

Universidade de Évora - Escola de Artes

Mestrado Integrado em Arquitetura

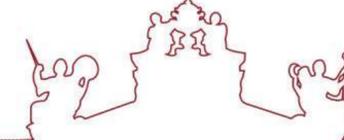
Trabalho de Projeto

**Estação Ferroviária Santa Clara-Sabóia: Redefinição do
espaço arquitetónico**

Gonçalo Jacinto Barão

Orientador(es) | Sofia Maria Mendes Barbosa da Costa Salema Guilherme

Évora 2020



Universidade de Évora - Escola de Artes

Mestrado Integrado em Arquitetura

Trabalho de Projeto

Estação Ferroviária Santa Clara-Sabóia: Redefinição do espaço arquitetónico

Gonçalo Jacinto Barão

Orientador(es) | Sofia Maria Mendes Barbosa da Costa Salema Guilherme

Évora 2020



O trabalho de projeto foi objeto de apreciação e discussão pública pelo seguinte júri nomeado pelo Diretor da Escola de Artes:

Presidente | João Gabriel Candeias Dias Soares (Universidade de Évora)

Vogais | Rui Mendes (Universidade de Évora) (Arguente)
Sofia Maria Mendes Barbosa da Costa Salema Guilherme (Universidade de Évora) (Orientador)

**ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SANTA CLARA-SABÓIA:
REDEFINIÇÃO DO ESPAÇO ARQUITECTÓNICO**

por Gonçalo Jacinto Barão

Orientação: Professora Doutora Sofia Salema

2019

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura

Departamento de Arquitectura

Universidade de Évora



NOTA

A escrita da presente dissertação não obedece ao novo acordo ortográfico.
Todas as fotografias pertencem ao autor da dissertação, com exceção das fotografias que se encontram mencionadas na legenda.

A todos os que me acompanharam durante este percurso acadêmico

ÍNDICE

CAPÍTULO 01 | INTRODUÇÃO

01.1 RESUMO	pág. 003
01.2 OBJECTO E METODOLOGIA	pág. 005
01.3 PERTINÊNCIA E ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO	pág. 006
01.4 ESTADO DE ARTE	pág. 009

CAPÍTULO 02 | A FERROVIA DO SUL

02.1 LINHA DO SUL	pág. 012
02.1.1 SURGIMENTO DA FERROVIA	pág. 016
02.1.2 EVOLUÇÃO DA INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA PORTUGUESA	pág. 022
02.1.3 ESTAÇÃO ENQUANTO TIPOLOGIA	pág. 030
02.2 ESTAÇÕES DA FERROVIA DO SUL	pág. 038

CAPÍTULO 03 | ODEMIRA: A ESTAÇÃO REACTIVADA

03.1 CONCELHO DE ODEMIRA	pág. 046
03.2 ESTAÇÕES DO CONCELHO	pág. 048
03.2.1 AMOREIRAS-ODEMIRA	pág. 048
03.2.2 LUZIANES	pág. 052
03.2.3 SANTA CLARA-SABÓIA	pág. 056
03.2.4 PEREIRAS	pág. 060
03.3 ESTAÇÃO DE SANTA CLARA-SABÓIA	pág. 066
03.3.1 ANÁLISE DO LUGAR	pág. 066
03.3.2 LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO	pág. 072
03.3.3 A ESTAÇÃO REACTIVADA	pág. 080

CAPÍTULO 04 | PROPOSTA

04.1 ENUNCIADO E CRÍTICA	pág. 092
04.1.1 PROJECTO DESENVOLVIDO - 2017	pág. 094
04.2 ESTRATÉGIA	pág. 100
04.2.1 ROTAS E ABRIGOS	pág. 102
04.2.2 REFERÊNCIAS	pág. 104
04.2.3 TIPOLOGIAS DE ABRIGOS	pág. 106
04.3 REDEFINIÇÃO DO ESPAÇO ARQUITECTÓNICO	pág. 114
04.3.1 DESENHOS	pág. 116
04.3.2 FOTOMONTAGENS	pág. 131
04.3.3 MAQUETA	pág. 152

CAPÍTULO 05 | CONCLUSÃO

05.1 CONSIDERAÇÕES FINAIS	pág. 162
05.2 ÍNDICE DE IMAGENS	pág. 164
05.3 ÍNDICE DE DESENHOS	pág. 167
05.4 BIBLIOGRAFIA	pág. 170

ABSTRACT

Santa Clara-Sabóia Train Station: Redefinition of the architectural space

All the constructions in the railway industry attended to rules and standards previously established. Within all the railroad structures and infrastructures, the railway stations were a target of significant functional evolution, because of its direct relation with the population itself and the city. Model projects emerged determinating the base type of currently existing buildings. The absence of use by the population of this mean of transportation asserted the growth of the inactivity rate of railway stations and the consequent degradation of the infrastructure.

Santa Clara-Sabóia Train Station, located in the County of Odemira, was a mark in the process of reactivation, in 2011, came to trigger the possibility to reactivate the engaging territory. It became intuitive of the necessity to analyze different typologies through the description of the railway complex and to define methods and actions that could allow the redefinition of the site by formal and functional rehabilitation of the present buildings.

RESUMO

Na indústria ferroviária todas as construções obedeciam a regras, normas e tratados previamente estabelecidos. Entre todas as estruturas e infraestruturas, as estações ferroviárias foram alvo de uma maior evolução funcional pela sua direta relação com a população e com a cidade. Surgiram assim projetos-tipo que determinaram a base das edificações atualmente existentes. A falta de utilização da população deste meio de transporte afirmou o aumento da taxa de inatividade das estações e a consequente degradação da infraestrutura. A Estação Ferroviária de Santa Clara-Sabóia, localizada no Concelho de Odemira, alvo de um processo de reativação, em 2011, veio despoletar a possibilidade de reativação do território envolvente. Tornou-se evidente a necessidade de analisar as diferentes tipologias através da caracterização do conjunto ferroviário e definir métodos e ações que permitam a redefinição do lugar e a reabilitação formal e funcional dos edifícios em questão.

OBJECTO E OBJECTIVO

O objecto de estudo incide no projecto de reformulação da Estação Ferroviária de Santa-Clara Sabóia, seguindo a investigação desenvolvida na unidade curricular de Projecto Avançado I, no ano letivo de 2017/2018, com o tema 'Interface'. Entre localidades que atribuem o nome à estação, e localizada no Concelho de Odemira no Sul de Portugal, o conjunto foi inaugurado em 1889 com o nome de Saboya-Monchique, no seguimento da definição do eixo da Linha do Sul, que conecta Lisboa a Tunes, na região algarvia. O conjunto pertence a uma rede ferroviária que foi composta por 32 estações ferroviárias, das quais 17 estações se encontram atualmente desactivadas e apenas 4 foram alvo de um processo de reactivação da estação enquanto local de paragem do meio de transporte ferroviário.

O conjunto ferroviário de Santa Clara-Sabóia é composto pelos elementos caracterizadores de um sistema, o edifício de passageiros, um armazém ou estaleiro ferroviário, um antigo celeiro de armazenamento de cereais, um edifício de pequenas dimensões que alberga as instalações sanitárias e um reservatório de água, em tempos utilizado para manutenções esporádicas do comboio. Na sua envolvente, as habitações de antigos trabalhadores da estação definem um espaço de comunicação entre as duas tipologias – estação e habitação – e consequentemente formam, em conjunto, um aglomerado de pequenas dimensões.

O objectivo é definir uma proposta de reabilitação da estação e reformulação do espaço envolvente à mesma assim como dos edifícios que a complementam.

METODOLOGIA

O estudo da Rede Ferroviária Nacional foca a implementação da Linha do Sul, como premissa e método de aproximação à Estação de Santa Clara-Sabóia. A proposta implica, à priori, uma investigação acerca do tema Caminhos-de-Ferro e consequentemente da Rede Ferroviária proveniente do seu planeamento urbanístico a nível nacional. O estudo é realizado através da caracterização histórica da infraestrutura nacional, com a utilização de mapas relativos à evolução da rede e através da investigação e descrição das linhas que a compõem. As Estações Ferroviárias constituem um objeto de estudo assim como a sua evolução enquanto elemento arquitetónico. A investigação será composta por uma abordagem aos caminhos de ferro na região Sul de Portugal, onde é realizado um levantamento e caracterização de cada estação da Linha do Sul, com auxílio dos elementos concebidos para a investigação acerca da Rede Ferroviária Nacional. Pretende-se introduzir o aparecimento da infraestrutura da Linha do Sul, e consequentemente, contextualizar e identificar o surgimento da Estação de Santa Clara-Sabóia no troço da rede através do mapeamento histórico das estações da linha. Procura-se, posteriormente, analisar e caracterizar a estação com o objectivo de a inserir nas tipologias de construção nacionais enquadrando-a na tipologia adequada através de um levantamento arquitectónico detalhado do objecto. Como corpo da investigação, pretende-se compreender a estação como espaço arquitetónico, aprofundar as noções de reabilitação e redefinição espacial e programática do lugar na execução de uma proposta de reestruturação da estação como elemento charneira entre o lugar e o território envolvente.

PALAVRAS-CHAVE

Linha do Sul; Ferrovia; Estação Ferroviária; Tipologia; Rotas; Reabilitação; Santa Clara-Sabóia

PERTINÊNCIA

A Estação Ferroviária de Santa Clara-Sabóia inaugurada em 1889 como local de paragem da Linha do Sul, foi desativada no século XX devido à crescente decadência e falta de utilização do meio de transporte ferroviário. Os comboios que circulavam de Campolide, em Lisboa, até ao Algarve deixaram de parar nesta estação, transformando o local dinâmico num espaço espectral e devoluto. Em 2011, foi iniciado, por parte dos Comboios de Portugal, o processo de reativação de quatro estações pertencentes à Linha do Sul, entre as quais, a Estação de Santa Clara-Sabóia. Este gesto despertou a oportunidade de revitalizar e devolver o dinamismo ao lugar, integrando-o de volta na rede ferroviária nacional enquanto ponto intermédio entre a capital portuguesa e a região algarvia.

ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

A presente dissertação está estruturada em cinco capítulos pertencentes à investigação e fundamentação teórica e ao processo de projecto. No Capítulo 02 designado 'Ferrovia do Sul' é apresentada uma abordagem inicial à linha ferroviária em estudo, posteriormente contextualizada na rede nacional, onde o foco a uma aproximação histórica e geográfica enquadra o troço num contexto arquitetónico e económico da época. Pontualmente surgem imagens que procuram conferir um carácter dinâmico à investigação e provocar o leitor a uma análise crítica e subjetiva do tema. É introduzido o tema das tipologias de estações num confronto entre o artístico e a standardização do modelo arquitetónico, sendo transportado para o caso dos edifícios de passageiros em Portugal. A análise das diversas classes de edifício dá origem a um levantamento fotográfico onde é feito um paralelismo crítico entre cada estação da Linha do Sul e as suas principais características enquanto elementos pertencentes a uma estruturação tipológica.

Na primeira parte do Capítulo 03 'Odemira: A Estação Reactivada' é tido como ponto de transição entre a rede ferroviária nacional e a Estação Ferroviária de Santa Clara-Sabóia, o estudo e análise do contacto da Linha do Sul com o Concelho de Odemira como contributo para a identificação dos locais de paragem nesta região. Após salientar as estações do concelho, são analisados os contextos urbanos onde se inserem, seguido de uma caracterização arquitectónica detalhada de cada caso como forma de relacionar as diversas estações e tipologias com a Estação de Santa Clara-Sabóia. A segunda parte do capítulo, focada no caso de estudo, tem como objectivo contextualizar a estação através da análise aprofundada do território onde se insere e da descrição detalhada dos edifícios que compõem o conjunto ferroviário, como forma de transição para a parte projectual da dissertação.

No Capítulo 04 é realizada a interpretação e crítica ao projecto anteriormente desenvolvido na Unidade Curricular, de modo a justificar as alterações referentes ao programa e à forma de intervenção no património ferroviário e definir um paralelismo com a estratégia territorial desenvolvida no projecto da dissertação. A parte seguinte do capítulo tem como premissa as rotas pedestres enquanto forma de comunicação e ligação entre locais, como relação funcional com a rede ferroviária. Tendo como base o estudo e análise da rede de percursos pedestres da região, é desenvolvida a 'proposta territorial' que procura estabelecer uma linha condutora de elementos que pontuam a paisagem, servem de apoio às rotas e cosem as vilas adjacentes ao elemento central, a estação. Esta é o foco da parte final do desenvolvimento projectual, onde são apresentados os elementos que justificam as decisões arquitectónicas fundamentadas nos capítulos de investigação 02 e 03.

ESTADO DE ARTE

Neste documento as obras mais representativas no âmbito dos temas da ferrovia, da sua implementação em Portugal e posterior expansão pelo território, são tidas como referência pela sua meticulosa análise à história ferroviária internacional e nacional. Entre elas, a obra da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses intitulada *O caminho de ferro revisitado*¹, dispõe de textos de vários autores, que abordam, de modo sintético, a história relacionada com o surgimento dos caminhos de ferro em Portugal. Esta é acompanhada de uma breve cronologia da evolução das linhas ferroviárias onde são referidas e caracterizadas as estações de maior importância nacional, do ponto de vista urbanístico, económico, político e social. Paula Azevedo, uma das autoras incluídas na obra acima mencionada, hierarquiza e caracteriza a arquitetura ferroviária das estações enquanto objeto de transição entre a cidade e o comboio. É apresentado como remate da obra uma cronologia pormenorizada incidente em acontecimentos históricos que contribuíram, direta ou indiretamente, para alterações no desenvolvimento ferroviário. Por sua vez, Magda Pinheiro, na sua investigação *Cidade e Caminhos de Ferro*², apresenta os antecedentes aos caminhos de ferro, em paralelo com a Revolução Industrial, onde referencia, detalhadamente, os planos e as propostas apresentadas entre Portugal e Espanha para a planificação de uma rede ferroviária durante o séc. XIX. "(...) aos caminhos de ferro atribui-se uma missão mais ampla, a de assegurar uma boa inserção de Portugal na Península Ibérica e na Europa." . A obra possui uma componente histórica onde são abordados os temas relacionados com o surgimento da infraestrutura ferroviária e com o seu desenvolvimento complementados por uma detalhada caracterização dos fatores envolvidos no processo.

Na temática da investigação acerca das estações ferroviárias enquanto objeto arquitectónico integrado num conjunto de tipologias construtivas, os estudos apresentados têm como base uma análise destes edifícios de serviços. Por sua vez, a obra *Arquitectura, Cidade e Caminhos de Ferro*³ da autoria de Rui Manuel Alves contextualiza a evolução e expansão da linha ferroviária no território português e caracteriza, na integra, as estações das respetivas linhas. São analisados nesta investigação, temas como a infraestrutura da ferrovia, os edifícios que compõe uma estação e a interligação do núcleo ferroviário com a cidade contígua. A obra de Rui Alves revela ser um trabalho de referência à dissertação de mestrado proposta devido ao foco na descrição das diferentes construções inseridas na tipologia arquitetónica ferroviária. No artigo intitulado de *Património Industrial Ferroviário: Uma Arquitectura em risco*⁴ da autoria de Ana Teresa Hagatong, são salientadas as noções de Património e Património Industrial. A investigação relaciona a caracterização do tipo de construção das estações com as causas que influenciaram o 'fenómeno da desativação' e posterior deterioração dos edifícios. A autora apresenta projetos executados que relacionados com o Património Industrial e na sua relação com a reconversão dos espaços ferroviários.

Face ao tema do Concelho de Odemira com foco a uma abordagem histórica, a composição de António Quaresma revela uma definição do território em causa, numa aproximação sequencial de caráter descritivo, desde os tempos da Idade Média até à Época Contemporânea. As descrições documentais consolidadas na obra *Odemira Histórica – Estudos e Documentos*⁵ dirigem-se essencialmente aos forais que se encontram apresentados graficamente, de modo parcial, no desenrolar do livro. De entre os temas mencionados pelo autor, as 'Memórias Paroquiais' tornam-se essenciais no processo investigação visto exporem características topográficas, demográficas e urbanísticas de cada freguesia que constitui Odemira situadas nos meados do século XVIII.

¹ Martins, João, Madalena Brion, and Miguel Sousa. O Caminho de Ferro Revisitado: O Caminho de Ferro Em Portugal de 1856 a 1996. Lisboa: Caminhos de Ferro Portugueses, 1996.

² Pinheiro, Magda. Cidade e Caminhos de Ferro. Lisboa: Centro de Estudos de História Contemporânea Portuguesa, 2008.

³ Alves, Rui Vaz. "Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro." Universidade de Coimbra, 2015.

⁴ Hagatong, Ana Teresa Martins. "Património Industrial Ferroviário - Uma Arquitectura Em Risco." Revista Arquitectura Lusitana. Lisboa, Setembro 2014.

⁵ Quaresma, António. Odemira Histórica - Estudos e Documentos. Odemira: Município de Odemira, 2006.

CAPÍTULO
02
FERROVIA DO SUL



02.1 LINHA DO SUL

A Linha do Sul pertence a uma vasta rede ferroviária implementada em Portugal em meados do século XIX. A infraestrutura em estudo apresenta-se como o único troço de ferrovia que conecta a capital ao Sul do país e serve atualmente o Alentejo Litoral e Interior, desenvolvendo-se em paralelo com a costa atlântica.

Começou por servir um conjunto de troços compreendidos entre a cidade do Barreiro, a Sul do Rio Tejo, e Tunes¹. Tunes que viria, posteriormente, a servir como elemento de unificação entre a Linha do Sul e a Linha do Algarve no século XX.

A ferrovia que vinca o território alentejano surgiu como um conceito a 19 de Abril de 1854², no Concelho de Obras Públicas, tendo sido alvo de vários estudos³ a fim de determinar e planejar os locais de passagem da infraestrutura. O primeiro plano, concebido tanto pelo Governo como pela Companhia dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo⁴, definiu uma união entre a margem direita do Rio Tejo a Setúbal e posteriormente até Évora e Beja com passagem em Vendas Novas, prevendo-se o seu prolongamento até ao Algarve a partir da capital de distrito, Beja. O primeiro troço da Linha do Sul, da Estação Ferroviária do Barreiro até Setúbal, na região do Sado foi finalizada durante a década de 60 do século XIX. Após a sua conclusão, a Companhia⁵ deparou-se com uma 'barreira política', a concessão da linha estava adjudicada a duas entidades. "(...) toda a futura rede do Sul e o troço inicial (...) tão fortemente interdependentes, encontravam-se, desde logo, em mãos diferentes (...)".⁶ Com a infraestrutura repartida entre duas entidades distintas, a progressão/construção da ferrovia estagnou.

¹ De acordo com a Instrução de Exploração Técnica (I.E.T) N.º50, referente à Rede Ferroviária Nacional entrada em vigor a 11 de dezembro de 2005. Instituto Nacional do Transporte Ferroviário.

² Adragão, Frederico. *No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal. Algumas notas sobre a sua história*. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro, Número 1691, 1 de Junho de 1958, p. 276.

³ Sousa, José Fernando de. *A rede ferro-viária ao Sul do Tejo*. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro, Número 359, 1 de Dezembro de 1902, p. 354.

⁴ CNCFST - Com sede no Barreiro, a companhia foi fundada a 24 de Julho de 1854 e extinta através do processo de nacionalização e uniformização da gestão dos caminhos de ferro portugueses em 1861.

⁵ Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo (CNCFST).

⁶ Torres, Carlos. *A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário*. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro, Número 1683, 1 de Fevereiro de 1958, p. 75.

Fig. 01 | *Inauguração da estação de Grândola e linha férrea* (Sector do Património Cultural do Município de Grândola, 1916). Página anterior

Fig. 02 | *Assentamento de via na Linha do Sul* (Eduardo Varela Pécurto)

Fig. 03 | *Bifurcação Sul e Figueira* (Fundação Museu Ferroviário Nacional)



Fig. 02



Fig. 03

Apesar das divergências, o Governo decidiu adquirir a concessão da Companhia do Sueste⁷ e simultaneamente foram inauguradas as ferrovias até Évora e até Beja. Em 1870 tomou-se como garantida a necessidade do redireccionamento da linha até ao litoral alentejano e assim foi inaugurada a ferrovia de Beja até Casével (próximo a 34). O troço seguinte introduziu o caminho-de-ferro no Concelho de Odemira a partir de Casével implementando-se a Estação Ferroviária de Amoreiras-Odemira (37), em 1888; um ano depois, foi finalizada a ferrovia com a construção do troço de maior extensão, de Amoreiras até à cidade de Faro⁸, este que incluía a Estação Ferroviária de Santa Clara-Sabóia (39). Onde se iniciou posteriormente a extensão até à margem do Rio Guadiana, na cidade pombalina de Vila Real de Santo António em 1906.

O caminho de ferro que continha a denominação de Linha do Sul tinha assim início no Barreiro (próximo a 10) em direção ao Pinhal Novo (10), cruzando Vendas Novas, Beja, Casével, com continuidade pelo concelho de Odemira a Tunes (43) na região Sul, de Faro até Vila Real de Santo António na fronteira luso-espanhola⁹. Na bacia do Sado, um ano após a finalização da construção do caminho de ferro no Sotavento algarvio, foi concluída uma extensão da ferrovia de Setúbal às margens do rio, plano que tinha sido concebido em 1899¹⁰. Como consequência deste ato, em 1909, foi exigida a ligação do troço construído até Garvão (36), na Linha do Sul, a fim de assegurar a integração da região do Sado na rede ferroviária a Sul do Tejo. Com a construção iniciada a partir de Sul, foram incluídos no plano ferroviário, os troços da região de Garvão a Alvalade (33), trespassando Grândola (28) e Alcácer do Sal (25) em 1918. Foi anunciada a conexão da, então denominada, Linha do Sado com a Linha do Sul através da construção da estação central da Funcheira (35), inserida no concelho de Garvão em 1919¹¹. No século seguinte, em 2005 e até à atualidade, foi determinada a alteração das denominações das linhas, os troços de Pinhal Novo até Vendas Novas, Beja e à Funcheira, exclusive, estão incluídos na Linha do Alentejo; de Pinhal Novo até Setúbal e consequentemente até à estação de bifurcação na região de Garvão, deixaram a Linha do Sado para pertencerem à Linha do Sul. Em simultâneo, no extremo Norte da linha, com o terminal no Barreiro fora da infraestrutura ferroviária, foi realizado o prolongamento até à capital portuguesa, onde a Estação de Campolide (1) formalizou um novo remate; em contrapartida, o extremo Sul passou a terminar na Estação de Tunes, sujeitando o troço de Tunes, exclusive, a Vila Real de Santo António à integração na Linha do Algarve¹².

Este meio de comunicação, que permitiu a integração de Portugal na Europa, concretizou a contextualização dos núcleos urbanos respetivos no país e garantiu a reaproximação de várias regiões caracterizadas como áreas de baixa densidade localizadas a Sul do Tejo.

⁷ Companhia dos Caminhos de Ferro do Sueste: Companhia responsável pela construção dos caminhos de ferro até Évora e Beja, foi fundada em 1860 e encerrada em 1869 através do processo de nacionalização da ferrovia nacional.

⁸ Troços de linhas férreas portuguesas, abertas à exploração desde 1856, e a sua extensão. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro, Número 1652, 16 de Outubro de 1956, p. 529.

⁹ Rede do Sul e Sueste. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro, Número 1127, 1 de Dezembro de 1934, p. 593.

¹⁰ Torres, Carlos. *Evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário*. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro, Número 1684, 16 de Fevereiro de 1958, p. 91.

¹¹ Troços de linhas férreas portuguesas, abertas à exploração desde 1856, e a sua extensão. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro, Número 1633, 1 de Janeiro de 1956, p. 37.

¹² De acordo com a Instrução de Exploração Técnica (I.E.T) N°50, referente à Rede Ferroviária Nacional entrada em vigor a 11 de dezembro de 2005. Instituto Nacional do Transporte Ferroviário.

- | | |
|---------------------------------|--------------------------------------|
| 01. Campolide-A, Lisboa | 23. Pinheiro, Alcácer do Sal |
| 02. Alvito-A, Lisboa | 24. Monte Novo-Palma, Alcácer do Sal |
| 03. Pragal, Almada | 25. Alcácer do Sal |
| 04. Corroios, Seixal | 26. Vale do Guizo, Alcácer do Sal |
| 05. Foros de Amora, Seixal | 27. Somincor, Grândola |
| 06. Foguetreiro, Seixal | 28. Grândola |
| 07. Complexo de Coima, Barreiro | 29. Canal-Caveira, Grândola |
| 08. Coima, Barreiro | 30. Azinheira dos Barros, Grândola |
| 09. Penalva, Palmela | 31. Lousal, Grândola |
| 10. Pinhal Novo, Palmela | 32. Ermidas-Sado, Santiago do Cacém |
| 11. Venda do Alcaide, Palmela | 33. Alvalade, Santiago do Cacém |
| 12. Palmela | 34. Torre Vã, Ourique |
| 13. Setúbal | 35. Funcheira, Ourique |
| 14. Praça do Quebedo, Setúbal | 36. Garvão, Ourique |
| 15. Setúbal-Mar, Setúbal | 37. Amoreiras-Gare, Odemira |
| 16. Cachofarra, Setúbal | 38. Luzianes, Odemira |
| 17. Praias-Sado, Setúbal | 39. Santa Clara-Sabóia, Odemira |
| 18. Praias-Sado-A, Setúbal | 40. Pereiras, Odemira |
| 19. Vale da Rosa, Setúbal | 41. São Marcos, Silves |
| 20. Mourisca-Sado, Setúbal | 42. Messines-Alte, Silves |
| 21. Algeruz, Palmela | 43. Tunes, Silves |
| 22. Águas de Moura, Palmela | |



02.1.1 SURGIMENTO DA FERROVIA

Com redes de transporte precárias no século XIX, Portugal possuía uma debilitada conexão tanto com o centro da Europa como com as diversas regiões do país. Até à introdução do caminho de ferro no território nacional, os traçados de comunicação e transporte efetuavam-se na costa atlântica, por meio de navegação fluvial ou através da rede rodoviária¹³ encarecida de qualidades que permitissem uma fácil deslocação entre lugares.

Destituir o país de uma posição geograficamente deslocada em relação aos restantes e conectá-lo com o mercado europeu, tornou-se visível e efectivo quando surgiram os primeiros planos e projetos de caminhos de ferro em meados do mesmo século. A necessidade de estabelecer uma ligação entre países foi preponderante na definição dos primeiros gestos ferroviários¹⁴. Assim tornou-se evidente que direcção deveria tomar esta nova infraestrutura e foram iniciados estudos a fim de entender quais seriam os percursos e locais mais vantajosos, com o intuito de definir uma linha contínua de ligação entre a capital portuguesa e Badajoz, que ligaria no futuro com a Europa Central. Foi entregue então à Companhia das Obras Públicas de Portugal, constituída em 1844¹⁵, um documento oficial que estabelecia como prioridade a construção de uma ferrovia paralela ao Rio Tejo que determinava a conexão entre Lisboa e a fronteira¹⁶ (ver Des. 02). Após inúmeros confrontos políticos, a proposta de formação da ferrovia, estudada por Almeida Garrett, Jaime Larcher, Barão da Luz e Joaquim Lobo d'Ávila, foi aprovada e definiram-se bases para a construção do caminho de ferro entre a capital e a fronteira¹⁷.

"(...) com 31 anos de atraso relativamente a facto semelhante na Inglaterra, 21 anos na Bélgica e na Alemanha, 19 na França e 18 na Rússia."¹⁸. Foi a 28 de Outubro de 1856¹⁹ inaugurado o primeiro troço da ferrovia em Portugal, que conectava a Estação de Santa Apolónia²⁰, em Lisboa, ao Carregado com a perspetiva de continuidade até Espanha (ver Des. 03). A tardia implementação da infraestrutura ferroviária foi intrínseca à vulnerabilidade do país, numa perspetiva política e económica²¹. Contudo afirma Emilio Biel, "Melhor do que qualquer outro invento, equipamento público ou privado (...) o caminho-de-ferro concentra as contradições ideológicas do século, as fricções das morais e das mentalidades, os progressos e os recuos, fazendo luz nas tensões que o industrialismo proporcionara (...) "²².

A expansão, apesar de demorada, tornou-se visível enquanto agregava regiões importantes do país através da ramificação constante da ferrovia e simultaneamente assegurava a redução da distância temporal entre regiões.

¹³ Serrão, Joel. *Temas Oitocentistas II*. Lisboa: Livros Horizonte, 4ª Ed, 1978, p. 269. Citado em Pereira, Hugo. *Caminhos-de-ferro nos Debates Parlamentares: 1845-1860*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2008, p. 33.

¹⁴ Pinheiro, Magda. *Cidade e Caminhos de ferro*. Lisboa: Centro de Estudos de História Contemporânea Portuguesa, 2008, p. 7.

¹⁵ Mata, Maria Eugénia. *A Companhia das Obras Públicas de Portugal*. Revista Estudos de Economia, Vol. XIX, Número 1, 1999, p. 44.

¹⁶ Mendes, Roberto de Espregueira. *A evolução histórica dos caminhos de ferro portugueses*. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro, Número 1669, 1 de Julho de 1957, p. 244.

¹⁷ Torres, Carlos. *A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário*. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro, Número 1681, 1 de Janeiro de 1958, p. 10.

¹⁸ Serrão, Joel. *Breve introdução à história dos caminhos de ferro em Portugal*. in MARTINS, João; BRION, Madalena; SOUSA, Miguel; et al. *O Caminho de Ferro Revisitado: O Caminho de Ferro em Portugal de 1856 a 1996*. Lisboa: Caminhos de Ferro Portugueses, 1996, p. 8.

¹⁹ Torres, Carlos, 1958, p. 10.

²⁰ Aguilar, Busquets de. *A evolução histórica dos transportes terrestres em Portugal*. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro, Número 1475, 1 de Junho de 1949, p. 385.

²¹ Matos, Ana; Pinheiro, Magda. *História, Património e Infraestruturas do Caminho de ferro: Visões do passado e perspectivas do futuro*. Lisboa: CEHC-IUL - Centro de Estudos de História Contemporânea; Barreiro: Câmara Municipal do Barreiro, 2014, p. 71.

²² Biel, Emilio; Serén, Maria do Carmo. *No trilho dos cavalos de ferro*. Coimbra: Encontros de fotografia, 1993, p. 5.

Fig. 04 | *Chegada a Alcântara, transporte de tropas* (Joshua Benoliel, 1917)

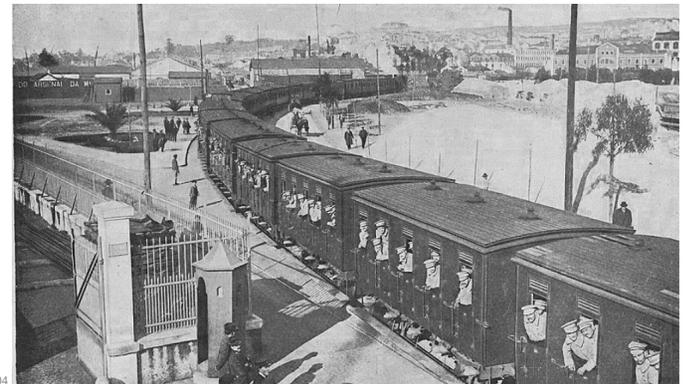


Fig. 04

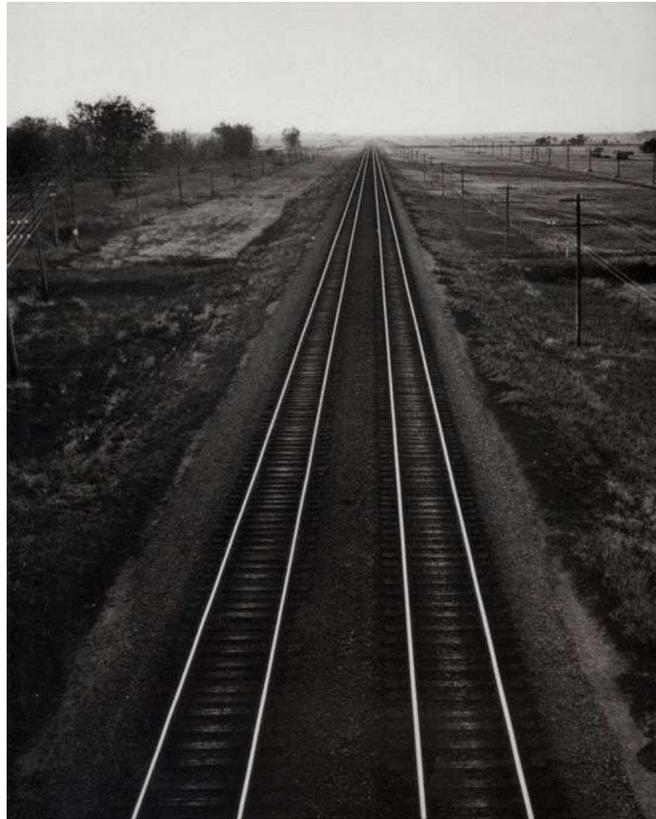


Fig. 05 | *Railroad Tracks* (Andreas Feininger, 1952)

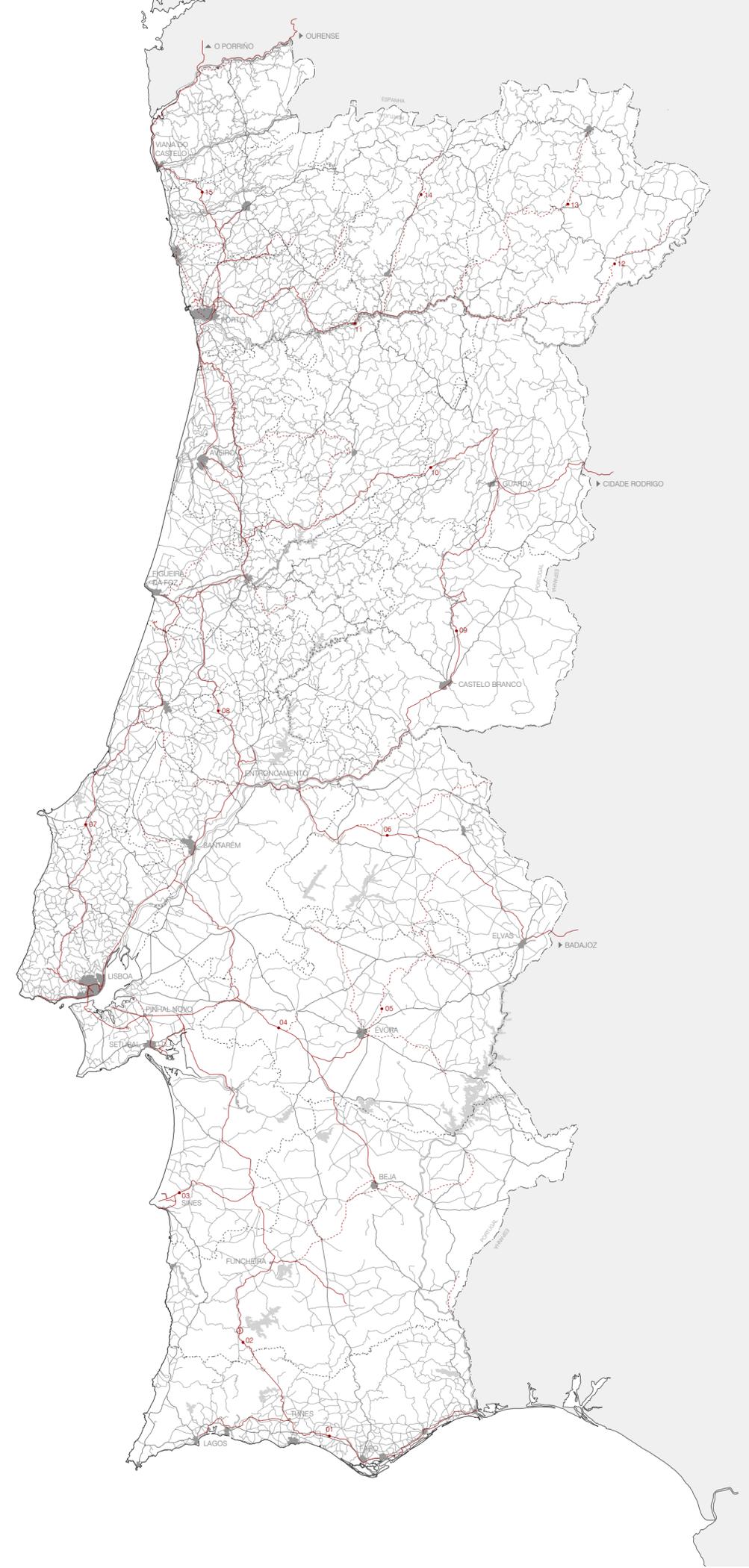


Fig. 06 | *Leaf* (Andreas Feininger, Shells and Leaves, 1970)

01. **Linha do Algarve.** 1889 - 1940. Lagos - Vila Real de Santo António
02. **Linha do Sul.** 1861 - 2003. Campolide - Tunes
03. **Linha de Sines.** 1915 - 1936. Ermidas-Sado - Sines
04. **Linha do Alentejo.** 1857 - 1919- Barreiro - Funcheira
05. **Linha de Évora.** Casa Branca - Portalegre
06. **Linha do Leste.** Entroncamento - Elvas
07. **Linha do Oeste.** Campolide - Alfaielos
08. **Linha do Norte.** 1856 - 1877. Lisboa-Santa Apolónia - Porto-Campanhã
09. **Linha da Beira Baixa.** 1889 - 1891. Abrantes - Guarda
10. **Linha da Beira Alta.** 1906 - 1997. Pampilhosa - Vilar Formoso
11. **Linha do Douro.** 1875 - 1887. Ermesinde - Barca de Alva
12. **Linha do Sabor.** Pocinho - Duas Igrejas-Miranda
13. **Linha do Tua.** Tua - Bragança
14. **Linha do Corgo.** 1906 - 1921. Régua - Chaves
15. **Linha do Minho.** 1875 - 1915. Porto-Campanhã - Monção

Des. 02 | Rede Ferroviária Nacional

- Linha de costa
- - - Fronteira luso-espanhola
- Principais rios
- Rias e estuários
- Limite distrital
- Ferrovía activa
- - - Ferrovía inactiva
- Vias rodoviárias principais
- Vias rodoviárias secundárias
- Espanha
- Barragens
- Aglomerados urbanos



02.1.2 EVOLUÇÃO DA INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA PORTUGUESA

Após a tardia iniciação do 'processo ferroviário', foi inaugurada a primeira linha nacional de Lisboa até à ponte de Asseca, imediatamente a Sul de Santarém (ver Des. 03). Concluída em 29 de Junho de 1858²³, dois anos após o primeiro contacto da infraestrutura com o território português, deu-se então por terminada o primeiro troço do trajeto que visava a ligação da capital com o Entroncamento, onde se faria a ligação com Elvas a Este e com a Área Metropolitana do Porto a Norte.

"As frustradas, mas pertinazes, tentativas (...) constituem a primeira fase, românticamente infeliz, da realização deste empreendimento; mas nem tudo se perdeu, pois que tais tentativas foram a base do triunfo posterior (...)"²⁴. Após a adjudicação da construção das linhas em causa à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, constituída em 1859, seguiu-se um período de intensiva atividade política e legislativa²⁵. Era visível o esforço da Companhia na definição da rede ferroviária nacional, tendo sido este materializado na definição da Linha de Leste até Santarém em 1861 e, posteriormente, até Elvas, na fronteira, em 1863 (ver Des. 04). Simultaneamente à propagação da infraestrutura ferroviária para Este, foi construída a Linha do Norte, finalizada até Vila Nova de Gaia em 1864 (ver Des. 04). Estas duas vias garantiam assim a concretização das prioridades até então estabelecidas, a unificação de Lisboa com o Porto e a conexão da capital portuguesa com a fronteira espanhola²⁶. Porém a singularidade da ligação então estipulada com a fronteira não era suficiente para o enquadramento de um país isolado do coração europeu.

Em paralelo com a definição dos troços ferroviários que compõem a Linha do Leste e do Norte, surgiu a proposta de construção de uma ferrovia a Sul da capital. Foram estudadas hipóteses para a conceção do eixo que conectava 'Aldegalega', atualmente denominada de Montijo, a Vendas Novas - troço que foi adjudicado à Companhia dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo - a fim de se iniciar a sua construção. O planeamento da infraestrutura sofreu alterações diversas, sendo que a extremidade da linha estabeleceu-se no Barreiro com previsão de ligação a Setúbal e ao interior do Baixo Alentejo²⁷. Autorizado o prolongamento até Vendas Novas e até interior da região, a construção realizou-se de um modo vertiginoso e em 1861 foram concluídos simultaneamente os troços de Pinhal Novo a Setúbal e do Barreiro a Vendas Novas, seguindo se da conexão a Évora e Beja (ver Des. 04). Consequentemente ficou determinada a continuidade das linhas mencionadas que continham Évora, como extremo, até Portalegre e de Beja até à fronteira espanhola adjacente ao litoral algarvio. Após alguns meses foi iniciada a construção das linhas de Évora a Estremoz, tomando-se esta a cidade no remate do troço ferroviário, e de Beja até ao Algarve, denominada Linha de Sueste (ver Des. 05).

