-Beirã. Consultado pela última vez em 31 de julho de 2017, in:

https://pt.wikipedia.org/wiki/Esta%C3%A7%C3%A3o_Ferrovi%C3%A1ria_de_Marv%C3%A3o-Beir%C3%A3

WIKIPÉDIA, 2017, 20 de maio. Estação ferroviária de Régua. Consultado pela última vez em 31 de julho de 2017, in:

https://pt.wikipedia.org/wiki/Esta%C3%A7%C3%A3o_Ferrovi%C3%A1ria_de_R%C3%A9gua

Consultado pela última vez em 1 de agosto de 2017, in:

<http://www.citador.pt/poemas/mudamse-os-tempos-mudamse-as-vontades-luis-vaz-de-camoes>

RAL Color Chart. Consultado pela última vez em 1 de agosto de 2017, in:

<http://www.ralcolor.com/>

VIDEOS

PELICANO, Jorge [D/r.], 2009. Pare, Escute e Olhe. [Filme-Documentário]. Paulo Trancoso e Costa Castelo Filmes. Disponível

na Internet em:

<http://www.pareescuteeolhe.com>