

Pare, Escute e Olhe: Estação Ferroviária de Freixo de Espada à Cinta

A estruturação da rede viária como elemento distribuidor da paisagem.

Freixo de Espada à Cinta, Bragança.
Diogo Pereira Azevedo

O presente trabalho procura explorar a rede viária como elemento estruturante da paisagem, através da análise sobre exemplos concretos em território nacional.

O projeto desenvolvido, este dividir-se-á em três etapas – a primeira, compreende a reabilitação da antiga Estação e o desenvolvimento da albergaria adjacente; a segunda, pretende reestruturar a central de camionagem da empresa Santos Viagens e Turismo; a última parte encontra-se anexada à estação rodoviária proposta, isto é, uma torre de observação do território.

Na análise apresentada sobre a rede viária do território em estudo, é possível observar a importância dos meios de comunicação abordados (a antiga Linha do Sabor e as estradas E.N. 220 e E.N. 221), para a ligação e desenvolvimento dos centros urbanos transmontanos.

Desde o início do ensaio, procurou-se evidenciar a aproximação de duas antigas estradas romanas (o Carril Mourisco e o *diverticulum* até *Civitas Banienses*) com as rotas atuais. Ao longo do presente documento, foi conferido um destaque acrescido a estas vias, tendo em conta as dificuldades geográficas que esta região tem para a implementação de meios de comunicação terrestres.

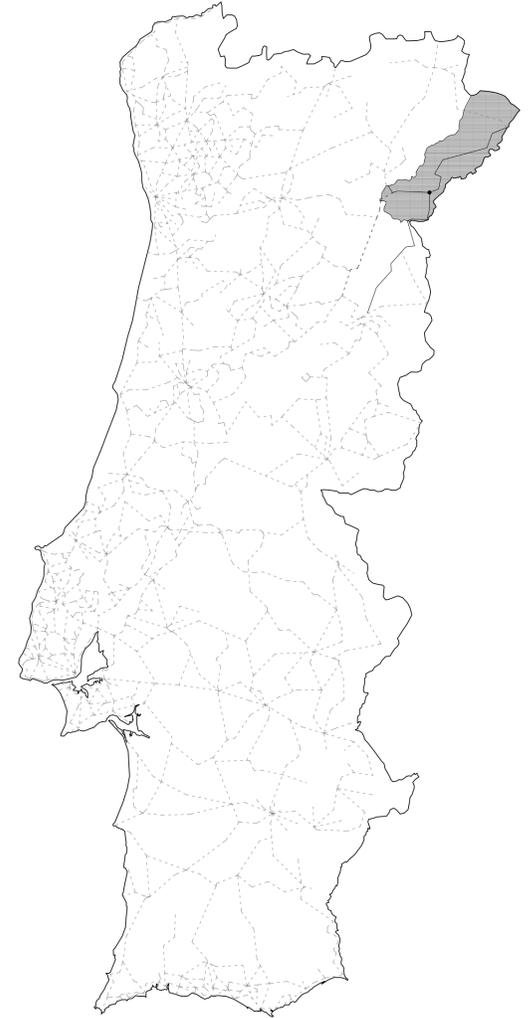
O tema escolhido para o desenvolvimento do ensaio permitiu associar o mote da turma com a atividade do *Cursus Publicus* – e com outros sistemas estabelecidos posteriormente – isto é, um caminho que vincula os diferentes povoados (e por sua vez, os alunos), no qual em cada paragem introduz-se uma estalagem (mansio) para a respetiva Estação de C.F. da Linha do Sabor (mutatio).

A primeira parte da proposta resulta no estudo sobre o objeto de estudo (Estação de C.F. de Freixo de Espada à Cinta) enquanto uma estrutura remota do seu centro urbano. A visita in loco do conjunto possibilitou o entendimento das circunstâncias da envolvente e das dimensões estruturais existentes, o que determinou os princípios base para a requalificação do imóvel – movimento e repouso.

Na imediação da primeira parte da proposta existe uma central rodoviária, que pertence à empresa Santos Viagens e Turismo. Tendo em conta as condições estruturais vigentes, a paragem no ponto de vista viário não se encontra bem implementada, pois interfere no “vazio distribuidor” do entroncamento da E.N.220 e da E.N.221, provocando, desta maneira, um certo constrangimento na sua circulação.

Como resposta a este problema, propõe-se, na segunda parte do projeto, a reimplantação do estabelecimento ligeiramente distante da rotunda, situando-o na margem Norte do alinhamento reto da E.N. 221 (em direcção ao *diverticulum* das duas antigas estradas romanas), onde os autocarros poderão ter mais visibilidade e espaço para efetuar as suas manobras.

Para este efeito, será proposto um acréscimo na margem Sul do referido alinhamento, de maneira a permitir uma melhor fluidez do trânsito – evitando assim constrangimentos rodoviários desnecessários –, enquanto possibilita uma maior amplitude de transição para o cais de embarque ou para as oficinas.



