



INSTITUTO
UNIVERSITÁRIO
DE LISBOA

O modelo como identidade
As construções ferroviárias da Linha do Sabor
Pare, Escute e Olhe: Estação Ferroviária de Carviçais

Carlota Matos Silva

Mestrado Integrado em Arquitetura

Orientador:

Professor Doutor José Luís Possolo de Saldanha,
Professor Associado
ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa

Coorientadora:

Professora Doutora Paula Cristina André Ramos Pinto,
Professora Auxiliar
ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa

Outubro, 2023



TECNOLOGIAS
E ARQUITETURA

Departamento de Arquitetura e Urbanismo

O modelo como identidade
As construções ferroviárias da Linha do Sabor
Pare, Escute e Olhe: Estação Ferroviária de Carviçais

Carlota Matos Silva

Mestrado Integrado em Arquitetura

Orientador:
Professor Doutor José Luís Possolo de Saldanha,
Professor Associado
ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa

Coorientadora:
Professora Doutora Paula Cristina André Ramos Pinto,
Professora Auxiliar
ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa

Outubro, 2023

O modelo como identidade

As construções ferroviárias da Linha do Sabor
Pare, Escute e Olhe: Estação Ferroviária de Carviçais

LINHA DO SABOR



CARVICAIS



Imagem de capa - Estação de Carviçais. Jaime Amaro, 1986.
Retirada de: Fórum Carviçais (grupo). Disponível em:
<https://www.facebook.com/photo/434813306702860&228637567320436>

“Um dia, um homem disse assim:

- Vou fazer uma caixa para pôr lá dentro as minhas coisas. Quero ter todas as minhas coisas dentro de uma caixa, porque assim ninguém mexe nelas.

(...)

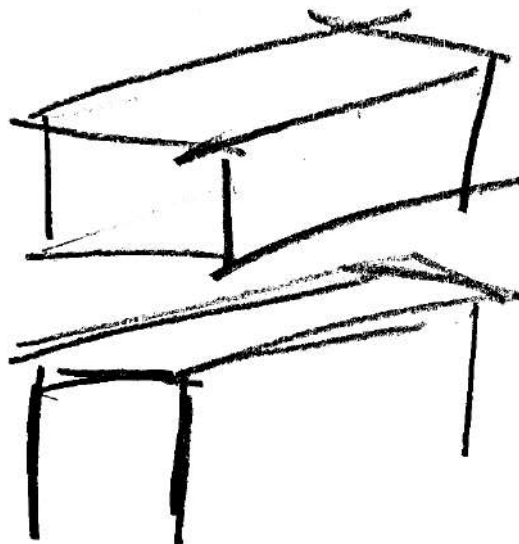
Era estranho porque, vista de longe, a caixa parecia mesmo uma casa.

E o homem pensou:

«Mas, afinal... esta caixa é igual à minha casa! (...) E ainda por cima agora tenho uma coisa que ainda não está dentro de uma caixa: é a minha caixa! A minha caixa! A minha caixa ainda não está dentro de uma caixa!»

E o homem pôs-se a pensar que se queria que todas as suas coisas estivessem dentro de uma caixa, então tinha que fazer uma caixa para a caixa, e quantas mais caixas fizesse mais caixas tinha que fazer.

(...)”¹



¹ GODINHO, Sérgio - A Caixa. Sem página.
Desenho da autora.

Índice

Apresentação	i
Resumo e palavras-chave Abstract and keywords	iii v
Abreviaturas	vii
Agradecimentos	ix
0. Introdução	1
Tema e objeto de estudo	1
Objetivos	3
Metodologia	5
Estrutura do ensaio	9
Estado da Arte	11
1. O sítio e a ferrovia: Trás-os-Montes, a Linha do Sabor e Carviçais	23
Trás-os-Montes e o Sabor: condições de um lugar	23
Os caminhos-de-ferro em Portugal e a chegada a Trás-os-Montes	29
A Linha do Sabor	39
Carviçais: aldeia do Sabor	53
Uma estação do Sabor em Carviçais	63
2. Da arquitetura ao comboio: uma identidade	75
O <i>projeto-tipo</i> nas construções ferroviárias	75
As construções do Sabor	89
O modelo ferroviário como identidade do lugar	99
3. Carviçais, uma proposta de projeto	107
Construir no construído	107
Uma estação, duas ruínas e um novo programa	115
4. Considerações finais e reflexões a prolongar	131
Bibliografia	139
Índice e créditos de Imagens	147
Apêndices	
Anexos	

LINHA DO
SABOR

O presente ensaio integra o **Trabalho Final de Projecto**, desenvolvido no âmbito da unidade curricular de *Projecto Final de Arquitectura* (PFA) durante o ano letivo 2022/2023. Este constitui o **Trabalho** elaborado para a finalização do Mestrado Integrado em Arquitetura do ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa.

O exercício a desenvolver pela Turma 3 de PFA incidiu sobre a antiga Linha do Sabor, linha afluente do Douro, em Trás-os-Montes, Bragança. Aos alunos foi proposto um estudo profundo sobre a zona onde passava a antiga Linha e sobre as estações e apeadeiros que desta faziam parte, resultando esta pesquisa numa proposta de requalificação e refuncionalização dos espaços e edificado inerentes às várias construções da mesma.

As estações/apeadeiros estudados são os de Larinho, Carvalhal, Carviçais, Freixo-de-Espada-à-Cinta, Bruçó, Vilar do Rei, Mogadouro, Variz, Urrós, Sendim e Duas Igrejas/Miranda. A turma foi dividida em três grupos de trabalho - Troço Inferior, Troço Intermédio e Troço Superior - sendo depois feita a escolha por cada aluno do caso de estudo a abordar. A estação eleita como objeto de estudo para o presente é a antiga **Estação Ferroviária de Carviçais**.

Este trabalho apresentará uma leitura e caracterização tanto do objeto de estudo - o conjunto ferroviário de Carviçais - como do lugar onde este se insere. Consequente da análise, apresenta-se e reflete-se ainda sobre a hipótese de ter nas construções ferroviárias um conjunto de elementos identitários da arquitetura local/regional, tema aprofundado no segundo capítulo deste ensaio. É, por fim, apresentada uma contextualização e caracterização da proposta de intervenção para a antiga Estação Ferroviária de Carviçais, que consiste na reabilitação do edificado da Estação, e de dois antigos edifícios de habitação (agora em ruína/devoluto) num espaço de albergaria e de apoio que sirva tanto a população da aldeia de Carviçais com a própria Ecopista do Sabor.

Resumo e palavras-chave

| Carviçais | Linha do Sabor | Albergaria | Arquitetura ferroviária | Modelo | Caixa |

É ao quilometro 33 da antiga Linha do Sabor que se encontra a Estação Ferroviária de Carviçais, inaugurada em 1911 com a abertura da Linha e desativa desde 1988.

O exercício de projeto é composto pela criação de uma albergaria que sirva os utilizadores da Ecopista do Sabor e pela recuperação do edificado ferroviário afeto à estação estudada. Assim, foram selecionados dois antigos edifícios de habitação atualmente devolutos para a introdução deste novo programa e para a Estação é proposta a reabilitação dos vários edifícios, reativando esta antiga centralidade da aldeia. Paralelamente ao projeto foi desenvolvida uma investigação teórica centrada na utilização de modelos pré-definidos da arquitetura ferroviária, caso que se verifica na Linha do Sabor.

A arquitetura portuguesa tem uma linguagem característica que se transpõe num sentimento de familiaridade, independente do estilo arquitetónico que a construção possa assumir. Isto advém, em parte, pelo uso da imagem da caixa enquanto elemento génese da arquitetura portuguesa. Pode também justificar-se pela utilização seriada de projetos-tipo aplicados a várias tipologias, nomeadamente no património ferroviário edificado.

O presente ensaio apresenta uma contextualização do lugar, da Linha e da Estação, e reflete depois sobre o tema da utilização de projetos-tipo na arquitetura ferroviária. Este estudo serve também como base teórica ao exercício de projeto, transpondo o estudo dos modelos ferroviários e do conceito da caixa para a proposta de Intervenção, procurando preservar a imagem original das pré-existências e assumindo como principal gesto de projeto a introdução de “caixas” para o funcionamento dos novos programas.

Abstract and keywords

| Carviçais | Sabor Railway | Hostel | Railway architecture | Model | Box |

It's at the 33rd kilometer of the Sabor Railway that the Carviçais Station, inaugurated with the Railway in 1911 and closed since 1988, is located.

The project exercise is composed by the creation of an inn that can serve users of the Sabor Ecopista and the rehabilitation of the Station railway buildings. Two old residential buildings currently vacant were selected for the introduction of this new program and for the Station it's proposed the rehabilitation of the various buildings, reactivating this old centrality of the village. Parallel to the project, a theoretical research was developed focused on the use of pre-defined models in railway architecture, as can be seen in the Sabor Line.

Portuguese architecture has a characteristic language that translates into a feeling of familiarity, regardless of the architectural style the construction may assume. This comes, in part, from the use of the image of the box as a genesis element of Portuguese architecture. It can also be justified by the serial use of base-projects applied to various typologies, particularly in the built railway heritage.

This essay presents a contextualization of the place, the Railway and the Station, and then reflects on the topic of pre-defined models in railway architecture. It also serves as a theoretical base for the design exercise, transposing the study of railway models and the box concept into the proposal, seeking to preserve the original image of the pre-existences where the introduction of "boxes" for the new programs it's applied as the main design gesture.