Os sucessivos obstáculos surgiram em paralelo com a finalização dos troços de Beja a Casével em 1869 e de Évora a Estremoz em 1873, e – salientava Torres – o insucesso anterior e a desconfiança do futuro distanciavam possíveis companhias para a conclusão dos trabalhos do troço entre Beja e a região algarvia. Sem responsável pela concessão em causa, o serviço administrativo do Estado avançou com a sua construção e abriram-se os troços de Casével a Faro até 1889 (ver Des. 06). Foi na sequência deste acontecimento governamental que foi concretizada a criação dos Caminhos de Ferro do Estado, coincidente à determinação do Fundo Especial destinado a presentear assistência financeira aquando a construção de determinadas infraestruturas ferroviárias.

A Linha do Sul apenas ficou completa com a finalização das construções ferroviárias de Faro a Vila Real

²³ *Troços de linhas férreas portuguesas, abertas à exploração desde 1856, e a sua extensão*. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro, Número 1633, 1 de Janeiro de 1956, p. 35.

²⁴ Viegas, Francisco José. *Comboios Portugueses: Um guia sentimental*. Lisboa: Círculo de Editores, 1988, p. 61.

²⁵ Torres, Carlos. *A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário*. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro, Número 1681, 1 de Janeiro de 1958, p. 11.

²⁶ Matos, Ana; Pinheiro, Magda. *História, Património e Infraestruturas do Caminho de ferro: Visões do passado e perspetivas do futuro*. Lisboa: CEHC-IUL - Centro de Estudos de História Contemporânea; Barreiro: Câmara Municipal do Barreiro, 2014, p. 71-72.

²⁷ Pinheiro, Magda. *Cidade e Caminhos de ferro*. Lisboa: Centro de Estudos de História Contemporânea Portuguesa, 2008, p. 45.

²⁸ *Troços de linhas férreas portuguesas, abertas à exploração desde 1856, e a sua extensão*. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro, Número 1638, 16 de Março de 1956, p. 162.

Fig. 07 | Construção da Ponte Luis I (Emílio Biel, 1883)

Fig. 08 | O primeiro comboio chega à estação provisória de São Bento no Porto (Domingos Alvão, 1896)



Fig. 07



Fig. 08

de Santo António, no extremo sotavento da região, inaugurada em diferentes fases até 1906²⁹ (ver Des. 07). A concretização do troço, veio determinar uma possível ligação entre a região citada e a capital, contudo, a separação entre as linhas a norte do Tejo e a ferrovia do Sul salientaram a necessidade de inserir tal infraestrutura na rede nacional. "Apesar das propostas precoces de atravessamento ferroviário do Tejo através de uma ponte, Lisboa não ficou ligada à rede de caminhos de ferro do Sul"²⁹. Assim pretendia-se com a máxima disponibilidade financeira realizar a referida extensão. A inevitabilidade da criação de uma ponte para realizar o atravessamento na região do Montijo foi uma ideia constante e sempre presente ao longo da expansão e modernização dos caminhos de ferro, embora tenha sido substituída pelo planeamento do prolongamento do Barreiro a Cacilhas. Foram iniciados os trabalhos de construção do troço e de seguida estagnados, tendo sido apenas finalizado do Lavradio até ao Seixal.

"As prioridades são visíveis nas linhas em operação em 1864, conectar Lisboa ao Porto, Lisboa a Espanha e Lisboa com o Sul."³⁰

Estabelecidos os estudos e posteriores traçados de infraestruturas ferroviárias na região Norte do país, surgiu a necessidade de conexão entre a área metropolitana e as regiões interiores, esquecidas até então nos primórdios do planeamento ferroviário, Alto Douro e Trás-os-Montes. As ligações entre o Porto e Braga e posteriormente com o Minho; e do Porto a Pinhão³¹ tornaram-se físicas quando se iniciaram as construções, cinco anos após a apresentação dos respetivos planos (ver Des. 05). Foram inauguradas as estações da Linha do Douro, contíguas ao rio, respetivamente nos troços até Penafiel, Régua e posteriormente a Pinhão em 1880. Os troços da Linha do Minho, por sua vez, do ponto de origem, na cidade do Porto, por Braga e Caminha, desenvolvendo-se paralelamente ao Rio Minho até Valença, foram finalizados no início da década de 80³² (ver Des. 05). O contacto entre o Norte de Portugal e Espanha ficou completo com o remate da ferrovia na Galiza, através da edificação da ponte sobre o Minho quatro anos após a conclusão do troço em causa. Ao mesmo tempo que se concluiu a aproximação à fronteira, eram abertos à população a Linha do Tua, a extensão da Linha do Douro até Barca de Alva, adjacente a Espanha.

No ano de 1877, a redefinição da Lei de 1876³³ consistia na administração de uma linha que a partir de Pampilhosa, local próximo à interseção da Linha do Norte com a Linha de Oeste e de onde surgem as Linhas da Lousã e do Vouga, alcançaria a fronteira luso-espanhola por Vilar Formoso. Após a atribuição da concessão da linha em questão à empresa 'Societé Financière de Paris', foi em 1878 definido o troço entre Vilar Formoso e Pampilhosa. Na fantasia da época, como refere Carlos Torres, surgiu a opção de transferir o terminal do eixo ferroviário a um local próximo à costa e com possível maximização de uma afluência portuária internacional, de modo a conferir uma maior importância à infraestrutura. Figueira da Foz localizada nas proximidades de Coimbra e adjacente à foz do Rio Mondego, uma das cidades com mais importância piscatória, concluiu o remate da ferrovia mencionada.

Na década de 80 do século XIX foi apresentada ao Parlamento a reestruturação, por parte da Companhia Real, de uma proposta realizada anteriormente que incidia na ligação de Lisboa a Pombal através de Torres Vedras. A infraestrutura definiria assim uma ligação costeira da capital à região da Beira Litoral, e que se desenrolaria paralelamente à Linha do Norte (ver Des. 06). Foi assim estipulada a segmentação do eixo em dois conjuntos, de Alcântara a Torres Vedras e outros de Torres Vedras a Alfaiões, na região da Figueira da Foz, até à linha referida. Após divergências nas companhias responsáveis pela concessão de ambos

²⁹ Pinheiro, Magda. *Cidade e Caminhos de ferro*. Lisboa: Centro de Estudos de História Contemporânea Portuguesa, 2008, p. 55.

³⁰ Matos, Ana; Pinheiro, Magda. *História, Património e Infraestruturas do Caminho de ferro: Visões do passado e perspetivas do futuro*. Lisboa: CEHC-IUL - Centro de Estudos de História Contemporânea; Barreiro: Câmara Municipal do Barreiro, 2014, p. 71-72.

³¹ MARTINS, João; BRION, Madalena; SOUSA, Miguel; et al. *O Caminho de Ferro Revisitado: O Caminho de Ferro em Portugal de 1856 a 1996*. Lisboa: Caminhos de Ferro Portugueses, 1996, p. 244.

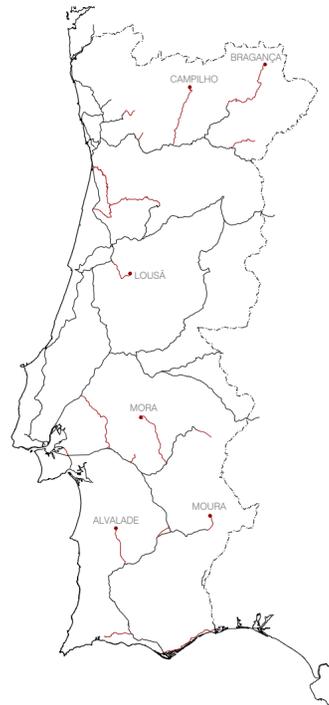
³² *Troços de linhas férreas portuguesas, abertas à exploração desde 1856, e a sua extensão*. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro, 16 de Março de 1956, Número 1638, p. 163.

³³ A Lei de 26 de Janeiro de 1876 definia o início da Linha da Beira Alta na Estação de Coimbra. Tal lei incluía a aprovação da construção das linhas da Beira Baixa e do Algarve assim como a união das linhas do Sul e Sueste.

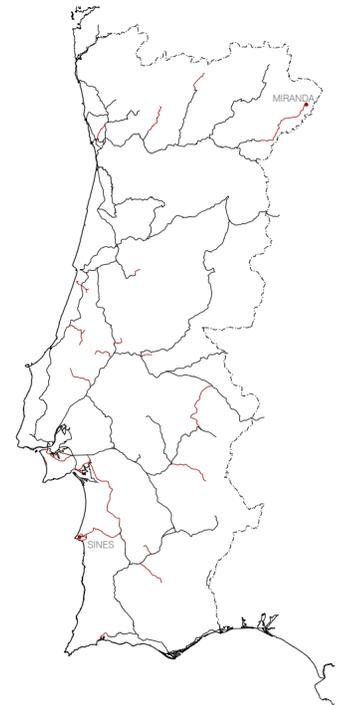
³⁴ *Troços de linhas férreas portuguesas, abertas à exploração desde 1856, e a sua extensão*. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1 de Junho de 1949, Número 1475, p. 397.



Des. 06 | Evolução da ferrovia - 1895

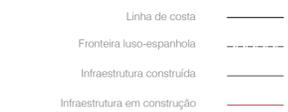


Des. 07 | Evolução da ferrovia - 1915



Des. 08 | Evolução da ferrovia, 1916 a 2016

Des. 03, 04 e 05 | Evolução da ferrovia



os troços, estas foram inauguradas e abertas à exploração por fases entre 1887 e 1891³⁴. Geograficamente paralela à Linha do Oeste, a Linha da Beira Baixa foi organizada a fim de compreender a actual Vila Nova da Barquinha, perto do Entroncamento, e a fronteira, de modo a obter continuidade até Madrid e servir a região do interior centro, despida de qualquer infraestrutura ferroviária. A Companhia Real após obter a concessão do referido troço em 1885, iniciou a construção com reestruturações no planeamento realizado à priori, de Abrantes, a Oeste do local anteriormente definido, até à Guarda, próximo à fronteira. Assim se desenvolveu a ferrovia de Abrantes à Covilhã, inaugurada em 1891, e da Covilhã à Guarda dois anos depois³⁵ (ver Des. 06).

Após longos anos, com a inserção das Linhas do Douro e do Minho na rede ferroviária nacional, o contacto da ferrovia contígua ao Rio Douro com a foz do Rio Corgo despertou a necessidade de unir as importantes cidades de Vila Real e de Chaves ao eixo de comunicação (ver Des. 07). Refere Torres³⁶ que durante vinte e quatro anos, a ideia da construção de uma linha que se desenrolava ao longo do Rio Corgo foi abordada por diferentes entidades, mas semelhante entre si no insucesso que gerou. Entretanto, em 1903, foi adjudicado ao Estado a responsabilidade da construção desde a Régua, acompanhando o vale do Corgo, até à fronteira na proximidade de Chaves, inaugurado até Vila Real em 1906 e até ao extremo norte na cidade de Chaves dezasseis anos depois, dando como terminada a linha.

Enquanto estrutura dinâmica em constante alteração, a Linha do Sul, de Beja a Vila Real de Santo António, viria a ser alterada com a proposta de definição de uma infraestrutura que trespassasse a Bacia do Sado. As vantagens que esta linha poderia proporcionar na dinamização da indústria nacional foram descritas por Sousa Brandão no final do século XIX, onde se destaca a diminuição da ferrovia que conectava a capital ao sul do país e a sua respetiva facilidade na construção e por fim as riquezas naturais encontradas nas regiões em causa. Definido um planeamento superficial, pretendia-se interligar a margem esquerda do Tejo a Setúbal, albergando consequentemente o estuário do Sado e sendo rematado na infraestrutura ferroviária do Sul. Sem local exato determinado para o extremo Norte, a construção foi iniciada entre Setúbal e o Sado e em paralelo incluía-se nos planos a inserção de Garvão e Alvalade no serviço ferroviário e a definição do Ramal de Sines, pela sua importância industrial e proximidade geográfica com a linha do Sado. A construção foi também iniciada a partir do extremo sul na vila de Garvão (ver Des. 07) e foi finalizada com a edificação da ponte sobre o Sado que assegurava a conexão dos dois troços pertencentes à mesma infraestrutura, garantindo a funcionalidade do serviço em 1925. A conclusão do Ramal de Sines, perdido entre planos de maior importância e interesse, foi realizada nove anos após a finalização da Linha do Sado (ver Des. 08).

As ligações entre a fronteira salientaram-se na rede nacional ferroviária, com o decorrer das décadas a evolução e a expansão da estrutura ramificada veio expor o défice entre a dinâmica ferroviária das linhas internacionais e a das linhas nacionais destinadas à conexão dos vários polos do país. "O nosso território continental – escreveu Prof. Vicente Ferreira – é de forma alongada e cortado (...) pelos dois grandes rios (...) são três países distintos, quase isolados (...) Contudo – frisa Vicente Ferreira – temos mais ligações com Espanha do que entre os três núcleos referidos do continente português."³⁷

³⁵ Troços de linhas férreas portuguesas, abertas à exploração desde 1856, e a sua extensão. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1 de Junho de 1949, Número 1475, p. 398.

³⁶ Torres, Carlos. A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro, Número 1681, 1 de Janeiro de 1958, p. 11.

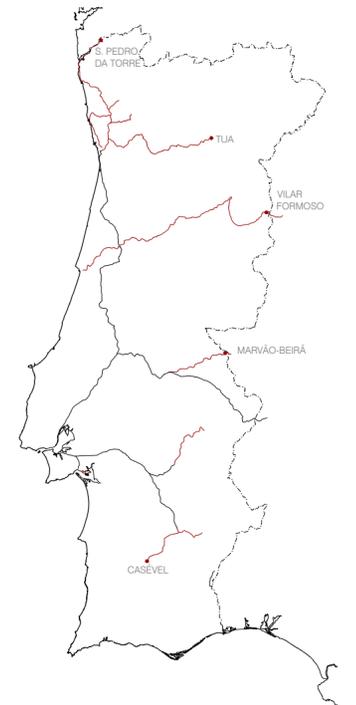
³⁷ Adragão, Frederico. Sobre a Evolução dos nossos Caminhos de Ferro: Algumas Notas. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1 de Janeiro de 1958, Número 1681, p. 13.



Des. 03 | Surgimento da ferrovia, 1856 a 1863

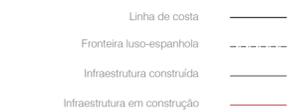


Des. 04 | Evolução da rede ferroviária, 1865



Des. 05 | Evolução da rede ferroviária, 1885

Des. 06, 07 e 08 | Evolução da ferrovia



"Quanto maiores as possibilidades de comparação, mais se evidencia a singularidade da forma aparentemente repetitiva e puramente funcional."³⁸

³⁸ Herzogenrath, Wulf. *Distância e Proximidade*. Estugarda: Instituto para Relações com o Estrangeiro, 1996-2004, p. 6. Citado em Verde, Pedro. *Representação tipológica através da fotografia - silos no Alentejo, partindo da obra de Bernd e Hilla Becher*. Dissertação de Mestrado, Universidade de Évora, 2010, p. 14.

Fig. 09 | *Fabrikhallen* (Bernd & Hilla Becher, 1986)

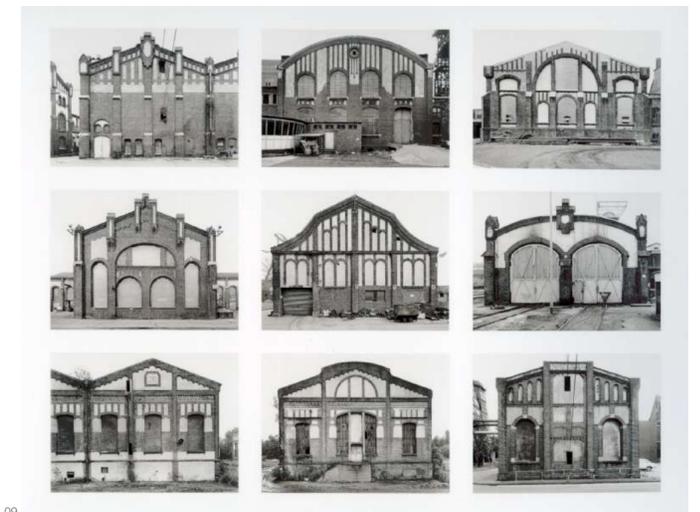


Fig. 09

02.1.3 ESTAÇÃO ENQUANTO TIPOLOGIA

"A estação, ou melhor ainda o edifício de passageiros, converteu-se, quase sempre, num dos elementos centrais da composição urbana, suporte de acessibilidades intermodais, e mesmo, em inúmeros casos, polo de crescimento ou desenvolvimento urbano."³⁹

Os edifícios que servem o passageiro do meio de transporte ferroviário nasceram a partir da década de 30 do século XIX com a implementação das estações de Liverpool e Manchester; Baltimore e Ohio⁴⁰. Este tipo de edifício é representativo dos novos confrontos impostos pela Revolução Industrial. Com foco à eficiência das estações, que definem um novo sistema de transportes, estas refletem o impacto da tecnologia no novo tema da mobilidade⁴¹. Os edifícios de passageiros que compõem o núcleo ferroviário e estabelecem o alçado principal das estações advêm de uma ausência de definição do momento transitório entre a cidade e a 'máquina'. Durante as primeiras décadas de desenvolvimento das estações, os edifícios em questão foram alvo de inúmeras experiências realizadas com base num percurso artístico que iludia uma concretizada e consolidada estratificação dos conjuntos ferroviários.

O arquitecto francês César Daly (1811-1894) foi fundamental no início do processo de categorizar as tipologias de estações. Em 1846 o arquitecto definiu uma hierarquização com base no processo de entrada e saída de passageiros no núcleo ferroviário resultando em quatro tipologias: edifício de topo; edifício presente nos dois lados da linha; edifício em "L" e edifício num só lado da linha⁴². O plano do modelo de estação de topo provou ser o mais indicado, e por sua vez o mais utilizado, para situações de terminais de linha. A tipologia consistia na delimitação de um volume transversal à ferrovia com plataformas de embarque perpendiculares ao edifício. Surgiu, posteriormente, a forma "U", enquanto ramificação do modelo de estação de topo, com edifícios que se estendiam a partir do edifício principal e envolviam as linhas ferroviárias. A tipologia de dois lados foi a mais utilizada nos meados do século XIX nos Estados Unidos e na Europa. Consistia em duas plataformas, uma em cada lado da ferrovia, correspondente às partidas e às chegadas. Relativamente às estações constituídas por edifícios de um só lado, tornaram-se no conjunto tipológico mais aplicado, tendo sido implementado em muitas das estações de menor dimensão. "It was the most natural one to use, involving no break with tradition and almost no rethinking of the problem (...)"⁴³.

Assim como Daly, o britânico Robert Jacomb Hood (1822-1900) determinou, em 1850, parâmetros para a consolidação do desenho das estações ferroviárias através de medidas relativas à extensão da plataforma, a altura e forma da cobertura que se eleva sobre a área de embarque a fim de estipular a consolidação dos conjuntos ferroviários⁴⁴.

"The architects' problems were intensifying (...) the passenger station was growing in size and complexity. Hotels and office buildings were coming to be housed in the same complex. New stations were gigantic compared with those of twenty years earlier"⁴⁵. Determinou-se em 1850 um momento de transição entre a fase de experimentação de uma arquitetura ferroviária eclética para um processo estandardizado. As provocações de Daly e Hood intensificaram a necessidade de estabelecer regras e parâmetros em prol da delimitação de uma linguagem homogénea. Foram implementadas assim em Portugal quatro classes de edifício de passageiros consoante a sua importância - 1ª Classe, 2ª Classe, 3ª Classe e Apeadeiros - hierarquizadas através da classificação de três parâmetros principais, a densidade da utilização futura da população do ponto de paragem, o fluxo de mercadorias e o contexto urbano onde se inseria.

³⁹ Alves, Rui Vaz. *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro*. Tese de Doutoramento, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2015, p. 549.

⁴⁰ Alves, 2015, p. 585.

⁴¹ "Os caracteres fundamentais que definem as qualidades essenciais do caminho de ferro são: a segurança, a regularidade, a economia, a velocidade, a que podemos ainda acrescentar a comodidade, mas acima de tudo, aquela qualidade que especialmente o distingue e a todos sobreleva – a capacidade de transporte." Adragão, Frederico de Quadros. *Caminhos de Ferro Portugueses – Esboço da sua história*. Lisboa: CFP Portugueses, 1956.

⁴² "César Daly, editor of the Revue Générale de l'Architecture, made the first attempt in 1846 to reduce to order the proliferating chaos of station types." Meeks, Carroll. *The Railroad Station: An Architectural History*. Dover: Dover Publications, 2012.

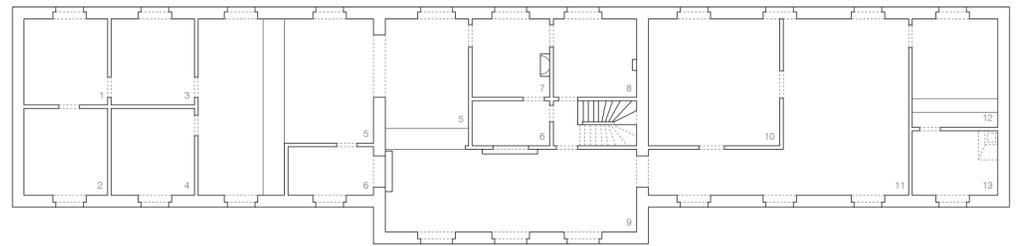
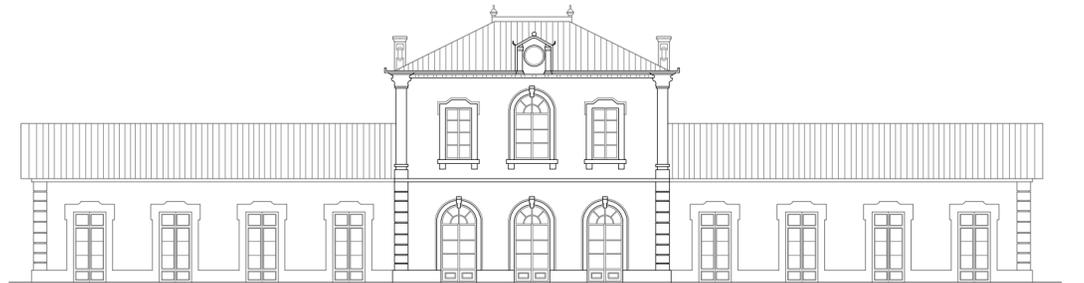
⁴³ Meeks, Carroll. *The Railroad Station: An Architectural History*. Dover: Dover Publications, 2012, p. 31.

⁴⁴ Caracterização original de Hood, Robert. *On the Arrangement and Construction of Railroad Stations. Minutes of the Proceedings of the Institution of Civil Engineers*. Londres, 1858. Citado na obra de Meeks, 2012, p. 58.

⁴⁵ Meeks, 2012, p. 57. (traduzido) "Os problemas dos arquitetos estavam a intensificar (...) o edifício do passageiro estava a aumentar em dimensão e complexidade. Hotéis e edifícios de escritórios estavam a vir alojar o mesmo complexo. As novas estações eram enormes em comparação com as de há vinte anos atrás."

Des. 09 | Alçado frontal e Planta de piso térreo de Projeto-tipo para estação de 4ª Classe (Arquivo Infraestruturas de Portugal, 1863)

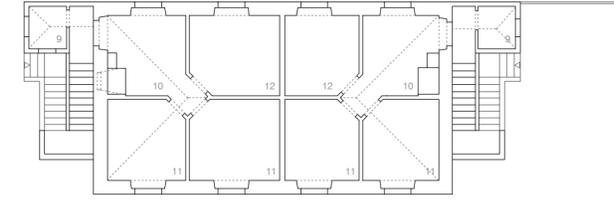
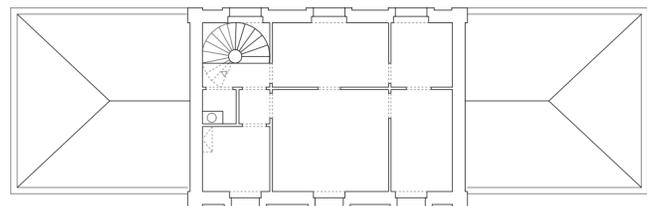
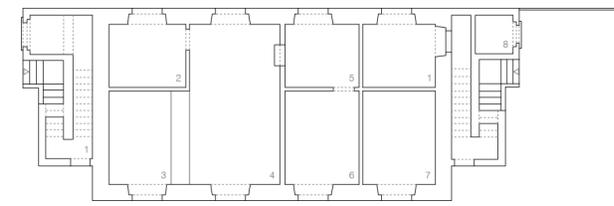
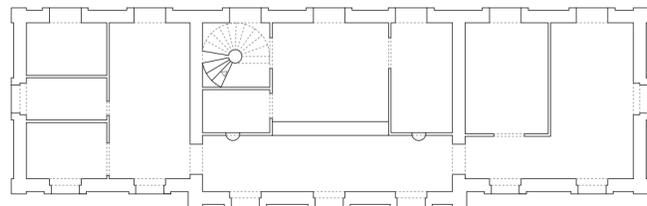
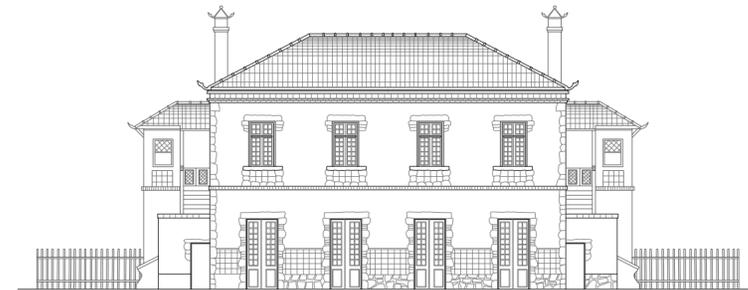
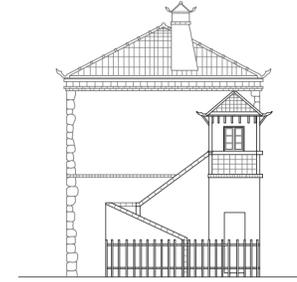
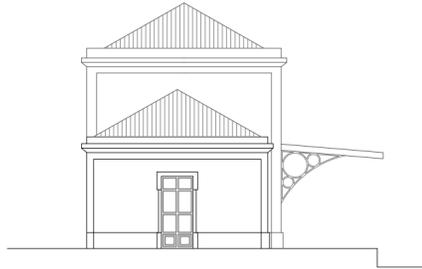
Notas: As classes dos desenhos apresentados em seguida provêm da classificação atribuída pelo Arquivo da Infraestruturas de Portugal. O Des. 10 não possui legenda dos espaços interiores do edifício devido à ilegibilidade das plantas obtidas.



Des. 09 | Estação tipo de 4ª Classe

	Piso térreo
'Guarda das agulhas'	11,48 m²
'Alcova'	11,58 m²
Serviço de luzes	11,48 m²
Escritório	11,58 m²
Sala de bagagens	33,52 m²
Bilheteira	6,63 / 5,56 m²
Gabinete do Chefe	9,73 m²
Telegrafo	10,44 m²
Vestíbulo	33,23 m²
Sala de espera 1ª Classe	25,56 m²
Sala de espera 2ª Classe	45,25 m²
Caletaria	14,86 m²
Cozinha	8,81 m²





Des. 10 | Estação tipo de 2ª Classe



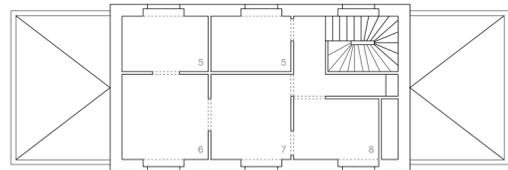
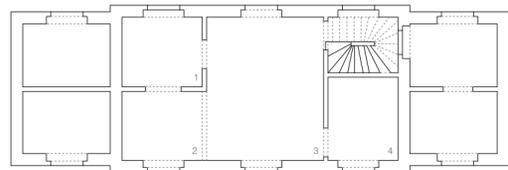
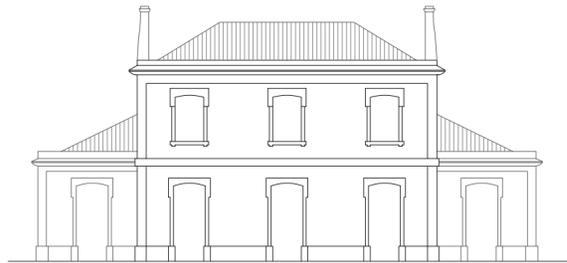
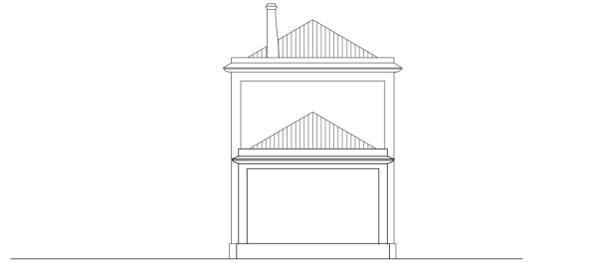
Des. 10 | Alçado lateral; Alçado frontal; Planta de piso térreo; Planta de primeiro piso de Projeto-tipo para estação de 2ª Classe (Arquivo Infraestruturas de Portugal, 1882)

Des. 11 | Estação tipo de 2ª Classe

Piso térreo	
Arrecadação	1
8,68 / 7,32 m²	
Sala de espera	2
7,76 m²	
'Grandes velocidades'	3
9,27 m²	
Vestíbulo	4
23,14 m²	
Bilheteira	5
7,48 m²	
Telegrafo	6
11,10 m²	
Gabinete do chefe	7
10,36 m²	
Lampistaria	8
2,33 m²	
Primeiro piso	
Instalações sanitárias	9
2,57 m²	
Cozinha	10
11,05 / 10,85 m²	
Quarto	11
9,85 / 11,40 / 9,27 / 9,35 m²	
Sala de estar/jantar	12
11,19 / 9,15 m²	

Des. 11 | Alçado lateral; Alçado frontal; Planta de piso térreo; Planta de primeiro piso de Projeto-tipo para estação de 2ª classe (Arquivo de Infraestruturas de Portugal, 1927)



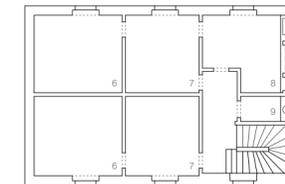
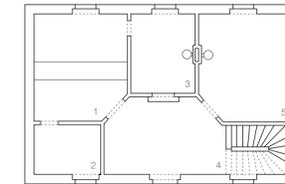
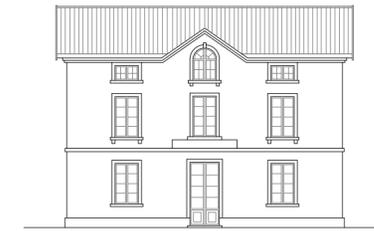


Des. 12 | Estação tipo de 3ª Classe

- | | |
|---------------|---|
| Piso térreo | |
| 1 | Sala chefe da estação
8,97 m² |
| 2 | Bagagens
8,86 m² |
| 3 | Sala de espera 2ª e 3ª Classe
26,61 m² |
| 4 | Sala de espera 1ª Classe
9,33 m² |
| Primeiro piso | |
| 5 | Quarto
7,63 / 7,14 m² |
| 6 | Sala de estar
11,76 m² |
| 7 | Sala de jantar
10,92 m² |
| 8 | Cozinha
6,29 m² |



Des. 12 | Alçado lateral; Alçado frontal; Planta de piso térreo; Planta de primeiro piso de Projeto-tipo para estação de 3ª Classe (Arquivo de Infraestruturas de Portugal, 1882)

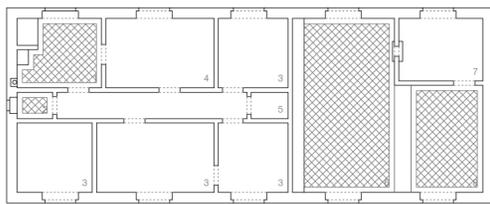
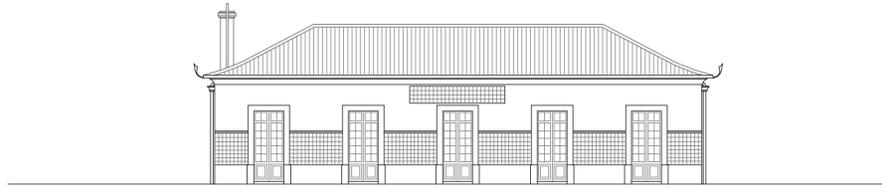
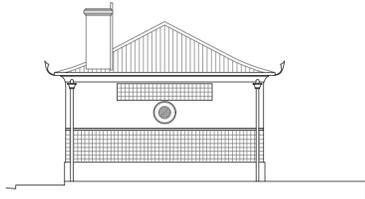


Des. 13 | Estação tipo de 4ª Classe

- | | |
|---------------|---------------------------------------|
| Piso térreo | |
| 1 | Bagagens
15,48 m² |
| 2 | Escritório
5,31 m² |
| 3 | Bilheteira e sala do chefe
8,17 m² |
| 4 | Vestibulo
13,83 m² |
| 5 | Sala de espera
15,48 m² |
| Primeiro piso | |
| 6 | Quarto
10,96 / 11,17 m² |
| 7 | Sala de jantar
9,17 / 9,35 m² |
| 8 | Cozinha
9,62 m² |
| 9 | Instalação sanitária
2,12 m² |

Des. 13 | Alçado frontal; Planta de piso térreo; Planta de primeiro piso de Projeto-tipo para estação de 4ª Classe (Arquivo de Infraestruturas de Portugal, 1861)



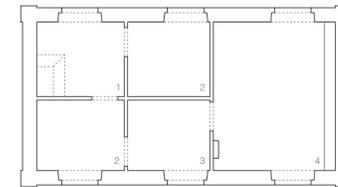
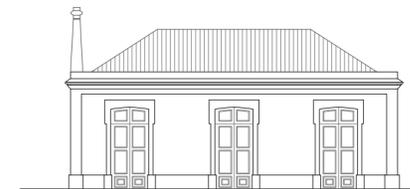
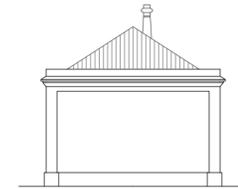


Des. 14 | Estação tipo de 4ª Classe

- | | |
|------------------------------------|---|
| Piso térreo | |
| Cozinha | 1 |
| 9,23 m ² | |
| Instalações sanitárias | 2 |
| 1,50 m ² | |
| Quarto | 3 |
| 8,33 / 13,03 / 7,75 m ² | |
| Sala de jantar | 4 |
| 11,58 m ² | |
| Dispensa | 5 |
| 1,56 m ² | |
| Vestibulo | 6 |
| 28,41 m ² | |
| Bilheteira e telégrafo | 7 |
| 8,38 m ² | |
| 'Grandes velocidades' | 8 |
| 12,29 m ² | |



Des. 14 | Alçado lateral; Alçado frontal; Planta de piso térreo de Projeto-tipo para estação de 4ª Classe (Arquivo de Infraestruturas de Portugal)



Des. 15 | Estação tipo de 4ª Classe

- | | |
|----------------------------|---|
| Piso térreo | |
| Cozinha | 1 |
| 10,43 m ² | |
| Quarto | 2 |
| 9,88 / 9,82 m ² | |
| Sala do chefe e bilheteira | 3 |
| 9,29 m ² | |
| Sala de espera e bagagens | 4 |
| 28,96 m ² | |



Des. 15 | Alçado lateral; Alçado frontal; Planta de piso térreo de Projeto-tipo para estação de 4ª Classe (Arquivo de Infraestruturas de Portugal, 1882)

02.2 ESTAÇÕES DA FERROVIA DO SUL

Aquando a inauguração da totalidade da Linha do Sul⁴⁶, o caminho de ferro em causa possuía 72 locais de paragem⁴⁷, entre as quais 33 apeadeiros e as restantes classificadas como estações ferroviárias. Após a recomposição da fragmentada infraestrutura, com a agregação de troços ferroviários à Linha do Sul, o eixo passou a ser constituído por 43 locais de paragem. Na sua plenitude, destacam-se as estações de Campolide; Alvito; Pragal; Corroios; Foros de Amora; Fogueteiro; Coina; Pinhal Novo; Palmela; Setúbal; Praias-Sado; Águas de Moura; Pinheiro; Monte Novo-Palma; Alcácer do Sal; Vale do Guizo; Grândola; Canal-Caveira; Lousal; Ermidas-Sado; Torre Vã; Funcheira; Garvão; Amoreiras – Odemira; Luzianes; Santa Clara – Sabóia; São Marcos; Messines-Alte e Tunes. Relativamente aos locais de paragem de classes inferiores, como os apeadeiros, salientam-se os de Venda do Alcaide; Praça do Quebedo; Cachofarra; Praias-Sado-A; Mourisca-Sado; Algeruz; Azinheira dos Barros; Alvalade; Pereiras. Por último, também compõem a Linha do Sul áreas de paragem de carácter comercial, como o Complexo de Coina; Setúbal-Mar; Vale da Rosa e Somincor (ver Tabela 01).

Atualmente 21 encontram-se inativos na sequência da reduzida utilização do meio de transporte em causa. A linha apresenta assim uma constante taxa de desativação das estações proporcional à utilização do meio de transporte nas regiões referidas como de baixa densidade⁴⁸.

⁴⁶ De acordo com a norma em vigor até 1970, a Linha do Sul servia do Barreiro até Pinhal Novo, atravessando Vendas Novas com rumo a Beja, redireccionando-se para a Funcheira/Garvão, que através de Odemira e Faro, alcançava Vila Real de Santo António. Após 1970, a Linha do Sul unia somente a estação de Pinhal Novo, através da Linha do Sado com união ao antigo traçado na Funcheira, sendo posteriormente rematado em Tunes, na região algarvia.

⁴⁷ Mapa da Rede Ferroviária. REFER. Abril 2001

⁴⁸ "O abandono progressivo da população dos meios rurais começou a empobrecer o prestígio do comboio. A CP entre Maio de 1987 e Janeiro de 1990 desativou 311 km de linha no Alentejo." Rafael, António Luiz. *Crónica Portuguesa, Alentejo sem Comboios*. RTP Arquivos, 30 Junho de 1995.

Fig. 10 | *Three Sphinxes of Bikini* (Salvador Dalí, 1947)



Fig. 10

A tabela apresentada enquadra os locais de paragem que integram a Linha do Sul, dispostos conforme a sua localização geográfica e caracterizando-os através da sua data de inauguração - atribuindo um contexto histórico à estação - da tipologia da estação, da sua posição face ao caminho de ferro adjacente e da sua classificação segundo os parâmetros mencionados anteriormente⁴⁹.

A classificação das classes dos edifícios de passageiros, das estações apresentadas na tabela seguinte, parte de uma análise crítica própria dos edifícios através da comparação entre estes e os projetos-tipo caracterizados anteriormente no subcapítulo 02.1.3. No que se refere à caracterização da tipologia de edifícios de passageiros, não se encontram mencionadas as estações comerciais, por não possuírem serviço de passageiros, nem os locais de paragem do comboio que possuem edifício de passageiros que não foram edificados consoante os planos de estações-tipo⁵⁰.

Relativamente ao parâmetro da posição face à ferrovia, esta tem em conta o sentido de Campolide para Tunes, de Norte para Sul, enquanto percurso de comunicação que parte da capital portuguesa, justificada pelo sentido de expansão da infraestrutura ferroviária no território nacional, com início em Lisboa.

⁴⁹ Densidade da utilização futura da população do ponto de paragem, o fluxo de mercadorias e o contexto urbano onde se inseria.