Planta de Implantação
Escala 1 : 2500

Esquema simplificado das estradas portuguesas



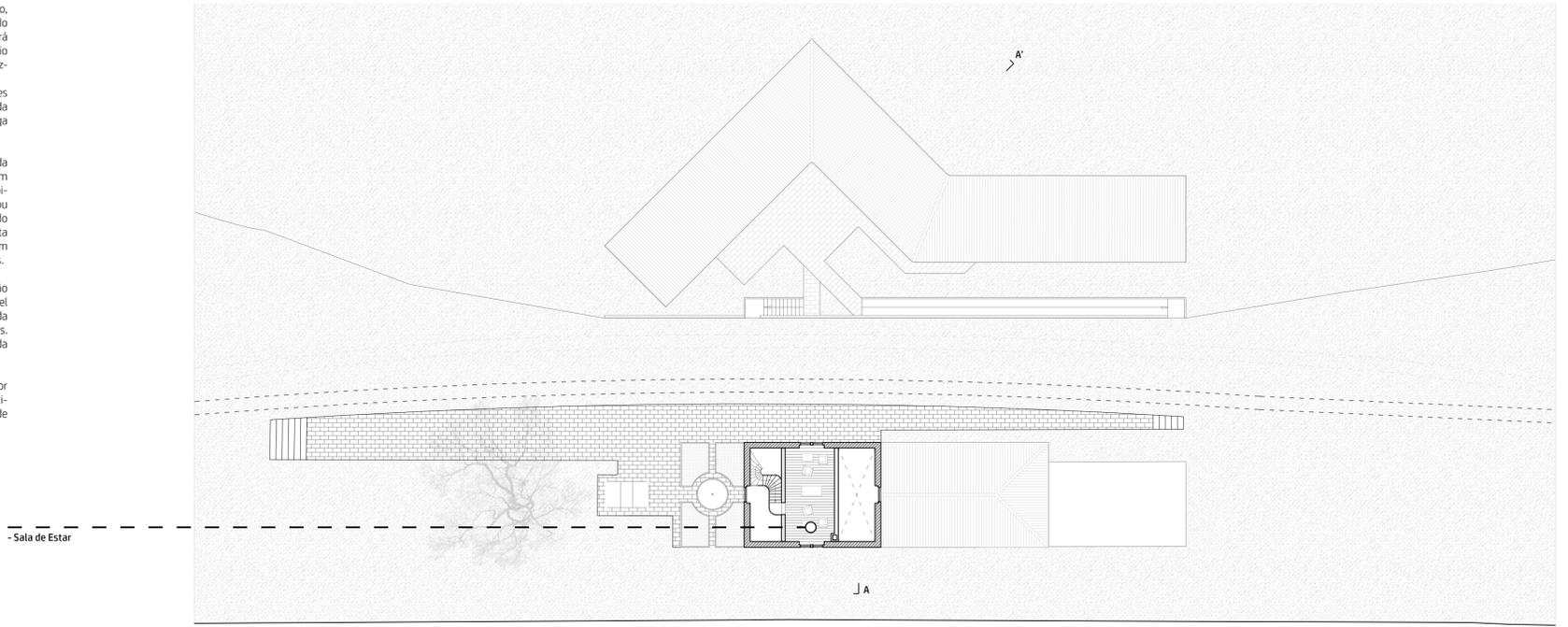
Seguindo os preceitos da etapa inicial do projeto, a primeira premissa está associada ao fluxo da ecopista do Sabor e da E.N. 220, para o qual a Estação se posicionará como um estabelecimento de apoio. No interior do edifício de passageiros, propõe-se uma copa e dois espaços de lazer.

No cais coberto serão implementadas instalações sanitárias e um estacionamento para as ciclomotoras da Raia Norte Bikes, e, por fim, segregada do conjunto, a antiga retrete servirá de arrumos da reabilitação proposta.

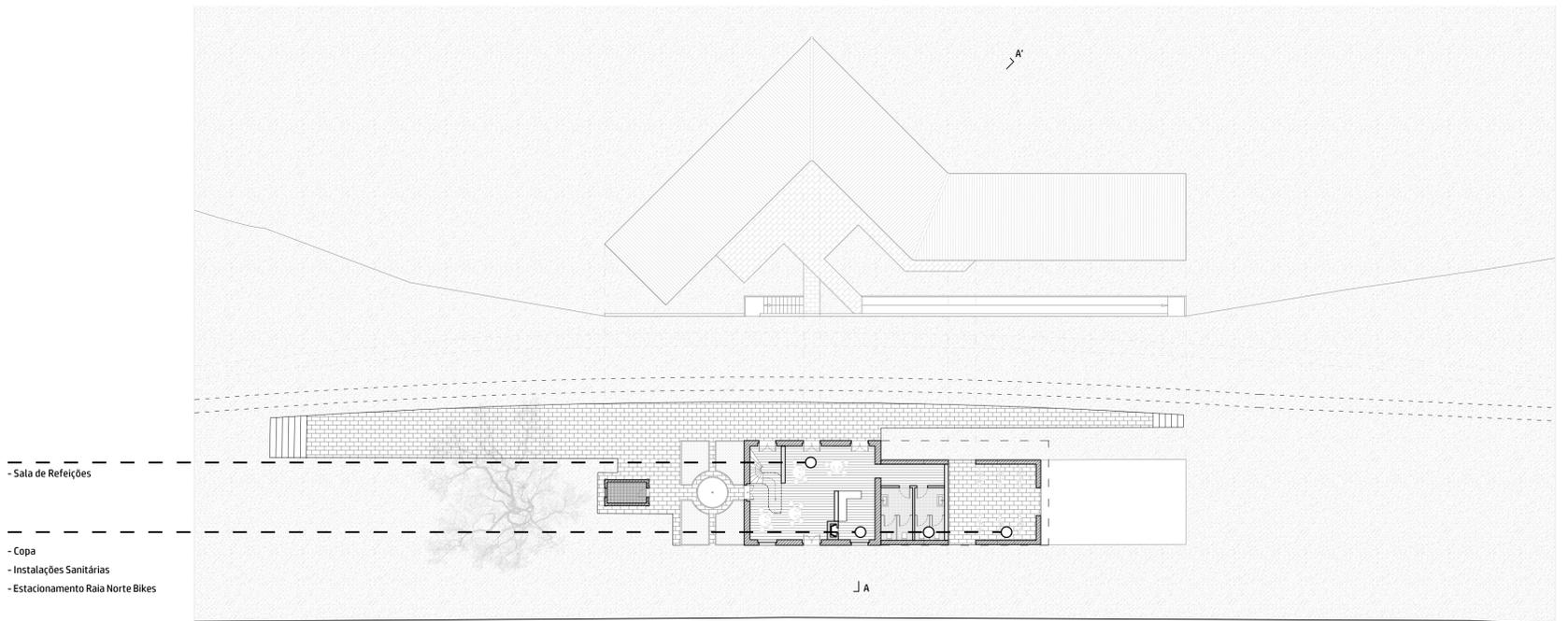
Alinhado com o comprimento total do conjunto da Estação, desenvolver-se-á o programa da albergaria, com capacidade para acolher os viajantes que pretendem pernitar após uma jornada, quer seja pela ecopista do Sabor ou pela E.N.220. A pousada situa-se ligeiramente afastada do objeto de estudo, com o objetivo de evitar a relação direta com o fluxo da estrada nacional, proporcionando assim um enquadramento visual com o planalto de Lagoaça e Fornos.

