

A ARQUITETURA FERROVIÁRIA EM PORTUGAL: OS MODELOS INICIAIS E A POSSÍVEL ORIGEM DO SEU ESTILO

RAILWAY ARCHITECTURE IN PORTUGAL: THE INITIAL STANDARDIZED MODELS AND A POSSIBLE ORIGIN OF THEIR STYLE

Ana Rute Faísca

Grupo de Investigação OBATI, Centro de Investigação CIAUD, Faculdade de Arquitetura, Universidade de Lisboa, Portugal.
Bolsa FCT - UI/BD/152229/2021
anarutefaisca@gmail.com – ORCID: 0000-0002-0145-6195

Pedro Gomes Januário

Grupo de Investigação OBATI, Centro de Investigação CIAUD, Faculdade de Arquitetura, Universidade de Lisboa, Portugal.
januario@fa.ulisboa.pt – ORCID | 0000-0002-8363-461X

RESUMO

A vasta maioria da rede ferroviária portuguesa foi implementada de forma eficaz e velozmente, graças a um sistema estandardizado de planeamento e construção das infraestruturas e principalmente através dos edifícios de passageiros. Estes conseguem responder às diferentes necessidades do local de implementação, através de uma sistematização e distribuição de classes, onde os edifícios eram organizados conforme a densidade populacional da sua envolvente, até culminar nas estações de 1.º classe, que eram projetos únicos e de autor, portanto não eram repetíveis. Podemos assim encontrar dois tipos de produção arquitetónica ferroviária: um ligado à produção em série, dividida em classes; outro ligado aos edifícios eruditos de âmbito ferroviário, com projetos únicos.

Este artigo visa identificar os edifícios de passageiros produzidos em série e que tem como objetivo o reconhecimento e valorização dos mesmos como património industrial, que se enquadra na Carta de Atenas, através de uma nova leitura deste legado¹.

PALAVRAS-CHAVE

Património Industrial | Ferrovia Portuguesa | Modelos Tipificados | Estilo Chão

ABSTRACT

The implementation of the railway network in Portugal was quick and efficient. This was possible due to a standardized planning and construction system. The arrival of the railway infrastructure had to respond to the different needs of its implementation sites, and therefore their railway stations were divided into classes, according to the density of their locations. These classes grew in scale, following similar architectural principles, except in the 1st class stations, which were unique projects, with intrinsic and complex programs. Thus, one can find two types of railway architectural production: one linked to standard types of construction, divided into classes; another with unique projects.

This article aims to identify if railway stations in Portugal can be recognized as industrial heritage through a new reading of this legacy, incorporated with the Charter of Athens².

KEYWORDS

Industrial Heritage | Portuguese Railway | Standard Types | Plain Architecture

1. O presente estudo enquadra-se na investigação de Doutoramento na Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa e por essa razão, este artigo não pretende apresentar resultados já validados, mas semear a discussão desta nova leitura realizada através de uma pesquisa documental e de campo.

2. It is an article which is part of a PhD research at the Lisbon School of Architecture, Universidade de Lisboa. Thus, it does not intend to present validated results, but to instigate a discussion on the possible architectural readings of these buildings.

A CHEGADA DA NOVA TIPOLOGIA FERROVIÁRIA A PORTUGAL

“Em meados do século passado³ o Estado Português, conhecedor da evolução dos transportes terrestres nas principais nações europeias, tentou zelosamente acompanhar esse progressivo desenvolvimento celebrando, em 1845, contrato com a ‘Companhia de Obras Públicas de Portugal’ em que esta se obrigava à construção do caminho de ferro de Lisboa à fronteira.

Porém, mercê da desorientação política reinante por essa época, a iniciativa malogrou-se e só em 1852 se adjudicou a execução do primeiro troço do caminho de ferro de Lisboa a Santarém à ‘Companhia Central e Peninsular dos Caminhos de Ferro em Portugal’. Os trabalhos iniciaram-se em 17 de Setembro de 1853. Em 28 de Outubro de 1856 inaugurou-se o troço de Lisboa ao Carregado” (Nunes, 1949).

Se por um lado, a implantação do caminho de ferro em Portugal foi tardia relativamente ao contexto Europeu, particularmente em relação às primeiras linhas com vagões a vapor em Inglaterra (1825)⁴, Alemanha (1835)⁵ e França (1923)⁶. Por outro, esta foi beneficiada de um legado de informação construtiva e arquitetónica já bastante estudada. Assim, tanto o caminho de ferro como as instalações arquitetónicas a ele associado são resultado de um somatório de todas as experimentações e tratados concebidos desde a Revolução Industrial. Isto originou em que a rede ferroviária portuguesa se propagasse rapidamente por todo o território nacional, utilizando as recentes soluções técnicas de estandardização de materiais, o que levou a uma otimização e sistematização dos projetos.

“Tal como a capital que suportou essas primeiras linhas, foi também importada a experiência indispensável à sua construção. Os problemas colocados por uma instalação ferroviária – princípios de actuação, soluções tipificadas – estavam então

já sistematizados em sucessivos tratados de caminho-de-ferro com circulação internacional” (Martins, 2010: 33).

É em pouco mais de quatro décadas (1856-1900) que foram construídos a grande maioria das linhas e ramais ferroviários em Portugal. A tardia, mas rápida implementação da ferrovia pelo território nacional, implicou que o seu planeamento fosse baseado em normas, regras e tratados com projetos detalhados para todos os equipamentos necessários a cada infraestrutura. Esta é uma visão partilhada por vários autores, nomeadamente Martins, 2010: 33; Alves, 2015: 26; Silveira *et al.*, 2011, 42: 14, entre outros.