⁵⁰ As estações referenciadas na tabela foram edificadas entre 1998 e 2004, altura em que a aplicação de projectos-tipo de edifícios de passageiros já não era corrente. Apresentam-se como exceção os casos de Pinhal Novo e Palmela em que o edifício em utilização não segue o plano de construção contido ainda se encontra no local o antigo edifício de passageiros

Tabela 01 | Estações do Sul

Estação Ferroviária	E.F.
Estação Comercial	E.C.
Apeadeiro	A.
Local de paragem activo	
Local de paragem inactivo	
Estação de 2ª Classe	
Estação de 3ª Classe	
Estação de 4ª Classe	
Apeadeiro sem edifício	
Estação sem tipologia	★

	Inauguração	Tipologia	Atividade	Classe	Posição
01. Campolide-A	1999	E.F.		★	Direito
02. Alvito-A	1999	E.F.			Ambos
03. Pragal	1999	E.F.		★	Direito
04. Corroios	1999	E.F.		★	Direito
05. Foros de Amora	1999	E.F.		★	Direito
06. Fogueteiro	1998	E.F.		★	Ambos
07. Complexo de Coina	1998	E.C.		★	Direito
08. Coina	1998	E.F.		★	Direito
09. Penalva	2004	E.F.		★	Direito
10. Pinhal Novo	1861	E.F.			Direito
11. Venda do Alcaide	1861	E.F.		★	Direito
12. Palmela	1861	E.F.			Esquerdo
13. Setúbal	1861	E.F.			Esquerdo
14. Praça do Quebedo	1920	E.F.		★	Esquerdo
15. Setúbal-Mar	1920	E.C.		★	Esquerdo
16. Cachofarra	1920	A.			Esquerdo
17. Praias-Sado	1920	E.F.		★	Esquerdo
18. Praias-Sado-A	1920	A.			Esquerdo
19. Vale da Rosa	1920	E.C.		★	Direito
20. Mourisca-Sado	1920	E.F.			Direito
21. Algeruz	1920	E.F.			Esquerdo
22. Águas de Moura	1920	E.F.			Direito
23. Pinheiro	1920	E.F.			Direito
24. Monte Novo-Palma	1920	E.F.			Direito
25. Alcácer do Sal	1920	E.F.			Esquerdo
26. Vale do Guizo	1918	E.F.			Direito
27. Somincor	1918	E.C.		★	Esquerdo
28. Grândola	1916	E.F.			Esquerdo
29. Canal-Caveira	1916	E.F.			Esquerdo
30. Azinheira dos Barros	1916	A.			Direito
31. Lousal	1915	A.			Direito
32. Ermidas-Sado	1915	E.F.			Esquerdo
33. Alvalade	1914	E.F.			Esquerdo
34. Torre Vã	1914	E.F.			Esquerdo
35. Funcheira	1914	E.F.			Esquerdo
36. Garvão	1914	E.F.			Direito
37. Amoreiras-Odemira	1889	E.F.			Direito
38. Luzianes	1889	E.F.			Direito
39. Santa Clara-Sabóia	1889	E.F.			Esquerdo
40. Pereiras	1889	E.F.			Esquerdo
41. São Marcos	1889	E.F.			Direito
42. Messines-Alte	1889	E.F.			Esquerdo
43. Tunes	1889	E.F.			Esquerdo

- Fig. 11 | Estação Ferroviária de Pinhal Novo. Av. Alexandre Herculano.
38°37'49.2"N 8°54'55.1"W
- Fig. 12 | Estação Ferroviária de Palmela. Av. do Caminho de Ferro.
38°34'37.5"N 8°52'26.7"W
- Fig. 13 | Estação Ferroviária de Setúbal. Estrada dos Ciprestes.
38°51'50.2"N 8°53'06.5"W
- Fig. 14 | Estação Ferroviária de Mourisca-Sado. Rua da Estação.
38°32'06.2"N 8°48'52.8"W
- Fig. 15 | Estação Ferroviária de Algezur. Estrada N10.
38°33'36.9"N 8°47'14.3"W
- Fig. 16 | Estação Ferroviária de Águas de Moura. Estrada N10.
38°34'25.3"N 8°44'52.2"W
- Fig. 17 | Estação Ferroviária de Pinheiro. Estrada sem nome.
38°28'26.2"N 8°40'44.0"W
- Fig. 18 | Estação Ferroviária de Monte Novo-Palma. Estrada sem nome.
38°25'49.7"N 8°38'06.1"W
- Fig. 19 | Estação Ferroviária de Alcácer do Sal. Estrada da Estação.
38°22'21.6"N 8°31'30.5"W
- Fig. 20 | Estação Ferroviária de Vale do Guiso. Estrada N382.
38°18'12.5"N 8°31'23.4"W
- Fig. 21 | Estação Ferroviária de Grândola. Av. Jorge de Vasconcelos Nunes.
38°10'52.2"N 8°33'16.8"W
- Fig. 22 | Estação Ferroviária de Canal-Caveira. Estrada IC1.
38°08'11.2"N 8°29'23.5"W
- Fig. 23 | Estação Ferroviária de Ermidas-Sado. Av. Manuel Joaquim Pereira.
38°00'10.1"N 8°24'50.9"W
- Fig. 24 | Estação Ferroviária de Alvalade. Zona Industrial Ligeira.
37°56'12.3"N 8°23'00.0"W
- Fig. 25 | Estação Ferroviária de Torre Vã. Estrada do Matadouro.
37°50'19.3"N 8°22'14.0"W
- Fig. 26 | Estação Ferroviária da Funcheira. Rua do Poço Novo.
37°43'38.3"N 8°20'17.1"W
- Fig. 27 | Estação Ferroviária de Garvão. Largo da Estação.
37°42'37.4"N 8°20'53.7"W
- Fig. 28 | Estação Ferroviária de Amoreiras-Odemira. Largo da Estação.
37°41'23.6"N 8°24'51.6"W
- Fig. 29 | Estação Ferroviária de Luzianes. Rua da Estação.
37°35'28.7"N 8°29'18.4"W
- Fig. 30 | Estação Ferroviária de Santa Clara-Sabóia.
37°29'44.9"N 8°28'53.7"W
- Fig. 31 | Estação Ferroviária de Pereiras. Rua da Estação.
37°26'11.1"N 8°26'46.8"W
- Fig. 32 | Estação Ferroviária de São Marcos-Santana da Serra. Estrada M542.
37°21'12.1"N 8°22'17.5"W
- Fig. 33 | Estação Ferroviária de Messines-Alté. Rua da Estação dos CFP.
37°15'19.2"N 8°17'27.1"W
- Fig. 34 | Estação Ferroviária de Tunes. Largo 1º de Dezembro.
37°09'53.5"N 8°15'23.6"W



CAPÍTULO
03
ODEMIRA: A ESTAÇÃO
REACTIVADA



03.1 CONCELHO DE ODEMIRA

O concelho de Odemira, situado a Sul do Rio Tejo, na sub-região do Alentejo Litoral, compreendido pelos concelhos de Sines, Santiago do Cacém, Ourique, Aljezur, Monchique e Silves, é atualmente constituído por 13 freguesias. Pertencente ao Distrito de Beja, o concelho encontra-se adjacente à 'primeira região Algarvia', distrito de Faro, e possui assim uma privilegiada posição face ao meio marítimo em comparação com os restantes concelhos, apresentando-se como a única região do Baixo Alentejo contíguo ao Oceano Atlântico (ver Des. 16). A sua posição geográfica apresenta um carácter plural relativo à topografia, geomorfologia, geologia e hidrografia presentes no concelho. Com a presença da Serra do Cercal a Norte e a Serra de Monchique a Sudeste, a região interior, nos limites externos das freguesias de Pereiras e de Sabóia, possui uma topografia acentuada e detalhada até se diluir nas planícies de características alentejanas nas freguesias de Vale de Santiago e Bicos localizadas a Nordeste do concelho. Parcialmente inserido no Parque Natural do Sudoeste a área litoral apresenta paisagens lineares áridas rematadas pelas diferenças altimétricas face ao nível do mar. Odemira contém em si as diversas características do Alentejo². A título de curiosidade, o concelho possui uma área de 1720,60 km² e perímetro de 291 km³.

A região foi alvo de inúmeros estudos e propostas para a definição de um eixo ferroviário único que faria a ligação entre a província algarvia e a capital portuguesa. "Quando se delineou a rede ferroviária do país e os carris começaram a ser assentes nas grandes planuras do Alentejo, reconheceu-se logo que os caminhos de ferro do Sul não podiam deixar de ser ligados diretamente à capital por uma linha contínua."⁴ Foi em 1864, durante os debates do governo, que foi colocada a hipótese de existir um caminho de ferro que ligaria o centro do país com Messines, no Algarve. Este plano incluía o atravessamento da infraestrutura no concelho de Odemira e foram assim definidas à partida dois pontos essenciais para a paragem do meio de transporte, São Martinho das Amoreiras e Sabóia⁵. Atualmente a via férrea trespassa o território inserido nos limites do concelho, pontuando a paisagem⁶ de forma significativa com estações que remetem aos locais de transição entre o transporte e o meio urbano. Foram definidos quatro núcleos ferroviários que permitiam responder à máxima procura do transporte⁷ dentro do concelho. As estações de Amoreiras-Odemira, Luzianes, Santa Clara-Sabóia e Pereiras.

¹ Refere-se à divisão, por Orlando Ribeiro em 1993, da região do Algarve em duas partes, a Orla Marítima a Sul e a Serra Algarvia na transição para o Alentejo.

² Conselho Local da Acção Social de Odemira (2005). "Pré-Diagnóstico do Concelho de Odemira". Programa da Rede Social, p. 7.

³ De acordo com "A Carta Administrativa Oficial de Portugal, versão de 2017 - CAOP2017 aprovada por despacho da Diretora-Geral do Território, 13 de dezembro de 2017 e publicado no Aviso n.º 2298/2018 do Diário da República, 2.ª série, n.º 47, de 07 de março de 2018"

⁴ Galvão, Alexandre Lopes. *As comunicações de Lisboa com o Sul do País*. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1 de Janeiro de 1948, Número 1441, p. 14.

⁵ "Alem de Beja, na direcção do Algarve, ha ainda grandes planícies em que a construção é facilima; no fim d'ellas encontra-se a serra (...) de custoso acesso; mas se levarmos a via ferrea pelos valles que, a partir de S. Martinho das Amoreiras, acompanham a serra do Caldeirão até Corte Brigue; e d'ahi na direcção de Santa Clara de Saboya, Valle da Mata e S. Bartholomeu de Messines, reconheceremos que as dificuldades desaparecem (...)" Debates Parlamentares, Número 40, 29 Fevereiro de 1864, pág. 610

⁶ Cardoso, Isabel Lopes. *Paisagem e Património*. Lisboa: Dafne Editora, 2013, p. 129.

⁷ Matos, Ana; Pinheiro, Magda. *História, Património e Infraestruturas do Caminho de ferro: Visões do passado e perspetivas do futuro*. Lisboa: CEHC-IJUL - Centro de Estudos de História Contemporânea; Barreiro: Câmara Municipal do Barreiro, 2014, p. 119.

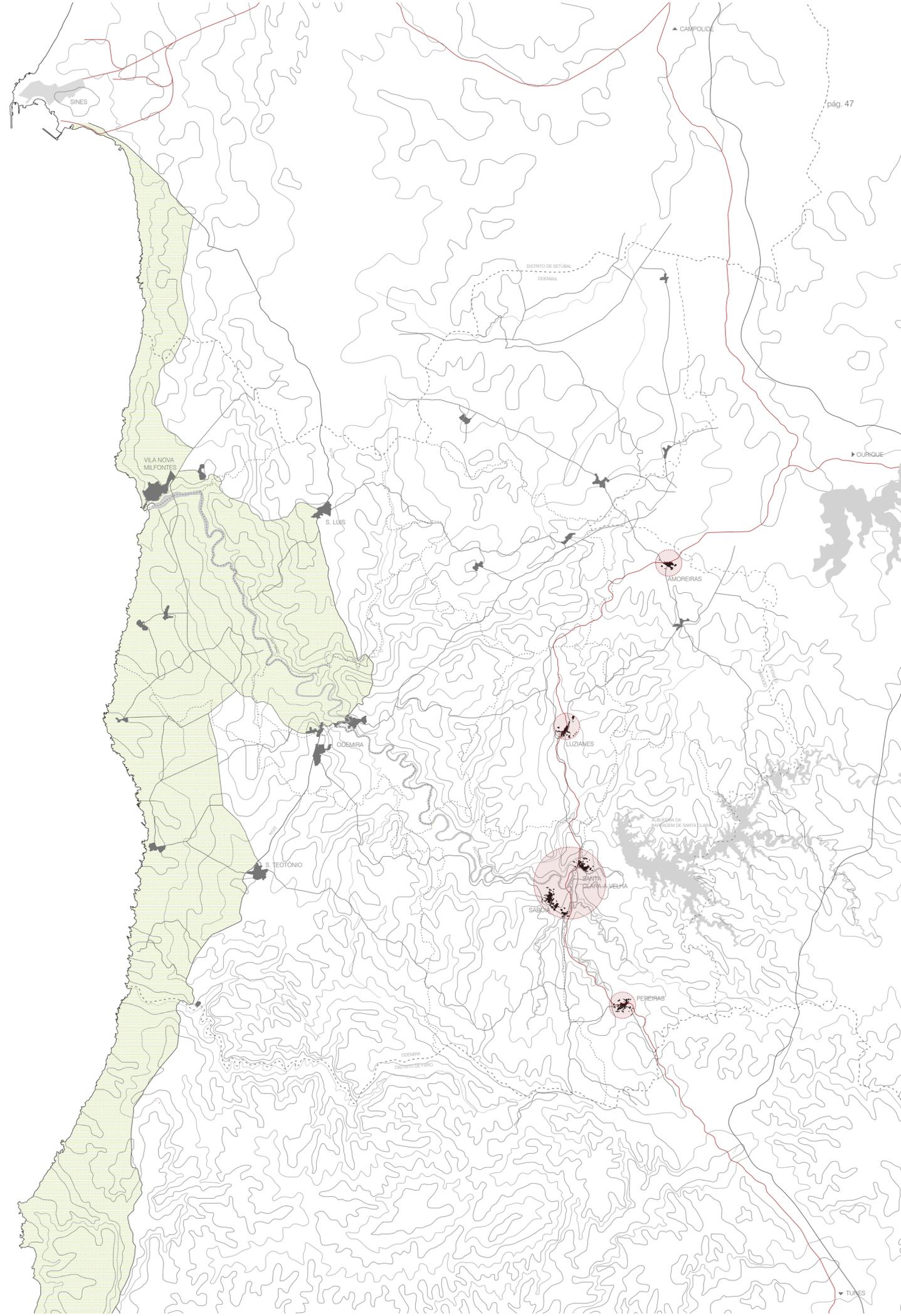
Fig. 35 | Passageiro à espera (Eduardo Varela Pécurto, 1950). Página anterior

Des. 16 | Localização do concelho de Odemira na Divisão de Distritos de Portugal Continental



Des. 17 | Odemira: Linha do Sul

- Linha de costa
- - - Limite distrito
- - - Limite concelho
- Limite freguesia
- Vias rodoviárias nacionais
- Vias rodoviárias municipais
- Linha do Sul
- Curvas topográficas
- Sistemas hídricos principais
- Aglomerados urbanos
- Aglomerados adjacentes à ferrovia



03.2 ESTAÇÕES DO CONCELHO

03.2.1 AMOREIRAS-ODEMIRA

O local de paragem mais a norte do território odemirense, a estação de Amoreiras-Odemira, serve a freguesia de Amoreiras e a sede do concelho, a vila de Odemira. A primeira a ser inaugurada no troço que compreende os quatro conjuntos, atualmente desativada, foi edificada na sequência do planeamento do troço de Casével, na Linha do Alentejo, a Amoreiras, concluído em 1888⁸.

A preponderância da estação face ao aglomerado urbano onde se insere é salientada pelo afastamento dos habitações face à infraestrutura ferroviária em contraste com a proximidade do edifício de passageiros e respectivos elementos que complementam a estação.

O edifício ferroviário funcionou como ponto terminal até à inauguração da linha de ligação entre este aglomerado e Tunes⁹, que se deu um ano depois. Inserida nos projetos-tipo de edifícios de 3ª classe¹⁰, é constituída por duas plataformas de embarque e um edifício de passageiros (ver Fig. 36) que possui uma linguagem arquitetónica distinta dos conjuntos ferroviários da região. O contraste de dimensões entre as restantes estações advém de um processo de ampliação¹¹ realizado na década de 40 do século XX e salienta a importância deste local de paragem, afirmando-se como o principal do concelho. O edifício possui uma simetria vertical, constituído por dois pisos e os respetivos acessos localizados no exterior¹², nas fachadas de menores dimensões, em contrapartida com os casos apresentados posteriormente, em que o acesso ao piso superior se realiza através do interior.

Os alçados de maior dimensão, direccionados para a ferrovia e para a área de chegada ao edifício, normalmente complementada por um local de paragem de transportes rodoviários, apresentam características paralelas aos edifícios de passageiros das estações de Luzianes e de Santa Clara-Sabóia e são, após a reformulação do edifício, pontuados por cinco vãos em cada piso. A área direccionada ao embarque e desembarque é complementada por uma cobertura inclinada localizada entre os dois pisos e que se estende até depois da plataforma, definindo um local de abrigo aos passageiros. O piso inferior é composto por duas áreas principais distintas, uma relacionada com o utilizador do meio de transporte ferroviário, composta por vestíbulos, sala de espera e áreas de bilheteira; e a segunda, pertencente à ampliação realizada, constituída por três quartos e uma cozinha de apoio, com instalações sanitárias localizadas sob o acesso exterior. O piso superior é, geralmente, identificado como a habitação para o chefe da estação¹³ ou restantes trabalhadores dos caminhos de ferro. No caso da Estação de Amoreiras-Odemira, a área é preenchida por duas habitações distintas e desconectadas entre si, com uma totalidade de oito quartos com duas cozinhas de apoio.

⁸ *Troços de linhas férreas portuguesas, abertas à exploração desde 1856, e a sua extensão*. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro, Número 1475, 1 de Junho de 1949, p. 397.

⁹ A Estação Ferroviária de Amoreiras funcionou como terminal de linha do Sul durante o ano de 1888. Tornou-se em um ponto de charneira entre a mesma e a ferrovia originária em Tunes, que contornava a sinuosa topografia da Serra Algarvia até ao Concelho de Odemira.

¹⁰ Conforme a análise dos desenhos de Estações-tipo das Linhas da Beira Alta, Norte e Leste apresentadas no subcapítulo 02.1.3.

¹¹ De acordo com os desenhos da Estação de Amoreiras – Ampliação do Edifício de Passageiros. Caminhos de Ferro Portugueses, Via e Obras – 15ª Secção. Aprovado a Agosto de 1942.

¹² É de notar que os acessos ao 1º piso localizados no exterior são posteriores à data de inauguração do referido edifício de passageiros, tendo sido planeados e construídos aquando a sua ampliação.

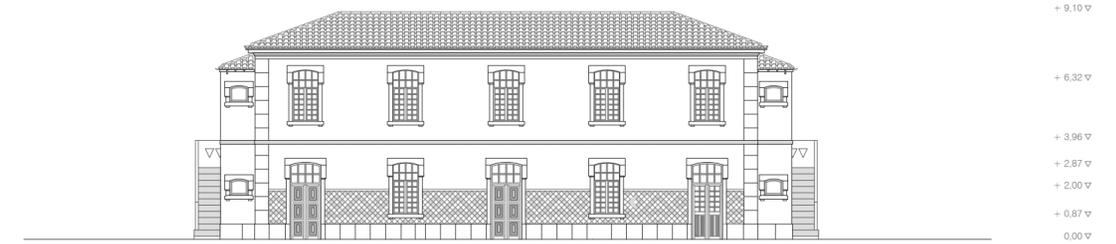
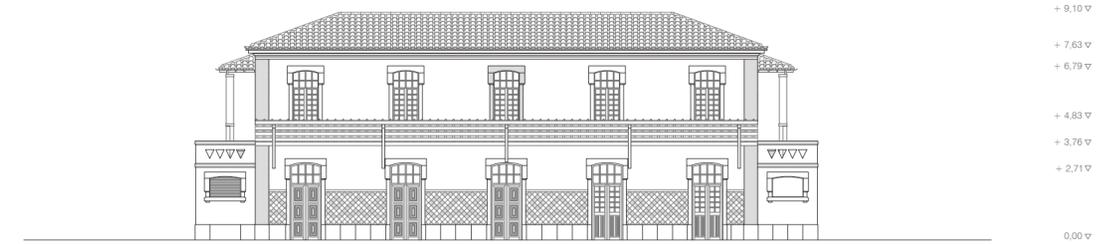
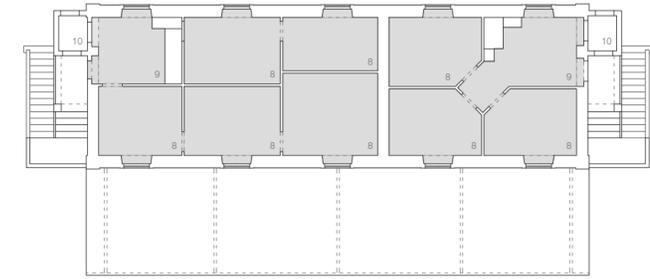
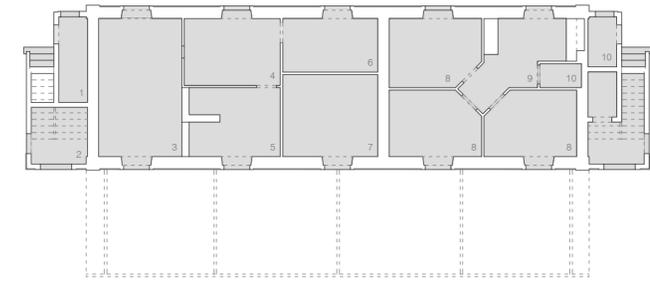
¹³ A caracterização programática do piso superior dos edifícios de passageiros tem em conta a descrição apresentada em Nunes, Sousa. *Remodelação da estação de Pinhal Novo - O futuro edifício de passageiros*. Lisboa: Boletim da CP, Número 50, Outubro de 1933, p. 184.

Des. 18 | Esquema de localização da Freguesia e Vila de Amoreiras no Concelho de Odemira



Des. 19 | Planta de Amoreiras-Gare



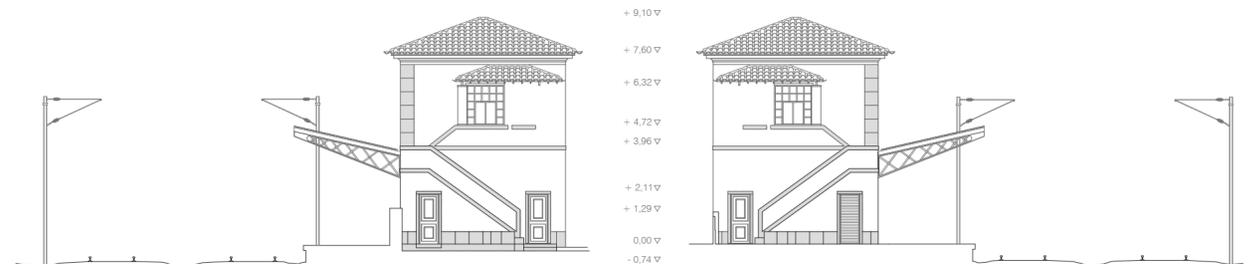


Des. 20 | Estação de Amoreiras

Piso térreo	
Lampistaria	1
Pequenos Volumes	2
Vestibulo	3
Telégrafo e bilheteira	4
'Grandes Velocidades'	5
Quarto para Factores	6
Sala de espera 1ª e 2ª classe	7
Quartos	8
Cozinha	9
Instalações sanitárias	10
Primeiro piso	
Quartos	8
Cozinha	9
Instalações sanitárias	10

0 m 1.8 3.6 7.2

Fig. 36 | Edifício de Passageiros, Amoreiras-Gare (Ana Teresa Alves, 2018)



03.2.2 LUZIANES

Luzianes, a Este da vila de Odemira, possui uma estação ferroviária estabelecida aquando se definiu a ligação entre a Linha do Sul e o Algarve em 1889¹⁴. Com um pequeno aglomerado que se desenvolve paralelamente à ferrovia, o edifício da estação eleva-se relativamente à vila, enquadra-se nos projetos-tipo de 3ª classe¹⁵. Composta por duas plataformas de embarque, o edifício de passageiros com dois pisos ergue-se contíguo ao espaço onde outrora se destacava um armazém ferroviário. Apesar da inatividade da estação que levou ao seu encerramento, persiste ainda um edifício de pequenas dimensões, que albergava as instalações sanitárias, localizado no exterior, independente do edifício de passageiros.

A fisionomia do conjunto apresenta similaridades com a estação caracterizada em seguida, de menores dimensões relativamente à estação de Amoreiras-Odemira, é pontuado por três vãos por piso nas fachadas direccionadas à área de aproximação ao edifício e à plataforma de embarque. Em termos de disposição espacial das várias funções que constituem uma estação ferroviária, o edifício é hierarquizado, no piso térreo, em três áreas distintas: vestíbulo, que ocupa aproximadamente um terço da área total; as bilheteiras e salas de despacho, adjacente ao gabinete do chefe da estação; e um espaço de acesso ao piso superior, geralmente localizado no extremo contrário à plataforma de embarque. O primeiro piso é reservado às habitações dos trabalhadores da estação, como já mencionado na caracterização da estação anterior, é composto por três quartos e uma cozinha de apoio. A constituição do edifício de passageiros da Estação de Luzianes é por sua vez idêntico ao da Estação Ferroviária de Amoreiras-Odemira antes da ampliação anteriormente referida.

¹⁴ *Troços de linhas férreas portuguesas, abertas à exploração desde 1856, e a sua extensão.* Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro, Número 1475, 1 de Junho de 1949, p. 397.

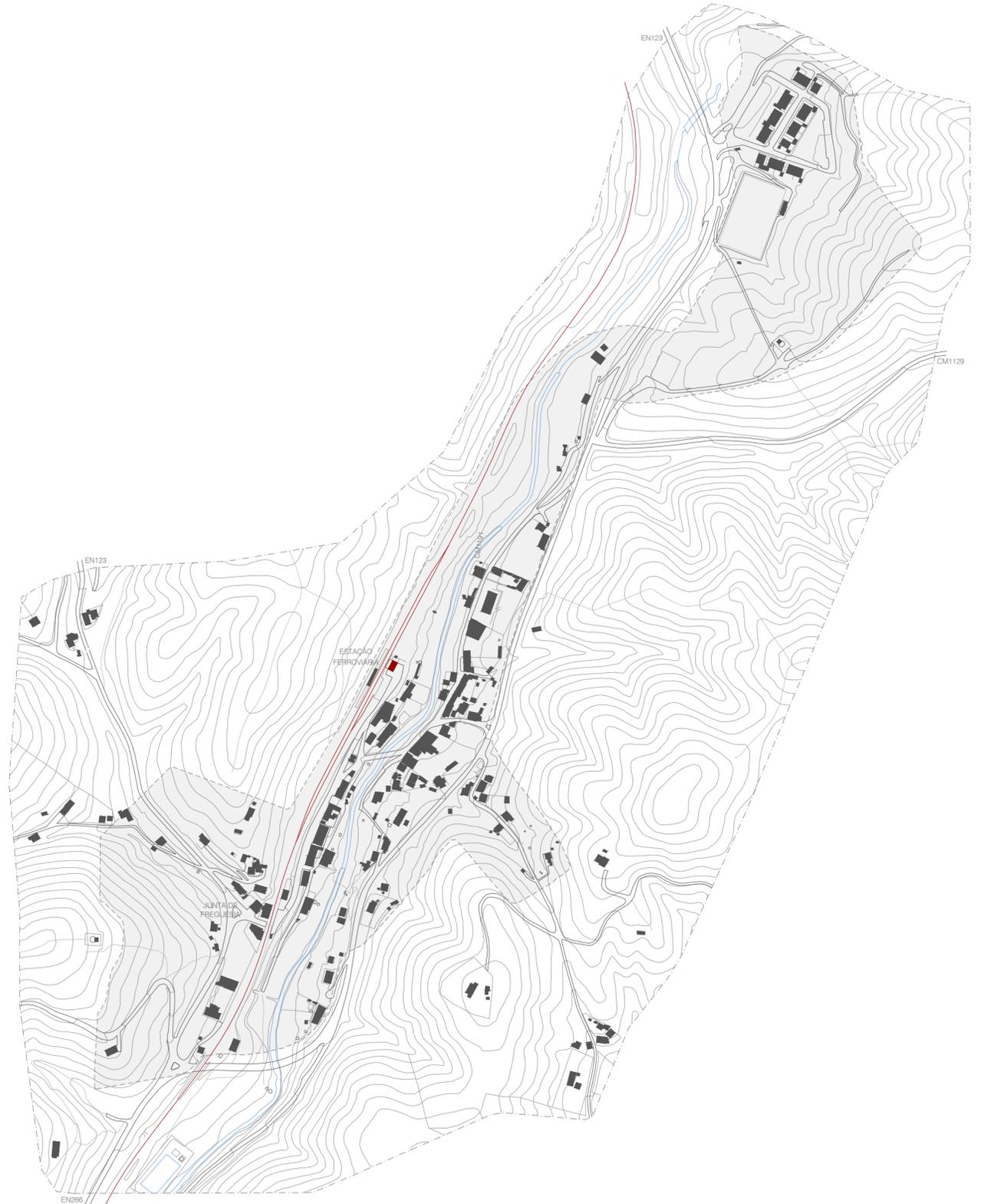
¹⁵ Conforme a análise dos desenhos de Estações-tipo das Linhas da Beira Alta, Norte e Leste apresentadas no subcapítulo 02.1.3.

Des. 21 | Esquema de localização da Freguesia e Vila de Luzianes no Concelho de Odemira



Des. 22 | Planta de Luzianes

- Edificado
- Eixos rodoviários
- Muros/vedações
- Percursos pedestres
- Ribeira
- Ferrovia
- Perímetro Urbano
- Área sujeita ao P.P. em vigor
- Curvas topográficas - 2m
- Vegetação



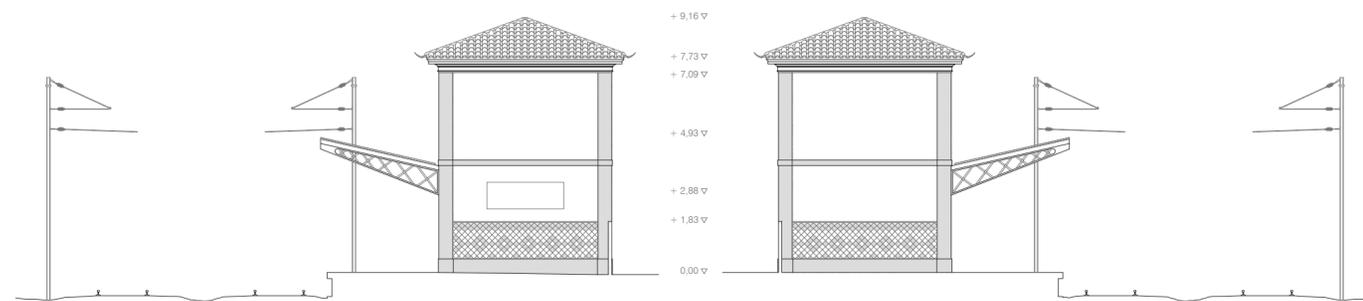
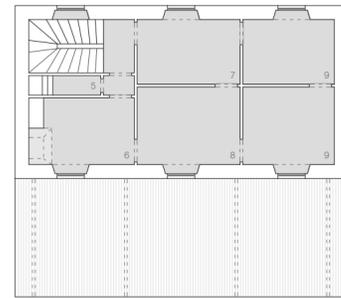
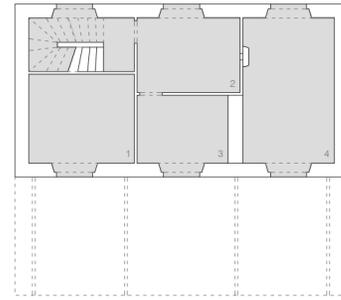


Des. 23 | Estação de Luzianes

- Piso térreo
- Sala do chefe da estação 3,92 m² 1
- Bilheteira e telégrafo 6,08 m² 2
- Despacho 18,34 m² 3
- Vestíbulo 10,21 m² 4
- Primeiro piso
- Instalações sanitárias 10,04 m² 5
- Cozinha 8,15 m² 6
- Sala de estar 12,50 m² 7
- Sala de jantar 9,67 / 9,30 / 9,32 m² 8
- Quartos 10,57 m² 9

0 m 1.8 3.6 7.2

Fig. 37 | Edifício de Passageiros, Luzianes (Jorge Lopes, 2009)



03.2.3 SANTA CLARA-SABÓIA

A Estação Ferroviária Santa Clara-Sabóia, em contraste com os restantes casos de estudo, encontra-se isolada dos núcleos urbanos que atribuem o nome ao conjunto, Santa Clara-a-Velha a Nordeste e Sabóia a Oeste. Encontra-se situada num ponto intermédio entre os dois aglomerados mencionados a 2,5 km de distância entre ambos, onde a estrada N266 que passa adjacente ao lugar da estação, concretiza a ligação entre as vilas.

Esta estação possui atualmente quatro edifícios de carácter ferroviário¹⁶ assim como habitações de operários da linha em causa, evidenciando este conjunto entre os edifícios de habitações que proliferam no lugar. O edifício de passageiros partilha o mesmo plano de edificação com a de Luzianes, de 3ª classe¹⁷ e com dois pisos, o volume destaca-se pela sua verticalidade entre os restantes que se desenvolvem linearmente ao de passageiros e paralelamente à ferrovia. O 'aglomerado ferroviário' foi alvo de uma reabilitação, juntamente com outros locais de paragem na região alentejana, aquando se realizou o processo de reavitação da estação em questão.

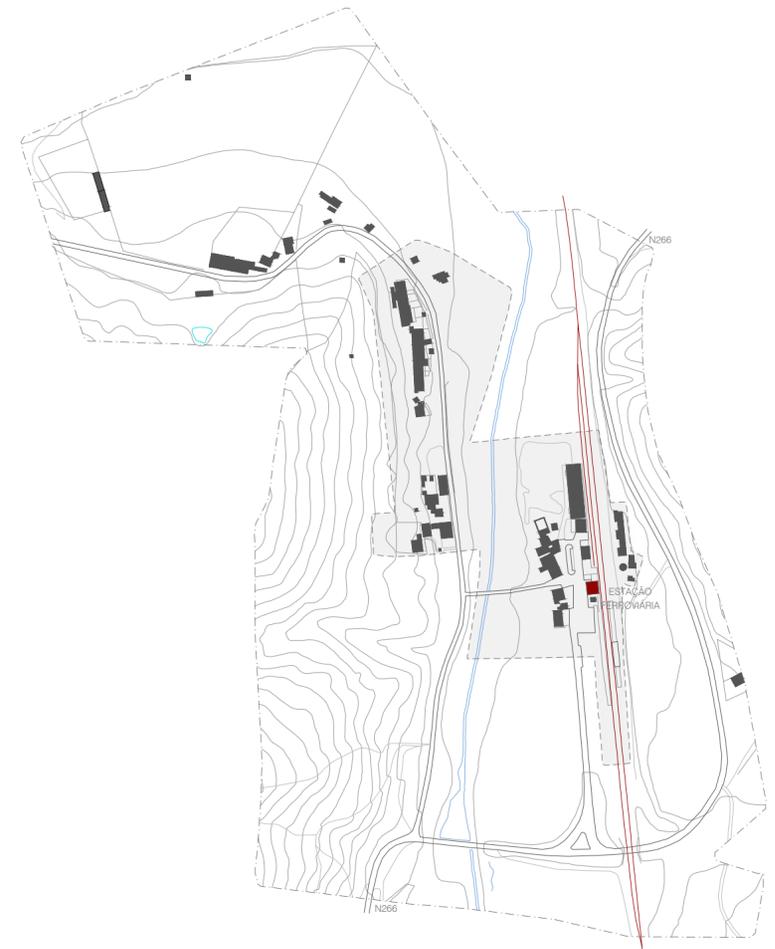
¹⁶ É por sua vez o núcleo ferroviário mais completo e complexo do concelho de Odemira.

¹⁷ Conforme a análise dos desenhos de Estações-tipo das Linhas da Beira Alta, Norte e Leste apresentadas no subcapítulo 02.1.3.

Des. 24 | Esquema de localização da Freguesia e Estação de Santa Clara-Sabóia no Concelho de Odemira



Des. 25 | Planta da Estação Santa Clara-Sabóia



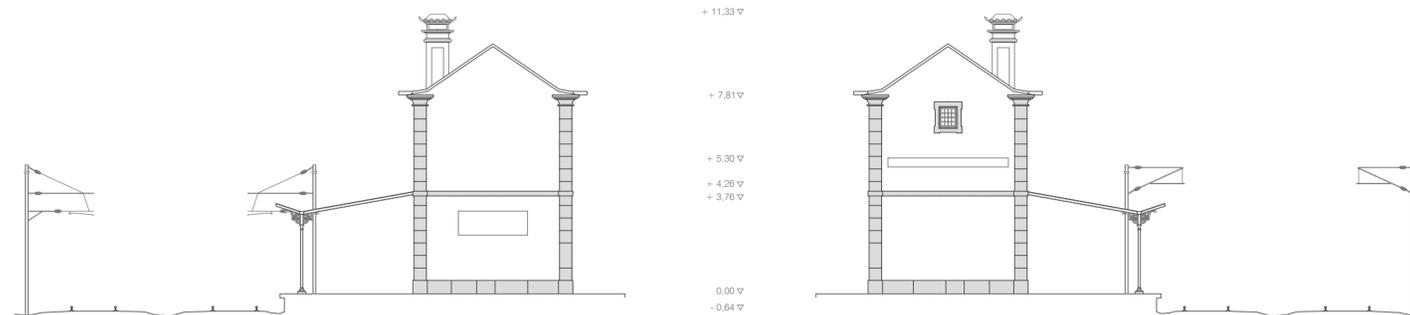
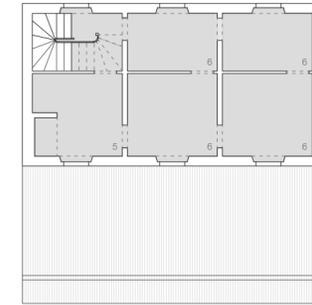
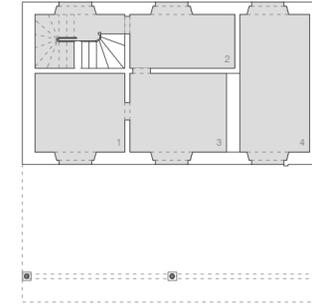


Des. 26 | Estação Santa Clara-Sabóia

Piso térreo	
Gabinete do chefe	1
11,34 m ²	
Bilheteira	2
9,03 m ²	
Despacho	3
12,20 m ²	
Vestibulo	4
15,40 m ²	
Primeiro piso	
Cozinha	8
11,54 m ²	
Quartos	9
8,28 / 11,88 / 8,28 / 11,88 m ²	



Fig. 38 | Edifício de Passageiros, Santa Clara-Sabóia (Wilson Marques, 2017)



03.2.4 PEREIRAS

Atualmente o único apeadeiro do concelho, Pereiras é o local de paragem do comboio situado mais a Sul (Des. 27). Constituído por uma única plataforma de embarque e um edifício, de apoio aos passageiros da ferrovia, de pequenas dimensões. É caracterizado por um único piso com três vãos nas fachadas de maiores dimensões, contudo a horizontalidade do edifício é contrariada pela verticalidade de duas chaminés que se impõem na cobertura do mesmo (Fig. 39). A estação integra cinco espaços de serviços, a bilheteira e gabinete do chefe adjacentes à fachada de menores dimensões, o vestíbulo, espaço central de circulação entre a área de chegada ao edifício e a plataforma de embarque, a sala de despacho e um quarto no extremo oposto à circulação do comboio. Em 1933 foi realizada uma proposta de ampliação do edifício¹⁸ em questão afim de o dotar de uma habitação, composta por quatro espaços, na extremidade do volume já existente, que estagnou enquanto plano. Este conjunto ferroviário servia um pequeno aglomerado urbano com cerca de 270 habitantes¹⁹ e foi por sua vez destituído da Linha do Sul devido à fraca utilização do serviço. Pereiras é o último ponto de contacto do meio de transporte com o Alentejo, caracterizando-se assim como o local de transição entre o concelho de Odemira e a serra algarvia.

O troço da Linha do Sul presente no concelho de Odemira possuía ainda outro local de paragem denominado de Apeadeiro de Vale da Isca²⁰. Entre as estações de Amoreiras-Odemira e de Luzianes, situava-se próximo ao túnel com o mesmo nome²¹, realizado durante a construção da linha ferroviária onde se inseria. Contudo atualmente não restam quaisquer vestígios do possível local de implementação deste ponto intermédio da ferrovia em Odemira.

A escolha do trajeto para edificar a infraestrutura ferroviária foi um dos pontos mais criticados dos planos do caminho de ferro. A intenção de servir a população²², no caso de Odemira, dos pequenos aglomerados foi enfraquecida com a colocação dos locais de paragem afastados das vilas importantes do concelho²³. O usufruto deste meio de transporte por parte da população mais isolada tornou-se obsoleto quando a necessidade de utilização do comboio obrigava a grandes deslocações até às estações ferroviárias.

¹⁸ De acordo com "Ampliação do Edifício de Passageiros para a habitação de um agente da exploração" por Caminhos de Ferro Portugueses, Via e Obras. Aprovado a 9 de Maio de 1933.

¹⁹ Instituto Nacional de Estatística - Recenseamento Geral da População

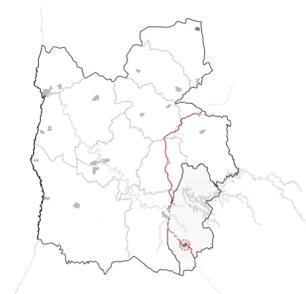
²⁰ "Em 1927 foi determinada a revisão do plano geral da rede. Foi nele incluído o prolongamento do ramal de Lagos por Aljezur e Odemira a entroncar na linha do Sul em Amoreiras, com um trço comum dessa estação a Valdisca, para aproveitamento do túnel, mediante um porto de bifurcação." José Fernando de Sousa (16 de Setembro de 1936). A conclusão do Ramal de Sines. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro, Número 1170, p. 484.