Para alcançar a albergaria, será necessária a criação de dois acessos, um por escada e outro por rampa. No nível inferior encontram-se os quartos da pousada, onde cada quarto será provido de duas camas e instalações sanitárias. Na parte mais a Norte, culminar-se-á um espaço de estar da estalagem, o qual será pontuado por uma lareira.

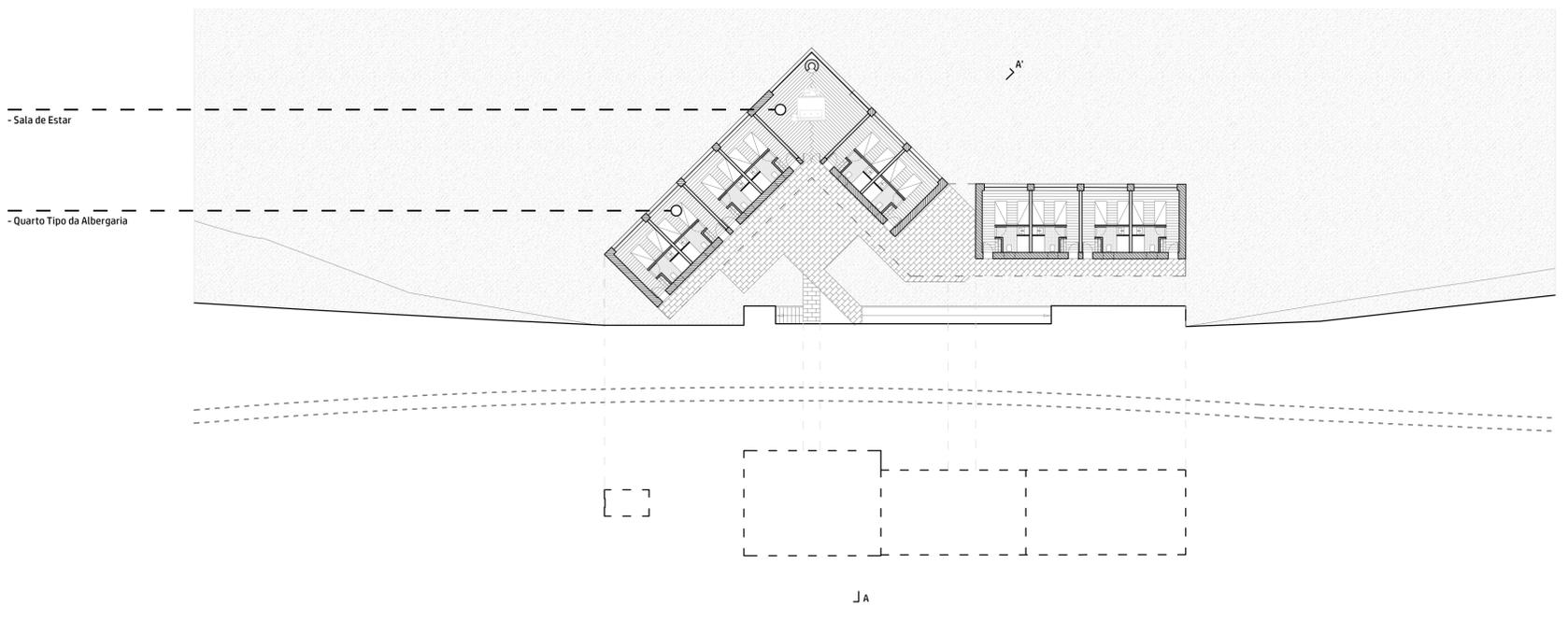
A constituição da albergaria será composta por paredes exteriores (0,45 m de espessura) com pedra granítica emparelhada. Na cobertura, aplicar-se-á um sistema de madeira para suportar a telha Lusa.