Um dos fatores que se teve em consideração no dimensionamento necessário a cada infraestrutura ferroviária, estava diretamente relacionado com a dimensão do núcleo urbano. Assim, quanto maior fosse o núcleo urbano, maior seria o conjunto de necessidades e funções que o deviriam satisfazer. No caso dos centros urbanos de dimensões já consideráveis, estes englobam vários equipamentos, nomeadamente: o edifício de passageiros, oficinas, armazéns de mercadorias, edifícios de sinalização e de apoio à exploração, etc. Durante o planeamento da rede ferroviária, a programação das estações era essencialmente estabelecida em função da previsão do volume de tráfego de passageiros e de mercadorias, isto fez com que se desenvolvessem vários modelos de edifícios de passageiros, atendendo também à envergadura dos projetos, volume de obra e diversidade dos trabalhos (Alves, 2015: 592).

“O elemento fulcral do sistema era o edifício de passageiros, o mais visível e representativo do conjunto, aquele que se assumia como fachada e porta de entrada da estação, destino e ponto de partida da viagem, rótula de articulação entre o domínio ferroviário e o mundo exterior” (Martins, 2010: 33).

3. Este artigo foi escrito em 1949, ou seja, o ‘século passado’ significa que é o século XIX.

4. A primeira linha férrea com vagões de madeira começou em 1560 (“History of Rail Transport in Great Britain 1830”. *Wikipédia*. Em: https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_rail_transport_in_Great_Britain; acesso: 12.06.2021).

5. A primeira linha férrea com vagões puxados a cavalo foi em 1831 (“History of Rail Transport in Germany”. *Wikipédia*. Em: https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_rail_transport_in_Germany; acesso: 12.06.2021).

6. A primeira linha mineira foi construída em 1828 (“History of Rail Transport in France”. *Wikipédia*. Em: https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_rail_transport_in_France; acesso: 12.06.2021).

Numa fase inicial, a sistematização e standardização de peças e das tecnologias resultantes da Revolução Industrial, permitia que o seu desenvolvimento fosse mais veloz e económico. Igualmente, para se conseguir planejar as necessidades inerentes a cada estação ferroviária, foi necessário estabelecer um conjunto de critérios e classificações destes equipamentos: paragens, apeadeiros, 4.ª, 3.ª, 2.ª e 1.ª classes. No caso dos equipamentos das estações de 1.ª classe, estes eram por norma projetados tendo em conta o local e não um modelo pré-definido. Estes, eram assim, projetos únicos e ideados por arquitetos de renome. Os demais equipamentos eram concebidos em função de modelos pré-definidos para toda a linha concessionada, não obstante poderem ser adaptados em obra, devido a particularidades ou a imposições locais (Alves, 2015: 600). Podemos assim encontrar dois tipos de produção arquitetónica ferroviária: um ligado à produção em série, dividida em classes; outro ligado aos edifícios eruditos de âmbito ferroviário, com projetos únicos.

“À data da implantação da República o mapa ferroviário português estava praticamente definido. Construída a partir de 1856, a rede somava uma extensão de 2898 km. Era explorada pelos Caminhos de Ferro do Estado – as linhas do Sul e Sueste e as linhas do Minho e Douro – e por um conjunto de empresas privadas, entre as quais se destacava pela sua dimensão a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, logo rebaptizada Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (CP). Os planos já aprovados iam conduzir à expansão, lentamente concretizada: no ano de 1949 a rede alcançaria os 3635 km. O objectivo de ultrapassar os 6500 km nunca chegou a cumprir-se” (Martins, 2010: 33).

Durante o período compreendido entre a implementação da República (1910), e a instalação do Regime do Estado Novo (1933), o caminho de ferro volta a constar dos Planos de Fomento⁷, porém a expansão das linhas e ramais não são significativos. A maior expressão de investimento na ferrovia neste período é empregue na reabilitação dos edifícios de passageiros já existentes, tais como: Marvão-Beirã no Ramal de Cáceres onde o edifício original foi

inaugurado em 1878 e posteriormente renovado em 1926; o de Pias no Ramal de Moura, onde o edifício original foi inaugurado a 1887 e posteriormente renovado a 1921; o de Tondela na linha do Dão, onde o edifício original foi inaugurado em 1890 e renovado a 1933, entre muitos outros exemplos. O que pode ser entendido como um reconhecimento da sua dimensão patrimonial, bem como uma oportunidade para ajustar a sua imagem aos ideais nacionalistas da época. É durante este período que os modelos iniciais da nova tipologia ferroviária vão ser estilizados por vertentes opostas: um regionalismo tradicional e a outra modernista. A esta dinâmica opõe-se o desinvestimento na ferrovia entre os anos 50 e 90, levando a uma tendência para o abandono da mesma.

Este artigo procura identificar os edifícios de passageiros localizados em áreas rurais, e que se enquadra no presente estudo de investigação de Doutoramento na Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, que tem como objetivo o reconhecimento e valorização destes edificadros enquanto património industrial. Reavaliando-os através de uma classificação taxonómica dos edifícios de passageiros não autorais face não ao projeto inicial, mas ao projeto construído, com todas as alterações introduzidas durante a obra, ou após a mesma. O que significa a construção de um novo panorama de leitura deste legado numa perspetiva patrimonial, enquadrada na Carta de Atenas, nas suas diversas dimensões e identificando possíveis estratégias para a sua salvaguarda, algumas das quais já em implementação.