Abreviaturas

L.S. - Linha do Sabor
E.F. - Estação Ferroviária
E.P. - Edifício de Passageiros
C.C. - Cais Coberto
C.D. - Cais Descoberto
I.S. - Instalações Sanitárias
IP - Infraestruturas de Portugal
CP - Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
C.P. - Comboios de Portugal
CN - Companhia Nacional de Caminhos de Ferro / Companhia Nacional
FNPT - Federação Nacional de Produtores de Trigo

Agradecimentos

. À Alexandra, ao Zé, à Rita, ao Dani, ao Diogo e ao Breno. De desconhecidos a amigos do coração, que daqui levo para a vida. Por todos os momentos que partilhámos ao longo destes 5 anos, por todas as diretas, todas as maquetes, trabalhos de grupo e almoços na AE. Pelas viagens, pela praia, pelas chamadas zoom, pelos choros e pelas alegrias. Sem vocês não existia uma Carlota que acaba agora o curso, muito menos a Carlota que sou hoje. Um obrigada não chega mas fica a tentativa. Obrigada!

. Um obrigada muito, muito especial a ti Zé que me acompanhaste em todos os momentos deste último ano. Por todos os momentos ao longo dos anos mas também pelo “Queres trocar para rever o texto?”, o “Como é que se faz a referência desta obra?” e o “Já viste este livro? Acho que tem coisas que interessam ao teu trabalho.”. Do observatório na Boca do Inferno no primeiro ano aos waffles, peixes pedra e viagens pela Bélgica durante o Erasmus no quarto ano, e agora ao terminar da tese.

. À minha família, por terem aturado durante 5 anos as alegrias e tristezas que fazer este curso trouxe. À minha mãe, ao meu pai, à Margarida, aos meus avós, à Dina e à sobrinha Mariana (quando aprenderes a ler mostro-te isto), uma infinidade de obrigadas.

. À Lúcia, ao Sérgio, à Chaves, à Stef, ao Miguel, ao Carlos, à Amanda, ao Valente, ao Afonso, à Mariana, ao David, ao Sobral e ao António, obrigada. Obrigada por fazerem do trabalho uma coisa divertida, onde rodeada de amigos posso ser o meu eu mais caótico e pude não pensar nas mil coisas que faltavam fazer para a tese enquanto me divertia.

. Aos meus orientadores, José Luís Possolo de Saldanha e Paula Cristina André Ramos Pinto. À professora, que por várias vezes neste longo percurso, de uma maneira ou de outra, me ensinou a ir mais além na pesquisa e no trabalho, que teve sempre uma palavra de sabedoria capaz de motivar até mesmo quando a vontade era de parar. Ao professor, que no primeiro ano me disse, em modo de encorajamento, que iria ser alguém importante na arquitetura e que durante este último ano me fez gostar mais de a fazer, sabendo que havia sempre alguém a quem recorrer quando a dúvida não saía da cabeça. A viagem que é fazer este último ano do curso foi muito mais agradável com a vossa companhia e palavras de encorajamento, com as vossas partilhas de conhecimento e vontade de nos ver chegar a todos ao melhor trabalho possível. O mais genuíno obrigada!

. A toda a Turma 3. Pelos momentos de trabalho e de brincadeira, pelas visitas transmontanas com direito a posta mirandesa e karaoke no autocarro. Fizeram com que o “bicho de sete cabeças” que é este trabalho fosse mais fácil de domar com a vossa amizade. Obrigada Zé, Jacinto, Carlota, Diogo, Inês, Eva, Marta, David, Francisco e Pípo.

Um especial obrigada ao Jacinto e à Carlota, que durante este ano estiveram lá para mim na troca de ideias, materiais e referências.

Espero que a vida vos sorria como vocês me fazem a mim sorrir. Uma vez mais, obrigada a todos!

Para os que já partiram mas estão na memória e no coração.

0. Introdução

| Tema e objeto de estudo | Objetivos | Metodologia | Estrutura | Estado da Arte |

Tema e objeto de estudo

Se as tradições e costumes são os pilares da herança cultural de um país, o mesmo se pode afirmar para a arquitetura que, de formas por vezes mais evidentes que de outras, caracteriza a maneira de viver e de estar de uma população. Portugal, um país de dimensões relativamente pequenas, apresenta uma diversidade de características e tipologias arquitetónicas que, quando observadas e caracterizadas em simultâneo, constituem um conjunto de regiões distintas.

Quando se reflete sobre a arquitetura de um país, é absolutamente indispensável o estudo das construções de carácter tradicional e popular. Referente a estas o mais imediato é associar a habitação. E claro é que a habitação, a casa, se tem como o principal objeto caracterizador de uma arquitetura regional, e até nacional. É, aliás, partindo do estudo desta arquitetura enraizada na história e no lugar que

se denota o referido zoneamento, regionalismo, do país.

A sua determinação é possível através da observação, análise e agrupamento dos principais atributos tanto do edificado das várias localidades nacionais como dos diversos elementos (geografia, clima, hábitos, etc.) que fazem a arquitetura.²

Mas se a casa contém em si o poder de caracterizar arquitetonicamente uma região, o papel de elemento identitário e caracterizador pode ser e é também desempenhado por diversas outras tipologias arquitetónicas, podendo esta função ser identicamente atribuída a outros tipos de edificações. E se, através do estudo do edificado ferroviário, for possível afirmar a arquitetura ferroviária como elemento identitário de uma arquitetura nacional? É este o pressuposto que se objetiva e sobre o qual o presente trabalho refletirá.

² MOUTINHO, Mário C. - *A Arquitectura Popular Portuguesa*, p.37.

Têm-se como principais objetos de estudo do trabalho a antiga Linha do Sabor e a Estação Ferroviária de Carviçais. O assunto que serviu de base ao trabalho desenvolvido pela Turma 3 de PFA e à elaboração do presente ensaio foi a Linha do Sabor³, localizada na região de Trás-os-Montes, em Bragança. Foi a partir do estudo da Linha e da Estação escolhida, que se encontrou e se levanta a questão que se apresenta e sobre a qual recairá parte da pesquisa - a utilização de projetos-tipo e modelos na arquitetura ferroviária e como estas construções podem ser vistas enquanto elemento caracterizador e identitário do lugar.

A Linha do Sabor, inaugurada em meados de 1911 e em funcionamento até 1988, teve-se como o principal meio de transporte da região que se compreende entre os rios Sabor (que lhe dá nome) e Douro, servindo as povoações transmontanas do Pocinho até Duas Igrejas. Mas se antes se ia de comboio até Miranda do Douro, nesta Linha que durante quase 80 anos fez o transporte de passageiros e mercadorias pelas terras quentes e frias do Sabor, hoje restam-nos apenas as memórias e vestígios da sua passagem.

O presente ensaio incidirá, num primeiro momento, sobre os objetos de estudo referidos, fazendo a sua apresentação e caracterização (histórica e formal), e na recuperação da memória do património ferroviário afeto à Linha do Sabor (focando em concreto no caso de Carviçais).

A partir deste estudo reflete-se, depois, sobre a questão encontrada acerca da possibilidade das construções ferroviárias, que através de um processo de seriação que tem por base a utilização de projetos-tipo que marcam a paisagem ferroviária portuguesa, se poderem afirmar como elementos identitários

de uma arquitetura local. Propõe-se, ainda, uma reflexão sobre a caracterização deste edificado (do papel que os seus elementos caracterizadores têm na sua relação, direta ou indireta) a par com o gosto arquitetónico da época e a arquitetura popular e erudita da zona onde este se insere.

Por fim, a investigação realizada serviu como base teórica e conceptual às escolhas de projeto, aplicando-se como principal gesto de intervenção a utilização da caixa enquanto elemento criador e organizador do espaço. Apresenta-se, na parte final do presente, a proposta de projeto de intervenção elaborada para o conjunto edificado da Estação de Carviçais e dois outros edifícios (de habitação atualmente em ruína e devolutos) como parte do Trabalho Final de Projeto.

³ Referir ao Anexo I - Enunciado para Projecto Final de Arquitectura, Turma 3. Pare, Escute e Olhe: O ramal ferroviário do Sabor.

Objetivos

Tendo como objetos de estudo principais a Linha do Sabor e o conjunto ferroviário de Carviçais, o ensaio focará (em parte) o estudo sobre os acontecimentos que levaram ao desenvolvimento e construção da Linha e ao seu conseqüente encerramento. Foca, ainda, na caracterização e levantamento dos objetos que constituem e dos elementos que dão carácter ao conjunto edificado da antiga Estação Ferroviária de Carviçais (analisando todas as estruturas a ela inerentes, como sejam o edifício de passageiros e cais coberto, as retretes e a casa do carregador).

De forma a poderem ser alcançados estes fins, torna-se imprescindível realizar um estudo aprofundado não só ao objeto central, mas também aos diversos fatores que constroem a arquitetura do lugar. É ainda relevante o

estudo do sítio nas suas mais variadas vertentes (a geografia - esclarecendo e evidenciando a influência de fatores como o clima e a topografia na zona em estudo -, o tipo de povoamento, etc.) e sobre a história e impacto que os caminhos-de-ferro tiveram em Portugal, prestando especial atenção à zona do Sabor⁴.

O principal objetivo a que se propõe o presente ensaio (no que refere à investigação feita no decorrer do Trabalho), é a recuperação da memória desta antiga Linha transmontana que muito contribuiu para o desenvolvimento do nordeste português e perceber, de forma sucinta, os eventos que levaram à sua construção e conseqüente extinção.

⁴ Entenda-se aqui por *Sabor* a zona compreendida entre o Pocinho e Duas Igrejas-Miranda, pontos limite da antiga Linha do Sabor.

Em Portugal, a rede ferroviária implementou-se quase na sua totalidade, num período consideravelmente curto, abrindo a primeira linha na década de 1850 e crescendo a rede em quase 3.000 km em apenas meio século. O crescimento relativamente rápido da rede deu-se, em parte, pela adoção de “um sistema estandardizado de planeamento e construção das infraestruturas e principalmente através dos edifícios de passageiros”⁵. Para lançar os caminhos-de-ferro são necessárias uma variedade de estruturas que façam o apoio e assegurem o bom funcionamento da rede. Destas fazem parte as construções que constituem os complexos ferroviários que vão pontuando as várias linhas nacionais.