²¹ Localização aproximada do apeadeiro: 37°40'39.2"N 8°27'14.4"W

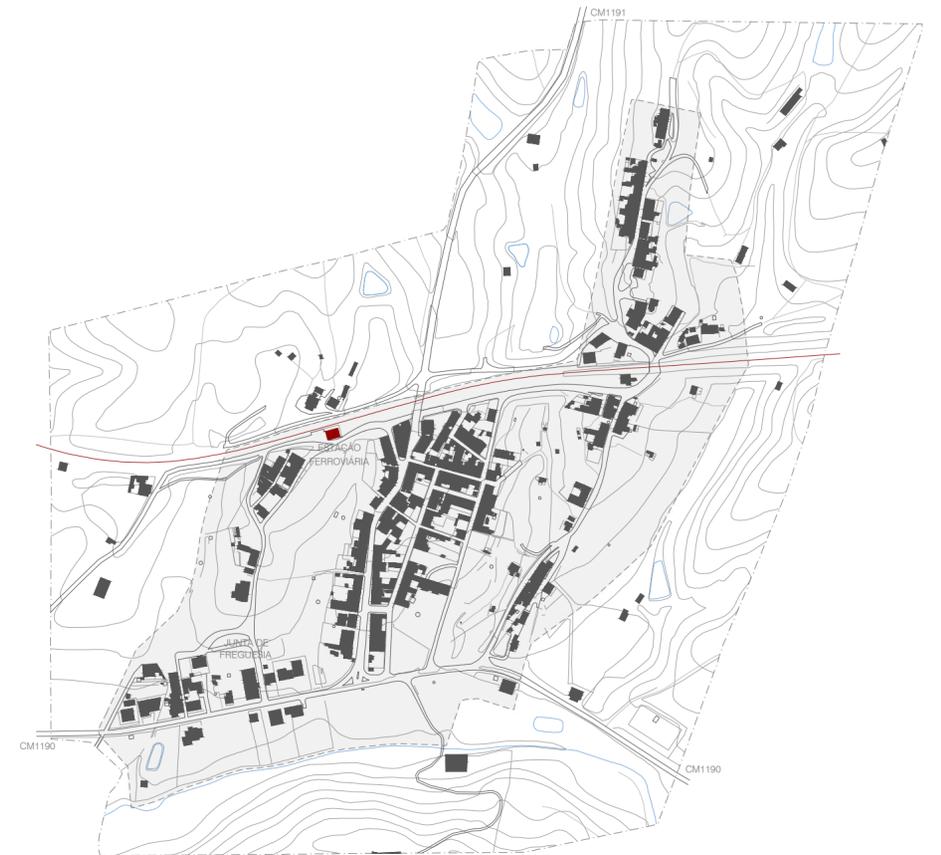
²² "(...) d'aqui a pouco o caminho de ferro do Algarve, que cortará as quatro freguesias d'esta comarca (...) facilitarão a ida dos habitantes (...) para os diferentes pontos da comarca com toda a comodidade, e com pequeno desperdício de tempo." Debates Parlamentares: Câmara dos Senhores Deputados da Nação Portuguesa, Número 033, Sessão de 26 de Fevereiro de 1883, pág. 482.

²³ "Em Portugal, o desenvolvimento ramificado da rede e a sua rarefação nas periferias deu origem à construção de estações situadas muito longe de alguns centros urbanos." Matos, Ana; Pinheiro, Magda. *História, Património e Infraestruturas do Caminho de ferro: Visões do passado e perspetivas do futuro*, 2014, p. 122.

Des. 27 | Esquema de localização da Freguesia e Vila de Pereiras no Concelho de Odemira



Des. 28 | Planta de Pereiras-Gare



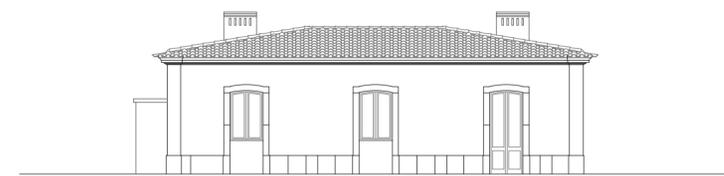
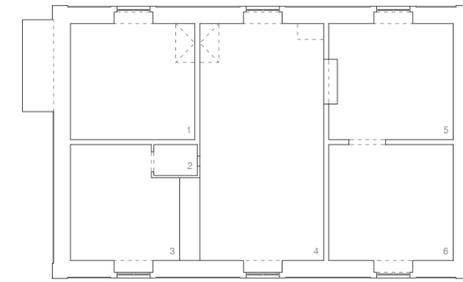


Des. 29 | Estação de Pereiras

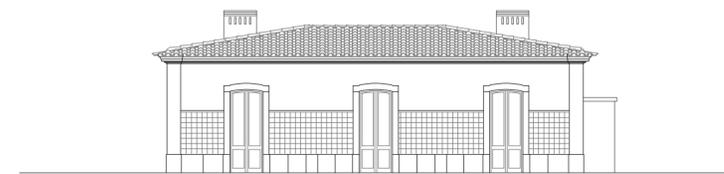
Piso térreo	
Quarto	1
13,00 m ²	
Despacho	2
1,20 m ²	
'Grandes Velocidades'	3
10,50 m ²	
Vestíbulo	4
26,45 m ²	
Bilheteira	5
13,00 m ²	
Chefe e telegráfico	6
13,00 m ²	



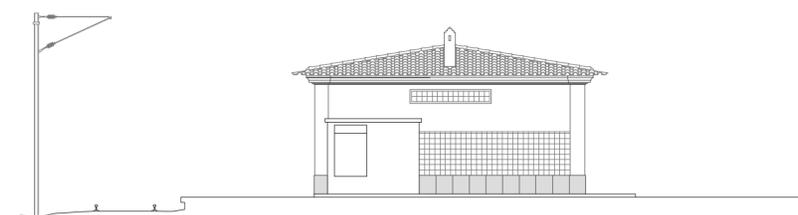
Fig. 39 | Edifício de Passageiros, Pereiras (2018)



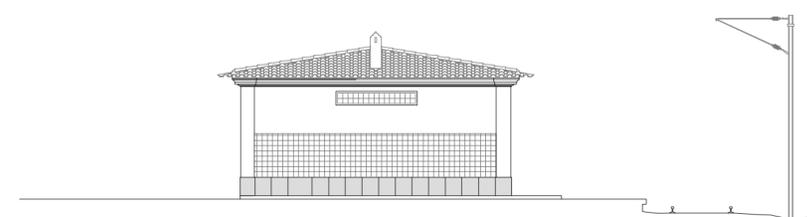
+ 4,86 ∇
 + 4,43 ∇
 + 3,52 ∇
 + 2,26 ∇
 + 1,00 ∇
 0,00 ∇



+ 4,86 ∇
 + 4,43 ∇
 + 3,52 ∇
 + 2,68 ∇
 + 1,87 ∇
 0,00 ∇



+ 5,51 ∇
 + 4,43 ∇
 + 3,13 ∇
 + 2,26 ∇
 0,00 ∇
 - 0,52 ∇



+ 5,51 ∇
 + 4,43 ∇
 + 2,72 ∇
 + 0,55 ∇
 0,00 ∇
 - 0,68 ∇

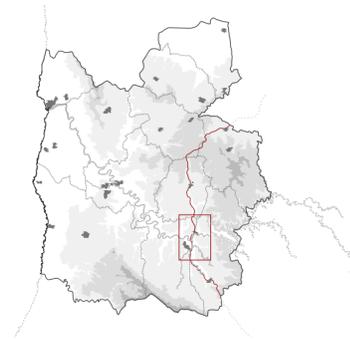


03.3 SANTA CLARA-SABÓIA: ANÁLISE DO LUGAR

Como mencionado anteriormente, num contexto geral a topografia do Concelho é diversificada ao longo das várias freguesias. Conta com a presença da Serra do Cercal a Norte e da Serra de Monchique a Sudeste, o que impõe um carácter de topografia acidentada na região interior do concelho e uma topografia com pouca variação de altitude na região litoral (ver Des. 30). A região intersticial é marcada por uma morfologia transitória entre a serra e o mar, onde as diferenças de altitude são notórias.

A topografia acidentada da região de Santa Clara-a-Velha e de Sabóia e a baixa taxa de urbanização do lugar salientam as características naturais da paisagem. Tanto a estação ferroviária como os dois aglomerados encontram-se envolvidos por colinas, implementados em zonas de vales próximas ao Rio Mira e seus afluentes. São destacadas na paisagem as áreas correspondentes ao Rio Mira, à Ribeira de Totenique e à Albufeira da Barragem de Santa Clara, onde a ausência de variações altimétricas sobressai às drásticas elevações do território (ver Des. 31).

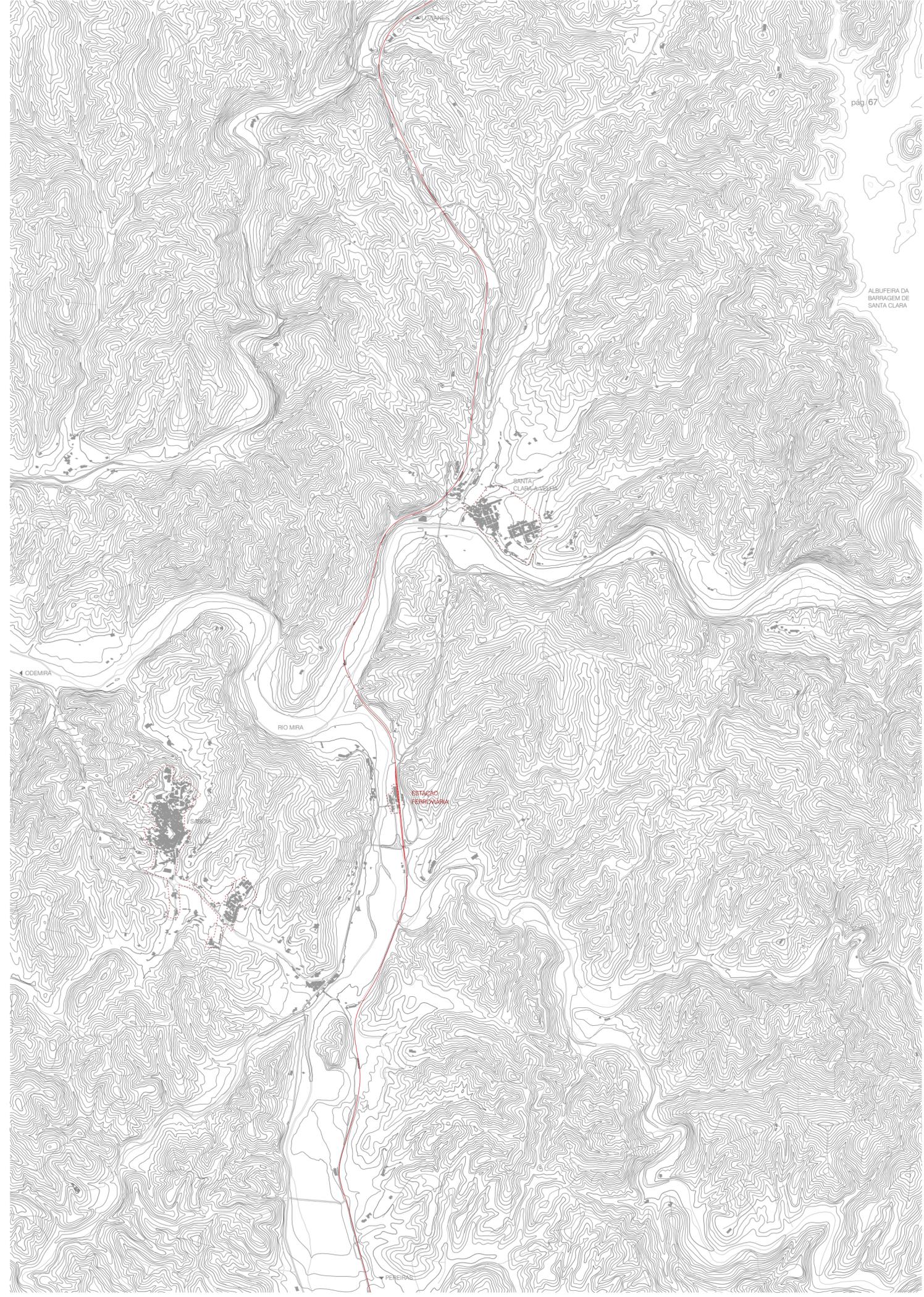
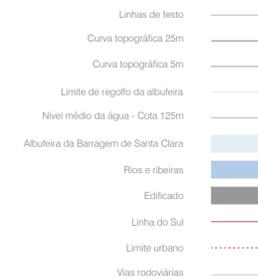
Fig. 40 | Ortofotomapa da região de Santa Clara-Sabóia (Google Satellite Maps, 2018) - Página anterior



Des. 30 | Esquema de topografia do Concelho



Des. 31 | Plano de análise topográfica





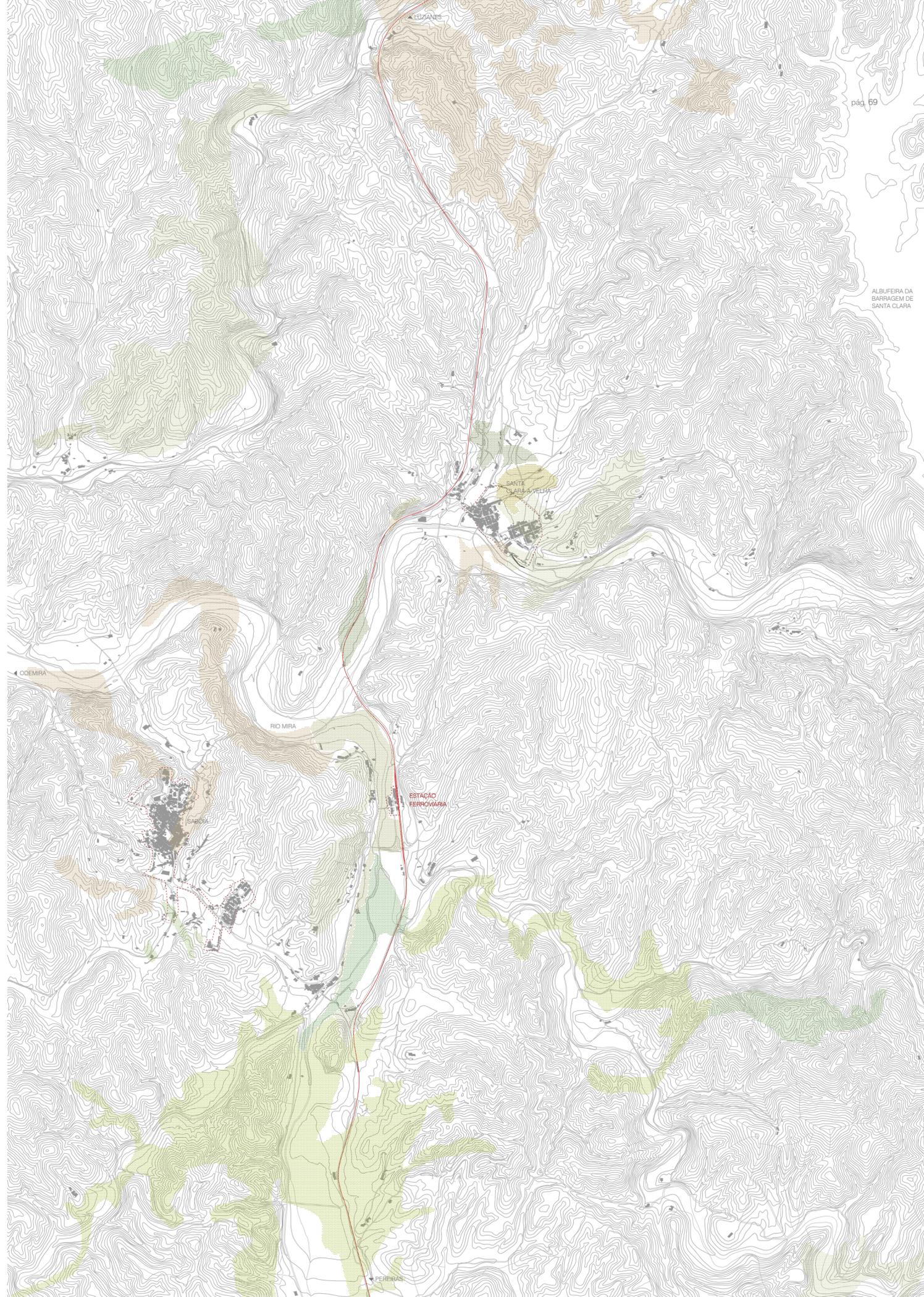
Des. 32 | Esquema de ocupação do solo do Concelho

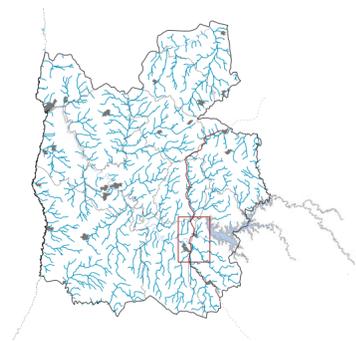
- Divisão municipal (dotted line)
- Límite do concelho ——— (solid line)
- Santa Clara-a-Velha e Sabóia ——— (thick red line)
- Floresta ■■■■ (dark green)
- Agricultura ■■■■ (yellow)
- Matos e pastagens ■■■■ (white)



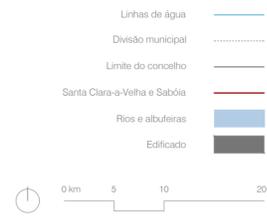
Des. 33 | Plano de análise do uso do solo

- Vinha ■■■■ (horizontal lines)
- Olival ■■■■ (vertical lines)
- Cultura hortícola de regadio ■■■■ (diagonal lines)
- Eucaliptal ■■■■ (horizontal lines)
- Inculto ■■■■ (solid green)
- Medronhal ■■■■ (solid green)
- Montado de sobre ■■■■ (horizontal lines)
- Montado de azinho ■■■■ (diagonal lines)
- Cultura de sequeiro ■■■■ (diagonal lines)
- Nível médio da água - Cota 125m ——— (dotted line)
- Albufeira da Barragem de Santa Clara ■■■■ (light blue)
- Rios e ribeiras ■■■■ (blue)
- Edificado ■■■■ (black)
- Linha do Sul ——— (thick red)
- Límite urbano (dotted line)
- Vias rodoviárias ——— (solid line)





Des. 34 | Esquema de hidrografia do Concelho



Des. 35 | Plano de análise hidrográfica

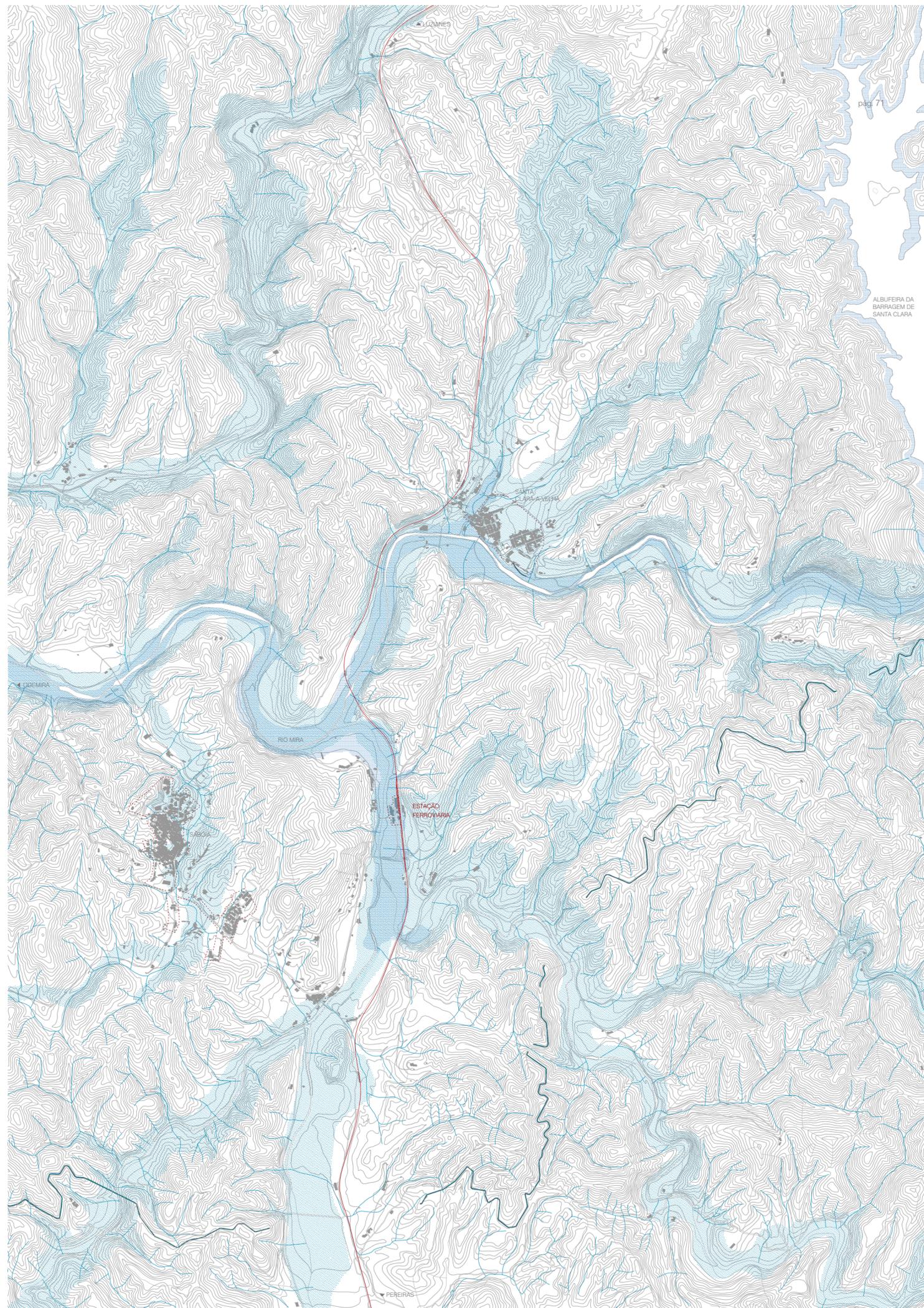






Fig. 42 | Vista geral da estação (2017)



Fig. 43 | Vista da ferrovia para o sentido de Tunes (2017)



Fig. 44 | Vista do largo da estação (2017)



Fig. 45 | Antigo armazém de cereais (2018)



Fig.46 | Vista Sul do conjunto (2017)



Fig. 47 | Armazém ferroviário e antiga habitação de operários (2019)

03.4 ESTAÇÃO REATIVADA

O território envolvente à estação é caracterizado por uma zona de vale, adjacente à Ribeira de Torquines, afluente do Rio Mira. Paralelamente a esta, a ferrovia atravessa o território no sentido Norte-Sul juntamente com o eixo rodoviário N266 que compromete as ligações entre os aglomerados urbanos de Santa Clara-a-Velha e de Sabóia, bem como com os seus interstícios. Os edifícios da estação evidenciam-se dos restantes, o paralelismo e confronto com a linha ferroviária contrapõem-se com a certa dispersão dos conjuntos habitacionais que pontuam a paisagem envolvente. A ponte da ferrovia encontram-se 21 habitações e respetivos anexos, contíguos a uma ramificação da via rodoviária referida. A vegetação existente e a ribeira constituem os elementos de separação entre as edificações mencionadas e a estação. Por sua vez, proximamente desta, surgem 5 a 6 habitações de trabalhadores de uma antiga fábrica de pequenas dimensões que se manifesta a Norte.

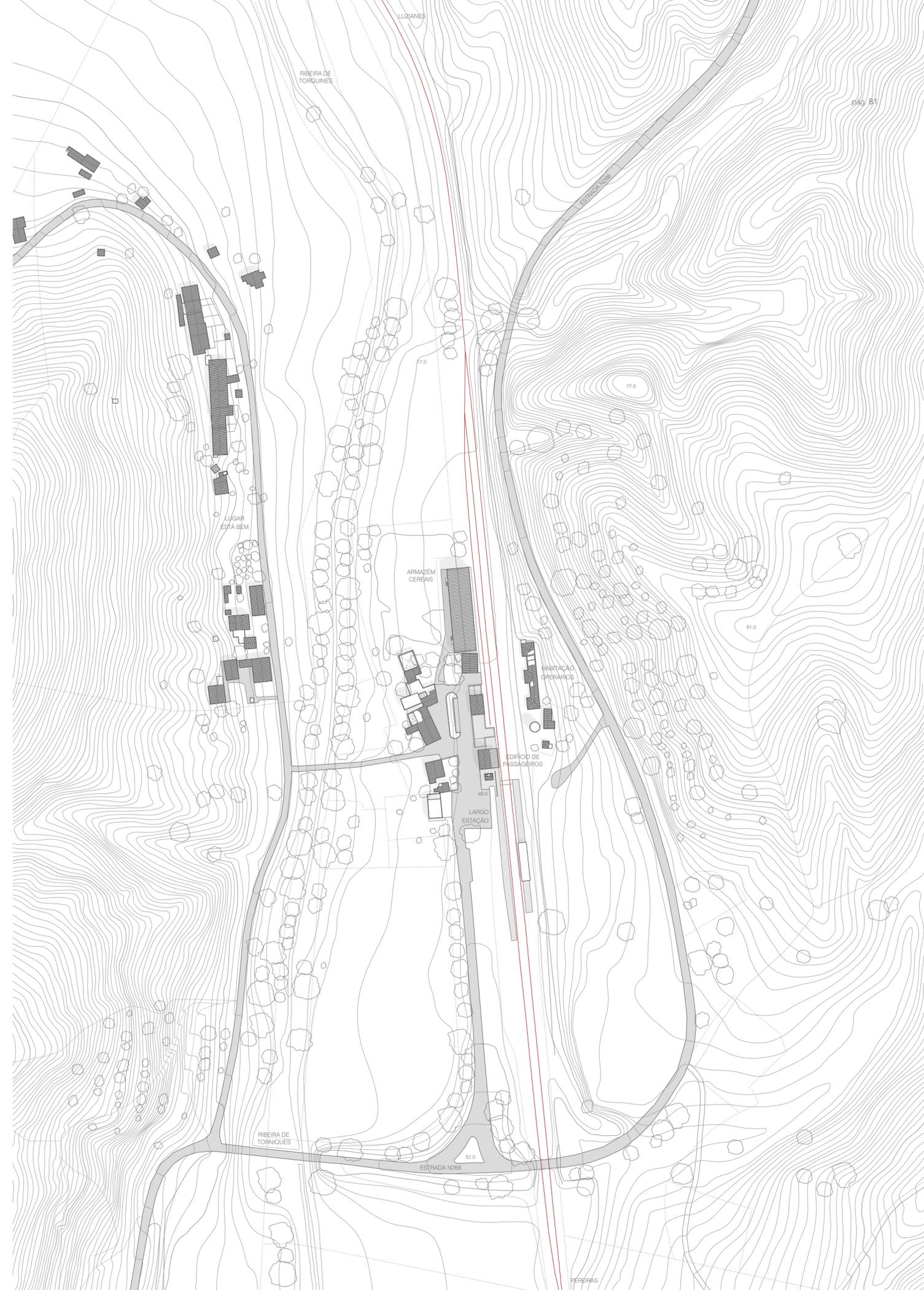
A pavimentação que dá origem ao largo da estação concilia as habitações referidas com os edifícios que configuram o núcleo ferroviário. Mais associado a este, surgem dois volumes associados à ferrovia, de habitações direcionadas aos operários da linha, na sua maioria vinculados às empresas com a concessão da Linha do Sul.

O conjunto ferroviário, que partilha semelhanças com outras estações da Linha do Sul, é destacado pelas quatro construções que estabelecem o complexo juntamente com dois edifícios de habitações e uma torre de água. O edifício de passageiros acompanhado do volume, de pequenas dimensões, que incorpora as instalações sanitárias, encontram-se localizados mais a Sul, sendo estes os primeiros a se manifestarem aquando a chegada ao lugar. No seu alinhamento surge o antigo armazém ferroviário que proporcionava um local de armazenamento a material relacionado com a linha e com os comboios. A Norte, uma habitação para os trabalhadores expressa-se com uma torção relativamente ao 'paralelismo rítmico' dos edifícios da estação face ao eixo ferroviário e ainda define um momento de desconexão entre os armazéns. Como último, disposto adjacente à linha, emerge um armazém, singular pela sua longitudinalidade, que auxiliava a acumulação de produtos a serem posteriormente transportados pelo comboio de mercadorias até à capital^X. Em afronto com o complexo ferroviário surge um outro edifício de habitações juntamente com dois pequenos volumes, que renunciam a sua presença edificados na parte posterior do reservatório de água, contudo estabelecem uma relação de tensão que trespassa a via ferroviária. A plataforma de embarque parte do edifício de passageiros e desenrola-se em direção a Sul, com um local coberto, de abrigo aos utilizadores, no sentido Tunes-Campolide.

²⁴ "Os agricultores (...) poderiam construir, junto das estações, armazéns, onde o trigo esperasse (...)" Gazeta Caminhos de Ferro nº342

Des. 36 | Planta de localização - Estação

- Estação ferroviária
- Edifícios existentes
- Ribeira de Torquines
- Muros e percursos pedestres
- Vegetação existente
- Curva topográfica 25m
- Curva topográfica 1m
- Linha do Sul
- Vias rodoviárias principais
- Vias rodoviárias secundárias
- Limite cadastral



Devido à relativa proximidade da serra algarvia a atual estação Santa Clara-Sabóia foi inaugurada com a denominação 'Saboya-Monchique', com o intuito de se tornar um ponto fulcral na distribuição de madeira da região²⁴. A necessidade da definição de uma via de comunicação com a vila de Monchique era evidente, contudo, passados dois anos, a via entre a estação e a vila de Monchique não tinha futura conclusão prevista²⁵ e a indicação de Monchique passou a dar lugar a Santa Clara, aglomerado urbano próximo à ferrovia. O complexo ferroviário tornou-se assim um local central e equidistante entre as duas vilas²⁶. Com o decorrer do tempo a crescente importância da indústria ferroviária fomentou uma constante apropriação do espaço envolvente à estação com habitações destinadas a trabalhadores da ferrovia. A propagação desta tipologia gerou pequenos aglomerados ferroviários que proporcionaram uma proximidade às estações que os núcleos urbanos não conseguiam assegurar.

²⁵ "Se a estação de Monchique é uma estação de luxo, não valia a pena tel-a construído, porque creio que o movimento de passageiros não será importante. (...) no baixo Alemtejo ha uma grandissima necessidade de madeira, e é exactamente por ser Monchique o centro productor de madeira de construção, que é indispensavel ligal-o com a estação do caminhe de ferro por meio de uma estrada (...)" Debates Parlamentares: Câmara dos Pares do Reino, Número 8, Sessão de 21 de Maio de 1890, pág. 196.

²⁶ "Um dos concelhos mais importantes do Algarve teve a ventura de obter uma estação; refiro-me a Monchique, mas a respeito de viação, não possui um palmo de estrada. Ora, eu pergunto como pôde este concelho alimentar a linha ferrea da provincia, se fica afastada duas leguas da estação(...)" Debates Parlamentares: Câmara dos Pares do Reino, Número 197, Sessão de 13 de Maio de 1889, pág. 240.

²⁷ (...) estando de mais a mais já feita uma parte das estradas que d'aquellas duas villas seguem para o caminho de ferro e approvada a planta dos restantes lanços a construir e sendo muito facil ligar com essa estrada por pequenos ramaes as importantes freguesias de (...) Saboya, Santa Clara (...)" Debates Parlamentares: Câmara dos Senhores Deputados da Nação Portugueza, Número 30, Sessão de 4 de Julho de 1891, pág. 3.

Fig. 48 | Gare de Saboya-Monchique (Ilustracao Portuguesa, 1905)

Fig. 49 | Santa Clara-Sabóia (Andy Willis, 1988)



Fig. 48



Fig. 49



Fig. 50 | O Povo e a Estação de Santa Clara-Sabóia (Andy Willis, 1988)



Fig. 51 | A envolvente da estação (Andy Willis, 1988)

O edifício de passageiros de 3ª classe apresenta-se como o elemento mais imponente do complexo ferroviário. De uma simetria rígida, os alçados da estação revelam as intenções do edifício para com a envolvente. A fachada Poente, impondo uma sobriedade racional, está relacionada com a cidade e a população, recebe os utilizadores do comboio e define a transição do meio urbano/rural para o meio de transporte. Por contraste, a fachada Nascente determina uma relação de proximidade com a arquitetura industrial, contudo, reflete parcialmente uma arquitetura chã através da simplicidade presente no invólucro do edifício.

Com uma proporção de 6,50 metros de largura por 12 metros de comprimento, o edifício relaciona-se com o exterior através de vãos com 1,30 metros por 3,10 metros de altura, no piso térreo, separados por 0,50 metros de alvenaria de tijolo de modo a definir imponentia na transição 'urbano/ferroviário'. O piso inferior do edifício é segmentado consoante os programas necessários relativos ao serviço ferroviário. O acesso ao mesmo, a partir do eixo rodoviário, é realizado, no extremo²⁹, para a área de vestíbulo, correspondente à 'sala de espera', está conectado diretamente com o espaço destinado ao despacho de bagagens. Deste espaço central desenrolam-se as restantes compartimentações do gabinete do chefe da estação e da bilheteira, anexada ao acesso ao piso superior direcionado às habitações. No alinhamento dos vãos inferiores, surgem janelas com 1,00 metros por 2,00 metros que pontuam e auxiliam os espaços que subdividem o primeiro piso. Este é dividido em três partes semelhantes, sendo que na primeira surge o núcleo de escadas e cozinha partilhada entre os utilizadores das habitações. Nas outras duas partes, os quartos determinam uma métrica regrada com ligação entre eles, o que define uma circulação contida e fluida no piso.

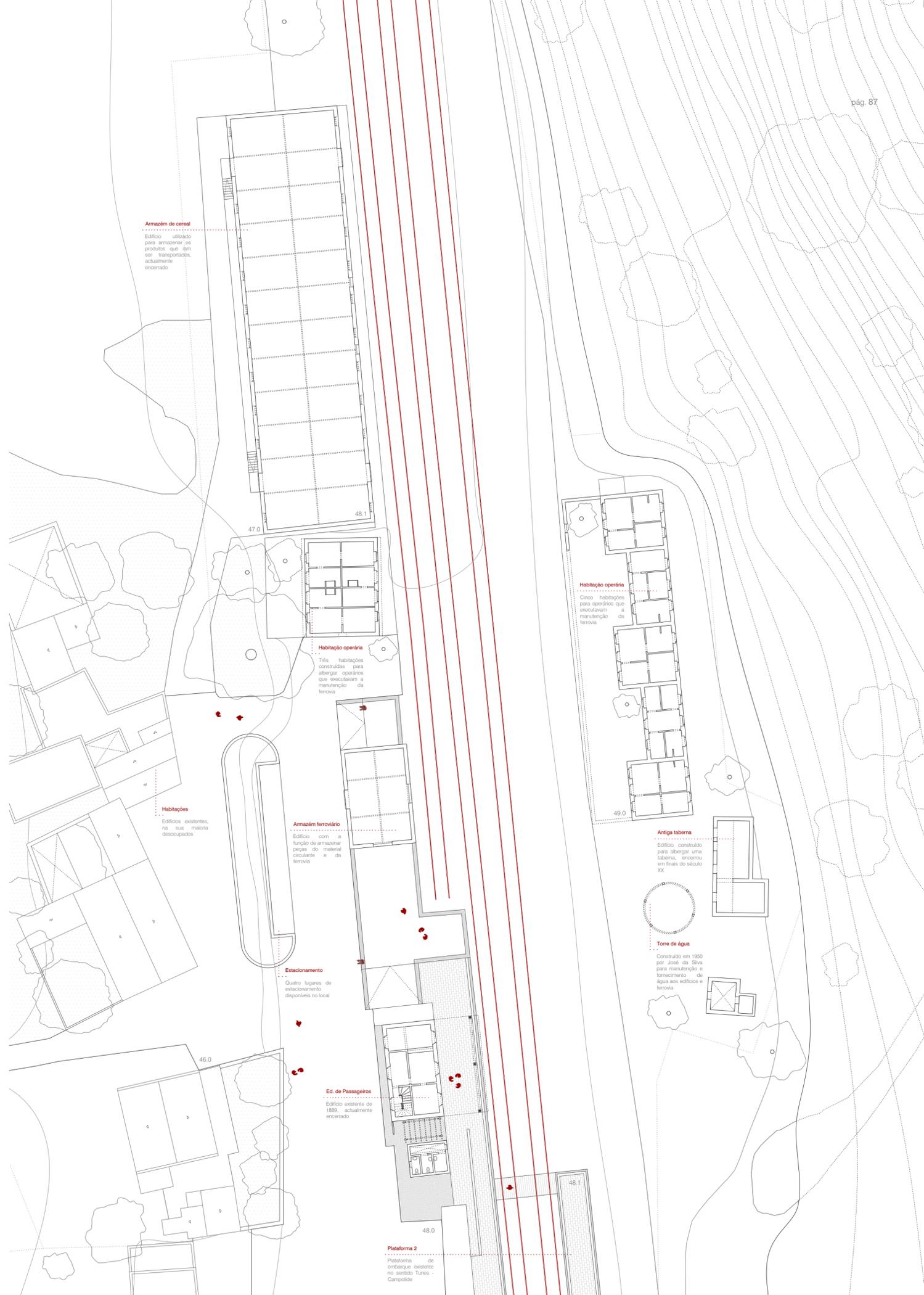
Inserido na plataforma da estação manifesta-se o armazém ferroviário, elevado relativamente ao edifício de passageiros e sendo um elemento secundário do complexo, contem traços análogos a um plano de construção uniforme retratado em diversas estações da rede ferroviária nacional. Retratado pela planta livre de 11,70 metros de comprimento e 8,50 metros de largura com 0,50 metros de alvenaria de tijolo, possui três acessos: um frontal a Sul para trabalhadores e dois laterais para cargas e descargas a partir do eixo rodoviário e da ferrovia. Os vãos localizam-se no topo das fachadas, desenrolando-se longitudinalmente entre extremos, permitem uma iluminação controlada no amplo espaço, que influencia a caracterização da estrutura de madeira, em contraste com os planos maciços que abraçam o espaço interior.

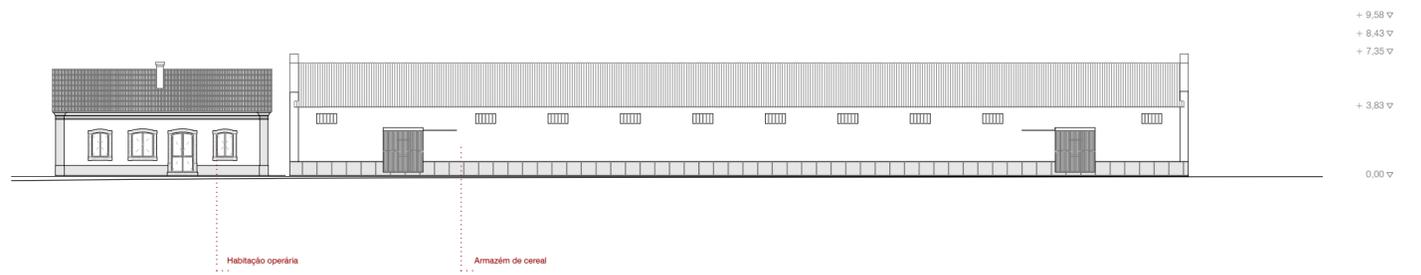
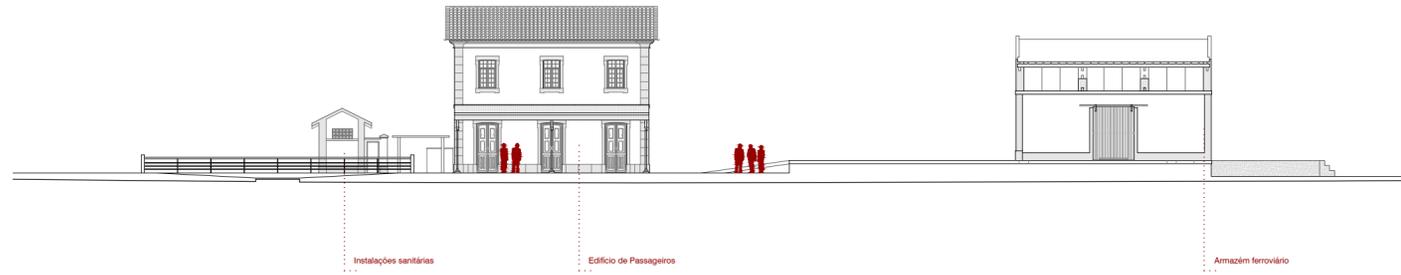
O armazém de cereais indicado no Des. 20, pertence ao conjunto que demarca e caracteriza um complexo ferroviário (Pavia, São Marcos da Serra). Estende-se longitudinalmente para Norte delineando uma implantação de 14,42 metros por 54 metros de comprimento. Dispõe de quatro acessos principais e simétricos, complementados por dois acessos secundários na fachada Nascente, e é pontuado por vãos de pequenas dimensões, 1,20 metros por 0,60 metros, que perfuram o espaço a 3 metros de altura e concebem um total de 26 vãos. Em contraste com o armazém ferroviário, este possui uma estrutura metálica na cobertura no interior que estabelece um ritmo uniforme em toda a profundidade espacial do edifício. A proximidade à ferrovia é o que permite a conexão entre os elementos caracterizados, cosendo-os entre si e unificando-os de forma a estabelecer um conjunto complexo.