A metodologia deste estudo divide-se em cinco fases, onde se pretende numa primeira fase começar por investigar os levantamentos bibliográficos existentes, e avaliar os mesmos através de uma pesquisa documental e de campo. A fase seguinte pretende iniciar a análise documental, que utilizará a modelação digital dos edifícios como principal ferramenta, para que se possa analisar comparativamente os métodos de construção, funções, programas, volumes, etc. que define a terceira fase. Finalmente a quarta e quinta fase serão avaliados e sintetizados os resultados obtidos, assim como a construção de um modelo taxonómico das variantes tipológicas para que os resultados obtidos possam assim ser discutidos e validados.



7. Em 1948, Portugal assinou o pacto fundador da Organização Europeia de Cooperação Económica (OECE), integrando-se nas estruturas de cooperação previstas no Plano Marshall. A participação na OECE reforçou a necessidade de um planeamento económico que conduziu à elaboração dos Planos de Fomento do Estado Novo.

MODELOS URBANOS E PERIFÉRICOS FERROVIÁRIOS

MODELOS URBANOS: EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS DE EXCEÇÃO

“Os edifícios de passageiros, bem como a organização e a funcionalidade das estações de 1.º classe. Eram sempre projetos de raiz, com a utilização e contratação de equipas multidisciplinares ou gabinetes de projeto de reconhecida capacidade na área. Esses projetos mais relevantes correspondiam a estações de grandes centros urbanos com a previsão de intenso tráfego” (Alves, 2015: 599).

Os modelos de exceção, designados de 1.º Classe foram particularmente projetados por arquitetos de renome para cada um dos edifícios de passageiros

localizados em metrópoles, tal como: Lisboa (Estação Santa Apolónia, 1865) e Porto (Campanhã, 1875). A Estação de Santa Apolónia foi concebida pelos engenheiros Angel Arribas y Ugarte (projeto e direção de obras) e Nicolas Lecrenier (obras), em colaboração do engenheiro português João Evangelista Abreu (Alves, 2015: 179) e a Estação de Campanhã foi concebida pelo engenheiro Pedro Inácio Lopes (Alves, 2015: 220). Estes são edifícios únicos, na medida em que são uma resposta ao seu contexto, não visam a criação de um modelo de repetição e são um produto erudito resultado de um contexto cultural concreto. (Alves, 2015: 592).

MODELOS PERIFÉRICOS: OS CINCO TIPOS DE EDIFÍCIOS DE PASSAGEIROS

A complexidade da planificação de uma das mais densas redes ferroviárias Europeias, assim como a rapidez em que a mesma foi construída⁸, fez com que houvesse a necessidade de se criar uma tipificação de modelos standardizados para os edifícios de passageiros. Esta tipificação facilitava não só a rapidez de construção, assim como possibilitava a existência de uma construção com custos controlados. Todos os estudos prévios que eram propostos para os equipamentos ferroviários, assim como para os edifícios de passageiros eram primeiramente aprovados pela Direção-Geral dos Caminhos de Ferro e pelo Conselho Superior das Obras Públicas e a empresa em causa estabelecia uma tipologia técnico-arquitetónica para cada uma dessas estações (Alves, 2015: 598). Já na fase de projeto de execução, estes poderiam ser profundamente alterados, caso houvesse necessidade de adaptação destes modelos à localização escolhida.

“Por ter sido a primeira linha a ser construída pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses: a Linha do Norte, antiga Linha de leste, até à fronteira, constituiu por si só uma fonte de referência durante longos anos e em diversas

situações posteriores de concessão de novas linhas. Alegadamente em função do tráfego de passageiros e volume de mercadorias, a classificação dos edifícios de passageiros foi dividida por tipos: paragem; apeadeiro; estações de 4.º classe, de 3.º, de 2.º ou de 1.º. Na medida em que a mesma Companhia poderia vir a ter outras concessões e construir novas linhas, os modelos aprovados por essa Companhia eram muito semelhantes e difundiram-se por todo o País” (Reis, 2016: 601).

As adaptações aos projetos para as estações ferroviárias, e principalmente para os edifícios de passageiros deram origem a diferentes tipos de classificação, distribuídos e utilizados conforme as necessidades económicas e sociais de cada localização. Dado que, um local tem tendência a ter uma população mais densa, de acordo com a prosperidade económica do mesmo. Numa leitura das tipologias construídas, Alves (2015: 592) divide a classificação dos modelos em cinco tipos, cada um selecionado em conformidade com as diferenças económicas e populacionais de um determinado território, tais como: o tipo de modelo intitulado de 2.º Classe que foi aplicado em núcleos

8. Sendo que a grande maioria da rede foi construída até ao início do século XX.

urbanos, com riqueza e densidade populacional significativa, e assim sucessivamente: a 3.º e 4.º Classe, eram implementados em núcleos urbanos cada vez menores, até existirem os apeadeiros e paragens, que eram distribuídos pelas vias férreas, conforme houvesse necessidade estratégica para que tal acontecesse, por norma em locais remotos e desertificados.

PARAGENS

As paragens eram equipamentos distribuídos pela rede ferroviária em locais de pouco tráfego, mas ainda assim, com a necessidade de conectar esse local à via férrea. Isto podia acontecer por várias razões, sendo a principal razão, a necessidade de escoar mercadorias, o que também se adaptou a passageiros, ao construir um abrigo para os mesmos. Este edifício é, tal como o nome indica, um ponto de paragem, sem bilheteira e apenas com uma pequena estrutura aberta para proteger os utentes da intempérie.