Planta do Piso 1
 Escala 1 : 250



Planta do Piso 0
 Escala 1 : 250

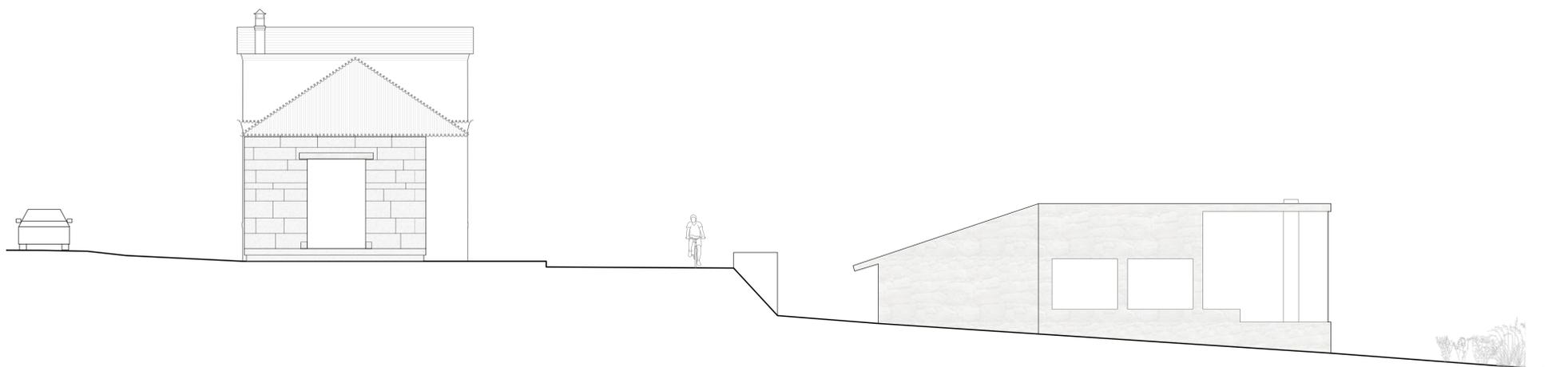


Planta do Piso Albergaria
 Escala 1 : 250

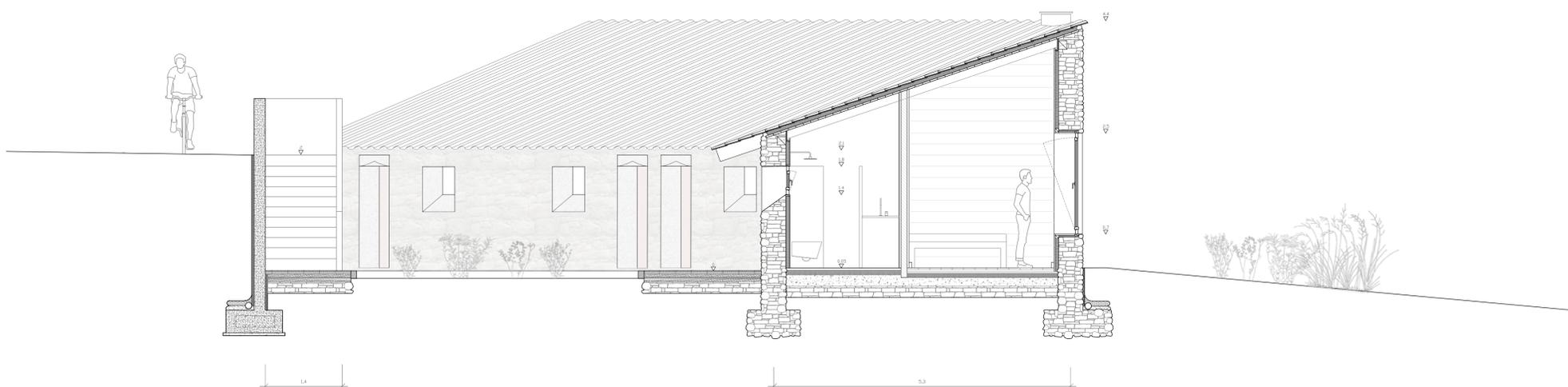




Alçado Sul
Escala 1 : 100



Alçado Nascente
Escala 1 : 100



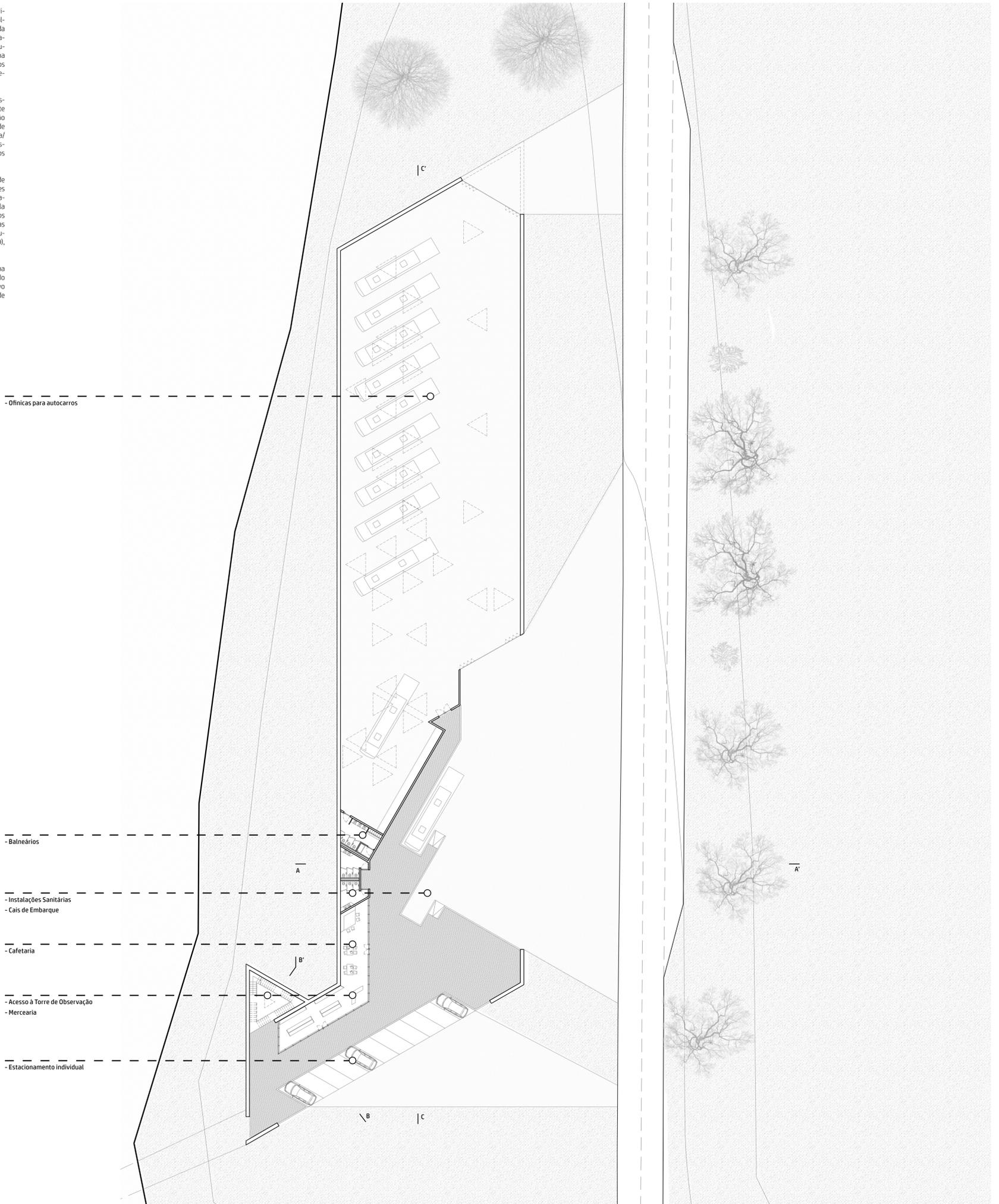
Corte A Constitutivo
Escala 1 : 50

O traçado da estação rege-se por uma métrica triangular equilátera, de maneira a abranger os ângulos realizados pelos automóveis. A medida escolhida (5 m em cada lado) corresponde à largura de dois lugares de estacionamento para os carros individuais, e à largura total de dois autocarros. A organização