Pretende-se, então, como um dos objetivos a que o trabalho aponta, dar lugar e possibilitar a discussão e reflexão sobre o património ferroviário e a sua importância ao nível da arquitetura nacional. Através da análise e evidênciação de ligações formais entre os elementos característicos da arquitetura popular do sítio e estas construções ferroviárias, propõe-se a reflexão sobre esta arquitetura enquanto elemento característico de uma arquitetura regional, definindo-as como elemento identitário. Por consequência, são também objetivos deste trabalho refletir sobre os elementos utilizados aquando da caracterização de uma arquitetura, seja nacional, regional ou local, e o desvendar das ligações diretas e indiretas entre as construções ferroviárias e o restante edificado do lugar.

É também intenção do presente, de uma forma lógica e através da análise e comparação de vários elementos e materiais, explorar a utilização de projetos-tipos pré-concebidos e

tipificados nas construções ferroviárias da Linha do Sabor. Procura-se, assim, o culminar da investigação na criação de uma fonte que esclareça a sobre os projetos-tipo adotados e os modelos utilizados na Linha através do entendimento das tipologias ferroviárias utilizadas tanto na Linha do Sabor como noutras tantas linhas nacionais. Para isto, a pesquisa incidirá, num primeiro momento, sobre Carviçais e, posteriormente, sobre as restantes estações e apeadeiros da Linha do Sabor.⁶

Por fim, o ensaio tem como objetivo final servir como base teórica à proposta de intervenção, ao projeto. Este estabelecerá uma ligação direta à parte prática do **Trabalho Final de Projecto**, que tem como desígnio a reabilitação do edificado referente à antiga Estação. Servirá, portanto, de apoio ao processo de projeto de arquitetura, estabelecendo e concentrando em si uma reflexão sobre vários conceitos que, estando explícitos e aprofundados no ensaio, servirão como ponto de partida e conceitos base à proposta final.

⁵ FAÍSCA, Ana Rute & JANUÁRIO, Pedro Gomes - A Arquitetura Ferroviária Em Portugal: Os modelos iniciais e a possível origem do seu estilo. *A conservação do património entre guerras (1919-1939)*, p.110.

⁶ Serão abordadas as principais construções ferroviárias (estações e apeadeiros) da Linha compreendidas na extensão entre a Estação Ferroviária do Pocinho até à Estação Ferroviária de Duas Igrejas/Miranda.

Metodologia

Atendendo a que é um dos objetivos o ensaio servir enquanto base teórica para a proposta de intervenção, o desenvolvimento deste é o resultado do trabalho de investigação realizado com recurso a bibliografia e material gráfico recolhido no decorrer da sua elaboração.

Para além desta recolha foram também realizadas visitas ao sítio e foi feito trabalho de campo baseado em levantamentos *in situ* das estruturas estudadas e na recolha de dados e informações relativas às mesmas e à sua envolvente direta. Num primeiro momento, este trabalho foi desenvolvido em turma (repartindo os alunos em três grupos, formados conforme a estação/apeadeiro que

cada um escolheu como caso de estudo⁷) e depois individualmente, focando a investigação no tema previamente apresentado e no trabalho de projeto a desenvolver.

Para isto adotou-se como metodologia a pesquisa, consulta, seleção e análise de um conjunto de monografias, catálogos, artigos publicados em periódicos (coevos ao objeto de estudo e atuais) e trabalhos académicos. O trabalho de pesquisa foi realizado através da recolha e consulta de material em bibliotecas, repositórios e arquivos.

É de salientar a importância dos materiais gráficos recolhidos - compreenda-se todas as

⁷ As estações a estudar foram escolhidas pelos docentes, sendo da responsabilidade dos estudantes a escolha do caso de estudo a desenvolver. Os grupos de trabalho correspondem a uma divisão da Linha em três troços, fazendo a Estação Ferroviária de Carviçais parte do Grupo 1 - Troço Inferior -, que compreende as estações de Larinho, Carvalhal, Carviçais e Freixo-de-Espada-à-Cinta.

cartografias e mapas, fotografias (da autora ou de arquivos/publicações) e desenhos técnicos - obtidos tanto através da pesquisa em fundos documentais como em trabalho de campo.

A investigação focou-se, inicialmente, sobre a recolha de cartografias históricas, militares e geográficas (incluindo nesta última tipologia as cartas geológicas, cartas agrícolas e cartas de solos/uso de solos). Esta pesquisa, realizada em turma, permitiu um primeiro olhar sobre a zona a intervir - o Sabor - e possibilitou o conhecer e entender do desenvolvimento da mesma, sempre com especial atenção à evolução da linha férrea. Para além de permitir o estudo e análise da Linha, a análise das cartas e mapas recolhidos possibilitou ainda a caracterização geográfica da zona em estudo.

Ainda neste primeiro momento do trabalho foi realizado o lançamento das cartografias sobre um modelo digital do terreno e a sua projeção sobre uma maquete de turma (que representa a totalidade da zona servida pela antiga Linha), criando assim um novo modo de leitura do território.

Também a pesquisa de material gráfico em diferentes fundos documentais foi indispensável para o estudo do objeto em causa - Carviçais. No decorrer da investigação foram reunidos desenhos técnicos e documentos escritos que possibilitaram um melhor entender sobre a arquitetura das estruturas férreas de Carviçais e os vários momentos da sua “vida”.

Depois do trabalho inicial de reconhecimento do território realizaram-se visitas ao sítio, primeiro em turma e com o acompanhamento dos docentes e depois de forma individual/em grupo. Estas, e por ser uma característica fundamental e inerente ao processo de projeto, foram fundamentais à compreensão do território, da arquitetura do lugar e, em especial, na descoberta, análise e levantamento das estruturas afetadas ao complexo ferroviário de Carviçais. Durante as visitas desenvolveram-se vários tipos de trabalhos, desde a criação de um fundo fotográfico do conjunto ferroviário e da aldeia de Carviçais, ao levantamento e posterior desenho das estruturas a estudar.⁸ Tomou-se ainda como método de trabalho de campo a realização de entrevistas, das quais fazem parte pequenas conversas informais com moradores e trabalhadores da aldeia⁹.

Dos fundos documentais consultados¹⁰ destacam-se como os mais relevantes o Arquivo Técnico da IP Património e o Arquivo Municipal de Torre de Moncorvo, a Biblioteca Nacional de Portugal¹¹ e a Biblioteca do ISCTE. Destacam-se ainda as plataformas digitais que atuam como repositórios, tomando como principais exemplos a Hemeroteca Digital¹², os repositórios científicos do ISCTE, da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, da FA-ULisboa e da UMinho, o Repositório Científico de Acesso Aberto de Portugal (RCAAP)¹³ e o Internet Archive¹⁴.

⁸ O trabalho de levantamento e registo fotográfico das estações foi inicialmente feito em grupo, tendo o Grupo 1 realizado estes trabalhos para as estações de Larinho, Carvalhal, Carviçais e Freixo-de-Espada-à-Cinta.

⁹ Agradece-se a imensa simpatia e disponibilidade para conversar das senhoras Conceição Lopes, Maria Celeste Esteves e Celeste Serra, e dos senhores António Alves, Ismael Ferreira e Manuel Corvo. Um especial obrigada a todos!

¹⁰ As consultas foram realizadas de forma presencial e/ou através de contacto telefónico e correspondência digital.

¹¹ A consulta de monografias, periódicos e material cartográfico na Biblioteca Nacional de Portugal (BNP) foi feita de forma presencial e online. A BNP apresenta no seu site um conjunto de catálogos de várias entidades que foram também consultados para a realização do presente trabalho. Disponível em: <https://www.bnportugal.gov.pt/>