APEADEIROS

A transformação de uma simples paragem em apeadeiro, está diretamente relacionada com a necessidade da adição de novos espaços: um associado à venda de bilhetes (bilheteira) e o outro associado à necessidade de acomodar o funcionário chefe da estação. Assim, existem duas possíveis

leituras, por um lado o resultado desta adição vai levar uma transformação do edifício de forma a que este se passa a assemelhar a uma habitação. Por outro lado, se tivermos em conta uma pequena habitação térrea rural, normalmente constituída por dois quartos e uma cozinha, de génese privada e se adicionarmos os serviços férreos, tais como: uma sala, que é de uso público e o escritório do chefe da estação, onde é feita a transição entre o uso público e privado, poder-se-á concluir que este equipamento férreo é um edificado industrial de génese habitacional, onde o que se altera nesta pseudo-casa é a inclusão de serviços de apoio à ferrovia.

“A arquitetura deste modelo remete para um processo tradicional, que se assemelha a uma pequena habitação corrente para a época. A estrutura da construção era em alvenaria, com as divisórias interiores em taipa, conforme o uso da época. As fachadas simples tinham empenas cegas em ambas as fachadas, para a rua ou para o cais, possuem, cada uma, 3 vãos de portas retangulares de duas folhas, com bandeira e verga em arco abatido. A estrutura de madeira da cobertura de 4 águas era revestida com telha cerâmica, com algeroz encaixado por trás de uma pequena platibanda, decorada com um friso. A arquitetura deste modelo mais pequeno assemelha-se em tudo à dos edifícios das estações de 3.º e até 2.º classe” (Alves, 2015: 603).

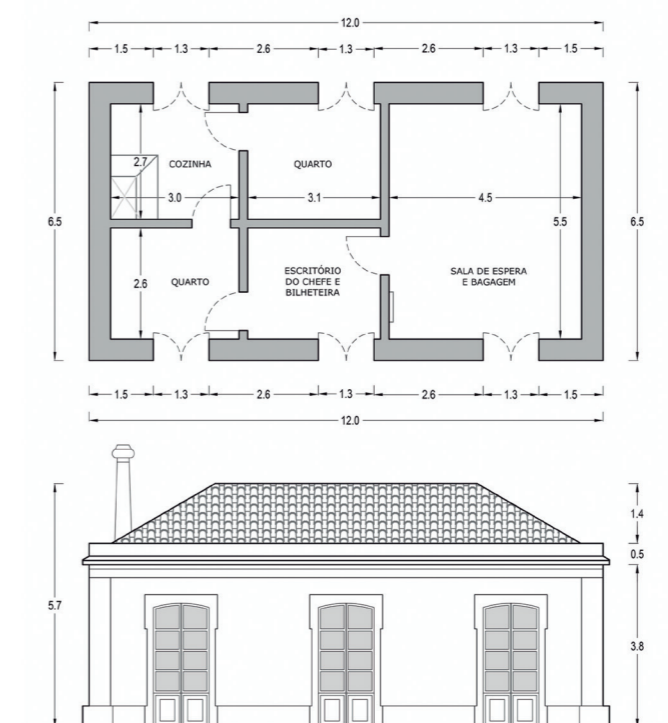


Fig 02. Planta e Alçado Frontal da Estação Modelo-Tipo: Apeadeiro (Alves, 2015: 602; redesenhado pelos autores).

4.º CLASSE

O programa do edifício de passageiros vai-se tornando cada vez mais complexo de acordo com a densidade populacional da localização de implantação. Todas as classes apresentadas neste artigo utilizam o retângulo, como forma nuclear, e de onde irão crescer todas as adições formais e programáticas. Ou seja, a casa que define o edificado dos apeadeiros, foi crescendo, conforme a implementação deste equipamento se densificava. Logo, poder-se-á argumentar que a 4.º classe é um apeadeiro que cresce em altura. Neste gesto separou-se o programa público do privado, onde os serviços da estação ferroviária são colocados no piso térreo e a habitação do chefe da estação no piso superior. Esta rutura, irá definir todas as outras classes, pois não só permite separar os programas de forma clara, como também facilita a adição de diferentes programas a este sistema.

O programa da habitação do chefe da estação será igual para todas as classes, que se define por: dois quartos, uma sala de estar e outra de jantar, uma cozinha e uma retrete. Apenas o *layout* sofre alterações, conforme a disposição dos compartimentos do piso inferior e nomeadamente a localização das escadas de acesso a este piso. O piso inferior também já define os programas nucleares do edifício de passageiros, tais como: o vestíbulo, compartimento para a bilheteira e simultaneamente para o escritório do chefe da estação, compartimento para as bagagens e sala de espera para os passageiros.

“A arquitetura relativamente despida remetia para uma imagem simples, onde ressaltava a simetria da fachada principal, os enquadramentos de vãos retangulares, com janelas ou portas de 2 folhas. A implantação da edificação era, na maior parte dos casos, e sempre que fosse possível, de frente para o principal arruamento de acesso, com um largo frontal mais ou menos vasto” (Alves, 2015: 602).