do espaço pretende estabelecer uma ideia de "linha de montagem", ou seja, um processo onde os autocarros podem realizar a sua manutenção e servir, posteriormente, o público.

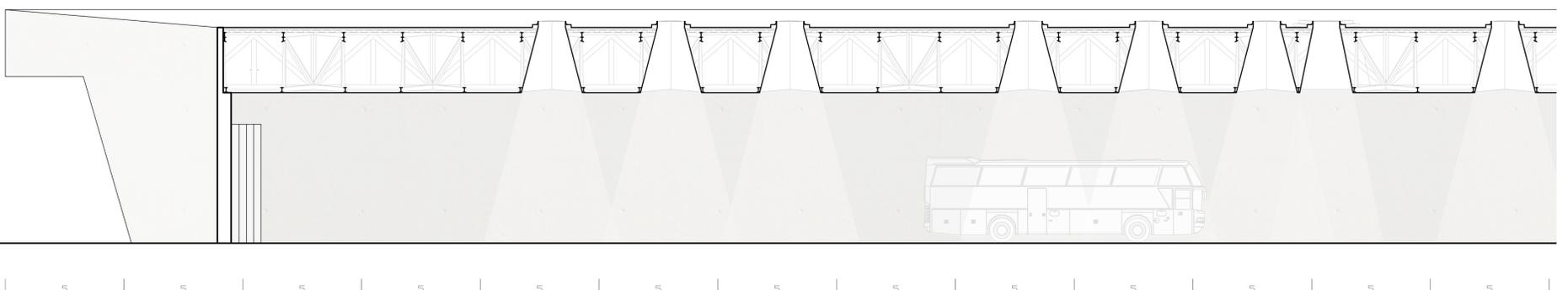
Para este fim, serão criadas três entradas na estação, em que a primeira situa-se na zona mais a nascente do edifício, com acesso direto às oficinas. Após a reparação dos veículos, estes poderão aceder diretamente ao cais de embarque, onde se situa o segundo acesso com entrada/saída. A última passagem encontra-se no lado poente da estação rodoviária, onde existirá uma entrada e saída para os automóveis individuais.