¹² Disponível em: <https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/>

¹³ Disponível em: <https://www.rcaap.pt/>

¹⁴ Disponível em: <https://archive.org/>

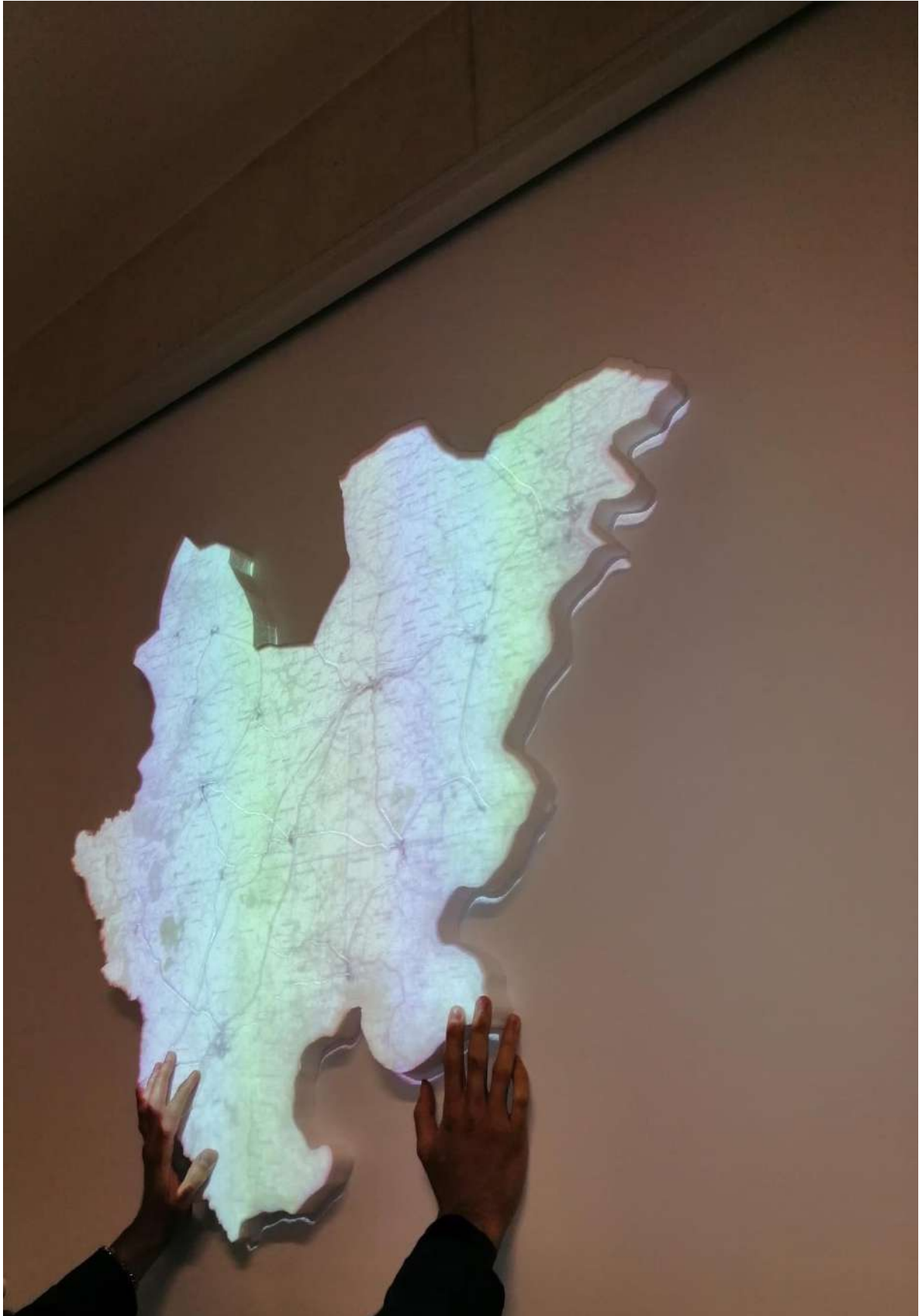


Fig. 0.01 - Teste de projeção sobre maquete do terreno. José Guilherme Barata, 2022.¹⁵

¹⁵ Fotografia por José Guilherme Barata (Turma 3 de PFA), novembro de 2022.

Estrutura

O ensaio foca a investigação no período temporal compreendido entre meados do século XIX, com a chegada dos caminhos-de-ferro a Portugal (e posteriormente a Trás-os-Montes) e a atualidade.¹⁶ Pretende-se, tendo por base este recorte temporal, a exposição e compreensão da evolução e influências que a linha férrea teve no desenvolvimento da zona, focando sobre a região afeta ao rio Sabor, e que consequências a passagem da Linha ainda hoje apresenta no território.

Assim, e de modo a ser possível atingir os objetivos a que o ensaio se propõe, o trabalho segue uma estrutura linear, apresentando uma introdução seguida do desenvolvimento e conclusões sobre os temas expostos e, por fim, a documentação recolhida¹⁷. Pretende-se ainda criar e seguir uma estruturação lógica da linha de pensamento, fazendo sempre a

contextualização do tema abordado nas várias partes do trabalho e permitindo a clara compreensão dos mesmos. Para o desenvolvimento é adotada uma estrutura repartida em capítulos e subcapítulos.

Num primeiro momento é feita uma contextualização da zona geral a estudar e dos caminhos-de-ferro em Portugal, com especial atenção à região de Trás-os-Montes. Uma vez que o principal objeto de estudo é o conjunto edificado da Estação Ferroviária de Carviçais, torna-se pertinente o enquadramento do sítio onde esta se desenvolve, assim como o é a compreensão da história dos caminhos-de-ferro no país e a sua evolução no território transmontano. No primeiro capítulo, *O sítio e a ferrovia: Trás-os-Montes, a Linha do Sabor e Carviçais*, apresenta-se a Linha do Sabor e a Estação Ferroviária de Carviçais, fazendo-se

¹⁶ O estudo estende-se até à contemporaneidade, um vez que este tem como um dos principais objetivos servir de base teórica à proposta de intervenção.

¹⁷ Estão nos anexos e apêndices reproduzidos documentos e desenhos recolhidos ao longo da investigação, esquemas e fotografias, tanto recolhidos nos diferentes arquivos como produzidos pela autora.

primeiro a contextualização do sítio (com o levantamento e caracterização dos principais aspetos arquitetónicos que definem e criam a arquitetura do lugar em estudo) e a caracterização do conjunto edificado que constitui o objeto de estudo central. É também neste capítulo que se expõe e se faz a recuperação da história da Linha.

No segundo capítulo, *Da arquitetura ao comboio: uma identidade*, reflete-se sobre a utilização de projetos-tipo na construção da rede ferroviária nacional e nos modelos geralmente utilizados (fazendo-se a descrição dos que estariam em uso aquando do lançamento da Linha do Sabor). Apresentam-se os tipos de estação adotados para as construções da Linha do Sabor e aborda-se, também aqui a questão levantada quanto à utilização destes projetos-tipo para as construções e reflete-se sobre a possibilidade do edificado ferroviário poder funcionar enquanto elemento identitário do lugar.

É em *Carviçais, uma proposta de projeto*, terceiro capítulo do trabalho, que se apresenta a proposta arquitetónica de intervenção realizada para a parte prática do Trabalho de Projeto. É feita a apresentação das estruturas a intervencionar e dos programas propostos. Serão, ainda aqui, apresentadas memórias descritivas do projeto e alguns elementos gráficos.

Por fim, o quarto capítulo corresponde às considerações finais sobre o estudo realizado ao longo do trabalho.

Estado da Arte

A consulta de bibliografia tem-se como um dos mais importantes pontos para o desenvolvimento do presente ensaio. O recurso a monografias, teses e dissertações, artigos científicos e artigos em periódicos de época serviu como base ao estudo e possibilitou um melhor compreender tanto sobre os objetos de estudo - tenha-se ambos a região/Linha do Sabor e a Estação Ferroviária de Carviçais - como viabilizou o estudo sobre o tema levantado - o projeto-tipo nas construções ferroviárias e a afirmação destas enquanto elemento identitário da arquitetura.

Do conjunto bibliográfico recolhido e analisado, no qual se incluem como fontes primárias¹⁸ os arquivos consultados e se têm ainda os recursos multimédia, destacam-se algumas obras que representam as principais fontes de informação usadas como ponto de partida para o trabalho.

Os materiais recolhidos foram divididos em grupos por temáticas, elegendo-se para cada tema um conjunto de obras base.

Grupo I: A Linha do Sabor e Carviçais

No primeiro grupo, e atendendo que o tema de turma recai sobre a Linha do Sabor, destacam-se as obras que referem de forma direta à Linha e à Estação estudada. Foi, num primeiro momento, imprescindível tomar conhecimento da história da Linha e da região que por ela é atravessada. Também para a Estação Ferroviária e para a aldeia de Carviçais foi reunida bibliografia de suporte.

Foram consideradas as obras de Carlos d'Abreu, *A Linha do Vale do Sabor: Um Caminho-de-Ferro Raiano do Pocinho a Zamora*¹⁹ e *A estruturação do território ibérico*

¹⁸ Referir à **Bibliografia** do Trabalho, *Arquivos e Fundos documentais*.

¹⁹ D'ABREU, Carlos - *A Linha do Vale do Sabor: Um Caminho-de-Ferro Raiano do Pocinho a Zamora*. [Carviçais]: Lema d'Origem, 2015.

da raia duriense e as vias de transporte: êxitos e fracassos²⁰, como principais fontes de informação sobre a Linha estudada.

A primeira obra, que conta com a participação de vários autores de diferentes áreas de estudo, terá sido idealizada para publicação no âmbito do PAN - Festival Transfronteiriço de Poesia, Património e Arte de Vanguarda²¹ de 2015. Ao longo da obra são apresentados textos dos vários autores que nesta colaboraram e é apresentada a contextualização histórica dos eventos que levaram tanto à construção da Linha como ao seu conseqüente encerramento. Para além deste enquadramento, é também feita a descrição do contexto geográfico em que a Linha se insere - o vale do Sabor e o planalto mirandês. No primeiro capítulo, *História e Património*, é dado a conhecer, para além da descrição cronológica dos eventos afetos à Linha, o património construído da Linha e algumas das suas características, chegando a ser evidenciada a “utilização de soluções estandardizadas em planta e volumetria (...)”²².

A segunda obra de D’Abreu, que constitui a tese de doutoramento do autor, recai sobre o estudo das redes de comunicação portuguesas (rodoviária e férrea), sobre a sua evolução e as condicionantes ao longo dos séculos. Tomou-se especial atenção aos capítulos 1 e 4 da segunda parte, // – *O Caminho-de-Ferro*. É aqui que o autor aprofunda sobre a temática das linhas ferroviárias, fazendo desde uma abordagem histórica, com a introdução do comboio no território português e o desenvolvimento das linhas de caminhos-de-ferro no país, até à

aproximação das linhas transmontanas (nas quais se inclui a Linha do Sabor que é, também ela, abordada com grande detalhe e pormenor).

Para o estudo da Estação Ferroviária de Carviçais tem-se na monografia *Carviçais: Aldeia Transmontana*, de Urbana Cordeiro²³, a principal fonte que, quando analisada em conjunto com o trabalho de campo (levantamento das estruturas da Estação e a criação de um atlas fotográfico da localidade²⁴), representa um documento fundamental ao estudo e desenvolvimento do ensaio. Esta obra representa uma fonte de informação sobre Carviçais da mais elevada importância por reunir em si, quase em género de síntese, várias questões sobre a aldeia. A autora expõe e reflete, ao longo de vários capítulos, sobre os mais variados aspetos que constroem a aldeia, desde os poderes administrativos à economia e tipos de atividades económicas, e ainda aspetos do quotidiano (como seja a habitação, por exemplo). Cordeiro apresenta, ainda, uma série de imagens (fotografias, pinturas e esquemas do lugar) e cartografias e faz, no fim, uma síntese cronológica do desenvolvimento da aldeia de Carviçais e de alguns dos seus principais acontecimentos desde o séc. XII até à atualidade²⁵.