²⁹ O acesso ao edifício de passageiros de uma estação de 3ª classe é realizado, na sua maioria, no eixo transversal ao mesmo.

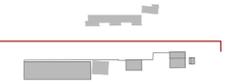
Des. 37 | Planta de Interiores - Estação

- Linha do Sul
- Limite do edificado
- Muros
- Vegetação existente
- Curva topográfica 1m
- Vias rodoviárias
- Limite cadastral

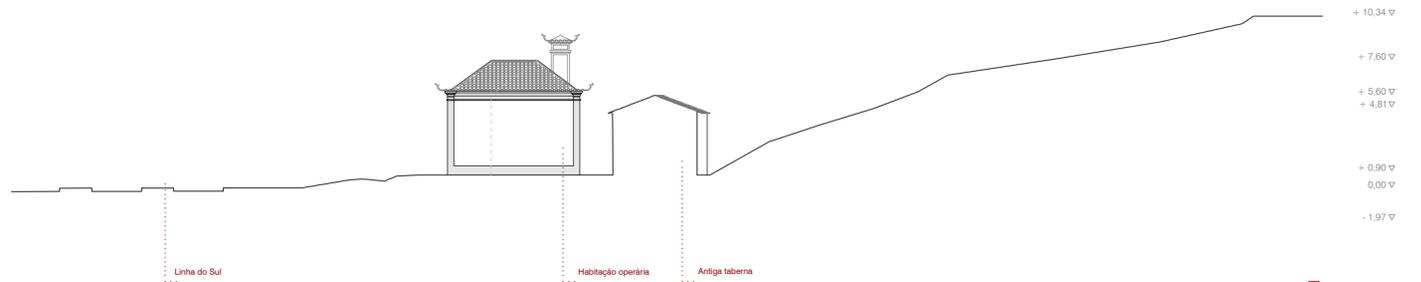
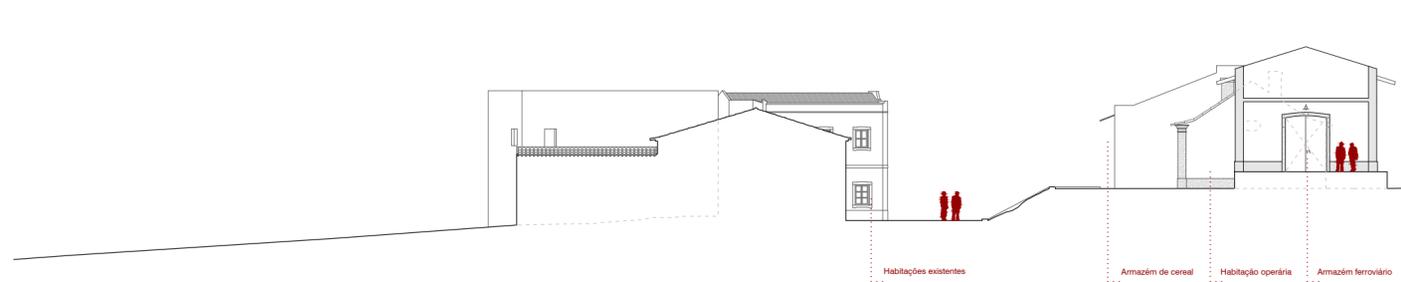




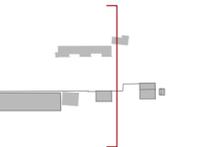
+ 9.58 ▽
+ 8.43 ▽
+ 7.35 ▽
+ 3.83 ▽
0.00 ▽



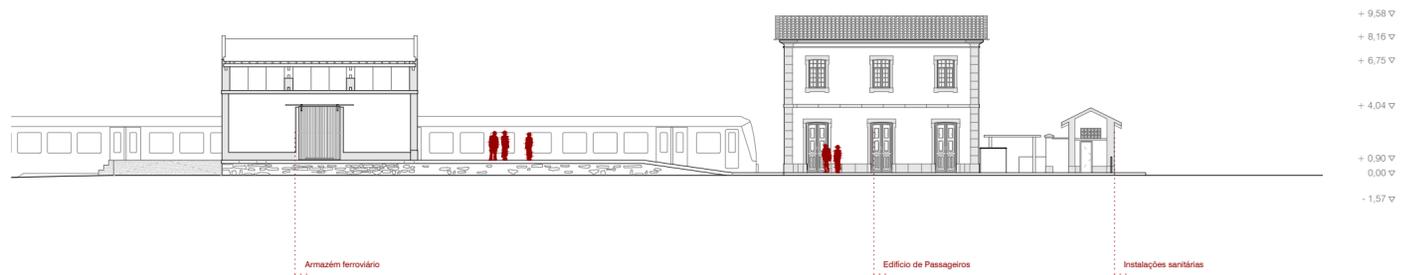
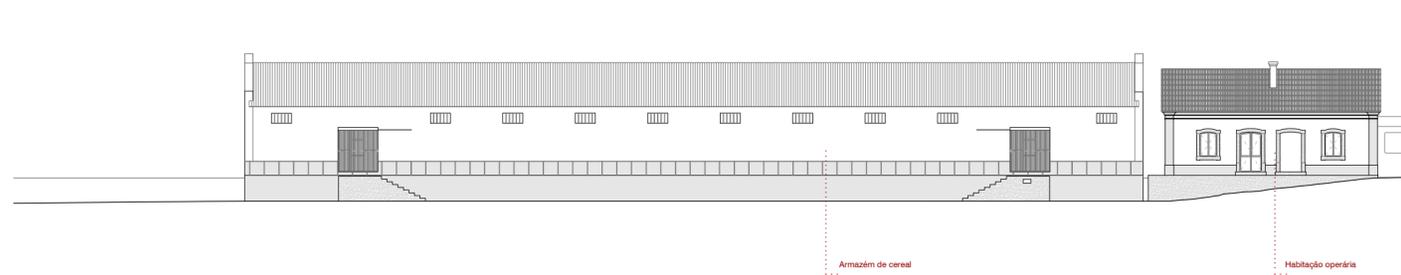
Des. 38 | Alçado nascente da estação



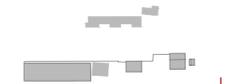
+ 10.34 ▽
+ 7.60 ▽
+ 5.60 ▽
+ 4.81 ▽
+ 0.90 ▽
0.00 ▽
- 1.97 ▽



Des. 39 | Corte sul da estação



+ 9.58 ▽
+ 8.16 ▽
+ 6.75 ▽
+ 4.04 ▽
+ 0.90 ▽
0.00 ▽
- 1.57 ▽



Des. 40 | Alçado poente da estação

CAPÍTULO
04
PROPOSTA



04.1 ENUNCIADO E CRÍTICA

O enunciado atribuído à unidade curricular Projeto Avançado I, no ano letivo de 2017/2018 incidiu acerca de Santa Clara-a-Velha e Sabóia e a sua envolvente. Abrangia os aglomerados urbanos referidos, de baixa densidade, a estação de Santa Clara-Sabóia e o respetivo espaço intersticial (ver Des. 41). Com o mote da reativação da estação ferroviária em causa, em 2011, o tema proposto foi 'Interface', com o objetivo de conceder o apoio infraestrutural necessário à estação e aos próprios utilizadores do transporte, assim como atribuir à região um ponto de convergência de outros meios de transporte. O interface seria então um elemento de partida para revitalização demográfica, económica e turística dos núcleos urbanos adjacentes.

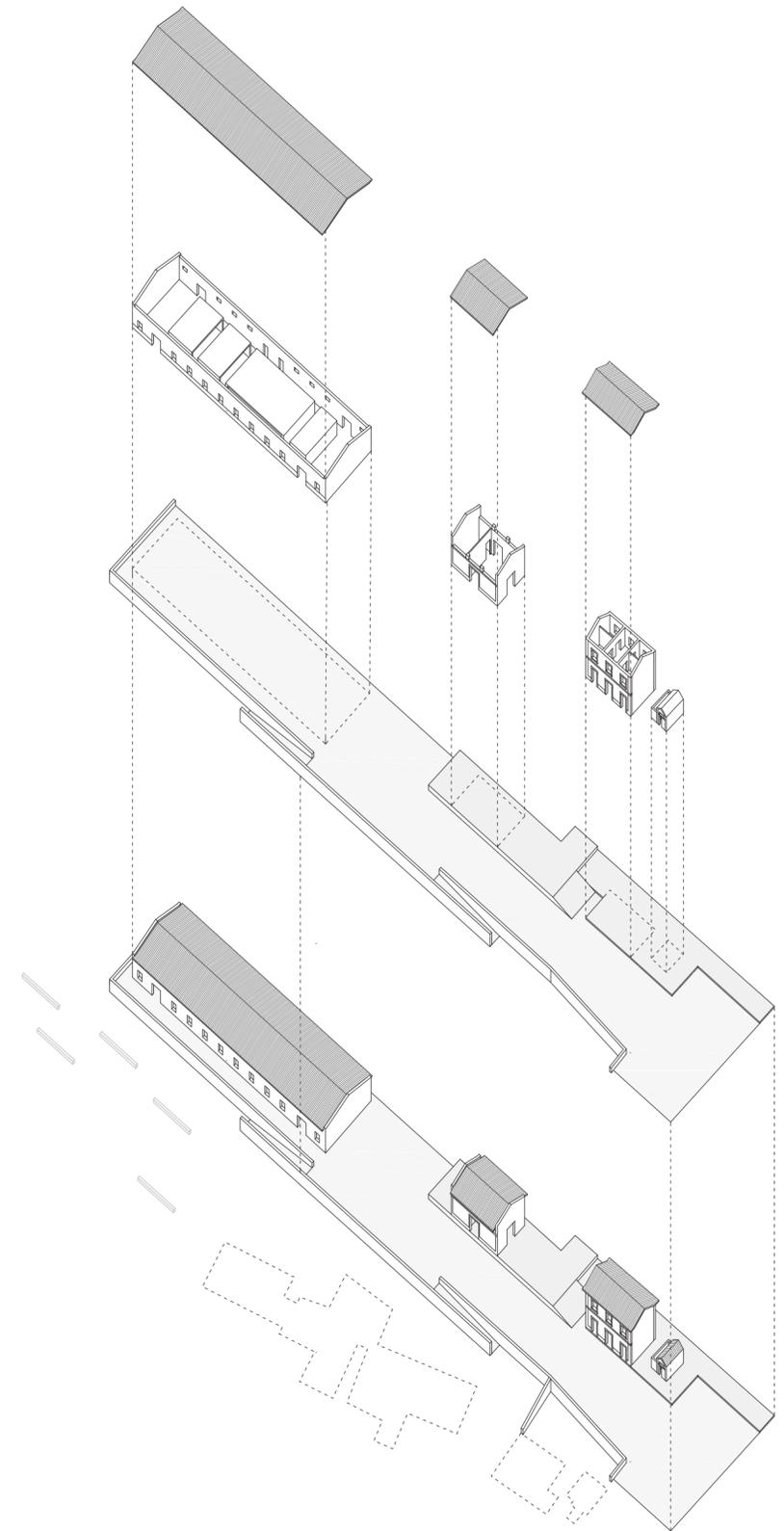
Apesar da linha férrea que caracteriza o território, as ligações entre os três elementos fundamentais - dois aglomerados e a estação - apresentam-se na forma de vias rodoviárias e percursos pedonais de condições limitadas (ver Painel 01). A estratégia preliminar surge da necessidade intrínseca de permitir uma conexão íntima dos núcleos urbanos respetivos com a estação através da definição de dois percursos pedestres (ver Painel 02). A estação readquire o carácter de centralidade, tornando-se um elemento charneira e de disseminação da população pelo território.

A estratégia previamente elaborada na unidade curricular de Projecto Avançado I estabelece um encadeamento lógico com a definição da estratégia desenvolvida para o projecto da dissertação. A ideia de utilização das rotas pedestres existentes na região afim de coser a estação ferroviária com os aglomerados urbanos em questão é considerada no novo processo projectual. O programa de Interface colocado como base do desenvolvimento da unidade curricular torna-se secundário, sendo substituído por um programa de apoio aos circuitos pedestres da região complementado pela redefinição do espaço que envolve o núcleo ferroviário. 'Interface' enquanto programa principal origina ambiguidade aquando é comparada com a função do Edifício de Passageiros. É então assumida uma reformulação parcial da estratégia e consequente acção territorial assim como a reestruturação da proposta a realizada na estação ferroviária mantendo a lógica de intervenção tanto no lugar como nos edifícios existentes.

Os painéis referentes ao projecto desenvolvido em 2017/2018 são apresentados de seguida, desde o processo de análise do território e as ligações ferroviárias, rodoviárias e pedestres entre a estação e as vilas (Painel 01) até à proposta de redefinição dos edifícios ferroviários e a sua envolvente (Painel 03 e 04).

Fig. 52 | Amálgama. Sobreposição de duas fotografias apresentadas anteriormente (Fig. 5 e 6). Página anterior

Des. 41 | Axonometria explodida da proposta definida na unidade curricular em 2017



01 INTERFACE

Sabóia e Santa Clara-Velha localizam-se no concelho de Odemira, região interior próxima da fronteira com o Alentejo. A região é caracterizada por dois assentamentos urbanos próximos, vinculados e desintegrados pelo traço linear da linha férrea. A implementação de uma estação intermediária às duas vilas compreende em si uma definição de ponto de passagem da população proveniente de outras regiões. No local as ligações entre os três elementos fundamentais apresenta-se pela forma de vias rodoviárias e percursos pedestres, de condições limitadas. O objetivo do projeto foca a revitalização da região através da criação de um interface que atribua condições à população referida, com percursos que definem oportunidades de ligação entre Sabóia, Santa Clara-Velha e a estação. Os dois percursos são sobrepostos a traços de vias já existentes, definindo condições de mobilidade dos mesmos, com desenhos que permitem uma melhor mobilidade entre os três elementos. Estes eixos vão, posteriormente, estabelecer novas entradas nas vilas, de modo a diferenciar as vias rodoviárias das vias pedestres. A estação funciona assim, como elemento chaveira e de disseminação da população pelo território, tendo como referência as vias existentes.



02 INTERFACE

ALENTEJO - ODEMIRA
Estação Sabóia - Santa Clara

Faça à redefinição dos percursos existentes, o Percurso 1, representado abaixo, compreende em si uma alteração de traço relativamente ao atual. Esta percurso pedestre, denominado como um troço da Rota Vincentina, pertencente ao conjunto de Percursos Circulares, é alvo de um conjunto de melhorias topográficas que dificultam a acessibilidade de toda a população. Com o objetivo de melhorar estas condições, a proposta global prevê o desenho de uma alternativa ao existente, com a criação de duas pontes que permitem o atravessamento entre pontos de cota mais elevada e definem em simultâneo uma maior proximidade com os elementos caracterizadores da região, o Rio Mira e a linha de caminho de ferro. O traço desenrola-se paralelamente com o rio e a via ferroviária e revela diferentes momentos através da diversidade de cotas existentes que possibilitam eixos visuais abrangentes. De apoio ao traço encontram-se implementados diversos mobiliários dispersos ao longo do percurso proposto.



Fotomontagem do momento de chegada a Santa Clara



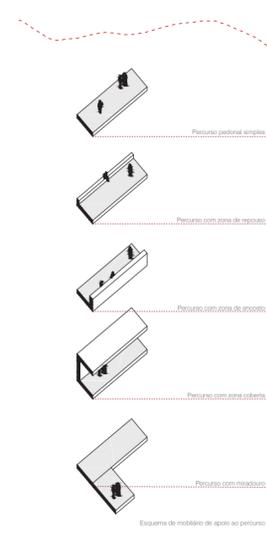
Fotomontagem de um exemplo de espaço de repouso



Fotomontagem de um exemplo de ponte



Fotomontagem Ponte pedestre Ribeira de Capelinhos - João Caminho de Graça



04 INTERFACE

ALENTEJO - ODEMIRA
Estação Saboia - Santa Clara

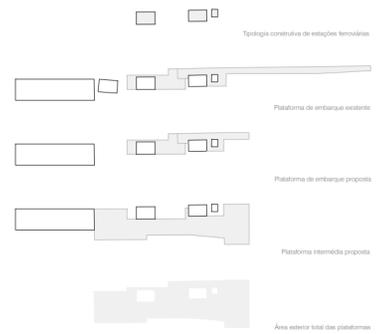
A área da estação, intermédia às vias, é constituída maioritariamente por habitações, juntamente com os edifícios principais que remete ao carácter ferroviário. O edifício de passageiros e o armazém adjacente fazem parte de uma tipologia construtiva de uma estação de apoio ao caminho de ferro. Juntamente com estes dois edifícios, existe atualmente uma habitação seguida de um armazém classificado como antigo armazém de cereais, no seu conjunto, estes quatro volumes vincam o limite e definem o alçado da estação Santa Clara-Saboia. No sua conjuntura, após uma análise das necessidades de mobilidade que um interface impõe. Toma-se fundamental uma redefinição dos limites viários para uma melhor comodidade e acessibilidade ao lugar. Deste modo, é proposto uma interrupção no eixo viário e a definição e hierarquização dos edifícios através de patamares pedestres a diferentes cotas, compostos por três plataformas primordiais, a que engloba os edifícios principais de uma estação ferroviária, um segundo que cose todo o lugar e define um patamar de divisão entre o "universo ferroviário" e as habitações existentes e um terceiro que define um espaço verde de apoio ao sítio e é caracterizado por edifícios considerados como secundários. A estratégia de implementação parte de uma necessidade de devolver a essência da estação ao lugar, através da reabilitação do edifício de passageiros, do armazém ferroviário e do antigo armazém de cereais, definindo os dois primeiros como o interface e o terceiro como um edifício complementar.



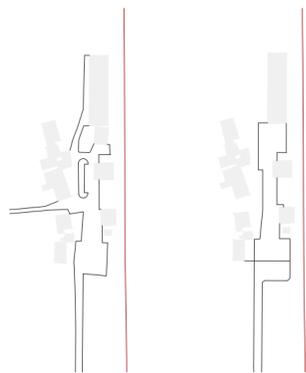
Fotografia do estado atual da via rodoviária ©Paul Dringer



Fotografia do estacionamento adjacente ©Aubr



Esquema dos elementos que constituem a estação Existente e Proposta



Conjunto de vias existentes, que aglutinam estacionamento, eixo rodoviário e percursos pedestres utilizados em simultâneo por automóveis

Eixo rodoviário linear rematado por uma área de estacionamento e o restante espaço é caracterizado por espaços pedestres a diferentes cotas



05 INTERFACE

ALENTEJO - ODEMIRA
Estação Saboia - Santa Clara

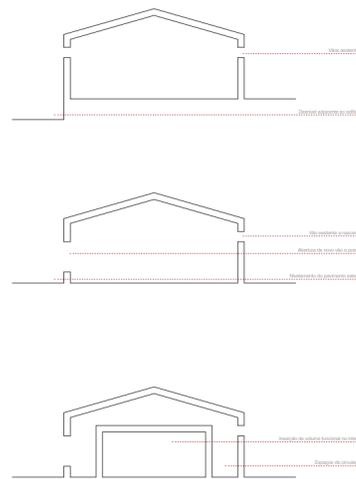
A área da estação, caracterizada como interface, é alvo de uma reabilitação e redefinição do programa nela contido. Assim, o edifício de passageiros é composto como um espaço de bilheteira e uma área de apoio ao turismo, o antigo armazém prevê a necessidade da criação de uma cafeteria de apoio à população que parte ou chega ao local. Num local privilegiado, que compõe, em conjunto com os dois edifícios referidos, o alçado da estação, é um edifício de carácter particular, já denominado como antigo armazém de cereais, é então proposto para albergar todos os espaços de apoio à estação, tornando-se um edifício hierarquicamente secundário relativamente à estação em si. Este volume é composto no seu interior por, fundamentalmente, três espaços que formam entre si um lugar de convívio e espaço de circulação. Tendo como caso de estudo a estação ferroviária como tipologia arquitectónica, os volumes no interior deste edifício assumem uma condição de disposição particular, dando alçada ao método de construção de edifícios individuais que formam um único lugar. O acesso aos vários patamares exteriores é efectuado através de planos em rampa ou no caso específico do antigo celeiro, que são utilizadas as escadarias existentes como acesso ao plano verde adjacente. Os pavimentos da proposta regem-se pelo material existente na plataforma da estação, com um carácter industrial ligado à estação, o material repete-se no patamar intermédio, com linhas longitudinais que marcam o sentido de percurso.



Fotomontagem do espaço adjacente ao armazém



Fotomontagem do espaço exterior adjacente ao armazém



Esquema do estratêgia de projeto

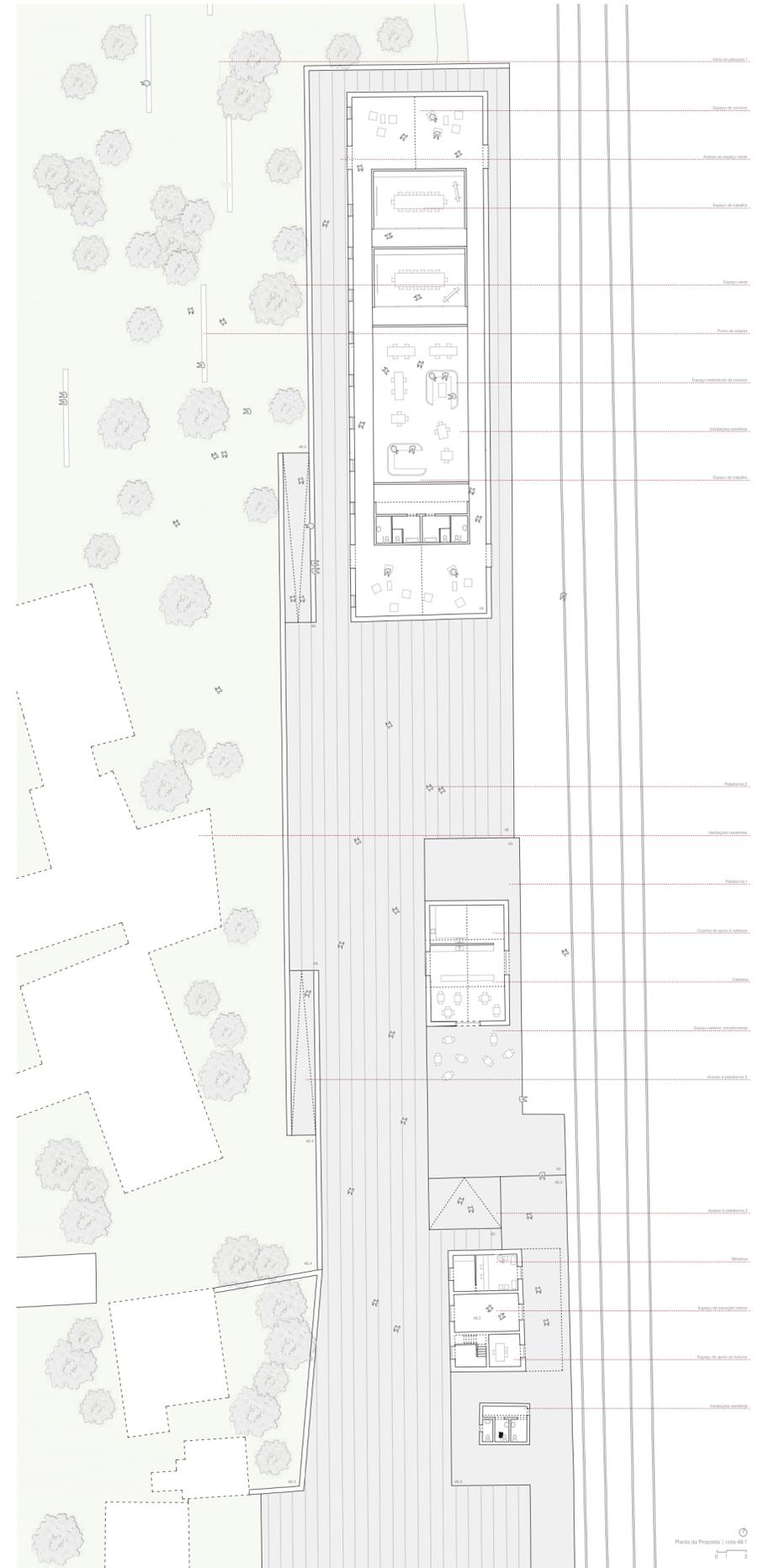




Fig. 57 | Maqueta 1/200 da proposta (Fotografia por Maria Almeida, 2017)

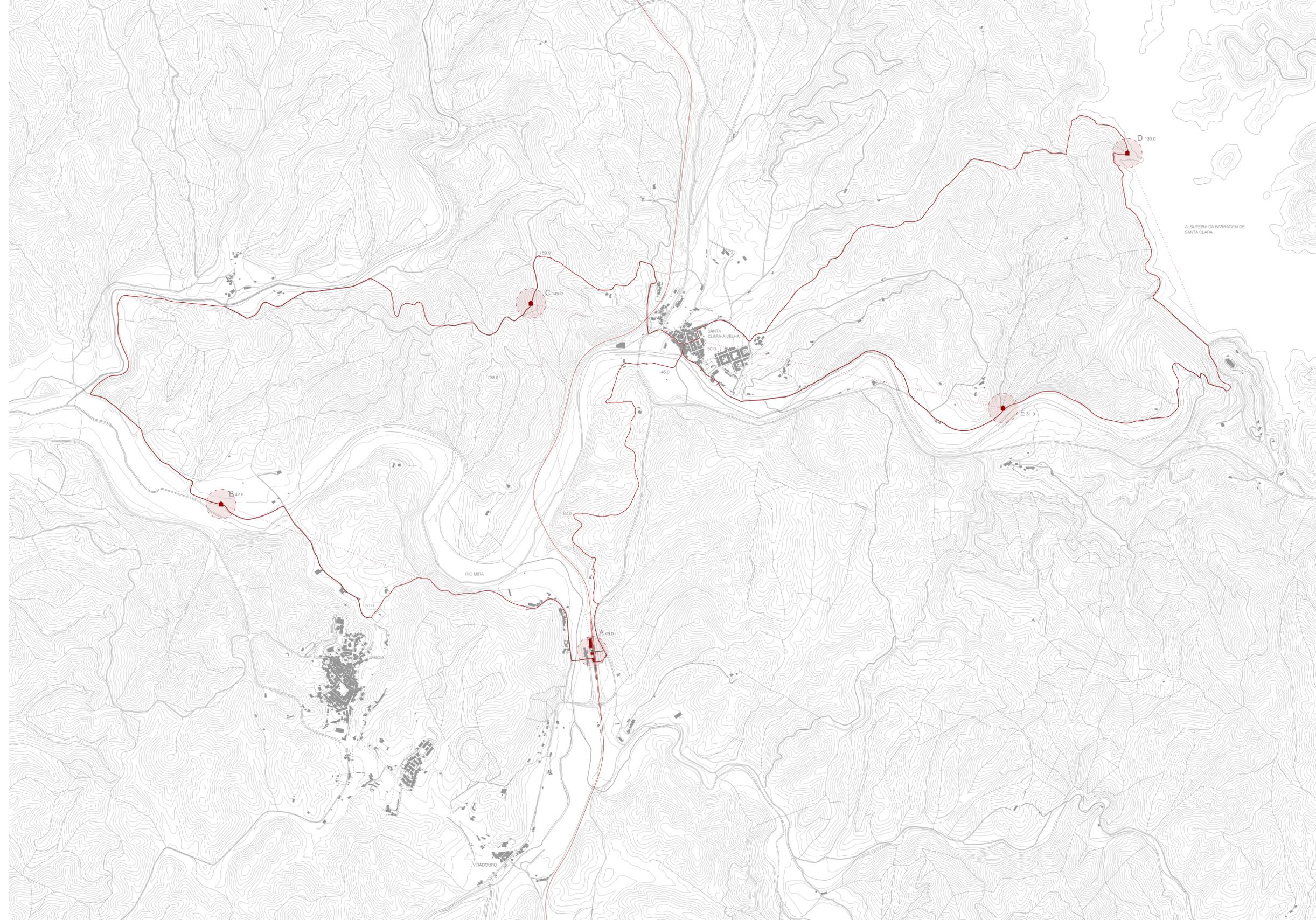


Fig. 58 | Maqueta 1/100 da proposta (Fotografia por Maria Almeida, 2017)

04.2.1 ROTAS E ABRIGOS

Apesar de serem formalmente independentes, as rotas pedestres das freguesias de Santa Clara-a-Velha e de Sabóia possuem um ponto de contacto que permite que estas sejam realizadas enquanto conjunto. 'A Caminho de Toténique' é um circuito com uma extensão de 13,5 quilómetros, com uma subida acumulada de 263 metros, que conecta ambos os aglomerados urbanos da região, trespassando a Ribeira de Toténique e posteriormente o Rio Mira antes de iniciar uma subida até à cota máxima atingida pelo percurso, onde se desenrola um miradouro natural com eixos visuais pontuados pelas edificações das vilas e da estação. Entre o núcleo ferroviário e Santa Clara-a-Velha a rota é acompanhada pela presença constante da ferrovia que pontua o território e se desvanece na paisagem. O confronto é evidente na Estação de Santa Clara-Sabóia onde a via pedestre e a ferrovia se cruzam determinando o elemento fulcral de desenvolvimento e disseminação da população pelos circuitos em questão. 'De Santa Clara à Barragem' contém os restantes 10 quilómetros de extensão onde o contacto com a água é intensificado, o percurso ao longo do Rio Mira é rematado pela tangência com a barragem e consequente subida até à cota mais elevada, onde as vistas se projectam sobre a albufeira e o vale definido pelo rio. Com o crescente utilização deste tipo de percursos, a implementação de elementos de apoio vem de certo modo valorizar o território e as rotas em questão, contemplando a paisagem urbana e natural da região.

Assim a estratégia incide na utilização das rotas pedestres, como elementos de paralelismo com as vias férreas, enquanto formas de conexão e comunicação entre locais. Os circuitos presentes na região em estudo são o motivo de unificação dos núcleos desassociados no território, a estação e ambos os aglomerados urbano, sendo esta agregação complementada por elementos arquitetónicos - abrigos - que caracterizam a paisagem juntamente com os os rios, a albufeira e a ferrovia.



04.2.2 REFERÊNCIAS

As intenções projectuais definidas para a estratégia territorial e para a proposta para a estação ferroviária baseiam-se nas referências de diversos arquitectos apresentadas. A dispersão de diversos volumes que pontuam o território e determinam momentos de interação com a paisagem é complementada pela proposta de Bernard Tschumi no Parc de la Villette, onde a implementação de peças irregulares através de uma métrica regrada estabelece um contacto entre volumes e o lugar. Enquanto elementos dissipados no território, o destaque destes na envolvente evoca a singularidade e a proeminência da proposta, evidenciados pela instalação Specter e pela proposta de Tschumi.

A referência do atelier Rintala Eggertsson Architects, intitulada de LAND(e)scape, torna-se pertinente pelo sua intenção crítica intrínseca no projecto. Três celeiros, de construção em madeira, foram colocados sobre uma estrutura palafítica, numa analogia às pernas do corpo humano, para reforçar a ideia de encaminhamento destes celeiros do campo para a cidade. A crítica à centralização da população nos núcleos urbanos principais, tendo em conta o processo do êxodo rural, torna-se o aspecto principal nesta referência. É transportado para o caso de Portugal, mais especificamente no local em estudo, onde a constante desertificação das áreas interiores originou o encerramento de diversas estruturas, entre elas, as estações ferroviárias fora dos aglomerados urbanos de maiores dimensões.

A composição dos 'abrigos' de pequenas dimensões propostos para os circuitos pedestres relaciona-se com o método de definição do espaço interior de Le Petit Cabanon do arquitecto Le Corbusier através da evocação da proporção humana para a formalização dos objectos arquitectónicos. As restantes referências - Centro Interpretativo e a House of the Future - utilizadas para a proposta da estação, evidenciam a organização e distribuição espacial das áreas programáticas ao longo dos edifícios, originando, nos vazios, relações de tensão com os volumes aparentemente fragmentados entre si. O Centro Interpretativo do Românico em Paredes acompanha o desenho da proposta apresentada em seguida pela sua preservação e intensificação do objecto preexistente formada pelo afastamento da peça proposta dos alçados do edifício.

Fig. 59 | Centro Interpretativo do Românico. Spaceworkers, Paredes (FG+SG, 2012)

Fig. 60 | Esquiço do Parc de la Villette. Bernard Tschumi, Paris (Bernard Tschumi, 1982)

Fig. 61 | House of the Future. Peter and Alison Smithson, Londres (CCA, 1955-1956)

Fig. 62 | Specter. Sterling Ruby, Whitewater, Califórnia (Lance Gerber, 2019)

Fig. 63 | Le Petit Cabanon. Le Corbusier, Roquebrune-Cap-Martin (Manuel Bougot)

Fig. 64 | LANDescape. Rintala Eggertsson, Savonlinna (Rintala Eggertsson Architects, 1999)



Fig. 59

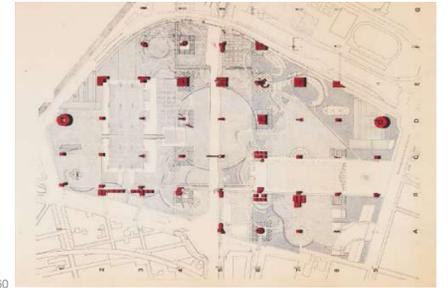


Fig. 60

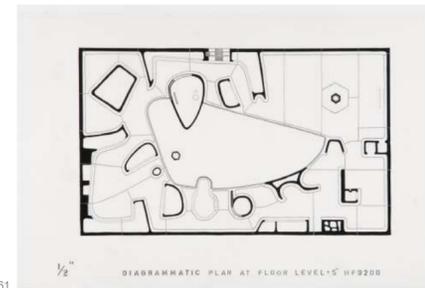


Fig. 61



Fig. 62



Fig. 63



Fig. 64

04.2.3 TIPOLOGIAS DE ABRIGOS

A planificação e aplicação de planos de edifícios-tipo de passageiros ao longo da rede ferroviária portuguesa, afim de determinar locais de paragem do meio de transporte e de conectar a ferrovia com os núcleos urbanos que esta viria a servir, é um dos fundamentos base na correlação entre a estratégia e os caminhos de ferro. Pretende-se assim estabelecer uma tipologia de 'abrigos' – edifícios de pequenas dimensões – de apoio às rotas pedestres mencionadas. Do mesmo modo que os planos predefinidos para a rede nacional eram implementados, com pontuais alterações, nas diversas regiões do país, assim os arquétipos de 'abrigos' possibilitam a mesma dinâmica de edificação ao longo de qualquer estrutura de percursos pedestres. Deste modo a aplicação dos abrigos nos percursos circulares da região e na respetiva rede nacional de rotas pedestres justifica-se pelo paralelismo com a implementação das estações-tipo, provenientes de planos previamente delimitados, na vasta rede ferroviária nacional.

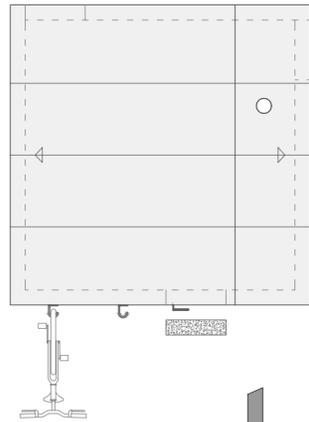
A elaboração de quatro tipologias distintas advém da necessidade de responder às diferentes características impostas pelo território envolvente e pelo clima da região, desde a proximidade da rota com o Rio Mira e albufeira, aos miradouros naturais consequentes da elevada cota que o percurso pedestre atinge. Os quatro 'abrigos' surgem de um arquétipo de um volume de duas águas de planta quadrangular 3.00 x 3.00 metros que alcança uma cota máxima de 3.30 metros, assim as pequenas dimensões dos volumes promovem o menor impacto visual no território e favorecem um vínculo harmonioso entre o 'abrigo' e a paisagem, à escala do percurso pedestre. A relação e influência da cobertura de duas águas na forma do edifício oscila consoante o programa de apoio que este proporciona à rota. A divisão planimétrica e altimétrica da peça em quatro partes idênticas permite a geometrização do espaço e a unificação dos diversos vãos entre si, através da proporção que obtêm. A ação de divisão do volume introduz um ritmo lógico e de harmonia, entre cheio e vazio, na composição dos alçados. Foram determinadas três variações programáticas: espaço de repouso, de contemplação e de introspeção.

O modelo de 'abrigo' A.1 representa um espaço de repouso de Inverno, de cobertura assimétrica, caracterizado pelo elemento vertical, a chaminé como objeto principal, que o destaca do arquétipo de volume predefinido. Os vãos enquadrados com as peças que definem o espaço interior, banco e salamandra, originam uma constante presença da paisagem na experiência do 'abrigo'. O espaço de repouso de Verão - A.2 - é obtido através de uma variação na tipologia acima caracterizada. O número de vãos e as suas proporções diferenciam a vivência do espaço interior, concedendo-lhe particularidades de um edifício fresco. A tipologia de miradouro, B, distingue-se das restantes pela sua cobertura simétrica – característico da arquitectura vernacular da região - e pelo vão singular de grandes dimensões. A simplicidade do interior bruto complementa a inevitável relação e impacto da paisagem envolvente no espaço. O modelo de 'abrigo' C é formalmente particular relativamente às restantes, com uma das águas da cobertura acentuada com o objectivo de projectar o olhar de forma ascensional. O elemento principal desta tipologia é o vão de pequenas dimensões situado na cobertura, que complementa o espaço interior com uma luz de carácter 'espiritual' promovendo a harmonia e introspeção.