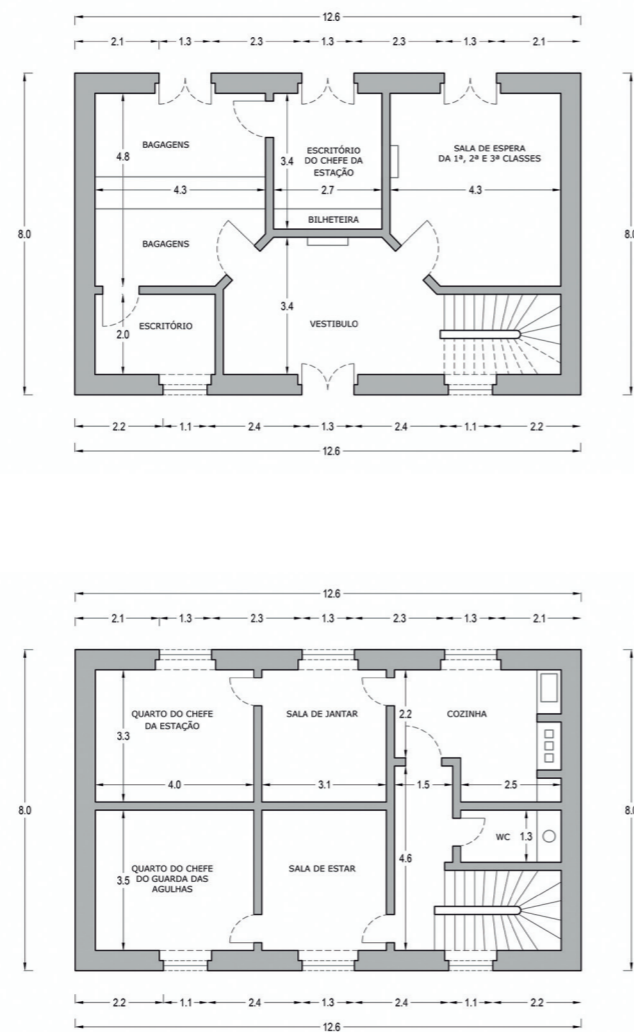


Fig 03. Planta do Piso 0 e Piso 1 da Estação Modelo-Tipo: 4.º Classe (Alves, 2015: 601; redesenhado pelos autores).



Fig 04. Alçado Frontal da Estação Modelo-Tipo: 4.º Classe (Alves, 2015: 602; redesenhado pelos autores).

3.º CLASSE

A 3.º Classe segue a racionalidade dos modelos anteriores, e divide os programas públicos dos privados em pisos separados que define o núcleo central do edifício de passageiros. Adicionou-se aqui duas alas térreas, simétricas entre si, em ambos os lados do núcleo central.

A entrada principal do edifício de passageiros, encontra-se no centro do volume de dois pisos. Ao entrar, encontra-se a sala de espera da 2.º e 3.º classes.

À direita desse espaço está a sala de espera da 1.º classe e a escada de acesso ao primeiro piso, e à esquerda do mesmo encontra-se a sala das bagagens e a bilheteira, que é simultaneamente o gabinete do chefe da estação. O acesso para o cais é feito pela porta localizada na fachada oposta à entrada principal e paralela à mesma. O primeiro piso é reservado a acomodação do chefe da estação e a sua família e é composto por dois quartos, uma sala de estar e outra de jantar, cozinha e uma pequena retrete. As alas laterais adicionadas ao núcleo central descrito, acomodavam quartos para os funcionários transitórios da ferrovia.

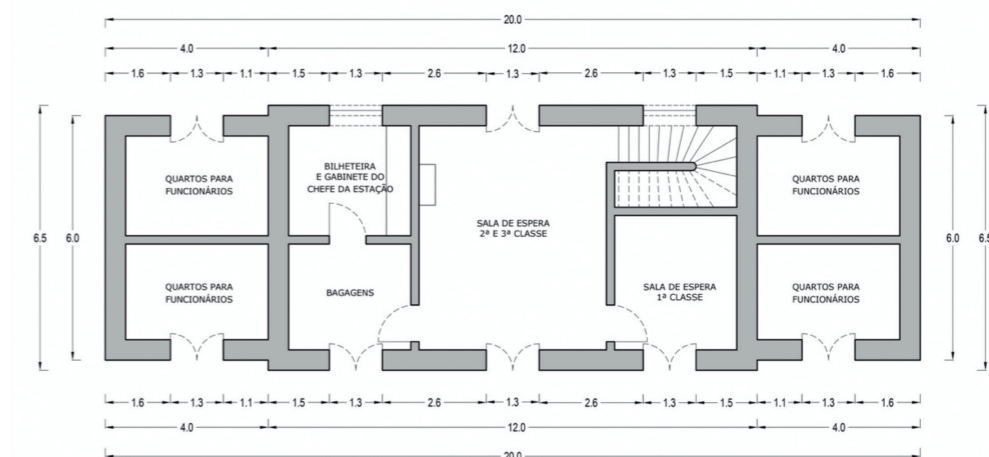


Fig 05. Planta do Piso 0 e Alçado Frontal da Estação Modelo-Tipo: 3.º Classe (Alves, 2015: 603; redesenhado pelos autores).

2.º CLASSE B

Os edifícios de passageiros definidos por modelos de 2.º classe localizavam-se em núcleos urbanos de dimensões com impacto significativo, logo os programas dedicados aos passageiros tornaram-se mais prominentes nesta classe. A mesma subdividiu-se em dois tipos, aqui definidos como: B e A, onde a diferença era o comprimento das alas laterais que crescia conforme a importância da cidade em que se inseriam.

Na 2.º classe B, o volume central, já definido nas classes anteriores, mantém dimensões similares aos seus precedentes, mas amplia os programas e distribui os mesmos por salas mais amplas, adequadas a acomodar um maior volume de viajantes e os seus funcionários. Nesta classe, existe um vestíbulo para receber os passageiros, que encontram a recepção imediatamente à sua frente, e adjacente à mesma, localiza-se o depósito das bagagens com ligação direta ao cais. No lado esquerdo do vestíbulo encontra-se o telégrafo e as escadas de acesso ao

piso superior, e do lado direito do mesmo, a bilheteira com o gabinete do chefe da estação é incorporada no mesmo espaço. Ambas as salas do telégrafo e da bilheteira tem duplo acesso ao vestíbulo e à sala de bagagens, para que os utilizadores possam aceder a esses serviços, ao mesmo tempo que os funcionários conseguem controlar esse acesso. No piso superior encontra-se igualmente a habitação do chefe da estação. Este piso é bastante similar ao anterior, e dispõe de dois quartos, uma sala de estar e outra de jantar, cozinha e retrete.