As três obras funcionam como importantes bases ao estudo realizado e têm-se como as principais obras de referência ao ensaio, atuando em conjunto com a

²⁰ D’ABREU, Carlos - *A estruturação do território ibérico da raia duriense e as vias de transporte: êxitos e fracassos*. Salamanca: Universidad de Salamanca (Facultad de Geografía e Historia), 2011. Tese de Doutoramento.

²¹ Em 2015 o Festival, realizado no âmbito das Jornadas Europeias do Património, aconteceu em Carviçais e Morille (Torre de Moncorvo e Salamanca, respetivamente). O evento terá contado com várias atividades de cariz cultural em ambas as localizações, contando Carviçais com 3 dias de atividades de entre as quais se destaca o lançamento e apresentação do livro de Carlos D’Abreu.

²² AZEVEDO, Paula - *Arquitectura Ferroviária: As estações da Linha do Sabor*. In (D’ABREU, Carlos) *A Linha do Vale do Sabor: Um Caminho-de-Ferro Raiano do Pocinho a Zamora*, p.188.

²³ CORDEIRO, Urbana Maria Bolota - *Carviçais: Aldeia Transmontana*. Carviçais: Junta de Freguesia de Carviçais, 2017. 443 p.

²⁴ Referir ao **Apêndice 7**.

²⁵ De notar que a atualidade aqui referida se conta até à primeira metade da década de 2010, pelo que outros acontecimentos que mereçam ser realçados numa cronologia do sítio não se encontram expressos nesta obra.

documentação e material de arquivo recolhido ao longo do trabalho.

Grupo II: A região de Trás-os-Montes e a sua arquitetura popular/tradicional

De forma a melhor entender a região, e por já interligar também com o tema a que o trabalho se propõe explorar, foram analisadas obras que focam sobre a arquitetura popular e tradicional da região e todos os elementos que a constroem e caracterizam. Para além da necessidade de compreender como se revela a arquitetura tradicional do sítio, foi também imprescindível ao estudo o entender dos elementos que definem a região (tenha-se por exemplo a topografia, geologia, condições climáticas, etc.).

Desta forma consideram-se as obras *Alto: Trás-os-Montes: Estudo Geográfico*²⁶ e *Inquérito à Habitação Rural: A habitação rural nas Províncias do Norte de Portugal*²⁷ como base à contextualização fisiográfica da região de Trás-os-Montes. Tomaram-se enquanto bases ao estudo da identidade arquitetónica regional/ local as obras *Arquitettura Popular em Portugal*²⁸, *A Arquitettura Popular Portuguesa*²⁹ e *Arquitettura Tradicional Portuguesa*³⁰.

Vergílio Taborda defende, em 1932, a sua dissertação de doutoramento intitulada *Alto: Trás-os-Montes: Estudo Geográfico*. Este trabalho apresenta-se como um ensaio dedicado à geografia física e humana transmontana e aos seus diferentes intervenientes. Ao longo de vários capítulos,

Taborda dá a conhecer as diversas zonas que constituem a região, apresentando as suas semelhanças e diferenças no contexto da geografia, tanto a nível do território como do seu povoamento e “gentes”.

Se por um lado é importante definir os limites de uma região, mais relevante ainda será o entender do modo como estes se estabeleceram/estabelecem e que conjunto de características definem o sítio. Desde o tipo de relevo e materiais locais (do solo) ao tipo de clima, vegetação e povoamento, o autor explora de forma aprofundada as características do território transmontano. Em *A habitação e as povoações*, décimo capítulo da obra, Taborda reflete sobre as características tipológicas das construções locais e sobre a sua materialidade e funções. Sendo um trabalho inteiramente dedicado à região transmontana, esta obra serve de base ao presente por representar um importante conjunto de informação referente tanto à geografia do lugar como à sua arquitetura e tipos de construção.

Inquérito à Habitação Rural: A habitação rural nas Províncias do Norte de Portugal, de Lima Basto e Henrique de Barros, é publicada em 1943. Nesta obra, os autores abordam temas como os problemas encontrados na habitação rural em Portugal e os vários tipos de habitação que se encontram nas várias zonas do país. É neste 1º volume da obra, na terceira parte (referente à região de Trás-os-Montes), que se apresenta a análise feita à zona tanto a nível da sua geografia (elementos físicos) e caracterização do espaço como também à casa e habitação rural do lugar. Esta obra revela

²⁶ TABORDA, Vergílio - *Alto: Trás-os-Montes: Estudo Geográfico*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2011. 264 p.

²⁷ BASTO, E. A. Lima; BARROS, Henrique de - *Inquérito à Habitação Rural: 1º vol.: A habitação rural nas Províncias do Norte de Portugal (Minho, Douro Litoral, Trás-os-Montes e Alto-Douro)*. Lisboa: Gráfica Lisbonense, 1943. Inquérito promovido pelo Senado Universitário. 455 p.

²⁸ ANTUNES, Alfredo da Mata [et.al.] - Zona 1: Minho, Zona 2: Trás-os-Montes. In *Arquitettura Popular em Portugal*. 3ª ed. Lisboa: Associação dos Arquitectos Portugueses, 1988. Vol. 1º.

²⁹ MOUTINHO, Mário C. - *A Arquitettura Popular Portuguesa*. 2ª ed. Lisboa: Editorial Estampa, 1979. 186 p. (Imprensa universitária; 7).

³⁰ OLIVEIRA, Ernesto Veiga de; GALHANO, Fernando - *Arquitettura Tradicional Portuguesa*. 3ª ed. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1998. 374 p. (Portugal de perto; 24).

especial interesse pela análise geográfica da zona.

Arquitectura Popular em Portugal, originalmente publicada em 1961 pelo Sindicato Nacional dos Arquitectos, representa o “primeiro e directo resultado da investigação realizada com o Inquérito à Arquitectura Regional Portuguesa”³¹. A obra é constituída por dois volumes onde é feita uma síntese do material recolhido e dos estudos realizados pelos vários grupos de arquitetos destacados para cada uma das diferentes zonas delimitadas³² na realização do Inquérito³³. O primeiro volume da obra apresenta os trabalhos realizados nas zonas do Minho e Trás-os-Montes (zonas 1 e 2). Na introdução da obra é dado o contexto sobre as condições e motivos que levaram à realização do Inquérito, assim como é apresentada a intenção de dar a conhecer um lado da arquitetura portuguesa até então pouco explorado – a arquitetura popular/regional. É também referido o modo como o estudo foi organizado e alguns dos fatores que influenciaram e moldaram a metodologia deste. “De cada grupo fariam parte três arquitetos: dois jovens e um mais experiente (...)”³⁴. Para Trás-os-Montes foram destacados os arquitetos Octávio L. Filgueiras, Arnaldo Araújo e Carlos Carvalho Dias.

No capítulo a este território dedicado, os arquitetos começam por expor, à semelhança do restante trabalho, as características geográficas, fisiográficas e climáticas de toda a região (numa abordagem de caracterização geral da zona). Estes fatores em tudo influenciam as construções do sítio ditando, por exemplo, a materialidade e implantação do edificado e até mesmo o tipo de fixação dos

povoados. Num segundo momento, o estudo realizado na Zona reflete sobre as próprias construções e as suas características base que ditam a génese geral das edificações locais. Toma-se aqui a casa/ habitação, de forma geral, como objeto de análise base sendo feito o levantamento dos seus elementos identitários e das disposições e organização (tanto a nível interior, em planta, como nas fachadas) dos espaços e elementos. É, assim, conseguida uma apresentação sintetizada da arquitetura regional.

Quase duas décadas após a publicação da obra resultado do Inquérito, Mário Moutinho publica, em 1979, *A Arquitectura Popular Portuguesa*. Nesta obra, que conta com uma introdução por Jorge Arroiteia³⁵, é feita, de igual modo à obra anteriormente referida, uma análise geral do território nacional nas suas vertentes geográficas e ainda dos tipos de povoamento existentes em cada uma das zonas nacionais.

A caracterização das construções é feita de forma mais generalizada mas é, uma vez mais, tida a casa como um dos objetos de principal poder caracterizador de uma arquitetura regional.

Em 1992, Ernesto Veiga de Oliveira e Fernando Galhano publicam *Arquitectura Tradicional Portuguesa*. A abordagem tomada pelos autores nesta obra tem como foco o estudo da casa nas suas diversas variações a nível regional. O estudo da casa popular revela-se importante para o entendimento das principais características arquitetónicas das várias zonas e revela um sentido de união a

³¹ ANTUNES, Alfredo da Mata [et.al.] - Zona 1: Minho, Zona 2: Trás-os-Montes. In *Arquitectura Popular em Portugal*. Prefácio da 1.ª edição.

³² “Dividiu-se, pois, o país em seis Zonas (...)”. ANTUNES, Alfredo da Mata [et.al.] - Zona 1: Minho, Zona 2: Trás-os-Montes. In *Arquitectura Popular em Portugal*. Prefácio da 1.ª edição

³³ O Inquérito à Arquitectura Regional Portuguesa, realizado na década de 1950, constitui um trabalho de inegável importância para o estudo da arquitetura portuguesa e as suas características fundamentais. Representa o primeiro estudo à escala nacional da arquitetura popular, objeto de estudo até então pouco explorado.

³⁴ ANTUNES, Alfredo da Mata [et.al.] - Zona 1: Minho, Zona 2: Trás-os-Montes. In *Arquitectura Popular em Portugal*. Introdução.

³⁵ Licenciado em Geografia e assistente da Universidade de Aveiro (referido no final da introdução da obra). MOUTINHO, Mário C. - *A Arquitectura Popular Portuguesa*, p.33.

nível nacional da linha de pensamento, conhecimento intrínseco e linguagem estética na arquitetura. No primeiro capítulo, intitulado *Casa-bloco, térrea e de andar*, a casa da zona transmontana é estudada nos seus elementos identitários e é ainda feita referência ao tipo de povoado existente na região.