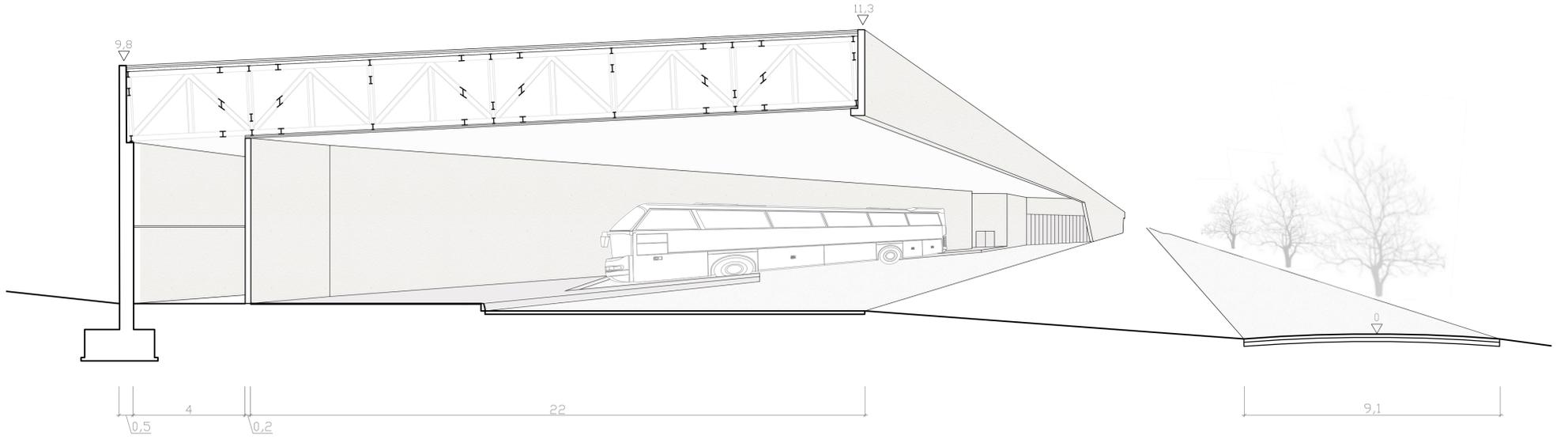
No edifício, propõe-se, igualmente, programas de apoio ao movimento rodoviário, tais como, as instalações sanitárias públicas e um espaço que albergará simultaneamente um café e uma mercearia. O ângulo (60º) obtido pela métrica referida anteriormente, influenciou o traçado dos diferentes alçados do projeto, e estabeleceu as direções das paredes maciças (em betão armado com 0,5 m de espessura), que sustentam a estrutura metálica (com perfis IPE 200), esta, que por sua vez, suporta a cobertura da estação.

Anexado à segunda intervenção, surge a última etapa do projeto, que visa erigir um ponto de observação do território por meio de uma torre. O marco terá como objetivo inicial a contemplação da paisagem, podendo ainda servir de torre de controlo para um futuro campo de aviação.