Outra diferença desta classe face às anteriores são as alas laterais. Ambas de piso térreo, alongam-se para o dobro da dimensão em cada um dos lados, e comunicam entre si através do vestíbulo principal, sendo que do lado direito, pode-se encontrar uma sala de espera para a 1.º classe e outra para a 2.º e 3.º classes, com um pequeno bar. Já na ala esquerda localizam-se o arrumo de bagagens, um pequeno escritório e duas salas com acessos independentes para serviço de lâmpadas e agulhas.

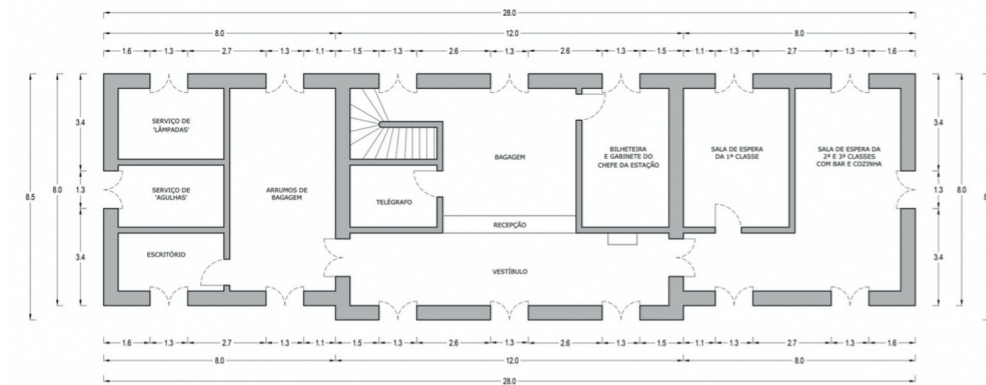


Fig 06. Planta Piso 0 e Alçado Frontal da Estação Modelo-Tipo: 2.º Classe (Alves, 2015: 605; redesenhado pelos autores).

2.º CLASSE A

A última das classes aqui analisada é intitulada de 2.º classe A. Esta é uma variante da 2.º classe B, e como anteriormente referido, o volume do edifício de passageiros é apenas alongado em comprimento, para alojar programas necessários à dimensão urbana envolvente. A dimensão dos compartimentos é mais uma vez alargada para alojar maior quantidade de passageiros e os seus funcionários, sendo que o vestíbulo é utilizado para conectar as alas laterais e o volume principal, tal como anteriormente descrito.

A grande diferença neste modelo é que o bar e cozinha do mesmo são áreas mais vastas, em que o bar tem duplo acesso à sala de espera e ao cais. Outro compartimento que é aqui introduzido é a bilheteira para as bagagens, que é separada da bilheteira dos passageiros. Como consequência disso, a sala de bagagens é assim dividida entre o núcleo principal e a

ala esquerda. Nesta ala, encontra-se um amplo corredor de acesso aos passageiros de chegada, o que já define um claro percurso de fluxo entre os passageiros de chegada e partida. Os restantes compartimentos desta ala servem os mesmos serviços dos anteriores: escritório, serviço de agulhas e lâmpadas. Como já anteriormente descrito, no piso superior no núcleo principal, encontrava-se a habitação do chefe da estação, com dois quartos, uma sala de estar e outra de jantar, uma cozinha e uma retrete.

Estes edifícios localizam-se em centros urbanos em que a linha ferroviária termina, tal como Barreiro (1884), Braga (1875), Bragança (1906) e Valença (1884); em cidades que possuíam uma relevância urbana significativa, assim como Viana do Castelo (1882), Mirandela (1905), Viseu (1890) ou Funcheira (1914) (Martins, 2010: 46); ou finalmente em localizações fronteiriças, assim como Barca de Alva (1887), Vilar Formoso (1882), Marvão-Beirã (1880) e Elvas 1863)º.