Nas duas primeiras obras abordadas, *Arquitectura Popular em Portugal* e *A Arquitectura Popular Portuguesa*, são referidos e caracterizados outros tipos de construções (como são exemplo as edificações religiosas e de produção). Já em *Arquitectura Tradicional Portuguesa*, o estudo recai quase na integra sobre a análise aos tipos de habitação regional. A evidenciação da utilização do “objeto” casa/habitação como elemento principal de estudo é feita com a intenção de salientar a importância que este tem na arquitetura, neste caso na portuguesa, e com o objetivo de, no desenvolvimento do trabalho, propor a introdução da tipologia ferroviária como elemento caracterizador e identitário. Para isto é essencial perceber e conhecer os principais elementos que caracterizam a arquitetura nacional, tomando-se por isso as obras referidas como base.

Grupo III: A caixa na arquitetura portuguesa, escala e proporção

Tendo como um dos objetivos do ensaio a reflexão sobre os projetos-tipo utilizados para as construções da Linha do Sabor, foi feita a pesquisa de bibliografia de suporte sobre a gênese da arquitetura portuguesa e dos conceitos inerentes à arquitetura (de modo

geral). Se as obras anteriormente referidas serviram à compreensão e estudo das características elementares da arquitetura portuguesa, e em especial atenção à arquitetura transmontana, as obras incluídas neste grupo atendem a uma outra questão da arquitetura - a gênese destas construções.

Nas suas três obras, *A Caixa: Metáfora e Arquitectura*, *O Espaço Limite: Produção e Recepção em Arquitectura* e *Arquitectura Portuguesa: A Imagem da Caixa*, Jorge C. Pinto reflete sobre a arquitetura nacional e como nesta se traduz na imagem da caixa nas suas diferentes formas.³⁶ A “Caixa é uma das imagens esquemáticas mais produtivas que define sinteticamente a condição topológica de contenção, interioridade e utilidade (...)”³⁷ e é, por isto, da maior pertinência a compreensão deste conceito e como este se pode encontrar nas construções edificadas da Linha. No primeiro volume³⁸, o autor introduz o conceito da *caixa* e reflete sobre a sua origem e valores estético e utilitário. No desenvolver do volume, Cruz Pinto vai apresentando os diferentes tipos da forma, revelando-os desde a sua aplicação numa vertente mais conceptual à obra construída, e reflete ainda sobre exemplos concretos da história em que esta imagem é utilizada como gênese ao projeto.

Em *O Espaço Limite: Produção e Recepção em Arquitectura* (vol. II da trilogia)³⁹, são exploradas as noções de limite e definição do espaço arquitetónico enquanto forma definida pela caixa que, na sua forma mais elementar, delimita o “interior finito da extensão espacial aberta, exterior e infinita”⁴⁰. A arquitetura constrói o espaço e nesta obra, o autor procura explorar os conceitos que culminam no “sentido da produção e da recepção

³⁶ As três obras constituem uma trilogia em que, apesar de serem autónomas e de se terem como uma obra completa e concisa, podem funcionar em conjunto (valência referida pelo autor nas introduções dos volumes).

³⁷ PINTO (a), Jorge Cruz - *A Caixa: Metáfora e Arquitectura*, p.16.

³⁸ PINTO (a), Jorge Cruz - *A Caixa: Metáfora e Arquitectura*. 1ª ed. Lisboa: ACD Editores, 2007. 271 p. (Arquitectura e Urbanismo; I).

³⁹ PINTO (c), Jorge Cruz - *O Espaço Limite: Produção e Recepção em Arquitectura*. 1ª ed. Lisboa: ACD Editores, 2007. 183 p. (Arquitectura e Urbanismo; II).

⁴⁰ PINTO (c), Jorge Cruz - *O Espaço Limite: Produção e Recepção em Arquitectura*, p.14.

arquitectónica (...) implicando uma interacção conjunta entre a obra, o contexto, a percepção e a interpretação”⁴¹.

É no último volume⁴² que Cruz Pinto faz a associação direta entre a imagem da *caixa* e a arquitetura portuguesa. Conceito que parece ser inerente e parte da génese da nossa arquitetura, o autor refere a ideia da caixa como um “valor estético culturalista de “invariante” histórico, no contexto da arquitetura portuguesa (...)”⁴³. Ao longo do volume, Cruz Pinto apresenta a *caixa* ao longo da história e como esta se traduz numa linguagem profundamente enraizada e inerente à criação na arquitetura portuguesa.

Também os conceitos de escala e de proporção são fundamentais na conceção arquitetónica e fazem parte da sua génese enquanto disciplina criadora de espaço. Apesar de serem dois elementos de compreensão quase intuitiva, foi consultada bibliografia (para além das obras anteriormente referidas em que apesar de não serem diretamente evocados estes conceitos, estes estão presentes) de forma a recuperar ideias base e entender as várias formas como ao longo dos tempos estes foram sendo aplicados e se traduzem nas construções.⁴⁴

Grupo IV: Património ferroviário

Para o estudo sobre o património ferroviário, essencial para a compreensão e desenvolvimento do tema apresentado no

presente ensaio, foram consideradas como fontes base a consulta de documentação de arquivo e a tese de Rui Alves - *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro*. Pesquisa começada logo no início do desenvolvimento do trabalho, a recolha de informação e material relativo tanto à Estação Ferroviária de Carviçais como sobre as construções ferroviárias do Sabor (com principal interesse nas tipologias associadas aos Edifícios de Passageiros) revela-se um passo crucial para a evolução do ensaio. São algumas as entidades que possuem nos seus arquivos documentação relevante ao estudo deste trabalho, destacando o Arquivo Técnico da IP Património e o Arquivo Municipal de Torre de Moncorvo, principais fontes para a obtenção de informações e desenhos técnicos da Estação de Carviçais.

Em *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro*⁴⁵, Rui Alves aprofunda o seu estudo sobre a relação estreita que os caminhos-de-ferro têm com o desenho das cidades. O autor começa por introduzir a história dos caminhos-de-ferro, desde a sua criação no século XIX até à sua chegada ao território português. Somente este capítulo constitui já uma valiosa fonte uma vez que reúne informações de vários autores e arquivos. Depois, Alves avança com uma apresentação sucinta de todas as linhas nacionais, dando a conhecer um pouco da sua história e suas principais estações.

⁴¹ *Idem*

⁴² PINTO (b), Jorge Cruz - *Arquitetura Portuguesa: A Imagem da Caixa*. 1ª ed. Lisboa: ACD Editores, 2007. 223 p. (Arquitetura e Urbanismo; III).

⁴³ PINTO (b), Jorge Cruz - *Arquitetura Portuguesa: A Imagem da Caixa*, p.9.

⁴⁴ Referir à **Bibliografia** do trabalho. São exemplos das obras consultados sobre este tema: BLANC, María C. - La escala y la proporción: Dos conceptos en tensión. **AREA: agenda de reflexión en arquitectura, diseño y urbanismo**. [Buenos Aires]: Universidad de Buenos Aires, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Nº 19 (2013), p. 83-91; BORGES, R. F. - The Concept of Proportion in Heritage Architecture: A Study of Form, Order and Harmony. In (C.A. Brebbia, ed. Lit.) **Structural Studies, Repairs and Maintenance of Heritage Architecture VIII**. [Reino Unido]: WIT Press, 2003. Vol. 66 & WEBER, Ralf; LARNER, Sharon - The Concept of Proportion in Architecture: An Introductory Bibliographic Essay. **Art Documentation: Journal of the Art Libraries Society of North America** [Em linha]. Vol. 12, n.º 4 (1993), p. 147-54.

⁴⁵ ALVES, Rui Manuel Vaz - *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro*. Coimbra: Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2015. Tese de doutoramento em Arquitetura.

No quinto capítulo da tese, *Caminho de ferro e Arquitetura [técnica e arte]*, Alves foca na temática do património ferroviário e como a sua linguagem arquitetónica foi evoluindo em Portugal, evidenciando ainda a utilização de projetos-tipo - a ideia, esquema geral do edifício - que dão lugar a modelos - materialização do tipo em construção com características específicas - que são repetidos neste tipo de construções. A tese de Rui Alves constitui a principal referência ao estudo sobre as construções ferroviárias e a utilização de modelos base e tipologias pré-definidas nas edificações dos caminhos-de-ferro.

Para além desta têm-se ainda os artigos *A Arquitetura Ferroviária Em Portugal: Os modelos iniciais e a possível origem do seu estilo*⁴⁶ e *Património industrial ferroviário: uma arquitectura em risco*⁴⁷, como fontes de informação e pontos de partida para a pesquisa sobre o património ferroviário e as suas características e à questão que se pretende evidenciar no presente.

Grupo V: Intervenção no construído e o conceito de património

Por fim, consideraram-se como referências a monografia *Preserving the Past, Projecting the Future: Tendences in 21st century monumental restoration*⁴⁸, com a coordenação de Ascensión Hernández Martínez, e *Presente Sobre Pasado: Relaciones*

*entre arquitecturas*⁴⁹, a tese de doutoramento de Victoria Garcías. Atendendo que a proposta de intervenção é feita, na íntegra, em pré-existências, é necessário ter uma base teórica e perceber assim qual a posição a tomar e os fundamentos para as escolhas de projeto.

Na primeira, dez autores contribuem com reflexões sobre a intervenção no património construído e abordam conceitos e questões que se levantam aquando deste exercício. Sendo que se tem o conjunto edificado da Estação de Carviçais como um dos objetos de estudo e de intervenção, que pode ser considerado um exemplo de património industrial, tomou-se particular interesse nos textos de M.ª Pilar Biel Ibáñez - *El patrimonio industrial en el siglo XXI y su relación con la ciudad posindustrial*⁵⁰ - e de Noelia Cervero Sánchez - *La periferia de la ciudad como patrimonio: estrategias para la intervención*⁵¹.

Já na sua tese, através da análise de casos de estudo concretos, Garcías reflete sobre as abordagens adotadas para a reabilitação de edificado e as várias maneiras de como a noção de continuidade/descontinuidade se evidencia no novo projeto.