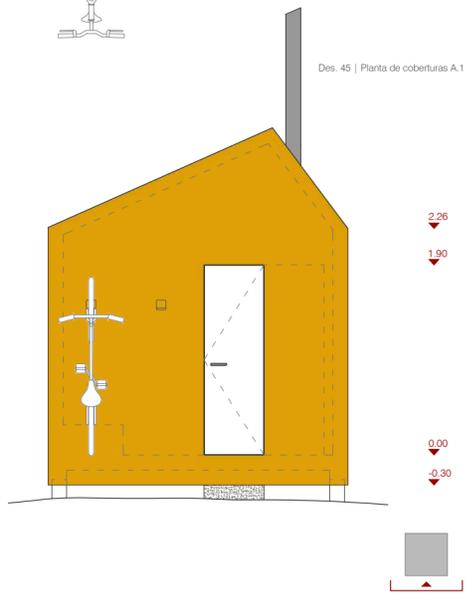
Des. 44 | Esquema de volumetria de diversas tipologias de 'abrigo' com destaque nas formas utilizadas na proposta



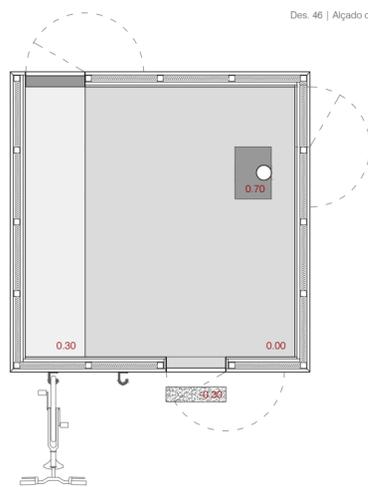
módulo A.1



Des. 45 | Planta de coberturas A.1

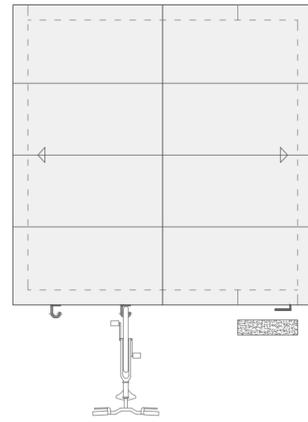


Des. 46 | Alçado de entrada A.1

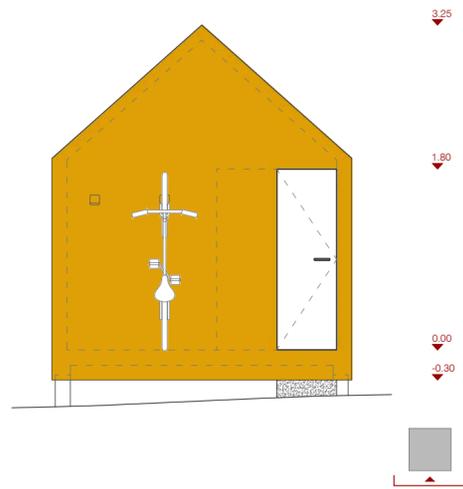


Des. 47 | Planta do interior A.1

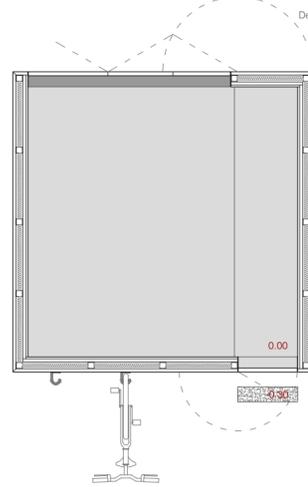
módulo B



Des. 48 | Planta de coberturas B

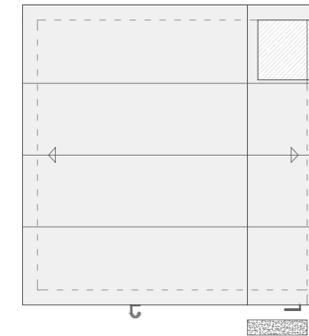


Des. 49 | Alçado de entrada B

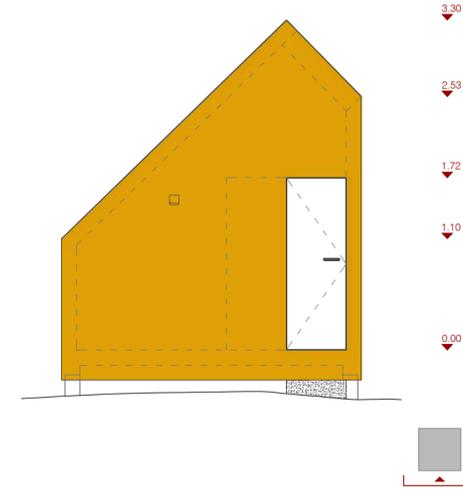


Des. 50 | Planta do interior B

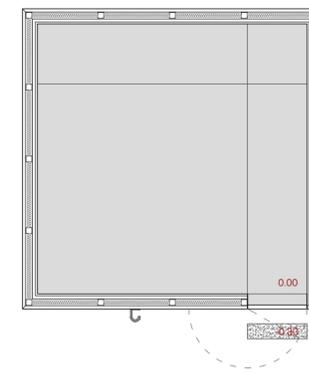
módulo C



Des. 51 | Planta de coberturas C

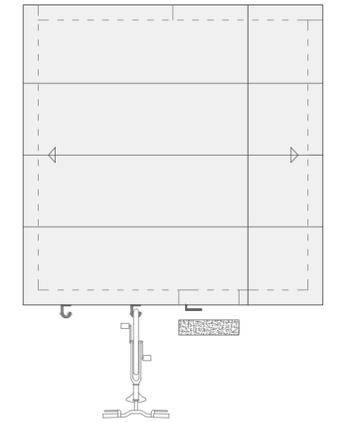


Des. 52 | Alçado de entrada C

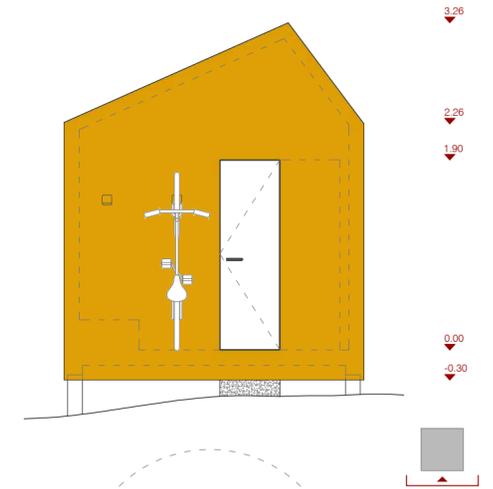


Des. 53 | Planta do interior C

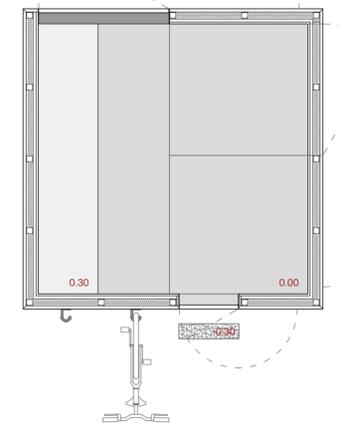
módulo A.2



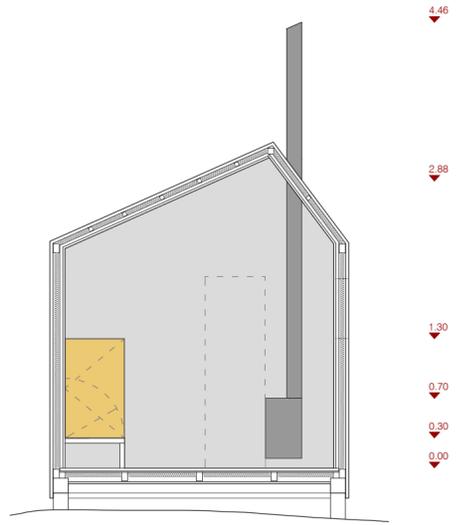
Des. 54 | Planta de coberturas A.2



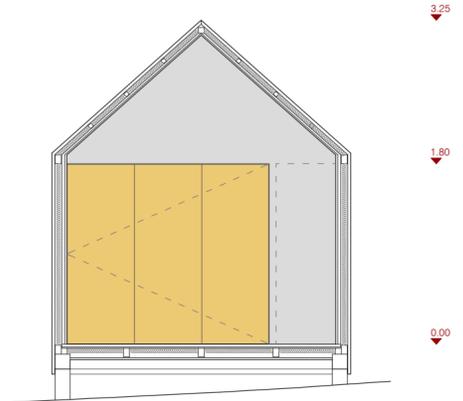
Des. 55 | Alçado de entrada A.2



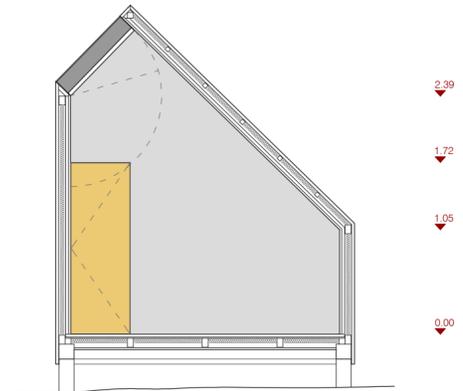
Des. 56 | Planta do interior A.2



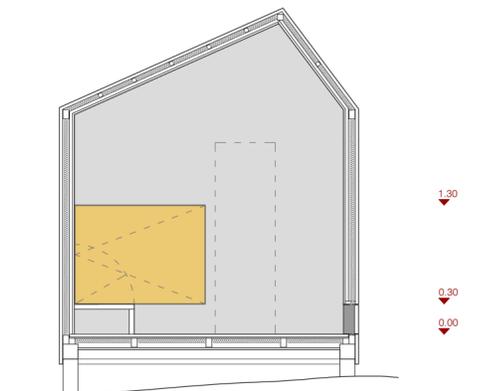
Des. 57 | Corte transversal A.1



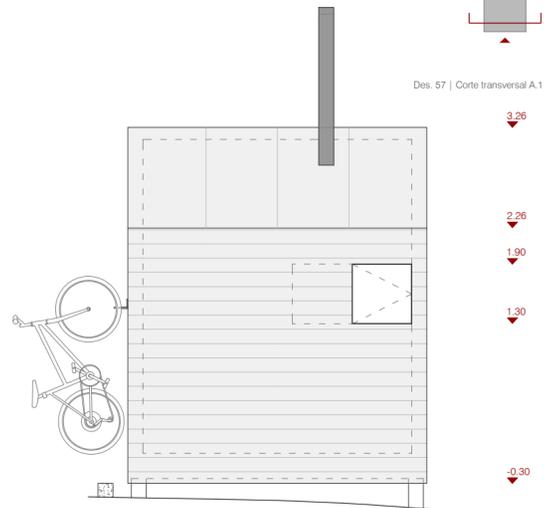
Des. 60 | Corte transversal B



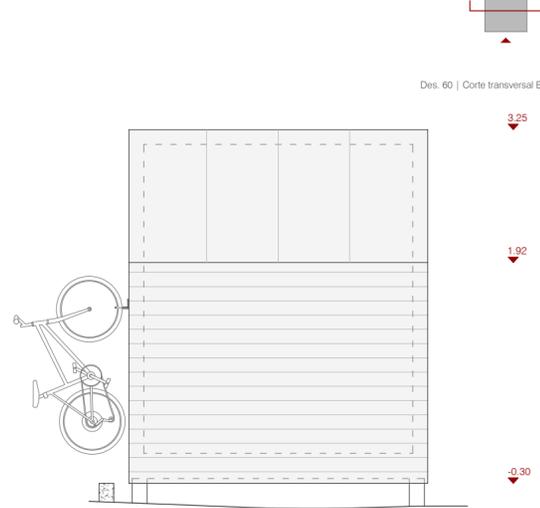
Des. 63 | Corte transversal C



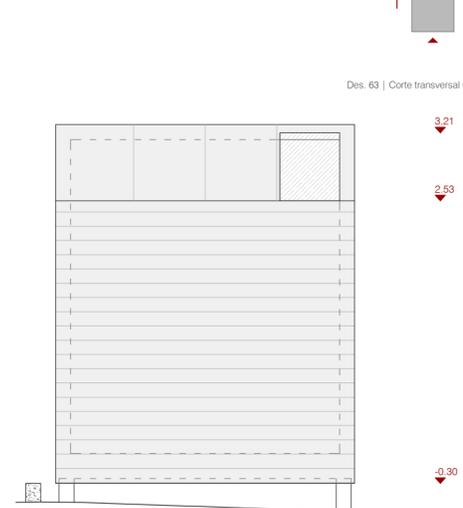
Des. 66 | Corte transversal A.2



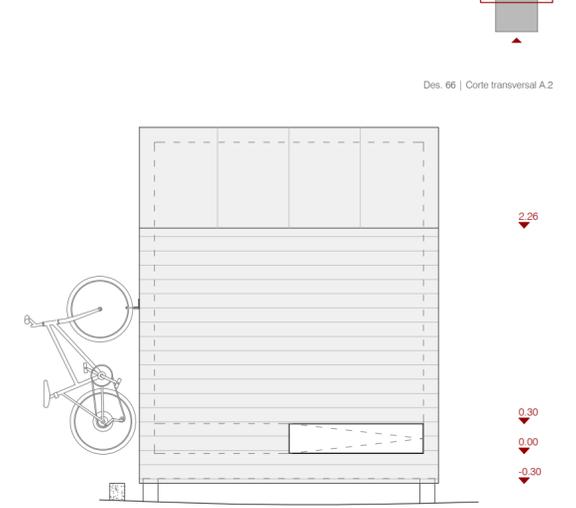
Des. 58 | Alçado lateral A.1



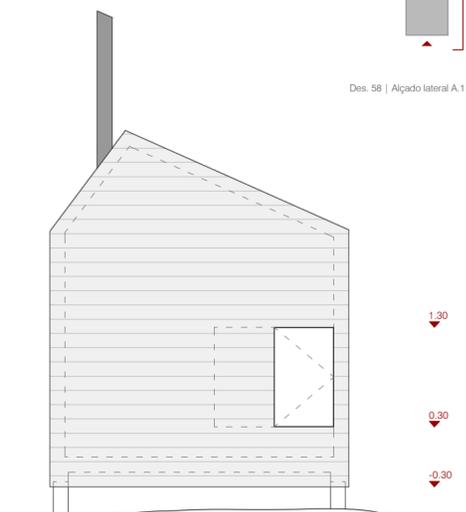
Des. 61 | Alçado lateral B



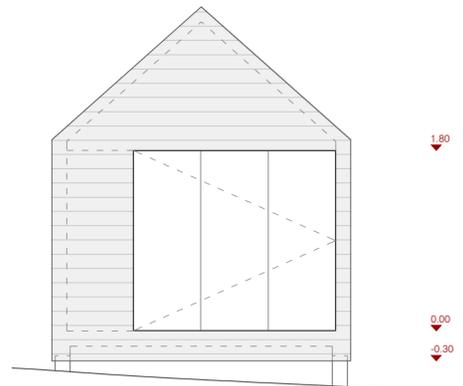
Des. 64 | Alçado lateral C



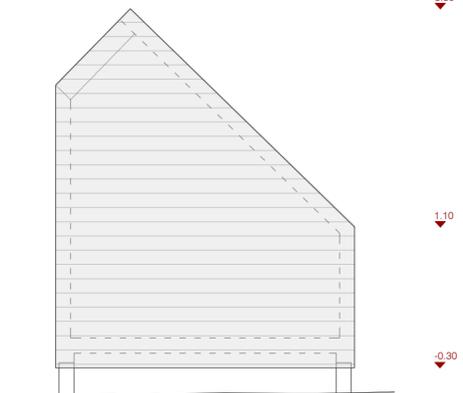
Des. 67 | Alçado lateral A.2



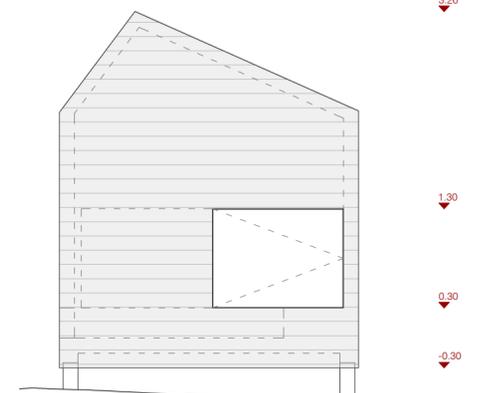
Des. 59 | Alçado tardoz A.1



Des. 62 | Alçado tardoz B

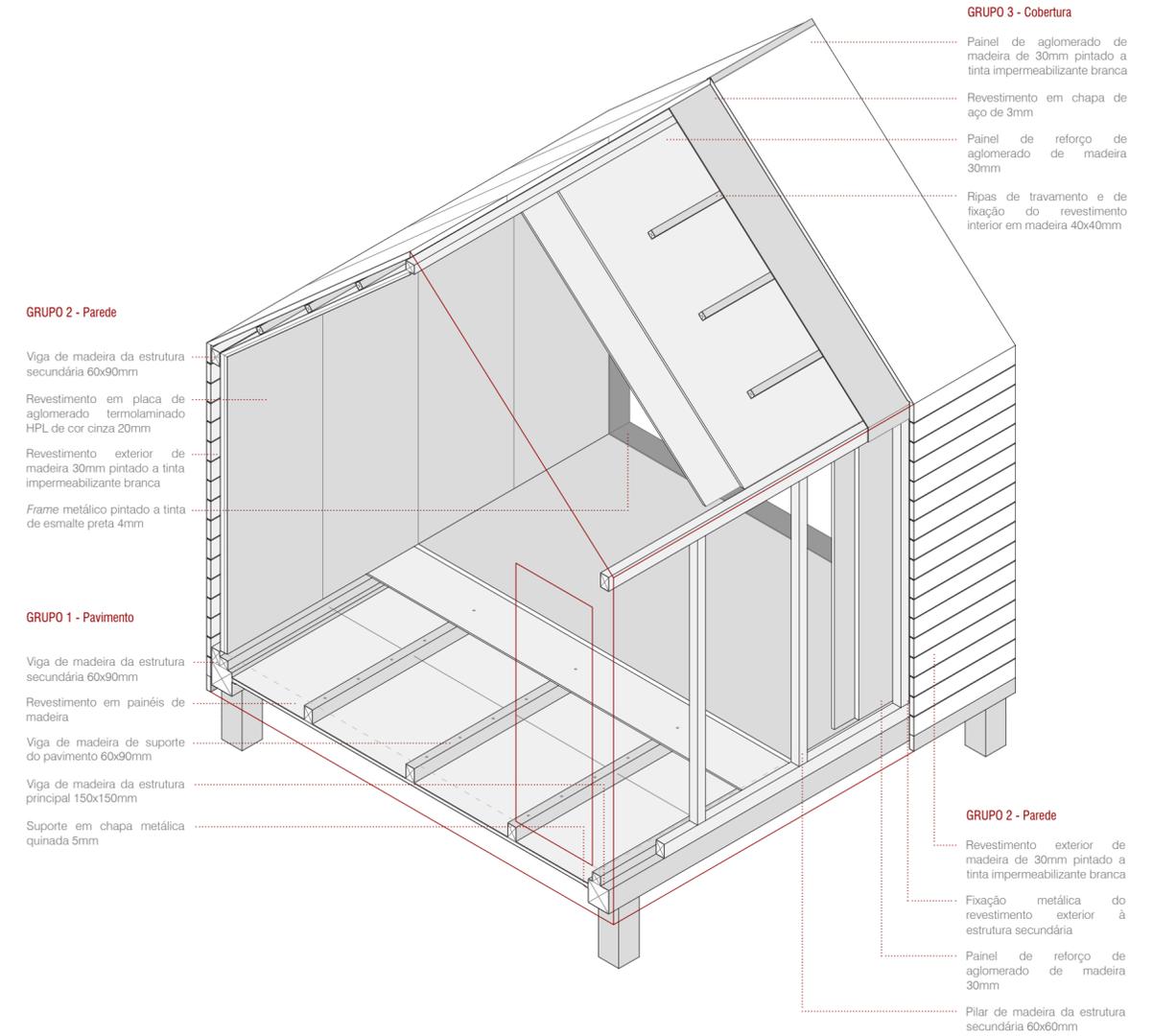


Des. 65 | Alçado tardoz C



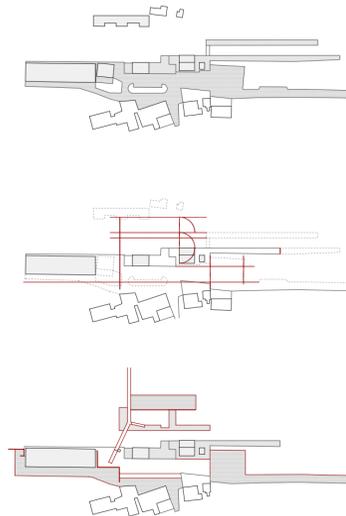
Des. 68 | Alçado tardoz A.2

A nível construtivo a tipologia com uma estrutura simples de viga e pilar de madeira eleva-se do solo para reforçar a leveza visual da peça assim como reduzir o seu impacto no território. O exterior é revestido a tabuado de madeira lacada a tinta branca, à exceção do alçado adjacente à rota pedestre, como elemento de destaque na paisagem envolvente. O alçado referido é assim o único que possui uma cor acastanhada afim de transmitir uma lógica de ininterruptão entre o pavimento do percurso e a entrada para o 'abrigo'. A entrada no espaço interior é realizada por um vão de pequenas dimensões que varia consoante o programa da tipologia em questão. A dimensões médias de 0,65 x 1,80 metros consolidam e tornam 'física' a transição exterior/interior, que resulta numa compressão efetuado pelo vão da entrada seguida de uma descompressão no espaço interior reduzido. Todos os vãos implementados nas diversas tipologias possuem uma portada de cor branca no exterior e acastanhada no interior, estabelecendo uma linguagem de continuidade aquando esta se encontra fechada e fortalecendo a composição do alçado quando está aberta. O revestimento interior em painéis termolaminados de cor cinza atribui um carácter estéril e de monotonia ao espaço salientando os tons da paisagem envolvente.



04.3 REDEFINIÇÃO DO ESPAÇO ARQUITETÓNICO

A proposta de intervenção na estação apresenta-se como uma composição de elementos que unificam o lugar. A definição de uma estruturação hierárquica dos diversos edifícios de acordo com a sua importância face à ferrovia foi determinante no desenho dos espaços públicos exteriores. A divisão dos diferentes edifícios, por patamares, estabelece uma relação entre volume e espaço exterior – cheio e vazio - onde o primeiro patamar é composto por ambas as plataformas de embarque e pelos três edifícios comuns de uma estação: o edifício de passageiros, o armazém ferroviário e o volume de pequenas dimensões que alberga as instalações sanitárias. Este define o elo de ligação entre o meio urbano e rural, e o meio de transporte ferroviário. O segundo patamar, inferior ao primeiro a nível altimétrico, determina o espaço de circulação principal e a conexão entre a área de estacionamento a Sul, os edifícios da estação, o antigo armazém de cereais e as habitações numa cota inferior. A reestruturação do espaço exterior, adjacente ao núcleo ferroviário, tornou-se fundamental para a definição de uma área de circulação pedestre entre os vários edifícios que segue a métrica de alinhamentos estruturantes do local através de eixos perpendiculares à Linha do Sul, estabelecendo diversas áreas de estadia e de conexão. A referida restrição rodoviária no patamar intermédio complementa o lugar com um amplo espaço exterior e um movimento pedestre fluído entre edifícios, contudo no patamar inferior, adjacente às habitações existentes, foi conservada a circulação rodoviária facilitando a chegada às mesmas. A remoção dos edifícios de habitações contíguos à Linha do Sul tanto enfatizou a importância do conjunto ferroviário como permitiu uma maior permeabilidade e proximidade das pessoas ao caminho-de-ferro. A deslocação da plataforma de embarque e desembarque no lado Nascente da ferrovia contribuiu para a centralização do conjunto e para um aumento na relação entre ambas as plataformas, complementadas por zonas de estacionamento rodoviário próximas às duas áreas de embarque. A transição entre ambos os lados da linha é estabelecida com um gesto que se destaca entre a rigidez dos edifícios ferroviários. Criando momentos de comunicação e conflito com a ortogonalidade dos principais eixos da estação, a passagem aérea pontua o espaço entre os antigos armazéns unificando as plataformas propostas e dando continuidade ao circuito pedestre de Sabóia que interjeta o lugar.



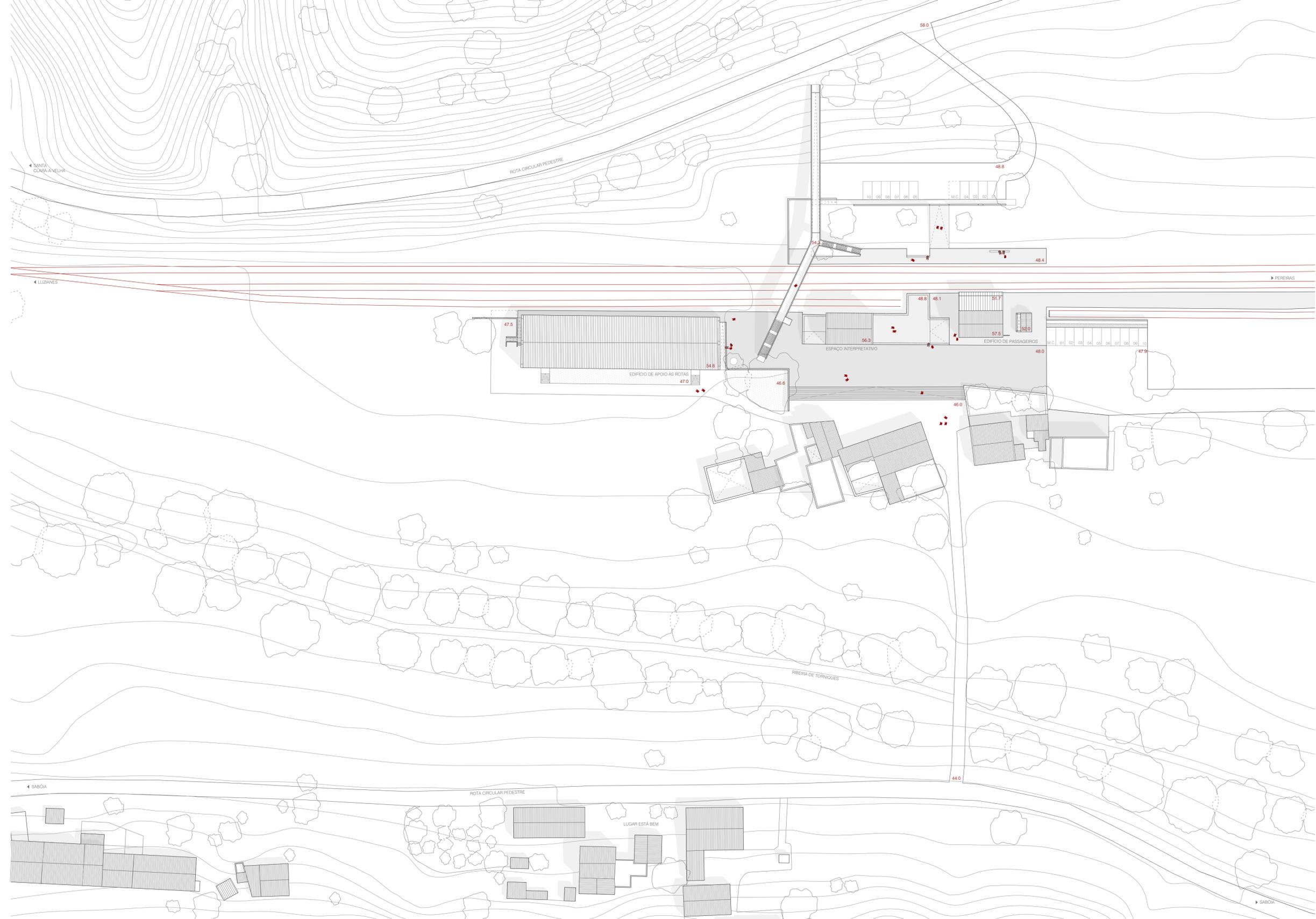
Des. 70 | Esquemas de implantação

- Plataformas de embarque
- Edifícios ferroviários
- Elementos a remover
- Eixos principais
- Proposta
- Edifícios envolventes

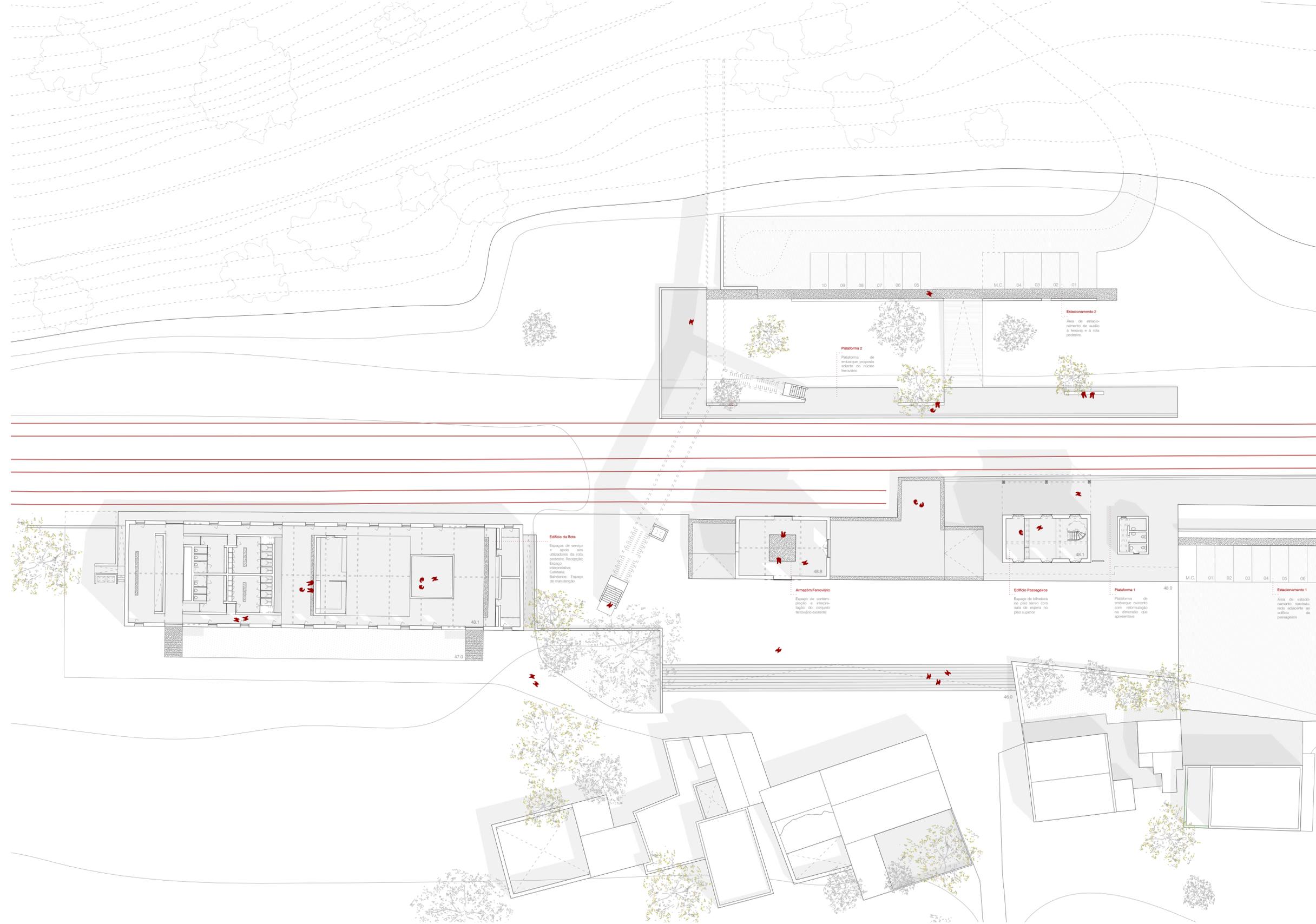


Des. 71 | Planta de coberturas

- Plataformas de embarque
- Vias rodoviárias
- Linhas ferroviárias
- Curvas topográficas 1m

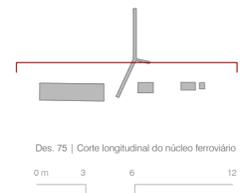
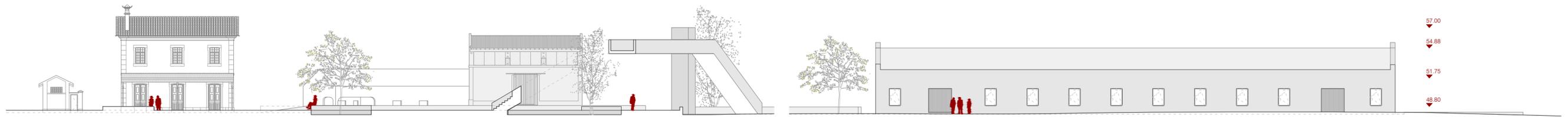
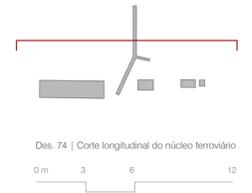
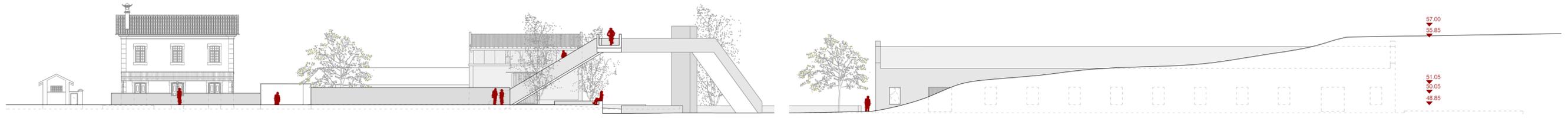
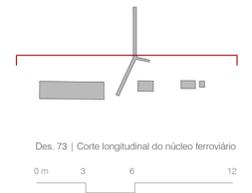
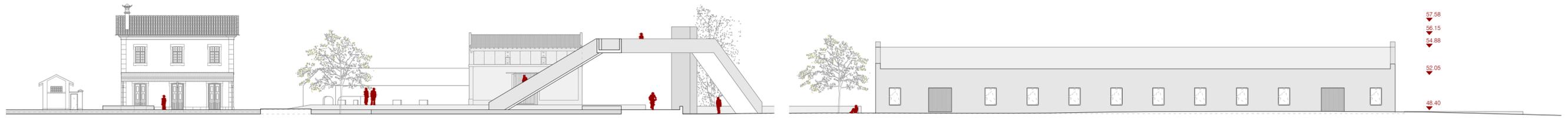


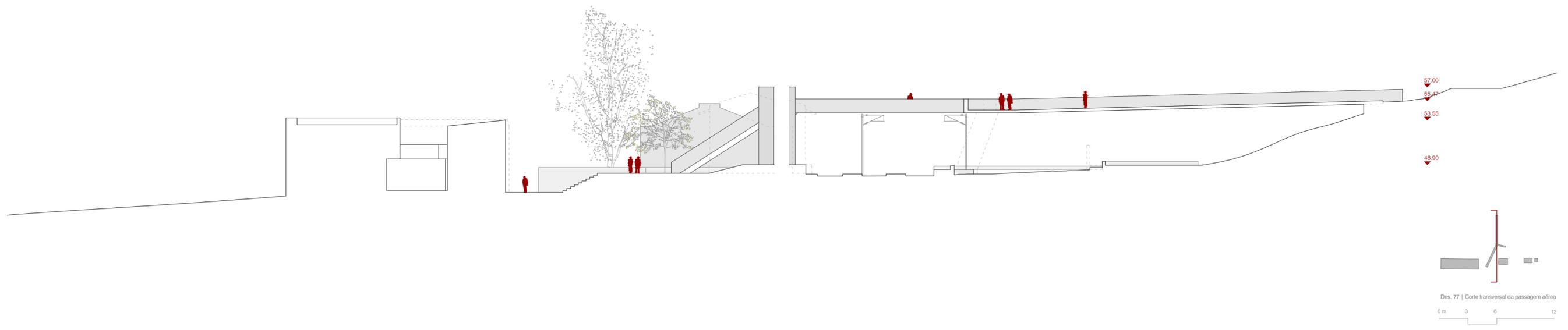
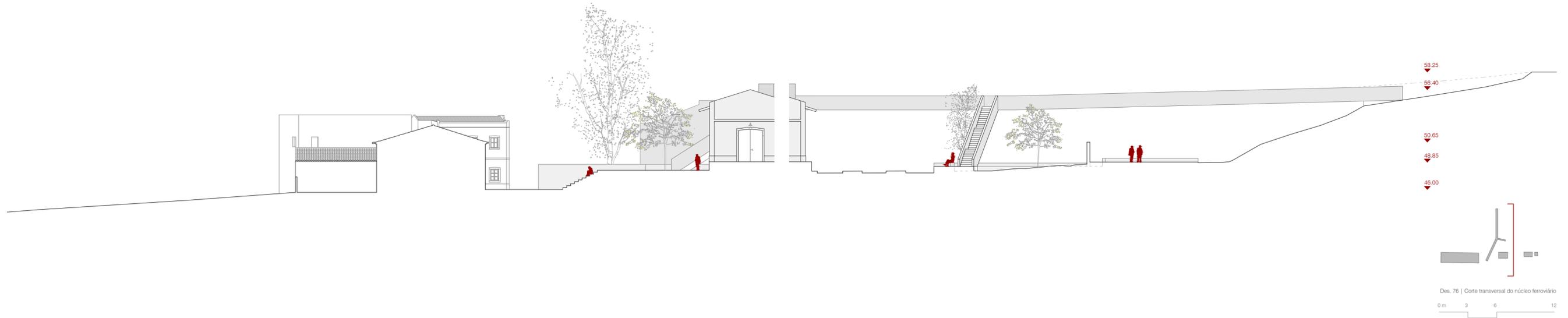
A estruturação programática é estabelecida com base na utilização da estação enquanto núcleo de recepção e disseminação dos seus utilizadores pela região de Santa Clara-a-Velha e de Sabóia através de circuitos pedestres que intercedam o lugar e se dissipam na paisagem acidentada. O edifício de passageiros incorpora o seu programa original de 'porta' da ferrovia, adquire uma amplitude interior enquanto espaço da bilheteira no piso inferior e sala de espera no piso superior e mantém a forma e os elementos que a caracterizam nos alçados exteriores, gesto que é reforçado pelo levantamento sistematizado das tipologias deste edifício ao longo da Linha do Sul. Como elemento secundário relativamente à preponderância do edifício de passageiros, o volume das instalações sanitárias mantém a sua função actual de apoio aos utilizadores do meio de transporte ferroviário. Enquanto elemento mais elevado do patamar intermédio, o armazém é reforçado pela centralidade face à sua posição no conjunto que salienta as relações íntimas visuais entre os diversos edifícios. Assim é estipulado uma área de estadia direccionada para as quatro faces do armazém, com enquadramentos para o edifício de passageiros, antigo armazém de cereais, espaço público exterior e para a plataforma de embarque proposta, o que proporciona ao espaço interior uma versatilidade programática constante. É proposto para o volume longitudinal, que remata a estação ferroviária a Norte, um espaço de apoio às rotas pedestres da região. Estas que albergam uma função lúdica e simultaneamente uma função de dispersão da população pelo território, cruzam o conjunto ferroviário onde o antigo armazém de cereais representa a 'rótula' e elemento de transição entre os circuitos e o meio de transporte. A composição dos vãos em ambos os alçados é alterada consoante a métrica existente a fim de adquirir uma maior permeabilidade entre o interior do edifício e a paisagem. É pretendido, com uma estratégia da disposição espacial interior, alcançar a máxima fluidez do movimento através da definição de volumes programáticos distanciados das fachadas, criando uma área de circulação entorno dos diversos espaços, mantendo um diálogo constante entre o existente e o proposto. A recepção adjacente à fachada Sul remate o conjunto e dá início à sucessão de espaços de permanência e confluência e espaços de serviços que se desenrolam alternadamente ao longo do edifício. O espaço interpretativo adjacente à área de recepção estabelece uma relação de observação e apreciação entre os utilizadores das rotas pedestres e os 'abrigos' que as complementam. A zona da cafetaria, central ao edifício, determina uma divisão entre as áreas lúdicas e as áreas de serviço, onde se desenvolvem os balneários e instalações sanitárias masculinas e femininas, agregadas no volume de maiores dimensões, seguido de um espaço de lavagem de acessórios, utilizados nos circuitos pedestres, que executa o remate Norte do edifício.