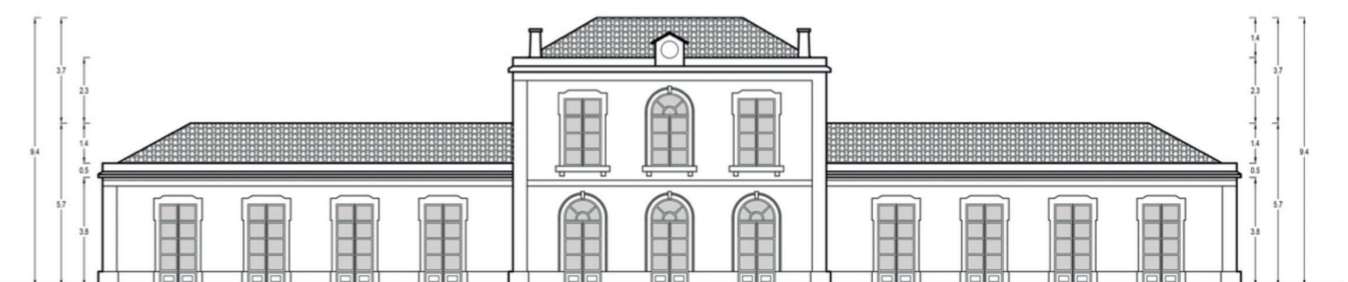
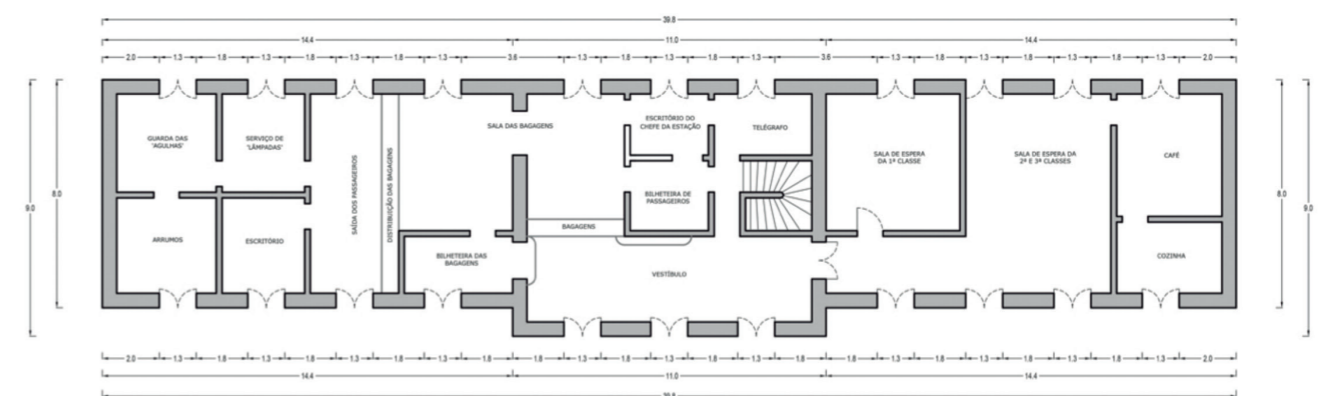


Fig 07. Planta do Piso 0 e Alçado Frontal da Estação Modelo-Tipo: 2.º Classe A (Alves, 2015: 605; redesenhado pelos autores)..

9. Muitos dos edificadros aqui apresentados sofreram alterações ainda em projeto e/ou renovações posteriores, onde estes edifícios foram bastante alterados, embora que, o argumento que aqui se enuncia é que a base programática e a distribuição formal é a mesma em todos eles.

ARQUITETURA CHÃ FERROVIÁRIA?

“Regra geral, os edifícios de passageiros construídos pelas diferentes companhias que operavam em Portugal seguiam um conjunto de tipos pré-estabelecidos de acordo com a hierarquia das estações, procurando quase sempre a neutralidade dos edifícios” (Paixão, 2016: 58).

Como se pode observar pelo estudo aqui apresentado, os modelos vão crescendo, tanto em volumetria como nos diferentes programas, conforme as classes vão diminuindo. O abrigo primordial que define o modelo para a paragem, posteriormente transforma-se numa habitação térrea para o chefe da estação do apeadeiro. Este já inclui dois programas ferroviários, intrínsecos ao serviço. Já na 4.ª classe estes programas são divididos entre dois pisos, um para habitação e outro para serviços. Este momento define todas as restantes classes, pois estas seguem esta racionalidade programática. Na 3.ª classe, a principal adição formal são as alas laterais ao núcleo principal. E finalmente na 2.ª classe, estas alas são alongadas para alojar serviços adicionais.

Nesta arquitetura aparentemente simples, definida por métodos standardizados de construção que facilitaram a veloz propagação da refe ferroviária. Será esta arquitetura só isto? Ou seja, a linguagem arquitetónica escolhida para estes primeiros modelos foi um e novo marco na história da arquitetura portuguesa ou foi baseada numa linguagem histórica? É óbvio que estes não são edifícios que criaram um estilo novo na arquitetura nacional, então qual é a origem da sua linguagem formal?

Apesar de todos estes modelos serem uma variação do anterior, existe algo que todos possuem em comum: “onde o seu desenho se baseou na simetria e numa proporção áurea que se subdivide e determina as partes – nomeadamente as dimensões, a métrica, a disposição dos vãos – numa relação harmoniosa para a obtenção de um todo identitário” (Silva, 2015: 46).

“Estes modelos arquitetónicos, com adaptações e variantes, [...] tornaram-se nos “projetos tipo” mais

utilizados na construção de inúmeras linhas no centro e no sul do país. [...] Numa fase posterior, a partir do princípio do século XX, tal como nos edifícios das estações de 3.ª e até de 4.ª classe, o uso do revestimento com azulejo de imagens geométricas ou com temas figurativos, tornou-se bastante frequente. As aplicações inseriam-se geralmente entre vãos. Sobre o alçado do cais, coberto por um amplo telheiro de estrutura metálica, os painéis de azulejo tinham na maior parte das vezes temas alegóricos à região ou à cidade da estação e o nome com a sua identificação, para além da presença obrigatória do relógio de parede” (Alves, 2015: 607).

Se considerarmos que as fachadas destes modelos foram cuidadosamente planeadas com uma atenção pela distribuição dos vãos e a conformidade dos mesmos em relação à proporção áurea, assim como, se tivermos em conta que estes modelos iniciais ferroviários foram posteriormente ‘estilizados’ de acordo com a época de renovação, assim como por exemplo através do uso de azulejos que foram aplicados como painéis decorativos; beirais e falsas cornijas, já no século XX, e maioritariamente durante o regime do Estado Novo, então poder-se-á argumentar que a linguagem destes modelos foi inspirada (senão copiada) na arquitetura Chã¹⁰?