Uma vez que a proposta de projeto envolve a intervenção em pré-existências e no património ferroviário edificado - propõe-se a intervenção e implementação do programa dado na antiga Estação Ferroviária de Carviçais

⁴⁶ FAÍSCA, Ana Rute & JANUÁRIO, Pedro Gomes - *A Arquitetura Ferroviária Em Portugal: Os modelos iniciais e a possível origem do seu estilo. A conservação do património entre guerras (1919-1939)*. Lisboa: ARTIS (edição especial). Nº 12 (2022), p.110-122.

⁴⁷ HAGATONG, Ana Teresa Martins - *Património industrial ferroviário: uma arquitectura em risco*. *Revista Arquitetura Lusíada*. [S.l.]: Universidade Lusíada Editora. Nº 5 (2014), p.101-115.

⁴⁸ MARTÍNEZ, Ascensión Hernández (coord.) - *Preserving the Past, Projecting the Future: Tendences in 21st century monumental restoration*. Zaragoza: Institución Fernando el Católico, 2016. 334 p. (Colección Actas).

⁴⁹ GARCÍAS, Victoria Pons - *Presente Sobre Pasado: Relaciones entre arquitecturas*. Barcelona: Universidad Politécnica de Cataluña, 2014. 279 p. Tese de Doutoramento.

⁵⁰ IBÁÑEZ, M.ª Pilar Biel - *El patrimonio industrial en el siglo XXI y su relación con la ciudad posindustrial*. In (MARTÍNEZ, Ascensión Hernández (coord.)) *Preserving the Past, Projecting the Future: Tendences in 21st century monumental restoration*. Zaragoza: Institución Fernando el Católico, 2016. p.157-176.

⁵¹ SÁNCHEZ, Noelia Cervero - *La periferia de la ciudad como patrimonio: estrategias para la intervención*. In (MARTÍNEZ, Ascensión Hernández (coord.)) *Preserving the Past, Projecting the Future: Tendences in 21st century monumental restoration*. Zaragoza: Institución Fernando el Católico, 2016. p.177-192.

e ainda em dois edifícios de habitação⁵²-, o estudo destas obras possibilitou uma reflexão própria sobre a abordagem a tomar na proposta a realizar.

Como já referido, a utilização de bibliografia como base e ponto de partida ao estudo é essencial para o desenvolvimento do trabalho.

É impossível refletir sobre um lugar e a sua arquitetura sem sobre eles procurar saber as origens e características que o definem, constroem e individualizam. De igual modo será impossível fazê-lo para o levantamento da questão encontrada no desenvolver do trabalho, uma vez que ela própria advém de um conhecimento prévio e da reflexão sobre questões específicas aos objetos de estudo, a Linha do Sabor e a Estação Ferroviária de Carviçais.

⁵² Atualmente estão devolutos, sendo que um se apresenta em estado de ruína. Ambos estão localizados em frente à Estação (os objetos são separados pelo eixo da EN220).





Fig. 1.01 - PINTO, Família Guerra Sousa - [*Freixo de Espada à Cinta: Trabalhadores em Descanso na Limpa Das Oliveiras*] (190?).

PT/CPF/GSP/001/000001. Imagem cedida pelo Centro Português de Fotografia.

1. O sítio e a ferrovia: Trás-os-Montes, a Linha do Sabor e Carviçais

| Trás-os-Montes e o Sabor: condições de um lugar | Os caminhos-de-ferro em Portugal e a chegada a Trás-os-Montes | A Linha do Sabor | Carviçais: aldeia do Sabor | Uma estação do Sabor em Carviçais |

Trás-os-Montes e o Sabor: condições de um lugar

“Terra-Quente e Terra-Fria. Léguas e léguas de chão raivoso, contorcido, queimado por um sol de fogo ou por um frio de neve. Serras sobrepostas a serras. Montanhas paralelas a montanhas. Nos intervalos, apertados entre os rios de água cristalina, cantantes, a matar a sede de tanta aridez. E de quando em quando, oásis da inquietação que fez tais rugas geológicas, um vale imenso (...)

Mas novamente o granito protesta. Novamente nos acorda para a força medular de tudo. E são outra vez serras, até perder de vista.”⁵³



Fig. 1.02 - *Terra Quente*. Graça Morais, 2000.⁵⁴

⁵³ TORGA, Miguel & MORAIS, Graça - *Um Reino Maravilhoso*. 1ª ed (2002). Sem página.

⁵⁴ MORAIS, Graça - *Terra Quente* (série; 2000). Desenho em carvão e pastel sobre papel. Retirado de: TORGA, Miguel - *Um Reino Maravilhoso*.

Confinada à orografia do nordeste português, a região de Trás-os-Montes e Alto-Douro⁵⁵ é circunscrita pela fronteira com Espanha, a norte e este, e pelo rio Douro, a sul.⁵⁶ A delimitação geográfica desta zona não é de fácil execução, tendo em conta fatores como o clima e o relevo - geografia física - mas também os povoados, culturas e tradições - geografia humana. Fatores estes que, por sua vez, influenciam diretamente a percepção do território e, assim, a delimitação física de uma região.⁵⁷



Fig. 1.03 - Regiões do norte de Portugal (acima do Douro).⁵⁸

Trás-os-Montes é caracterizado pelos vastos planaltos que se contrapõem aos conjuntos montanhosos e aos profundos vales que se vão estendendo desde o Douro até à raia. Caracteriza-se, ainda, por um clima de extremos, que por consequência influencia a fixação dos povoados, o tipo de exploração do solo e a agricultura local. “Todo o território transmontano é, com efeito, essencialmente interior, continental, não marítimo e isto em todos os aspetos, desde os climáticos até aos da conformação psicológica das gentes que o habitam.”⁵⁹ Esta região ocupa uma das maiores extensões do território nacional, sendo a que ocupa a maior área a norte do rio Tejo. A topografia do território português, e sendo Portugal um país de dimensões relativamente reduzidas, compreende uma repartição muito desigual pelas várias zonas, concentrando a norte do Tejo o território com maior relevo e sendo a região de Trás-os-Montes uma das mais montanhosas do país. Às condições fisiográficas juntam-se as climáticas, que por consequência dos grandes contrastes no relevo deste território, têm grande influência na demografia, na fixação populacional e nas atividades económicas praticadas.

Devido à vasta extensão territorial e por se denotarem características específicas em algumas zonas, é possível identificar na região transmontana duas sub-regiões, a *Terra Quente* e a *Terra Fria*⁶⁰, que se diferenciam principalmente pelos seus microclimas que resultam dos acentuados contrastes da

⁵⁵ São vários os autores que escreveram sobre as divisões regionais portuguesas e, apesar de haver pequenas incongruências entre as diferentes obras que sobre este assunto fazem referência, o nordeste (a norte do Douro) aparece sempre indicado como Trás-os-Montes ou Trás-os-Montes e Alto-Douro. Reconhecem-se as duas divisões mas será, adiante, referida a zona/região em estudo por Trás-os-Montes.

⁵⁶ Os limites que definem a região a poente oscilam entre os vários estudos e obras onde aparece retratada esta temática.

⁵⁷ “Definir uma região implica duas séries de operações: o exame das conexões de factos da geografia física que caracterizam um determinado território e o diferenciam dos territórios vizinhos por um lado, por outro a análise dos factos da geografia humana que caracterizam uma certa população e lhe dão uma individualidade própria. Sem esquecer as interdependências destas duas categorias de factos, desde logo se vê que a uma *região natural* se não sobrepõe exactamente uma *região humana*.” TABORDA, Vergílio - *Alto: Trás-os-Montes: Estudo Geográfico*, p.7.

⁵⁸ Adaptado de: *Províncias de País a que respeita o 1º vol. do “Inquérito à Habitação Rural”* (1943). Retirado de: BASTO, E. A. Lima; BARROS, Henrique de - *Inquérito à Habitação Rural: 1º vol.: A habitação rural nas Províncias do Norte de Portugal (Minho, Douro Litoral, Trás-os-Montes e Alto-Douro)*, sem página.

⁵⁹ BASTO, E. A. Lima; BARROS, Henrique de - *Inquérito à Habitação Rural: 1º vol.: A habitação rural nas Províncias do Norte de Portugal (Minho, Douro Litoral, Trás-os-Montes e Alto-Douro)*, p.266.

⁶⁰ Denominações populares que se mantém até hoje. Informação retirada de: TABORDA, Vergílio - *Alto: Trás-os-Montes: Estudo Geográfico*, p.6.

topografia local. A Linha do Sabor⁶¹, de que faz parte a Estação de Carviçais (ambas objetos de estudo do presente), desenvolve-se em Trás-os-Montes, circunscrita entre os rios Douro e Sabor (seu afluente), e atravessa as duas *Terras* transmontanas.

“O planalto é a característica dominante da paisagem transmontana, mais sóbria (...) mas planalto cortado por profundos vales fluviais, que desde logo se contrapõe a chamada Serra ou Montanha à Ribeira, diversificando pela altitude, não só as características da superfície do solo, mas os próprios costumes da população.”⁶²

A *Terra Quente*, afeta à região do Alto-Douro, é constituída, em parte, pelos concelhos de Torre de Moncorvo e Freixo-de-Espada-à-Cinta, localizados perto da frente ribeirinha duriense e apresenta uma topografia bastante acidentada. Caracteriza-se esta sub-região por um clima quente e seco, com uma temperatura média anual mais elevada, marcada por verões muito quentes e invernos mais curtos (mas não menos rigorosos). Por oposição tem-se a *Terra Fria*, que se caracteriza por invernos rígidos e um clima geralmente mais húmido, com maiores oscilações nas temperaturas médias anuais. Esta estende-se, novamente em parte, pelos concelhos de Mogadouro e Miranda do Douro. Esta - *Terra Fria* - já constitui uma zona de planalto onde se verifica um menor número de acidentes topográficos apesar de se denotar a altitude mais elevada da região.