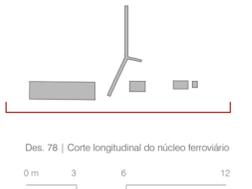
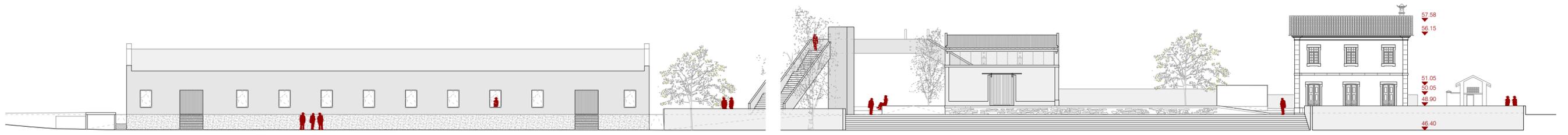


Des. 72 | Planta da proposta para a estação

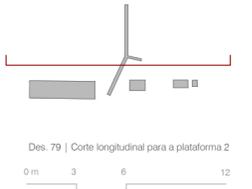
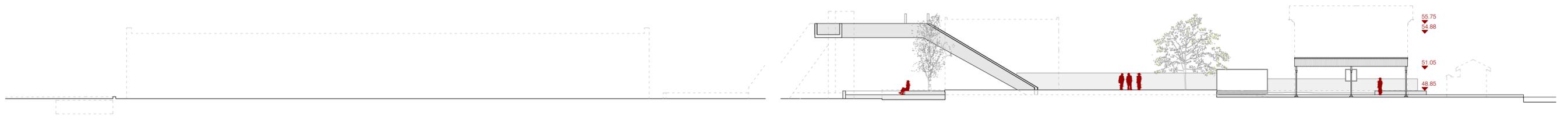




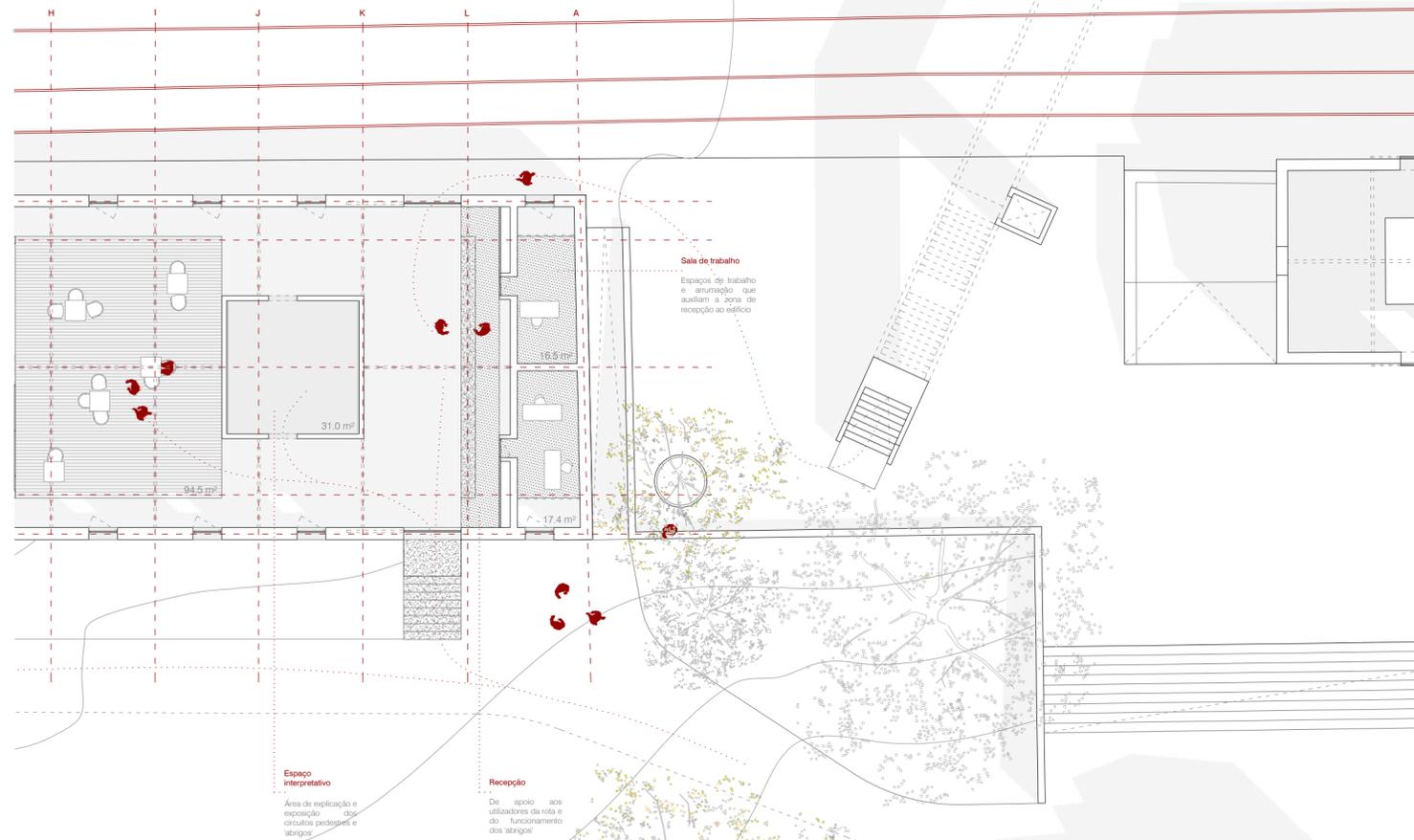
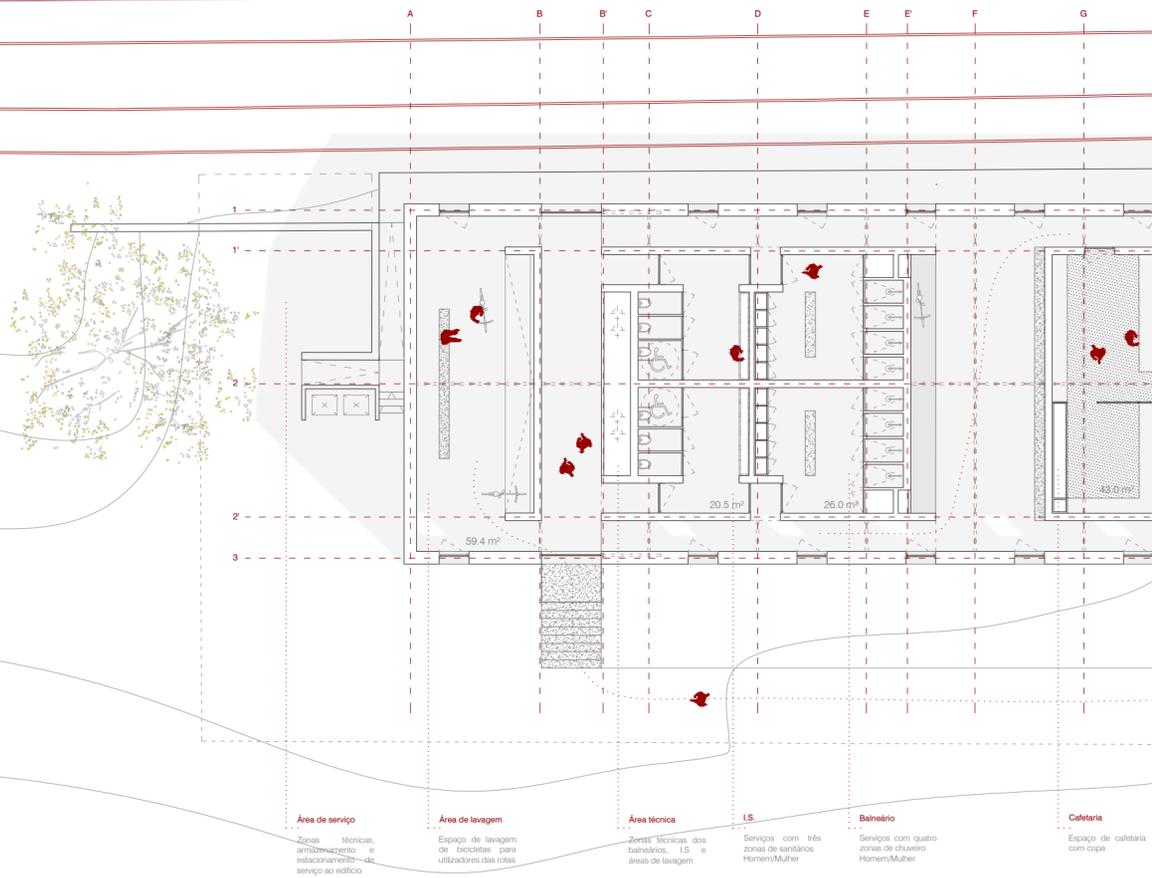




Des. 78 | Corte longitudinal do núcleo ferroviário



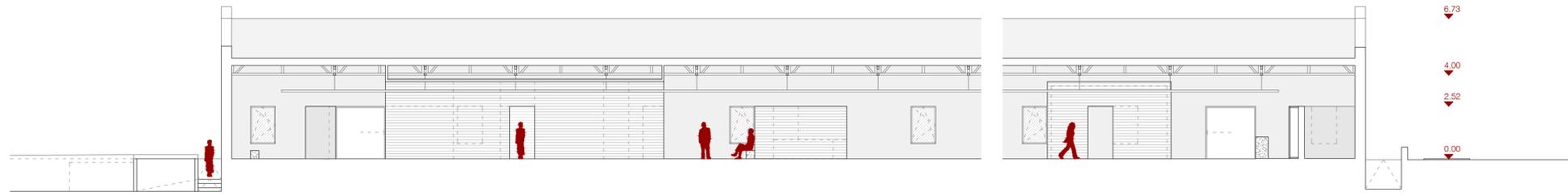
Des. 79 | Corte longitudinal para a plataforma 2



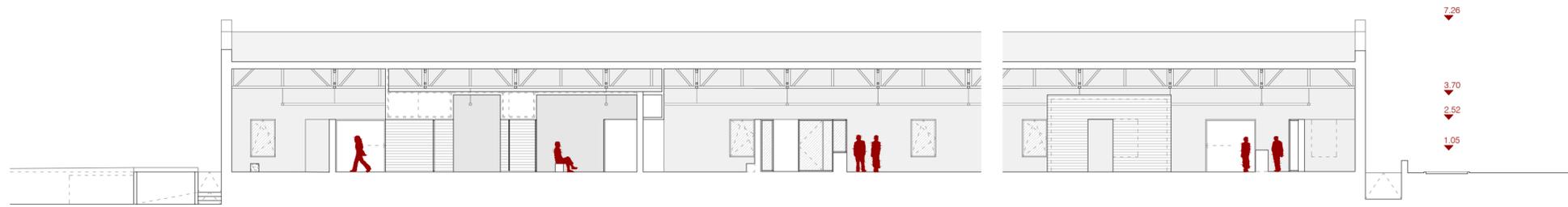
Des. 80 | Planta da proposta - Edifício de apoio

- Sombra projectada
- Betão/Pedra
- Eixos estruturais
- Principais trajetos de circulação

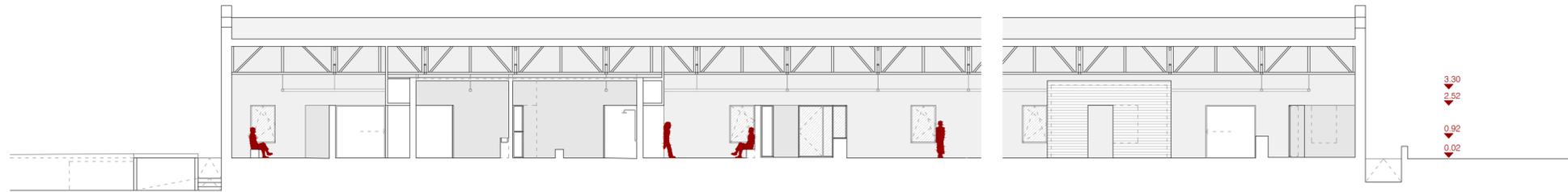




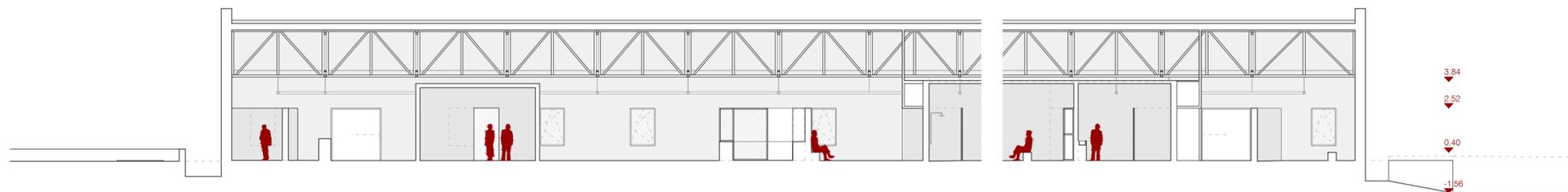
Des. 81 | Corte longitudinal do edifício
0 m 2 4 8



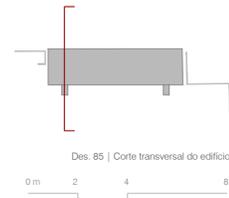
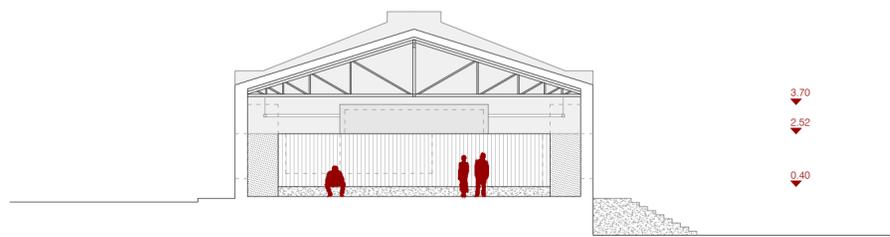
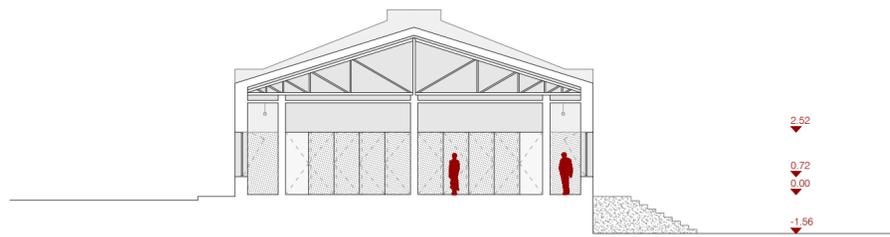
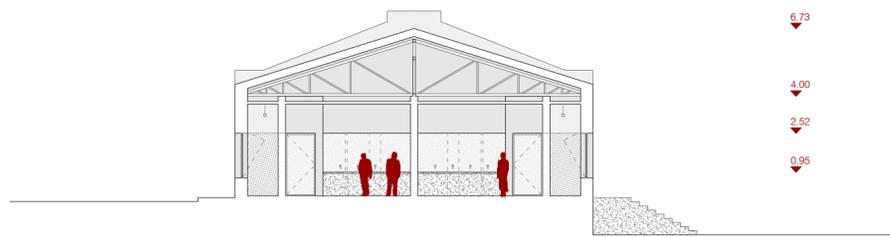
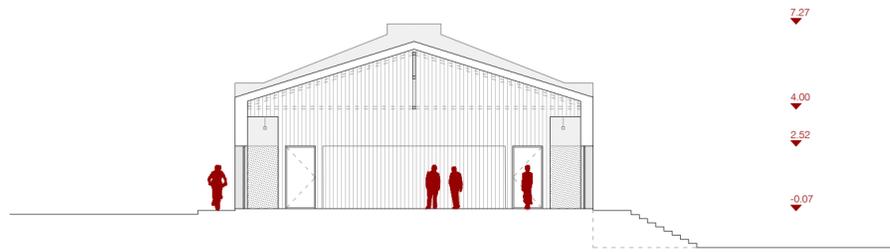
Des. 82 | Corte longitudinal do edifício
0 m 2 4 8



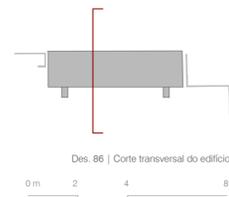
Des. 83 | Corte longitudinal do edifício
0 m 2 4 8



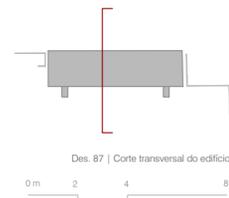
Des. 84 | Corte longitudinal do edifício
0 m 2 4 8



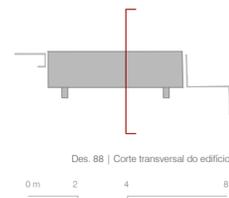
Des. 85 | Corte transversal do edifício



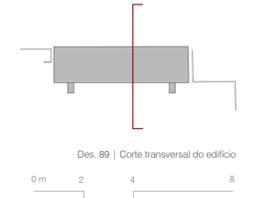
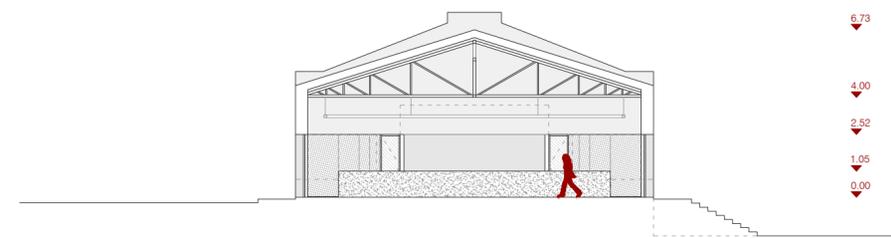
Des. 86 | Corte transversal do edifício



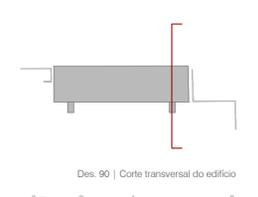
Des. 87 | Corte transversal do edifício



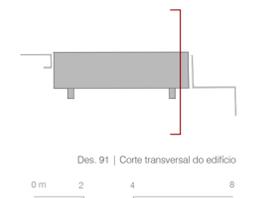
Des. 88 | Corte transversal do edifício



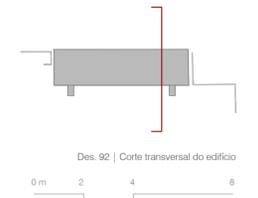
Des. 89 | Corte transversal do edifício



Des. 90 | Corte transversal do edifício



Des. 91 | Corte transversal do edifício



Des. 92 | Corte transversal do edifício

04.3.2 FOTOMONTAGENS



Fig. 65 | Fotomontagem aérea da tipologia de abrigo B



Fig. 66 | Fotomontagem de enquadramento do abrigo com a paisagem



Fig. 67 | Fotomontagem do alçado do abrigo



Fig. 68 | Fotomontagem do interior - envoltivo 01



Fig. 69 | Fotomontagem do interior - envoltivo 02



Fig. 70 | Fotomontagem do exterior do edifício de apoio às rotas



Fig. 71 | Fotomontagem do acesso e área de circulação



Fig. 72 | Fotomontagem dos principais acessos



Fig. 73 | Fotomontagem de zonas de repouso no exterior poente



Fig. 74 | Fotomontagem da relação do espaço verde com o edifício



Fig. 75 | Fotomontagem da relação de cotas interior-exterior



Fig. 76 | Fotomontagem do acesso Sul adjacente à zona de recepção



Fig. 77 | Fotomontagem da área de repouso entre cafetaria e banheiros



Fig. 78 | Fotomontagem do acesso Norte



Fig. 79 | Fotomontagem da área de circulação entre o existente e o proposto



Fig. 80 | Fotomontagem da cafetaria



Fig. 81 | Fotomontagem da cafetaria



Fig. 82 | Fotomontagem da relação entre cafeteria e recepção

04.3.3 MAQUETA

A maquete da Estação de Santa Clara-Sabóia à escala 1:100, com 1,80 x 0,80 metros, foi realizada na sua maioria a partir de madeira e cartão, utilizando aplicações de tintas e vernizes a fim de conseguir o destaque dos elementos da proposta enquanto se obtém uma relação harmoniosa entre materiais.

É composta por diversos elementos que caracterizam o local em questão. Para definir a topografia do lugar foi utilizado MDF à cor natural com corte limpo destacando-se dos edifícios habitacionais existentes, onde as arestas queimadas e o verniz acastanhado proporcionam semelhanças entre os dois elementos. A plataforma de embarque existente é originada pela cor das habitações mas com as características da topografia existente. À cor branca estão os elementos que são alvo de uma proposta de reformulação ou reabilitação. A relação entre materiais e a centralidade da cor pálida face à totalidade da maquete permite destacar facilmente o núcleo de intervenção direccionando o foco para o edifício de maiores dimensões no extremo do modelo. Os edifícios principais da estação foram realizados em MDF pintado a fim de referir a sua pré-existência no local e indicar as acções de reabilitação e reformulação dos edifícios em causa.

As árvores utilizadas pretendem ser caracterizadas como elementos de segundo plano, que embora desempenhem um papel fundamental na organização e definição do espaço exterior, não alteram o protagonismo alcançado pelos edifícios e espaço público proposto. As pessoas à escala 1:100 são retratadas na cor vermelha com o objectivo de destacar a agregação dos utilizadores da estação no espaço e evidenciar a forma de utilização das novas áreas propostas.



Fig. 83 | Maquete 1:100 da proposta



Fig. 84 | Relação entre proposto e existente

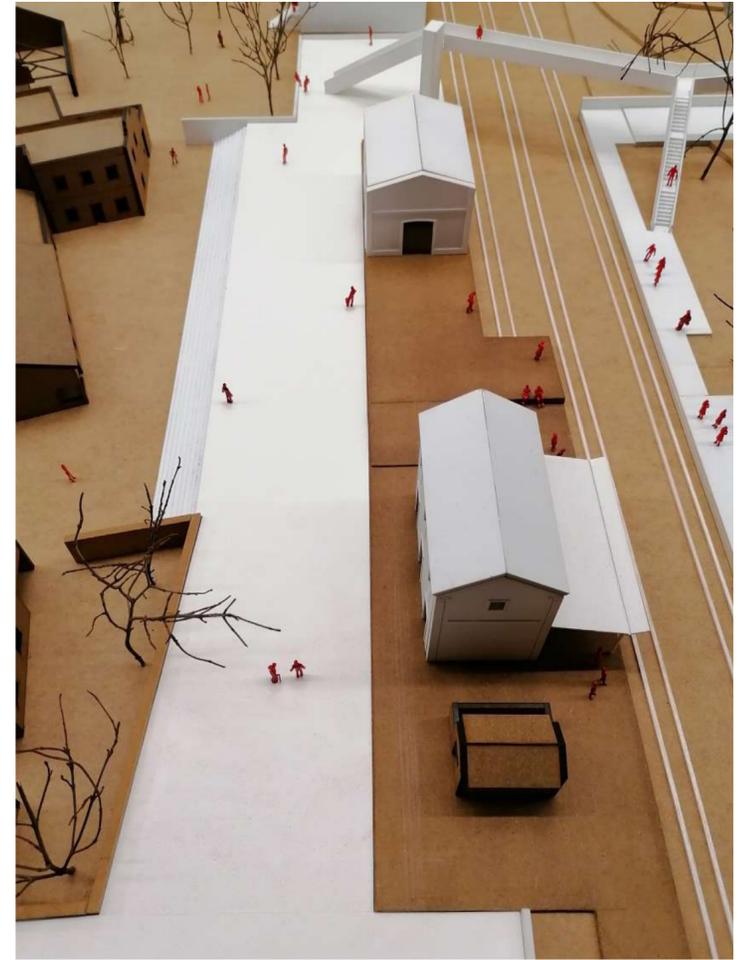


Fig. 85 | Espaço público exterior



Fig. 86 | Edifício de apoio às rotas pedestres e espaço exterior adjacente

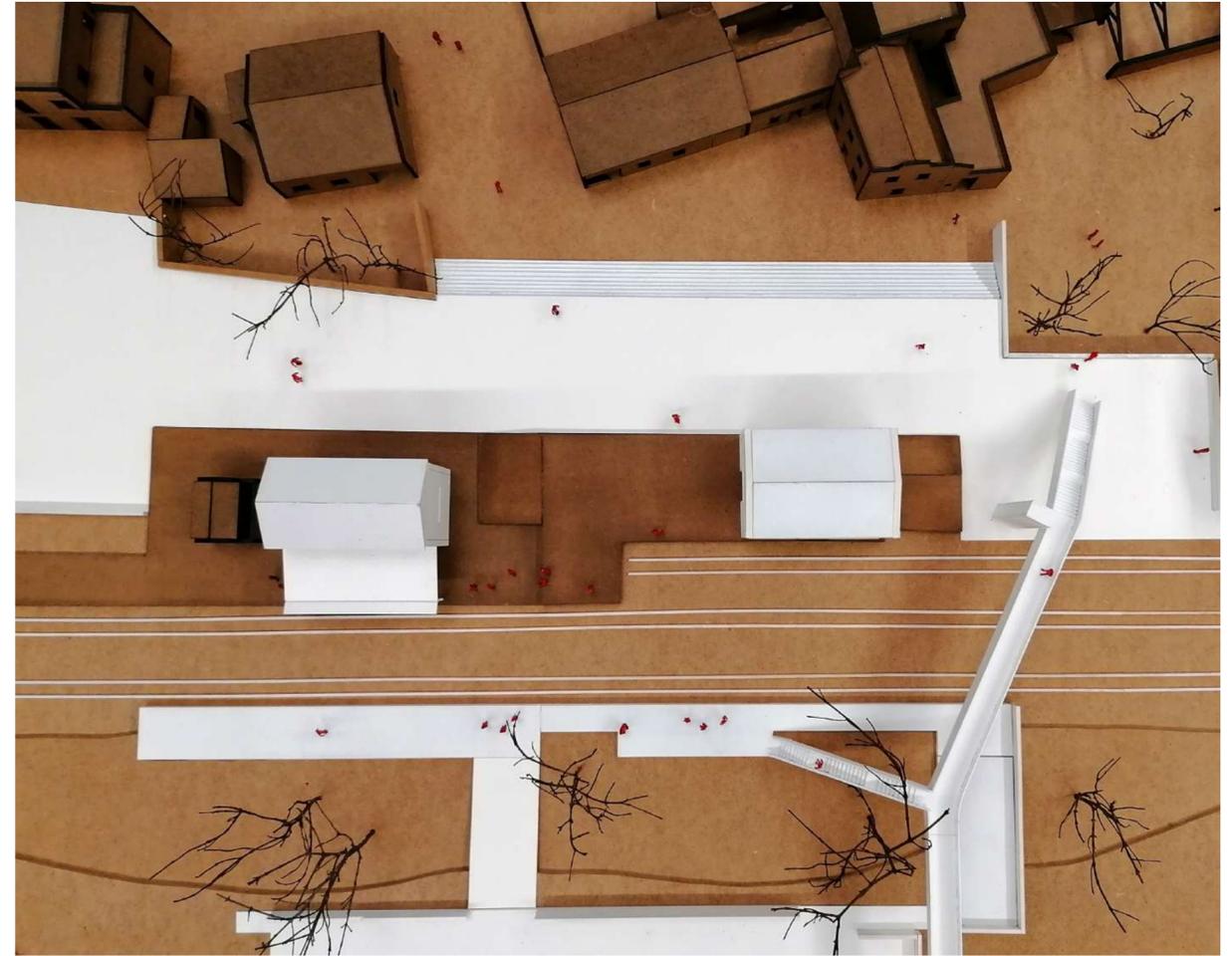


Fig. 87 | Relação de cores



Fig. 88 | Relação entre materialidades



Fig. 89 | Pormenor do edifício proposto

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente investigação tem como base uma reflexão e análise crítica acerca da proposta desenvolvida ao longo da Unidade Curricular de Projecto Avançado I, em 2017, que incidiu acerca da Estação Ferroviária de Santa Clara-Sabóia, no Concelho de Odemira, enquanto elemento que permitia a revitalização do território envolvente através da disseminação da população e utilizadores do meio transporte pela região. Para o entendimento e constituição de uma análise projectual acerca do tema das Estações Ferroviárias foi visto como inevitável uma abordagem às tipologias utilizadas como modelo de edificação com o intuito de compreender o elemento singular através do estudo do conjunto. Os modelos predefinidos sofriram alterações aquando a sua implementação em diferentes regiões do território português, assim foi fundamental confinar a análise da rede ferroviária nacional à Linha do Sul, onde o desenho das tipologias, e a sua posterior construção, não possuíam transformações, a nível arquitetónico, que as compromettesse enquanto conjunto.

A compreensão e o estudo das estações que pontuam a Linha do Sul foi executado pragmáticamente através da composição de uma tabela, onde a totalidade dos locais de paragem ao longo da linha foi comparado dentro da sua integração nas diferentes classes que hierarquizam as estações. O levantamento fotográfico, através dos métodos utilizados pelos artistas alemães Bernd e Hilla Becher, originou um paralelismo entre os diversos edifícios criando uma homogeneidade na leitura arquitetónica dos volumes em questão.

A centralização da investigação no Concelho de Odemira, onde estão inseridas quatro estações pertencentes à Linha do Sul incluindo a Estação Ferroviária de Santa Clara-Sabóia, contribuiu para uma análise detalhada da integração do núcleo ferroviário num contexto urbano das vilas de Amoreiras, Luzianes e Pereiras, onde o caso em estudo se destaca pelo seu isolamento e afastamento face aos aglomerados urbanos que serve: Santa Clara-a-Velha e Sabóia. A fisionomia diferenciada dos restantes através dos edifícios que o compõem, e a ação de reativação em 2011 deste conjunto, contribuiu com a oportunidade de estimular um processo de revitalização do território a partir da estação.

Como remate da investigação foi desenvolvido uma proposta territorial através da análise de rotas pedestres e a definição de tipologias de abrigos de apoio enquanto analogia com a rede ferroviária e as tipologias de edifícios de passageiros que a pontuam. A versatilidade dos abrigos permite a implementação dos mesmos, de um modo faseado tanto nas duas rotas estudadas, como em qualquer rota. A implementação destes elementos de apoio a percursos pedestres tem também a possibilidade de ser faseada, sendo colocado apenas uma das tipologias, ou a totalidade das mesmas. O objetivo da estratégia visa a disseminar a população pelo território, iniciando uma revitalização contínua da região através de percursos já existentes na paisagem. A proposta apresentada para a estação estabelece um contacto análogo com a funcionalidade de uma estação tradicional e tem o objetivo de coser o lugar com as rotas que se propagam, servindo assim como elemento de conexão entre o meio pedestre e o meio ferroviário.

ÍNDICE DE IMAGENS

Capítulo 02 - Linha do Sul

Fig. 01 | *Inauguração da estação de Grândola e linha férrea* pág. 11
Manuel Dominguez Martins e José Máximo da Costa, 1916. Sector do Património Cultural do Município de Grândola. <http://arquivo.cm-grandola.pt/details?id=982953>

Fig. 02 | *Assentamento de via na Linha do Sul* pág. 13
Centro de Documentação e Arquivo Histórico da Comboios de Portugal. https://www.cp.pt/StaticFiles/Institucional/4_cultura_feroviaria/4_galeria/fotos/ferroviarios/38a_trabalhos_via_p.jpg

Fig. 03 | *Bifurcação Sul e Figueira* pág. 13
Eduardo Varela Pécurto. Fundação Museu Ferroviário Nacional. <https://restosdecoleccion.blogspot.com/2013/01/caminhos-de-ferro-portugueses-3.html>

Fig. 04 | *Chegada a Alcântara, transporte de tropas* pág. 17
Joshua Benoliel, 19 de Março 1917. Ilustracao Portuguesa II, Número 577. <https://webrails.tv/tv/?p=25983>

Fig. 05 | *Railroad Tracks* pág. 18
Andreas Feininger, 1952-1980. Coleção The Life Picture, Getty Images. <https://fineartamerica.com/featured/railroad-tracks-andreas-feininger.html>

Fig. 06 | *Leaf* pág. 19
Andreas Feininger, 1970. *Shells and Leaves*, Dover Publications, 1984. <https://benrubigallery.com/gallery/122/shells-and-leaves>

Fig. 07 | *Construção da Ponte Luis I* pág. 23
Emílio Biel, 1883. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ponte_P%C3%AAnsil_e_Lu%C3%ADs_-_1883_-_Em%C3%ADlio_Biel.JPG

Fig. 08 | *O primeiro comboio chega à estação provisória de São Bento* pág. 23
Domingos Alvão, 1896. REIS, Francisco; GOMES, Rosa; GOMES, Gilberto et al. Os Caminhos de Ferro Portugueses 1856-2006. Lisboa: CP-Comboios de Portugal e Público-Comunicação Social S. A., 2006. <https://pd.republicdomain.net/index.php?year=1946&author=4171>

Fig. 09 | *Fabrikhallen* pág. 29
Bernd & Hilla Becher, 1986. Becher, Bernd & Hilla. *Industrial Facades*. Londres: MIT Press. 1995. https://historiesdocumentary.files.wordpress.com/2014/03/284_bhb-01037_ind-facade_p110_typ-cat.jpg

Fig. 10 | *Three Sphinxes of Bikini* pág. 39
Salvador Dali, 1947. http://www.artnet.com/artists/salvador-dal%C3%AD/the-three-sphinx-of-bikini-a-Id-_gZMpyf6Zexy6Zht1yw2

Fig. 11 | *Estação Ferroviária de Pinhal Novo. Avenida Alexandre Herculano* pág. 43
Pedro Antunes, sem data

Fig. 12 | *Estação Ferroviária de Palmela. Avenida do Caminho de Ferro* pág. 43
Gonçalo Barão, 7 de Maio 2019

Fig. 13 | *Estação Ferroviária de Setúbal. Estrada dos Ciprestes* pág. 43
Gonçalo Barão, 7 de Maio 2019

Fig. 14 | *Estação Ferroviária de Mourisca-Sado. Rua da Estação* pág. 43

Gonçalo Barão, 7 de Maio 2019

Fig. 15 | *Estação Ferroviária de Algeruz. Estrada N10* pág. 43
Gonçalo Barão, 7 de Maio 2019

Fig. 16 | *Estação Ferroviária de Águas de Moura. Estrada N10* pág. 43
Gonçalo Barão, 7 de Maio 2019

Fig. 17 | *Estação Ferroviária de Pinheiro. Estrada sem nome* pág. 43
Gonçalo Barão, 7 de Maio 2019

Fig. 18 | *Estação Ferroviária de Monte Novo-Palma. Estrada sem nome* pág. 43
Gonçalo Barão, 7 de Maio 2019

Fig. 19 | *Estação Ferroviária de Alcácer do Sal. Estrada da Estação* pág. 43
Gonçalo Barão, 7 de Maio 2019

Fig. 20 | *Estação Ferroviária de Vale do Guiso. Estrada N382* pág. 43
Gonçalo Barão, 7 de Maio 2019

Fig. 21 | *Estação Ferroviária de Grândola. Avenida Jorge de Vasconcelos Nunes* pág. 43
Gonçalo Barão, 7 de Maio 2019

Fig. 22 | *Estação Ferroviária de Canal-Caveira. Estrada IC1* pág. 43
Gonçalo Barão, 7 de Maio 2019

Fig. 23 | *Estação Ferroviária de Ermidas-Sado. Avenida Manuel Joaquim Pereira* pág. 43
Gonçalo Barão, 7 de Maio 2019

Fig. 24 | *Estação Ferroviária de Alvalade. Zona Industrial Ligeira* pág. 43
Gonçalo Barão, 7 de Maio 2019

Fig. 25 | *Estação Ferroviária de Torre Vá. Estrada do Matadouro* pág. 43
Gonçalo Barão, 7 de Maio 2019

Fig. 26 | *Estação Ferroviária da Funcheira. Rua do Poço Novo* pág. 43
Gonçalo Barão, 7 de Maio 2019

Fig. 27 | *Estação Ferroviária de Garvão. Largo da Estação. 2019* pág. 43
Fotografia do autor, 5 de Fevereiro 2019

Fig. 28 | *Estação Ferroviária de Amoreiras-Odemira. Largo da Estação* pág. 43
Fotografia do autor, 5 de Fevereiro 2019

Fig. 29 | *Estação Ferroviária de Luzianes. Rua da Estação* pág. 43
Fotografia do autor, 5 de Fevereiro 2019

Fig. 30 | *Estação Ferroviária de Santa Clara-Sabóia* pág. 43
Fotografia do autor , 5 de Fevereiro 2019

Fig. 31 | *Estação Ferroviária de Pereiras. Rua da Estação* pág. 43
Fotografia do autor, 5 de Fevereiro 2019

Fig. 32 | *Estação Ferroviária de São Marcos-Santana da Serra. Estrada M542* pág. 43
Fotografia do autor, 5 de Fevereiro 2019

Fig. 33 | *Estação Ferroviária de Messines-Alte. Rua da Estação dos CFP* pág. 43
Fotografia do autor, 5 de Fevereiro 2019

Fig. 34 | *Estação Ferroviária de Tunes. Largo 1º de Dezembro* pág. 43
Fotografia do autor, 5 de Fevereiro 2019

Capítulo 03 - A Estação de Santa Clara-Sabóia

Fig. 35 | *Passageiro à espera* pág. 45
Eduardo Varela Pécurto, 1950. Fundação Museu Ferroviário Nacional. <https://lh3.ggpht.com/-c4yHZmg6Zqs/UUVwTjGNII/AAAAAAAAAzsQ/Kvm1wYQvUA/s1600-h/Caminhos-de-Ferro.27-Estao-Velha-de-%2525B1%25255D.jpg>

Fig. 36 | *Vista para o Edifício de Passageiros de Amoreiras-Gare* pág. 50
Ana T. Alves, 2018. Rádio Voz da Planície. <https://www.vozdaplanicie.pt/images/201806061735013837.jpg>

Fig. 37 | *Vista sul para o Edifício de Passageiros de Luzianes* pág. 54
Jorge Lopes, 2009. <https://mapio.net/images-p/23517220.jpg>

Fig. 38 | *Vista norte para o Edifício de Passageiros de Santa Clara-Sabóia* pág. 58
Wilson Marques, 2017

Fig. 39 | *Vista poente para o Edifício de Passageiros de Pereiras* pág. 62
Gonçalo Barão, 23 de Julho 2018

Fig. 40 | *Ortofotomapa da região de Sabóia e Santa Clara-a-Velha* pág. 64/65
Gonçalo Barão, 2018. Bing Satellite Maps

Fig. 41 | *Fotografia panorâmica a poente com vista para o Complexo Ferroviário e envolvente da Estação Ferroviária de Santa Clara-Sabóia* pág. 72/73
Cristiana Silva, 2017

Fig. 42 | *O Lugar da Estação de Santa Clara-Sabóia* pág. 72
Gonçalo Barão

Fig. 43 | *O Lugar da Estação de Santa Clara-Sabóia* pág. 73
Gonçalo Barão

Fig. 44 | *O Lugar da Estação de Santa Clara-Sabóia* pág. 74
Gonçalo Barão

Fig. 45 | *O Lugar da Estação de Santa Clara-Sabóia* pág. 75
Gonçalo Barão

Fig. 46 | *O Lugar da Estação de Santa Clara-Sabóia* pág. 76
Gonçalo Barão

Fig. 47 | *O Lugar da Estação de Santa Clara-Sabóia* pág. 77
Autor: Gonçalo Barão

Fig. 48 | *Gare de Saboya-Monchique* pág. 81
1905, Ilustracao Portuguesa, Número 110. <http://www.sulinformacao.pt/wp-content/uploads/2014/07/Esta%C3%A7%C3%A3o-de-Sab%C3%B3ia-470x300.jpg>

Fig. 49 | *Santa Clara-Sabóia* pág. 81
Andy Willis, 1988

Fig. 50 | *O Povo e a Estação* pág. 82
Andy Willis, 1988

Fig. 51 | *A envolvente* pág. 83
Andy Willis, 1988

Capítulo 04 - Proposta

Fig. 52 | *Amálgama* pág. 91
Gonçalo Barão, 2019. Sobreposição de duas fotografias apresentadas anteriormente (Fig. 5 e 6)

Fig. 53 | *Painel de estratégia da proposta* pág. 94
Gonçalo Barão, 2017. Painel realizado para a apresentação final da Unidade Curricular

Fig. 54 | *Painel da proposta territorial* pág. 95
Gonçalo Barão, 2017. Painel realizado para a apresentação final da Unidade Curricular

Fig. 55 | *Painel de implantação da proposta para a estação* pág. 96
Gonçalo Barão, 2017. Painel realizado para a apresentação final da Unidade Curricular

Fig. 56 | *Painel da proposta para a estação* pág. 97
Gonçalo Barão, 2017. Painel realizado para a apresentação final da Unidade Curricular

Fig. 57 | *Fotografia da maqueta à escala 1/200* pág. 98
Maria Almeida, 2018. Maqueta realizada para a apresentação final da Unidade Curricular

Fig. 58 | *Fotografia da maqueta à escala 1/100* pág. 99
Maria Almeida, 2018. Maqueta realizada para a apresentação final da Unidade Curricular

Fig. 59 | *Centro de Interpretação do Românico em Paredes, Spaceworkers* pág. 105
Fernando Guerra, 2012. <http://www.spaceworkers.pt/wp-content/uploads/2012/12/029.jpg>

Fig. 60 | *Esquício do Parc de la Villette, Bernard Tschumi* pág. 105
BTA, 1982. <https://archinect.com/news/article/97665092/bernard-tschumi-retrospective-opens-on-april-30-at-centre-pompidou-paris#&gid=1&pid=1>

Fig. 61 | *House of the Future, Peter and Alison Smithson* pág. 105
CCA, 1955-1956. https://www.cca.gc.ca/en/articles/issues/2/what-the-future-looked-like/32734/1956-house-of-the-future?lb_url=%2Fen%2Flightbox%2Fmediacopy%2Fsummary%3Fmediacopy_url%3D%252Fap%252Fmediacopy%252F13021

Fig. 62 | *Specter, Sterling Ruby* pág. 105
Lance Gerber, 2019. Desert Biennial. <https://www.artsy.net/article/artsy-editorial-7-awe-inspiring-installations-desert>

Fig. 63 | *Le Petit Cabanon, Le Corbusier* pág. 105
Manuel Bougot. <http://www.manuelbougot.com/works/architecture/le-corbusiers-cabanon>

Fig. 64 | *LANDscape, Rintala Eggertsson Architects* pág. 105
Rintala Eggertsson Architects, 1999. <https://www.ri-eg.com/finland-landscape-1999>

Fig. 65 | *Fotomontagem aérea da tipologia de abrigo B* pág. 132
Gonçalo Barão, 2020

Fig. 66 | *Fotomontagem de enquadramento do abrigo com a paisagem* pág. 133
Gonçalo Barão, 2020

Fig. 67 Fotomontagem do alçado do abrigo Gonçalo Barão, 2020	pág. 134
Fig. 68 Fotomontagem do interior - envolvente 01 Gonçalo Barão, 2020	pág. 135
Fig. 69 Fotomontagem do interior - envolvente 02 Gonçalo Barão, 2020	pág. 136
Fig. 70 Fotomontagem do exterior do edifício de apoio às rotas Gonçalo Barão, 2020	pág. 138
Fig. 71 Fotomontagem do acesso e área de circulação Gonçalo Barão, 2020	pág. 139
Fig. 72 Fotomontagem ds principais acessos Gonçalo Barão, 2020	pág. 140
Fig. 73 Fotomontagem de zonas de repouso no exterior ponte Gonçalo Barão, 2020	pág. 141
Fig. 74 Fotomontagem da relação do espaço verde com o edifício Gonçalo Barão, 2020	pág. 142
Fig. 75 Fotomontagem da relação de cotas interior-exterior Gonçalo Barão, 2020	pág. 143
Fig. 76 Fotomontagem do acesso Sul adjacente à zona de recepção Gonçalo Barão, 2020	pág. 144
Fig. 77 Fotomontagem da área de repouso entre cafetaria e balneários Gonçalo Barão, 2020	pág. 145
Fig. 78 Fotomontagem do acesso Norte Gonçalo Barão, 2020	pág. 146
Fig. 79 Fotomontagem da área de circulação entre existente e proposto Gonçalo Barão, 2020	pág. 147
Fig. 80 Fotomontagem da cafetaria Gonçalo Barão, 2020	pág. 148
Fig. 81 Fotomontagem da cafetaria Gonçalo Barão, 2020	pág. 149
Fig. 82 Fotomontagem da relação entre cafetaria e recepção Gonçalo Barão, 2020	pág. 150

Fig. 83 Maqueta 1:100 da proposta Gonçalo Barão, 2020	pág. 153
Fig. 84 Relação entre proposto e existente Gonçalo Barão, 2020	pág. 154
Fig. 85 Espaço público exterior Gonçalo Barão, 2020	pág. 155
Fig. 86 Edifício de apoio às rotas pedestres e espaço de apoio adjacente Gonçalo Barão, 2020	pág. 156
Fig. 87 Relação de cores Gonçalo Barão, 2020	pág. 157
Fig. 88 Relação entre materialidades Gonçalo Barão, 2020	pág. 158
Fig. 89 Pormenor do edifício proposto Gonçalo Barão, 2020	pág. 159