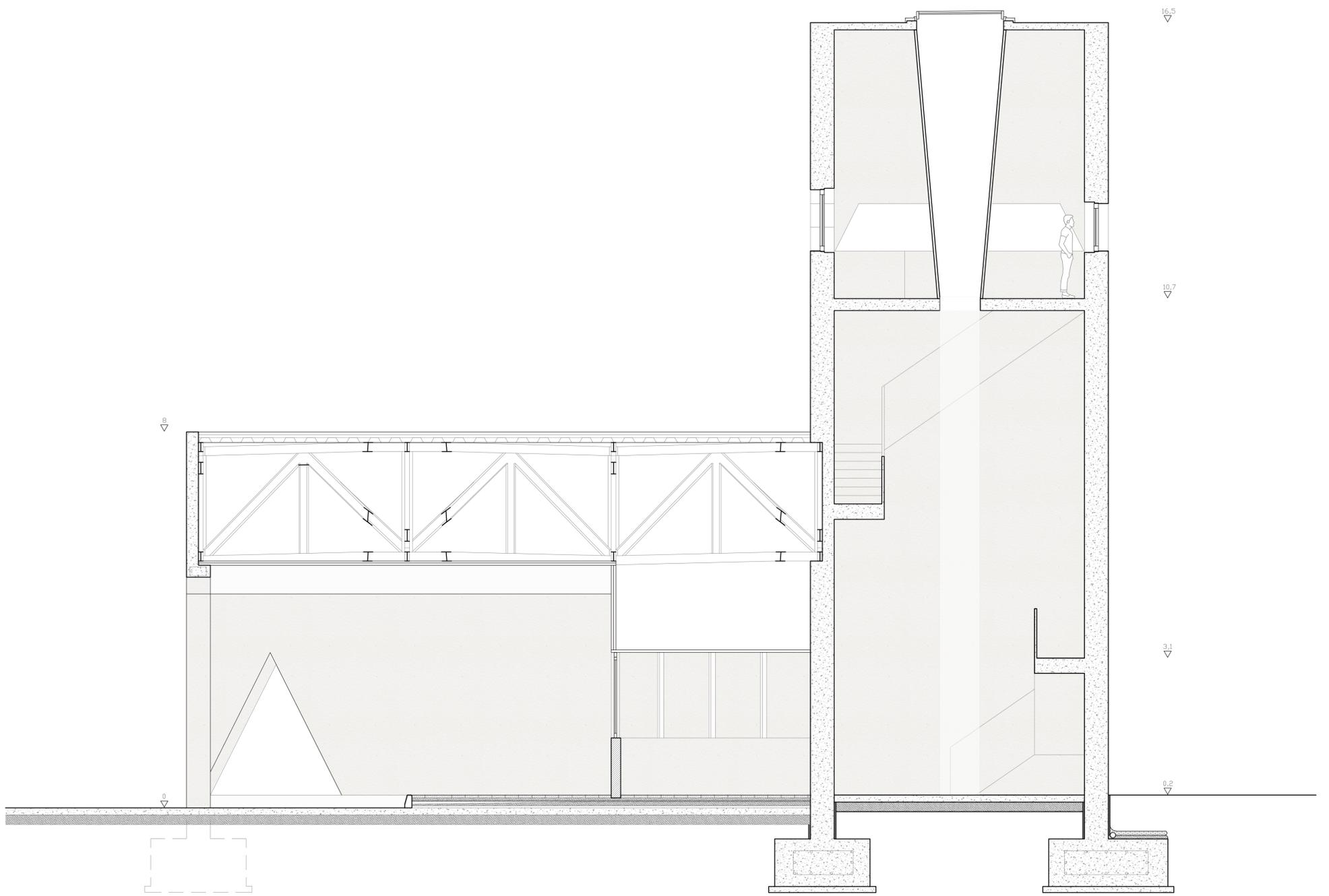


Planta do Piso Térreo
 Escala 1 : 300

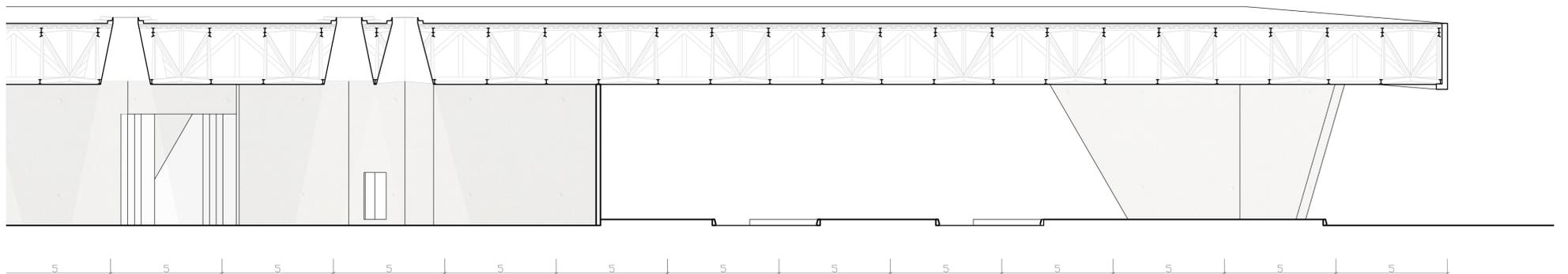




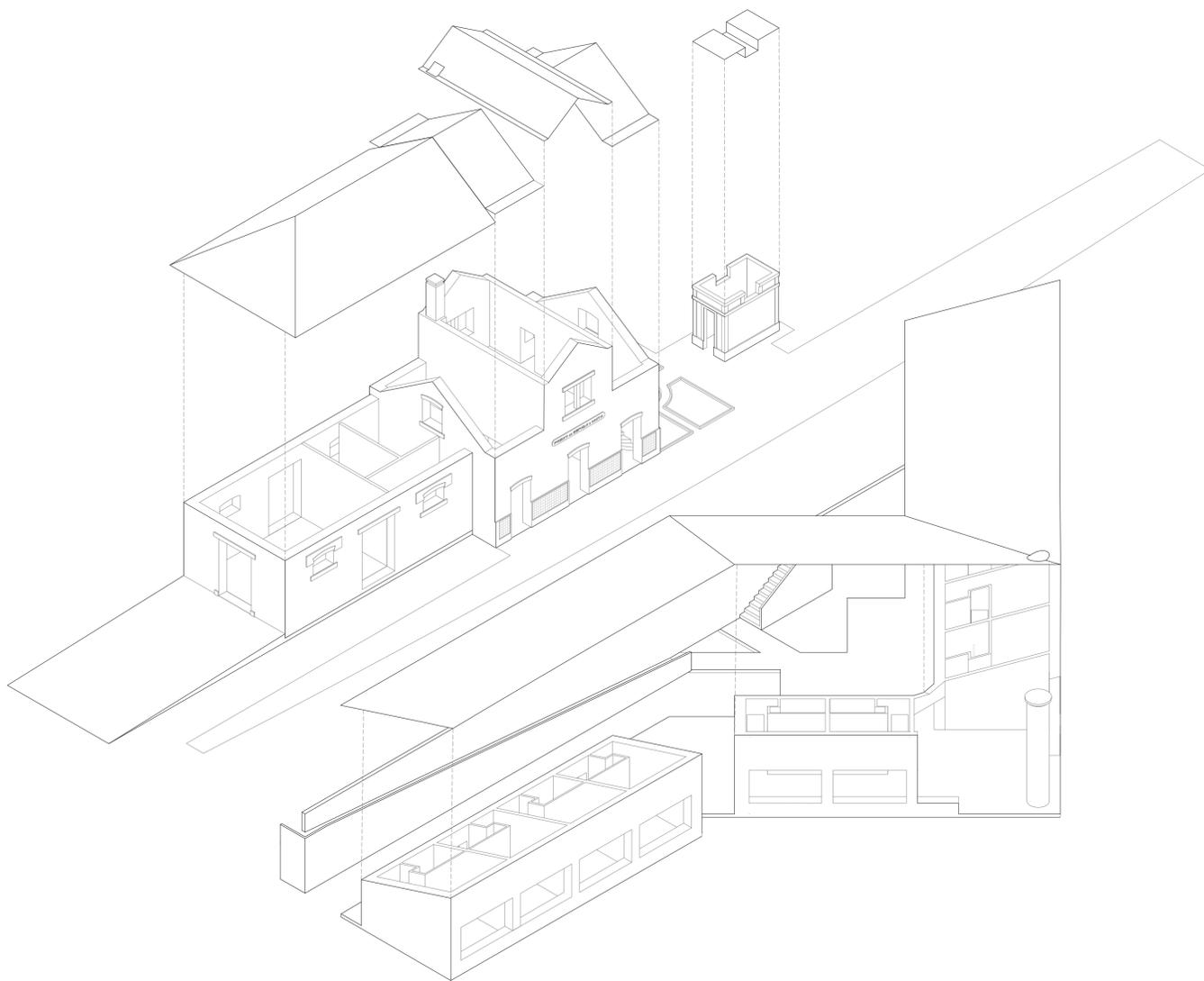
Corte A Perspetivado
Escala 1 : 100



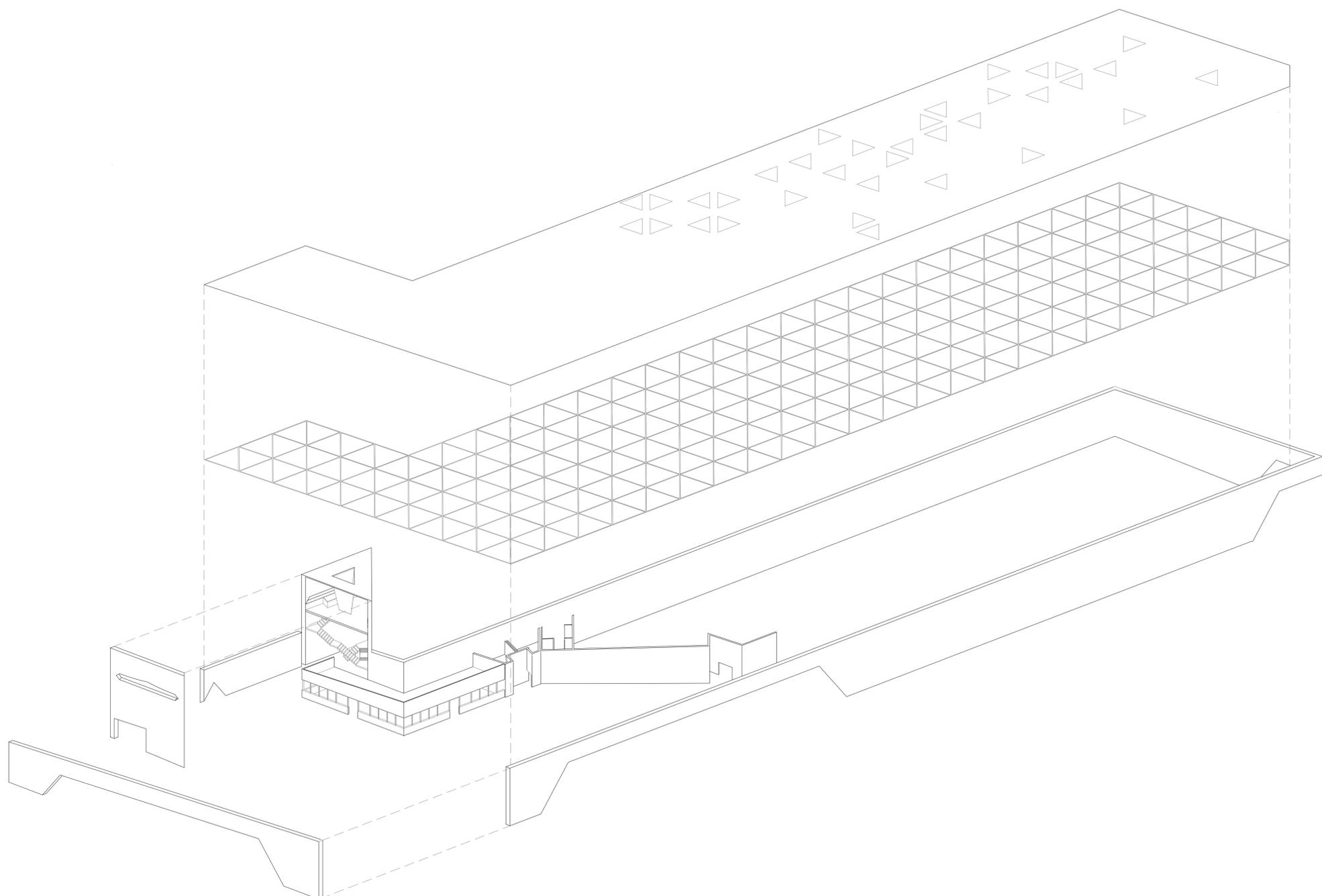
Corte B Constitutivo
Escala 1 : 50



Corte C Longitudinal
Escala 1 : 125



Perspetiva Explodida do Conjunto da Estação de C.F. e a Albergaria



Perspetiva Explodida da Estação Rodoviária e a Torre de Observação