Pode definir-se o estilo-chão intrinsecamente inspirado por uma arquitetura mais vernacular, despido de ornamento. Esta arquitetura era muito prática, podendo ser replicada facilmente por todo o império, e a mesma poderia ser ornamentada de acordo com o gosto local e da época.

“O livro de Kubler, publicado em 1972, viria a causar um fortíssimo impacto nos estudos de história de arquitetura e não só, sobretudo a partir de finais dos anos 80 do século XX. E não cessou de ser usada a designação, que é de uma utilidade indiscutível, para mostrar a originalidade dos edifícios que, sem apresentarem os contornos

de um experimentalismo renascentista e sem demonstrarem uma verdadeira aplicação do princípio das cinco ordens clássicas como a viriam a fixar os tratados de Serlio e Vignola – aquilo a que chamamos “Classicismo erudito” – revelam mesmo assim um grande equilíbrio formal aliado

a uma impressionante e, às vezes, desarmante, simplicidade, no arranjo dos volumes, na expressão sem ornamentos das fachadas, na predominância do jogo de proporções e numa certa monotonia pragmática e empírica das formas” (Pereira, 2022:318).

SÍNTESE FINAL

Será esta a linguagem que define a génese estilística dos primeiros modelos ferroviários? Este artigo não se propõe a responder a esta questão, pois será preciso um estudo pormenorizado para que se consiga definir um argumento informado. O objetivo deste trabalho é semear esta questão, e deixar assim um convite para que exista um debate sobre esta temática, sendo que as investigações sobre a arquitetura ferroviária são escassas. Logo, não só é pertinente que este assunto seja discutido e dissecado por pensamentos opostos, como também é urgente que tal se faça, pois, estes modelos aqui descritos são edifícios que foram construídos e que na sua grande maioria se encontram hoje ao abandono.

Para reverter a situação de abandono, é importante um trabalho de divulgação do valor arquitetónico e patrimonial deste legado. Apesar de estes edifícios possuírem intrinsecamente valor arquitetónico (estilo-chão), o facto de se encontrarem isolados em termos de contexto urbano, não permite uma leitura imediata de um valor patrimonial mais amplo e consolidado. Somente através de uma leitura territorial, mais abrangente, é que é possível trazer à luz a sua real importância enquanto património industrial na medida em que constituem uma expressão de uma cultura anterior sedimentada e que merece ser salvaguardada para um interesse geral, tal como protagonizado na Carta de Atenas.

10. O termo estilo-chão tem sido usado pelos historiadores de arte portugueses para descrever a sua arquitetura religiosa a partir de 1570; a expressão foi cunhada pelo americano George Kubler, na sua obra de 1972, para uma série de grandes edifícios, em sua maioria igrejas e conventos, construídos em Portugal entre o segundo quartel do século XVI – aquando do abandono da decoração manuelina – e o início do século 18, com o regresso à ornamentação exuberante. (Loewen, 2011: 66).

BIBLIOGRAFIA

ALVES, Rui Manuel Vaz – *Arquitetura, cidade e caminho de ferro: as transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro*. Lisboa: Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade de Coimbra, 2015 (Tese de doutoramento). Em: <https://estudogeral.sib.uc.pt/handle/10316/29052> (acesso: 29.04.2021).

LOEWEN, Andrea Buchidid – “Estilo desornamentado, arquitetura-chã: alguns aspectos do renascimento na Península Ibérica”. *Pós*, Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP, vol. 18, n.º 30 (2011), 56-69. Em: <https://doi.org/10.11606/issn.2317-2762.v18i30p56-69> (acesso: 29.04.2021).

MARTINS, João Paulo – “Arquitetura Ferroviária Até à Década de 1960”. *1910-2010: o caminho de ferro em Portugal*. Lisboa: CP, REFER, 2010, 33-47.

NUNES, J. de Sousa – “A via e obras nos caminhos de ferro de Portugal”. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1476 (1949), 418-422. Em: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/1949/N1476/N1476_master/GazetaCFN1476.pdf (acesso: 29.04.2021).

PAIXÃO, Diogo – “Os bairros operários da Companhia de caminhos de ferro portugueses. O caso do Entroncamento até à primeira metade do século XX”. Porto: Universidade do Porto, 2016 (Dissertação de Mestrado). Em: <https://repositorio-aberto.up.pt/handle/10216/86446> (acesso: 29.04.2021).

PEREIRA, Paulo – “Da Arquitetura chã ao classicismo erudito” *Arquitetura Portuguesa, História Essencial*. 1º ed. - Lisboa: Temas e Debates, 2022. - 632, [32] p. : il. ; 25 cm. - ISBN 978-989-644-649-9

REIS, Manuel – “A arquitetura das estações de caminho-de-ferro em Portugal no início do século XX : quatro estudos de caso”. Lisboa: Universidade Lusíada de Lisboa, 2016 (Dissertação de Mestrado). Em: <http://repositorio.ulusiada.pt/handle/11067/2623> (acesso: 29.04.2021).

SILVA, Andreia Sofia Pereira da – “Reabilitação e reconversão de um espaço ferroviário: a antiga estação ferroviária de Lagos”. Portimão: Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes, 2015 (Dissertação de mestrado). Em: <http://hdl.handle.net/10437/9204> (acesso: 29.04.2021).

SILVEIRA, Luís Espinha da; Alves, Daniel; Lima, Nuno Miguel; Alcântara, Ana; Puig-Farré, Josep – “Caminhos de ferro, população e desigualdades territoriais em Portugal, 1801-1930”. *Ler História* 61 (2011), 7-37.