ÍNDICE DE DESENHOS

Capítulo 02 - Linha do Sul

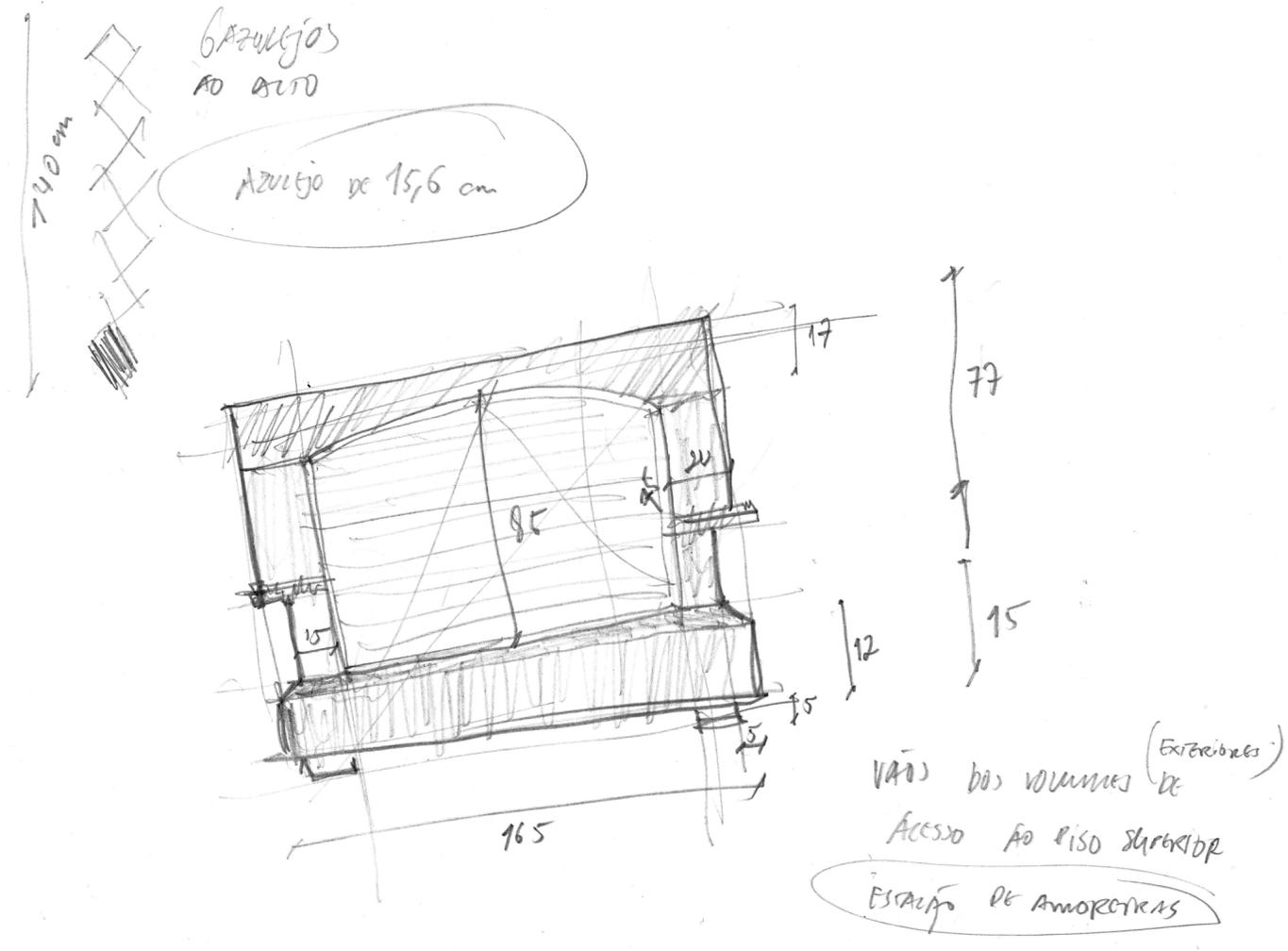
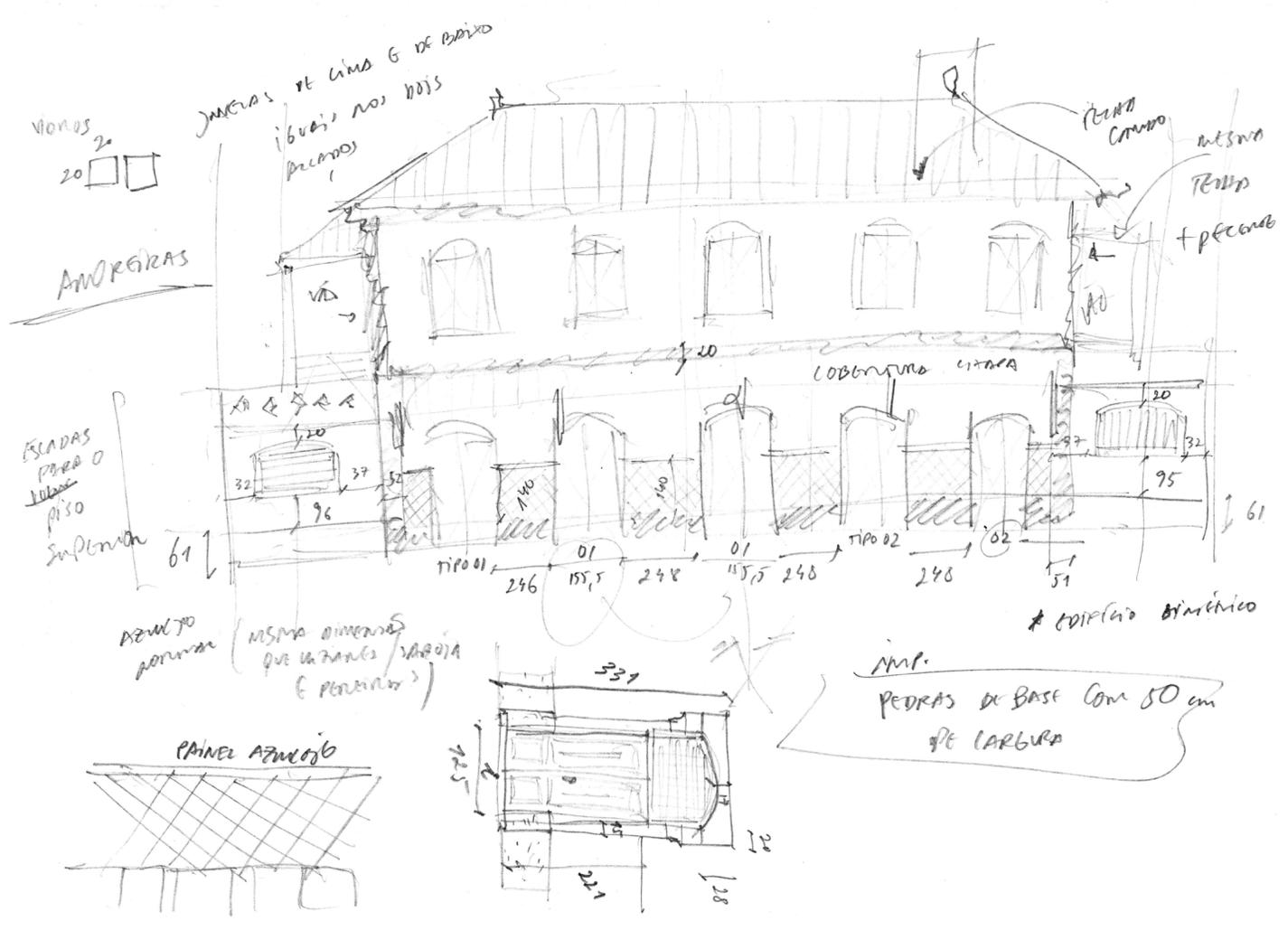
Des. 01 Planta de enquadramento e identificação da Linha do Sul Gonçalo Barão, 2017. Com auxílio da Carta Militar Itinerária de Portugal Continental do Instituto Geográfico do Exército, 1999; Base cartográfica elaborada pela turma de Projecto Avançado III de 2014/2015.	pág. 15
Des. 02 Planta da Rede Ferroviária Nacional Gonçalo Barão, 2017. Com auxílio da Carta Militar Itinerária de Portugal Continental, CIGeoE, 1999; “Carta de Portugal com a Rede ferro-viária. Principaes thermas e pontos interessantes a visitar” de 1907; “Mappa dos Caminhos de Ferro Portuguezes no Continente e no Ultramar” de 1895, Gazeta dos Caminhos de Ferro	pág. 21
Des. 03; 04; 05 Evolução da Ferrovia Gonçalo Barão, 2017. Com auxílio do Mapa das Linhas da Rede Ferroviária Nacional, 2001, Arquivo Infraestruturas de Portugal	pág. 25
Des 06; 07; 08 Evolução da Ferrovia Gonçalo Barão, 2017. Com auxílio do Mapa das Linhas da Rede Ferroviária Nacional, 2001, Arquivo Infraestruturas de Portugal	pág. 27
Des. 09 Alçado frontal e Planta de piso térreo de Projeto-tipo para estação de 4ª Classe Gonçalo Barão, 2018. Com auxílio dos desenhos do projecto elaborado em 1861 e adaptado, em 1863, para a construção da Estação Ferroviária de Elvas. Serviços Técnicos da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. Arquivo Infraestruturas de Portugal	pág. 31
Des. 10 Alçado lateral; Alçado frontal; Planta de piso térreo; Planta de primeiro piso de Projeto-tipo para estação de 2ª Classe Gonçalo Barão, 2018. Com auxílio dos desenhos do projecto elaborado em 1882. Linha da Beira Alta. Serviços Técnicos da Companhia de Caminhos de Ferro da Beira Alta. Arquivo Infraestruturas de Portugal	pág. 32
Des. 11 Alçado lateral; Alçado frontal; Planta de piso térreo; Planta de primeiro piso de Projeto-tipo para estação Gonçalo Barão, 2018. Com auxílio dos desenhos do projecto elaborado em 1927 e adaptado em 1889 e 1914 para as Estações de Amoreiras-Odemira e Garvão. Arquivo Infraestruturas de Portugal	pág. 33
Des. 12 Alçado lateral; Alçado frontal; Planta de piso térreo; Planta de primeiro piso de Projeto-tipo para estação de 3ª Classe Gonçalo Barão, 2018. Com auxílio dos desenhos do projecto elaborado em 1882. Linha da Beira Alta. Serviços Técnicos da Companhia de Caminhos de Ferro da Beira Alta. Arquivo Infraestruturas de Portugal	pág. 34
Des. 13 Alçado frontal; Planta de piso térreo; Planta de primeiro piso de Projeto-tipo para estação de 4ª Classe Gonçalo Barão, 2018. Com auxílio dos desenhos do projecto elaborado em 1861. Serviços Técnicos da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. Arquivo Infraestruturas de Portugal	pág. 35
Des. 14 Alçado lateral; Alçado frontal; Planta de piso térreo de Projeto-tipo para estação de 4ª Classe Gonçalo Barão, 2018. Com auxílio dos desenhos do projecto elaborado pelos	pág. 36

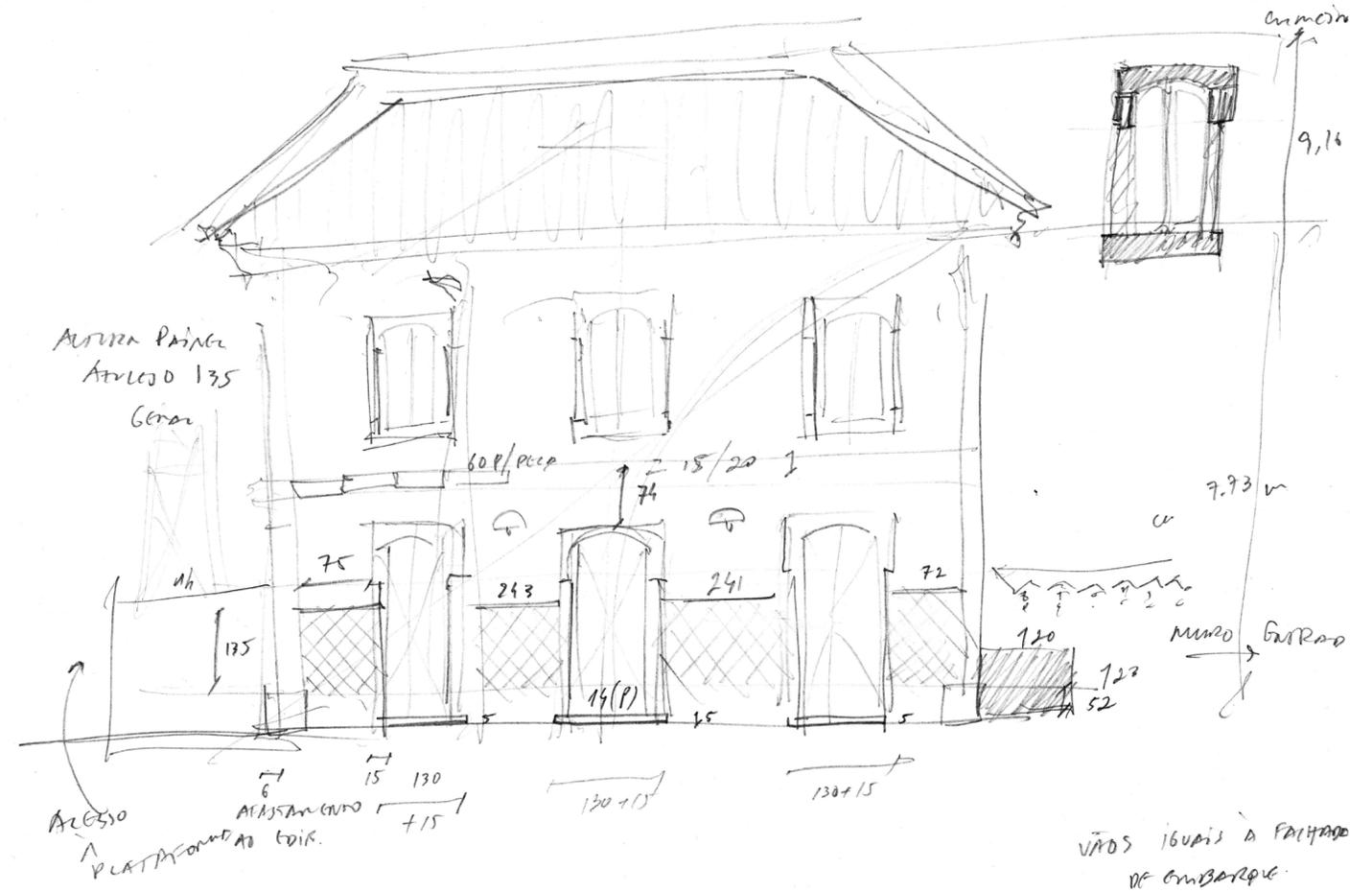
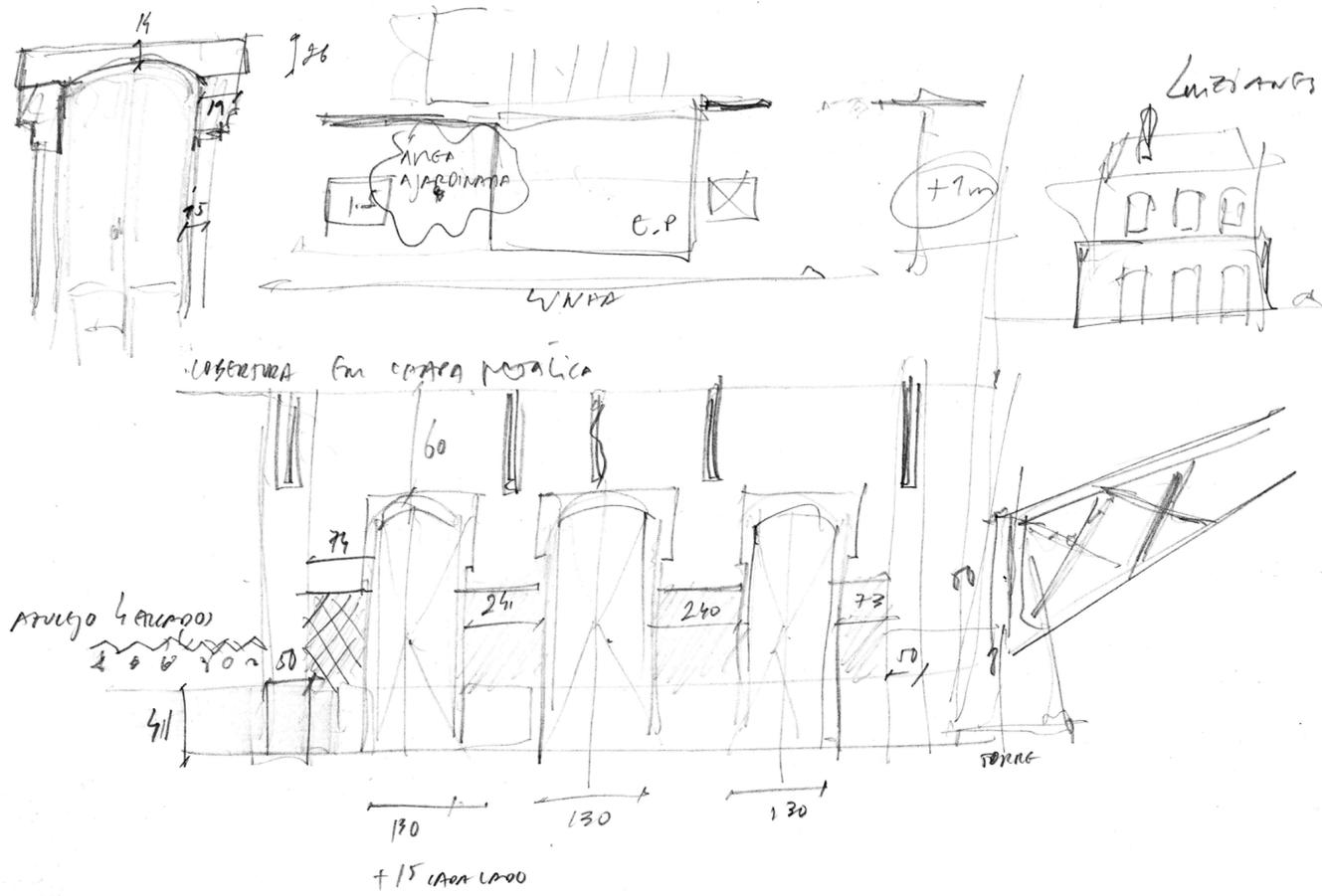
Serviços Técnicos da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. Arquivo Infraestruturas de Portugal	
Des. 15 Alçado lateral; Alçado frontal; Planta de piso térreo de Projeto-tipo para estação de 4ª Classe Gonçalo Barão, 2018. Com auxílio dos desenhos do projecto elaborado em 1882. Linha da Beira Alta. Serviços Técnicos da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta. Arquivo Infraestruturas de Portugal	pág. 37

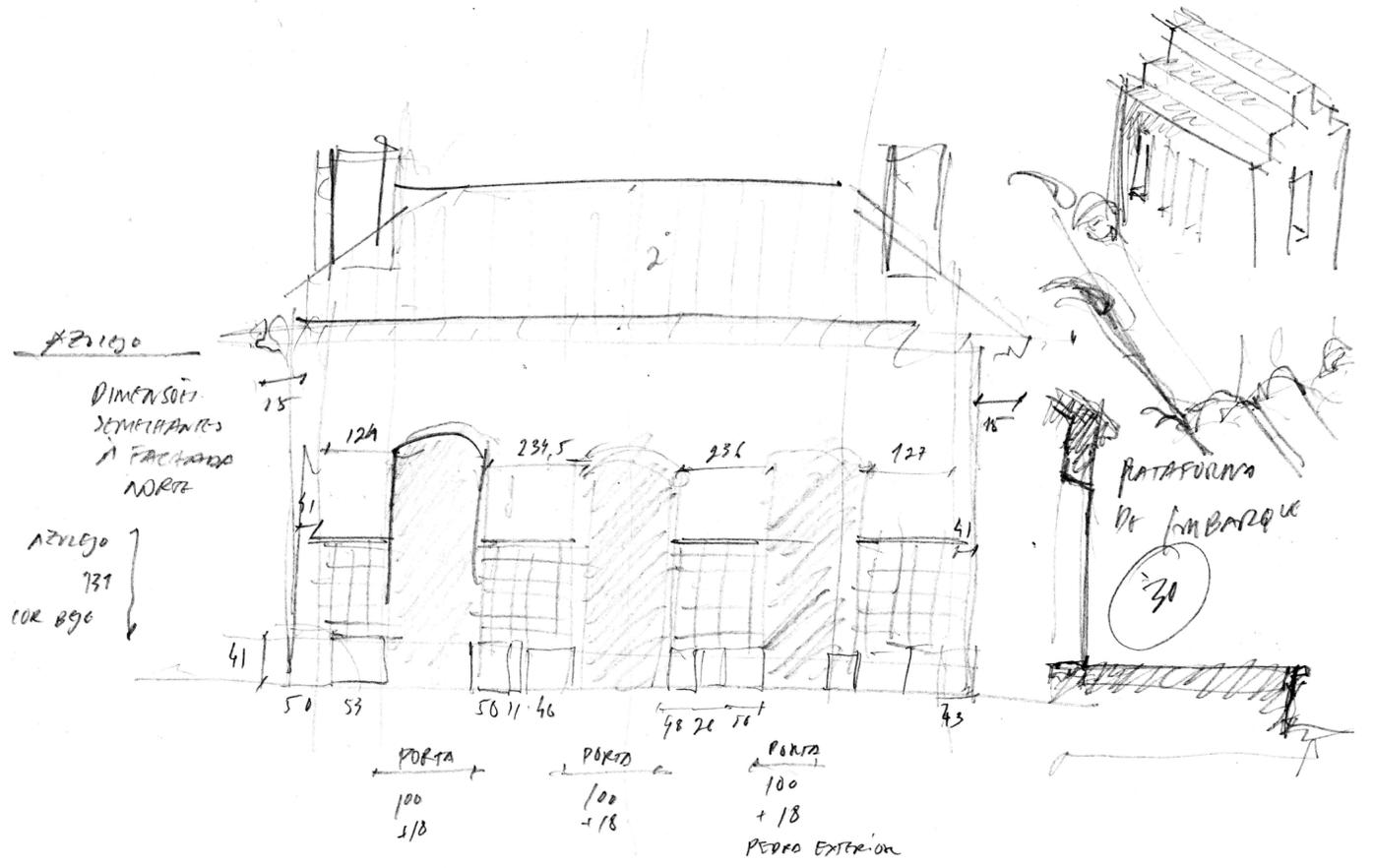
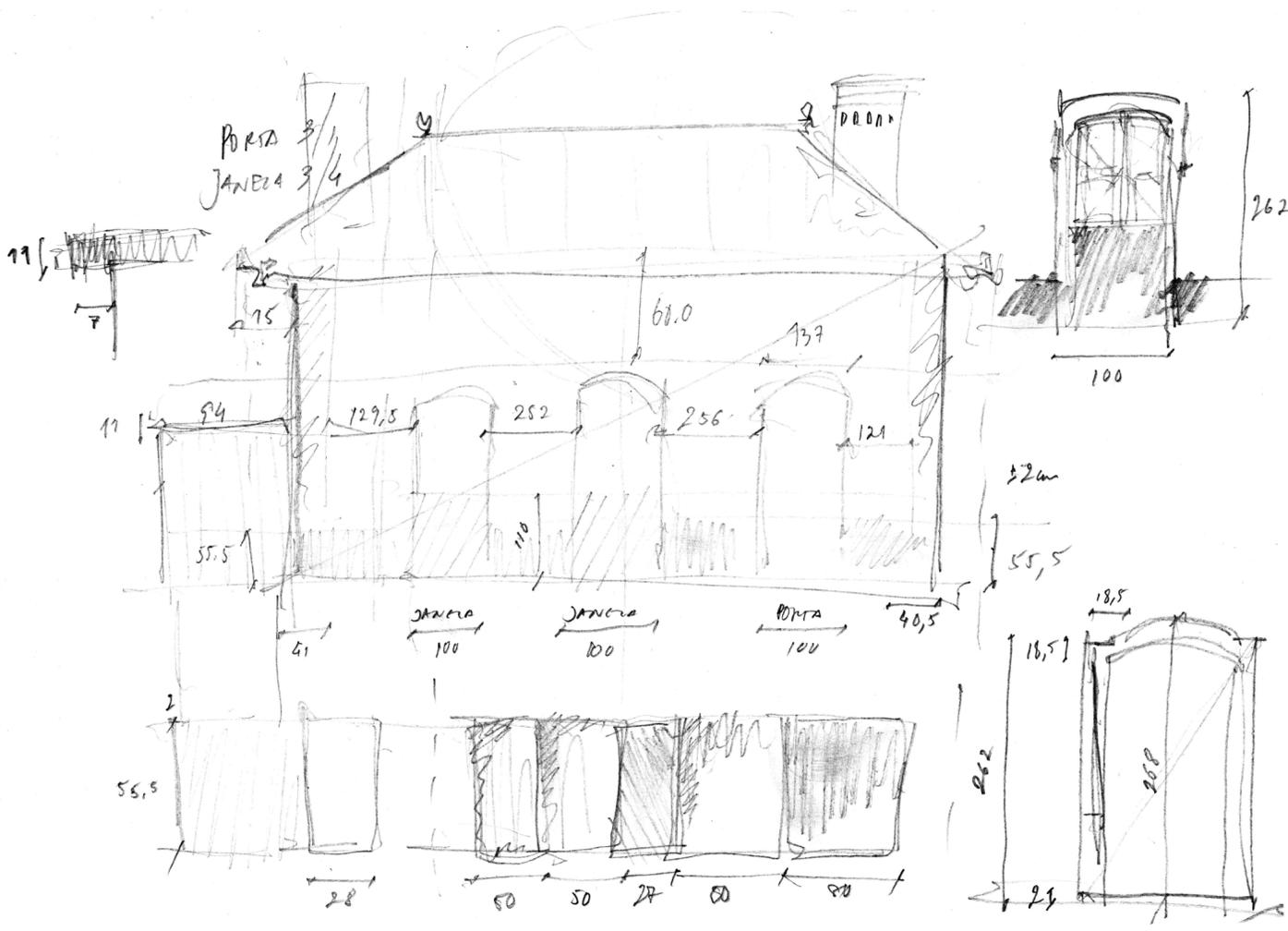
Capítulo 03 - Estação Ferroviária de Santa Clara-Sabóia

Des. 16 Localização do concelho de Odemira na Divisão de Distritos Gonçalo Barão, 2018. Com auxílio da Carta Militar Itinerária de Portugal Continental, 1999, CIGeoE	pág. 46
Des. 17 Linha do Sul em Odemira Gonçalo Barão, 2018. Com auxílio da Carta Militar Itinerária de Portugal Continental, 1999, CIGeoE; e do Mapa de Freguesias do Concelho de Odemira, 2013, CMO	pág. 47
Des. 18 Localização de Amoreiras-Gare no Concelho de Odemira Gonçalo Barão, 2018. Com auxílio do Mapa de Freguesias do Concelho de Odemira, 2013, CMO	pág. 48
Des. 19 Planta da vila de Amoreiras-Gare com destaque da Estação Ferroviária. Gonçalo Barão, 2018. A partir da cartografia base da Vila de Amoreiras-Gare, CMO	pág. 49
Des. 20 Planta de piso térreo; Planta de primeiro piso; Quatro alçados do Edifício de Passageiros da Estação Ferroviária de Amoreiras-Gare Gonçalo Barão, 2018. Com auxílio dos desenhos técnicos do projecto da Estação Ferroviária de Amoreiras. Arquivo de Infraestruturas de Portugal	pág. 51
Des. 21 Localização de Luzianes no Concelho de Odemira Gonçalo Barão, 2018. Com auxílio do Mapa de Freguesias do Concelho de Odemira, 2013, CMO	pág. 52
Des. 22 Planta da vila de Luzianes com destaque da Estação Ferroviária Gonçalo Barão, 2018. A partir da cartografia base da Vila de Luzianes, CMO	pág. 53
Des. 23 Planta de piso térreo; Planta de primeiro piso; Quatro alçados do Edifício de Passageiros da Estação Ferroviária de Luzianes Gonçalo Barão, 2018. A partir dos desenhos técnicos do projecto da Estação Ferroviária de Luzianes. Arquivo de Infraestruturas de Portugal	pág. 55
Des. 24 Localização de Santa Clara-Sabóia no Concelho de Odemira Gonçalo Barão, 2018. Com auxílio do Mapa de Freguesias do Concelho de Odemira, 2013, CMO	pág. 56
Des. 25 Planta da envolvente à Estação Ferroviária de Santa Clara-Sabóia Gonçalo Barão, 2018. A partir da cartografia base da Estação Ferroviária de Santa Clara-Sabóia, CMO	pág. 57
Des. 26 Planta de piso térreo; Planta de primeiro piso; Alçados laterais; Alçado frontal do Edifício de Passageiros da Estação Ferroviária de Santa Clara-Sabóia. Gonçalo Barão, 2018. A partir dos desenhos técnicos do projecto da Estação Ferroviária de Santa Clara-Sabóia, Arquivo de Infraestruturas de Portugal.	pág. 59
Des. 27 Localização de Pereiras na Divisão de freguesias do Concelho de	pág. 60

Odemira Gonçalo Barão, 2018. Com auxílio do Mapa de Freguesias do Concelho de Odemira, 2013, CMO		de Projecto Avançado III de 2014/2015; Mapa de percursos da Rota Vicentina. https://rotavicentina.com/mapa/		Des. 63 Corte transversal da tipologia C Gonçalo Barão, 2019	pág. 111	Des. 82 Corte longitudinal 04 do edifício de apoio Gonçalo Barão, 2019	pág. 126/127
Des. 28 Planta da vila de Pereiras com destaque da Estação Ferroviária Gonçalo Barão, 2018. A partir da cartografia base da Vila de Pereiras, CMO	pág. 61	Des. 43 Circuitos pedestres de Santa Clara-a-Velha e de Sabóia com localização dos 'abrigos' Gonçalo Barão, 2019. Com auxílio do desenho elaborado pelo grupo da Cartografia de Projecto Avançado I. 2017/2018	pág. 103	Des. 64 Alçado lateral da tipologia C Gonçalo Barão, 2019	pág. 111	Des. 83 Corte transversal 01 do edifício Gonçalo Barão, 2019	pág. 128
Des. 29 Planta de piso térreo; Quatro alçados do Edifício de Passageiros da Estação Ferroviária de Pereiras Gonçalo Barão, 2018. A partir dos desenhos técnicos do projecto da Estação Ferroviária de Santa Clara-Sabóia, Arquivo de Infraestruturas de Portugal	pág. 63	Des. 44 Esquema de estudo da volumetria das tipologias de 'abrigos' Gonçalo Barão, 2019	pág. 107	Des. 65 Alçado tardoz da tipologia C Gonçalo Barão, 2019	pág. 111	Des. 84 Corte transversal 02 do edifício Gonçalo Barão, 2019	pág. 128
Des. 30 Planta Topográfica do concelho Gonçalo Barão, 2020. Com auxílio do Mapa de Freguesias e Mapa de Hipsometria do Concelho de Odemira, 2013/2014, CMO	pág. 66	Des. 45 Planta de coberturas da tipologia A.1 Gonçalo Barão, 2019	pág. 108	Des. 66 Corte transversal da tipologia A.2 Gonçalo Barão, 2019	pág. 111	Des. 85 Corte transversal 03 do edifício Gonçalo Barão, 2019	pág. 128
Des. 31 Planta de Análise Topográfica da região com destaque aos aglomerados urbanos e ao conjunto ferroviário Gonçalo Barão, 2017. Adaptado do desenho elaborado pelo grupo da Cartografia de Projecto Avançado I, 2017	pág. 67	Des. 46 Alçado da entrada da tipologia A.1 Gonçalo Barão, 2019	pág. 108	Des. 67 Alçado lateral da tipologia A.2 Gonçalo Barão, 2019	pág. 111	Des. 86 Corte transversal 04 do edifício Gonçalo Barão, 2019	pág. 128
Des. 32 Planta de Ocupação do solo no concelho Gonçalo Barão, 2020. Com auxílio do Mapa de Ocupação do Solo do Concelho de Odemira, 2014, CMO	pág. 68	Des. 47 Planta do interior da tipologia A.1 Gonçalo Barão, 2019	pág. 108	Des. 68 Alçado tardoz da tipologia A.2 Gonçalo Barão, 2019	pág. 111	Des. 87 Corte transversal 05 do edifício Gonçalo Barão, 2019	pág. 129
Des. 33 Planta de Análise do Uso do Solo da região Gonçalo Barão, 2017. Adaptado do desenho elaborado pelo grupo da Cartografia de Projecto Avançado I. 2017	pág. 69	Des. 48 Planta de coberturas da tipologia B Gonçalo Barão, 2019	pág. 108	Des. 69 Axonometria construtiva da tipologia B Gonçalo Barão, 2019	pág. 113	Des. 88 Corte transversal 06 do edifício Gonçalo Barão, 2019	pág. 129
Des. 34 Planta Hidrográfica do concelho Gonçalo Barão, 2020. Com auxílio do Mapa de Hidrografia do Concelho de Odemira, 2014, CMO	pág. 70	Des. 49 Alçado da entrada da tipologia B Gonçalo Barão, 2019	pág. 108	Des. 68 Esquemas de proposta para a estação ferroviária de Santa Clara-Sabóia Gonçalo Barão, 2019	pág. 114	Des. 89 Corte transversal 07 do edifício Gonçalo Barão, 2019	pág. 129
Des. 35 Planta de Análise Hidrográfica da região Gonçalo Barão, 2017. Adaptado do desenho elaborado pelo grupo da Cartografia de Projecto Avançado I. 2017	pág. 71	Des. 50 Planta do interior da tipologia B Gonçalo Barão, 2019	pág. 108	Des. 69 Planta de coberturas da proposta Gonçalo Barão, 2019	pág. 115	Des. 90 Corte transversal 08 do edifício Gonçalo Barão, 2019	pág. 129
Des. 36 Planta da localização da estação Gonçalo Barão, 2019	pág. 81	Des. 51 Planta de coberturas da tipologia C Gonçalo Barão, 2019	pág. 109	Des. 70 Planta de interiores da proposta Gonçalo Barão, 2019	pág. 117		
Des. 37 Planta de interiores dos edifícios da estação Gonçalo Barão, 2019	pág. 87	Des. 52 Alçado da entrada da tipologia C Gonçalo Barão, 2019	pág. 109	Des. 71 Corte longitudinal 01 da proposta Gonçalo Barão, 2019	pág. 118/119		
Des. 38 Alçado Nascente do núcleo ferroviário Gonçalo Barão, 2019	pág. 88/89	Des. 53 Planta do interior da tipologia C Gonçalo Barão, 2019	pág. 109	Des. 72 Corte longitudinal 02 da proposta Gonçalo Barão, 2019	pág. 118/119		
Des. 39 Corte transversal do lugar da estação ferroviária Gonçalo Barão, 2019	pág. 88/89	Des. 54 Planta de coberturas da tipologia A.2 Gonçalo Barão, 2019	pág. 109	Des. 73 Corte longitudinal 03 da proposta Gonçalo Barão, 2019	pág. 118/119		
Des. 40 Alçado Poente do núcleo ferroviário de Santa Clara-Sabóia Gonçalo Barão, 2017	pág. 88/89	Des. 55 Alçado da entrada da tipologia A.2 Gonçalo Barão, 2019	pág. 109	Des. 74 Corte transversal 01 da proposta Gonçalo Barão, 2019	pág. 120/121		
		Des. 56 Planta de interiores da tipologia A.2 Gonçalo Barão, 2019	pág. 109	Des. 75 Corte transversal 02 da proposta Gonçalo Barão, 2019	pág. 120/121		
		Des. 57 Corte transversal da tipologia A.1 Gonçalo Barão, 2019	pág. 110	Des. 76 Corte longitudinal 04 da proposta Gonçalo Barão, 2019	pág. 122/123		
		Des. 58 Alçado lateral da tipologia A.1 Gonçalo Barão, 2019	pág. 110	Des. 77 Corte longitudinal 05 da proposta Gonçalo Barão, 2019	pág. 122/123		
		Des. 59 Alçado tardoz da tipologia A.1 Gonçalo Barão, 2019	pág. 110	Des. 78 Planta da proposta para o edifício de apoio às rotas pedestres Gonçalo Barão, 2019	pág. 124/125		
		Des. 60 Corte transversal da tipologia B Gonçalo Barão, 2019	pág. 110	Des. 79 Corte longitudinal 01 do edifício de apoio Gonçalo Barão, 2019	pág. 126/127		
		Des. 61 Alçado lateral da tipologia B Gonçalo Barão, 2019	pág. 110	Des. 80 Corte longitudinal 02 do edifício de apoio Gonçalo Barão, 2019	pág. 126/127		
		Des. 62 Alçado tardoz da tipologia B Gonçalo Barão, 2019	pág. 110	Des. 81 Corte longitudinal 03 do edifício de apoio Gonçalo Barão, 2019	pág. 126/127		
Capítulo 04 - Proposta							
Des. 41 Axonometria explodida da proposta Gonçalo Barão, 2017. Proposta desenvolvida na Unidade Curricular Projecto Avançado I, 2017/2018	pág. 93						
Des. 42 Planta das rotas pedestres da Costa Vicentina Gonçalo Barão, 2019. Com auxílio da Base cartográfica elaborada pela turma	pág. 101						



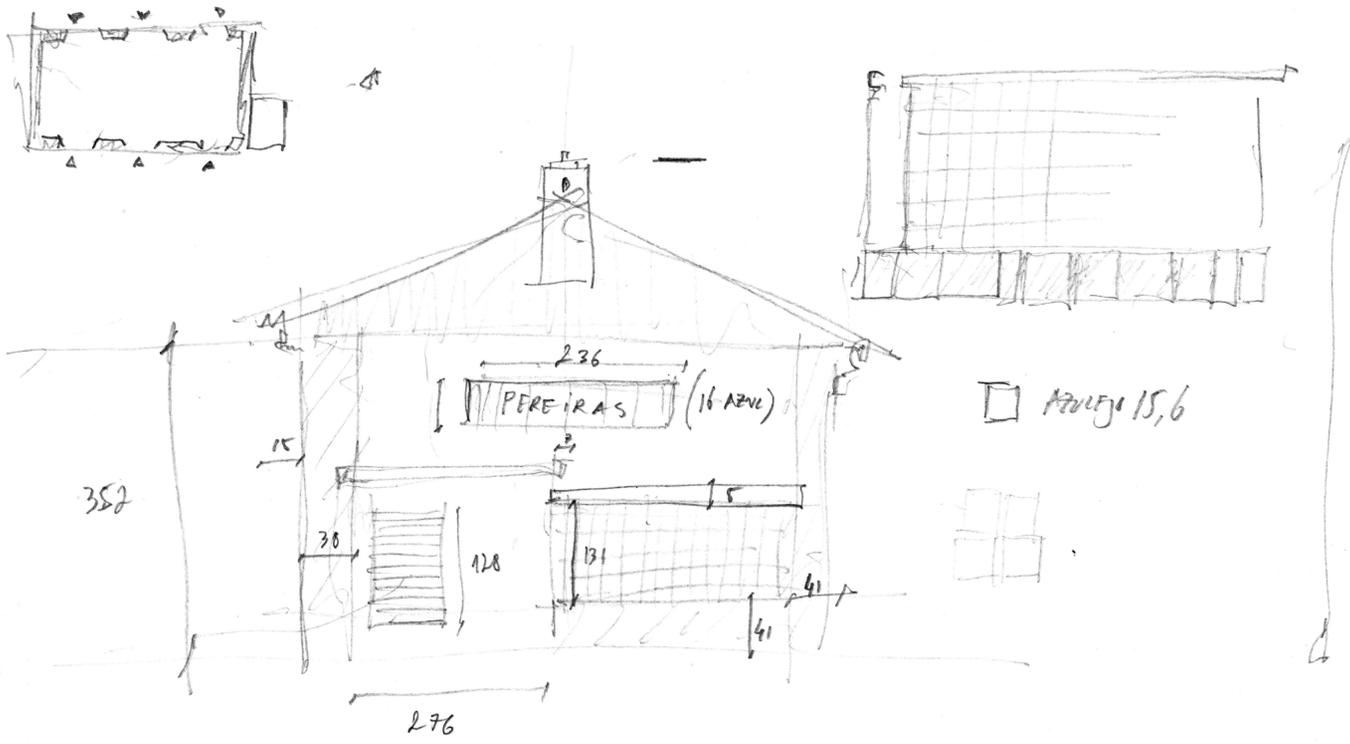




#21100
 DIMENSÕES
 SEMELHANTES
 À FACIADA
 NORTE
 AZULEJO
 731
 COR B96

PLATAFORMA
 DE EMBARQUE
 30

PORTA	PORTA	PORTA
100	100	100
510	+18	+18
		PEDRO EXTERIOR



ATE i CHAMINÉ (RUPO) - ± 1,85 m

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SANTA CLARA-SABÓIA:
REDEFINIÇÃO DO ESPAÇO ARQUITECTÓNICO

2020