Apesar das diferenças climatéricas e geográficas, estas duas *Terras* coexistem de tal forma que traçar exatamente a linha em que uma acaba e a outra começa se revela tarefa

difícil. Por ser uma região profundamente marcada pelos altos contrastes no relevo, verifica-se por vezes a existência de zonas com as características de uma *Terra* em território onde a *Terra* “oposta” predomina, e também as zonas de transição entre as duas se caracterizam pelas especificidades de ambas, conferindo, na sua simultaneidade, um carácter bastante distinto à região em relação às restantes a nível nacional.

Têm-se como consequências diretas da ação dos fatores físicos territoriais a influência direta sobre questões da demografia, como a fixação populacional e até o tipo de atividades económicas de cada região/zona.

“A feição orográfica predominante é montanhosa e periplanáltica⁶³. A feição climática é continental, muito irregular, de grandes variações nos registos dos vários fenómenos meteorológicos. A feição económico-social corrente é a de pequena e média exploração agrícola (...).”⁶⁴ Em Trás-os-Montes, as principais atividades económicas passam principalmente pela agricultura e a criação de gado, havendo ainda locais em que a exploração de minérios e minerais se destacam.

Em território transmontano, o tipo de solo que se encontra apresenta características distintas entre as zonas de acentuados declives, onde se têm os vales que irrompem pelas montanhas, e as zonas de planalto. A capacidade de cultivo nas várias zonas da região leva também à preferência pela fixação populacional em determinado local em detrimento de outro.

A agricultura apresenta-se, ainda hoje, como a principal indústria produtora da região,

⁶¹ Objeto de estudo explorado no subcapítulo *A Linha do Sabor*. Neste sentido, a caracterização aqui presente focará mais na zona do Sabor, por onde se atravessa a Linha.

⁶² GIRÃO, A. de Amorim - *Geografia de Portugal*, p.388.

⁶³ Admite-se a possibilidade desta palavra poder resultar de um erro tipográfico, não tendo sido possível encontrar a definição da mesma.

⁶⁴ BARROS, Henrique - *A Província de Trás-os-Montes e Alto-Douro*. In *Inquérito à Habitação Rural: 1º vol.: A habitação rural nas Províncias do Norte de Portugal (Minho, Douro Litoral, Trás-os-Montes e Alto-Douro)*. p. 271.

correspondendo grande área do território transmontano a terrenos de cultivo. Entre o Douro e o Sabor predomina nas zonas de planalto, a cultura cerealífera (centeio) e da batata, e nas zonas de vale tem-se principalmente o cultivo das vinhas⁶⁵ e olivais.⁶⁶ Também a cultura de amendoeiras tem significativo impacto na paisagem transmontana, concentrando-se esta na zona do Alto-Douro, por onde se atravessa também a Linha do Sabor. Para além disto, à “cultura alia-se a criação de gado”⁶⁷, que se encontra em zonas mais húmidas onde os lameiros⁶⁸ são mais produtivos, recorrentes principalmente em zonas em que o território é mais acidentado.⁶⁹

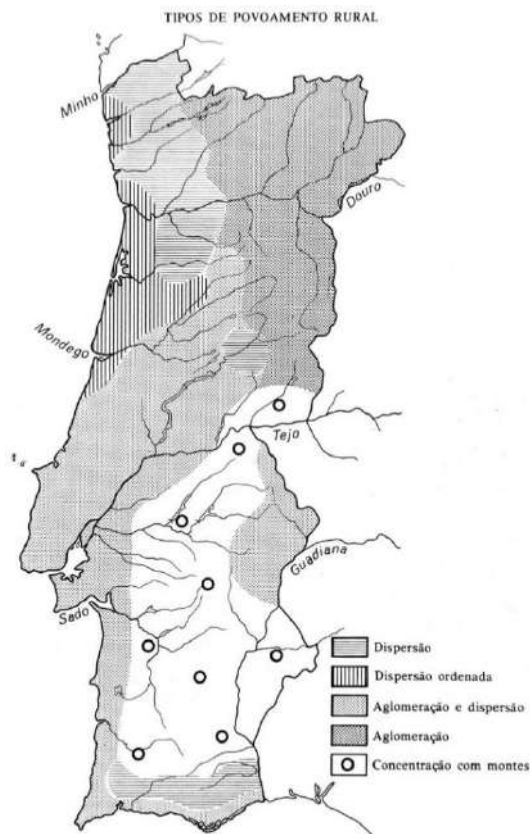


Fig. 1.04 - Os diferentes tipo de povoamento em Portugal.
[Jorge Arroeteia], 1979.⁷⁰

Mas se as condições físicas do território ditam como é que o Homem se fixa e cria lugar, também são estas que regem a arquitetura que se desenvolve localmente.

A adaptação do modo de vida e das construções às condições locais refletem-se, por exemplo, no tipo de povoamento que se verifica nas várias regiões nacionais. No caso transmontano, este é tendencialmente mais disperso e do tipo aglomerado, sendo a paisagem de campos agrícolas e florestas pontualmente marcada por conjuntos de construções que se encaixam entre si e criam a paisagem humana no lugar.

Ainda sobre o aspeto da fixação humana nesta zona se denotam dois tipos de ocupação. Na Terra Quente tem-se um tipo de povoamento aglomerado mas sensivelmente mais disperso e de maior densidade populacional do que na Terra Fria, onde as povoações se fixam com distâncias mais curtas entre si, ainda que em tipo de aglomeração. Evidencia-se, também assim, o zoneamento das duas sub-regiões transmontanas.

Também a habitação em território transmontano, como em qualquer outro no país, se adapta às características do lugar e reflete a relação entre o Homem e a Natureza. As construções, maioritariamente construídas com materiais locais, moldam-se pela paisagem e subjugam o terreno às necessidades do Homem. As povoações servidas pela Linha do Sabor, que recebe o nome do afluente do Douro que sobe até perto da fronteira com Espanha, correspondem ao principal tipo de povoado caracterizador da região - aglomerado.

⁶⁵ Os terrenos nas margens durienses tendem para o cultivo de vinhas, tendo esta zona a notoriedade de ser uma das mais importantes regiões vinhateiras do país.

⁶⁶ TABORDA, Vergílio - *Alto: Trás-os-Montes: Estudo Geográfico*, p.113.

⁶⁷ *Idem*

⁶⁸ Terreno de pastagem onde a vegetação cresce mais facilmente por a terra ser mais húmida.

⁶⁹ *Idem*

⁷⁰ [ARROTEIA, Jorge] - *Mapa V: Tipos de Povoamento Rural* (1979). Retirado de: ARROTEIA, Jorge - Introdução in (MOUTINHO, Mário C.) *A Arquitectura Popular Portuguesa*, p.25.

A grande maioria dos povoamentos transmontanos, e em especial atenção aos da zona do Sabor⁷¹, ganham forma em torno de um ponto central (geralmente um ponto de água ou uma construção de carácter religioso) e crescem a partir daí conforme o terreno e o seu relevo permitem. Toma-se este tipo de construções como um elemento identitário do lugar e enquanto elemento representativo das condições territoriais a que se fazem obedecer as necessidades humanas (do ponto de vista da fixação no lugar).⁷²



Fig. 1.05 - O Douro em Miranda. Vergílio Taborda, [1932].⁷³

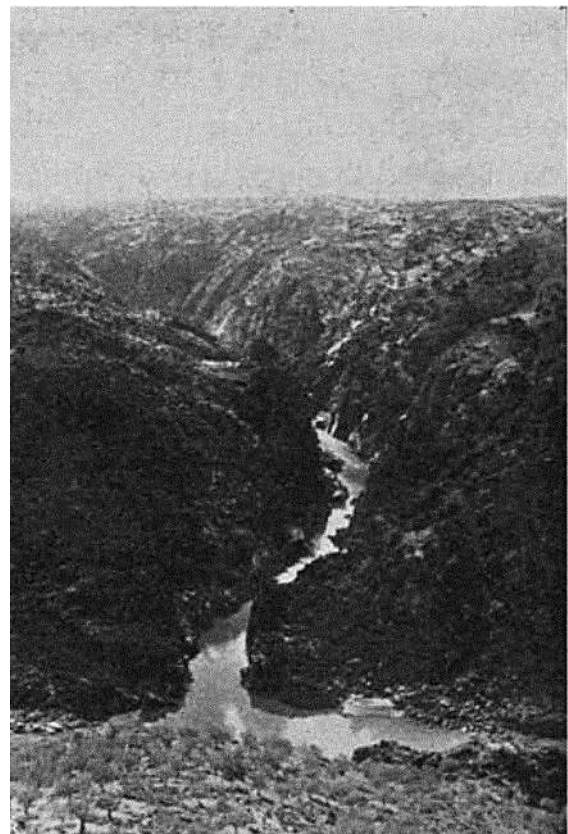


Fig. 1.06 - O Douro em Picote. Vale excavado no granito. Na margem portuguesa, oliveiras. Vergílio Taborda, [1932].⁷⁴

⁷¹ Refere-se, uma vez mais, que se deve aqui entender por *zona do Sabor* a área compreendida entre o Pocinho e Duas Igrejas, por onde passava a Linha do Sabor.

⁷² “A habitação traduz a influência das condições físicas e é, neste país de rurais, o próprio reflexo da vida do camponês. Imagem do solo pelos materiais de que foi construída, denuncia na sua disposição interna as condições de vida dos habitantes: - ela sintetiza e resume as multímodas relações do homem com o meio geográfico.” TABORDA, Vergílio - **Alto: Trás-os-Montes: Estudo Geográfico**, p.195.

⁷³ Retirada de: TABORDA, Vergílio - **Alto: Trás-os-Montes: Estudo Geográfico**, p.18-19 (Est. I).

⁷⁴ Retirada de: TABORDA, Vergílio - **Alto: Trás-os-Montes: Estudo Geográfico**, p.96-97 (Est. V).

Os caminhos-de-ferro em Portugal e a chegada a Trás-os-Montes

“Rasgaram vales, atravessaram montanhas e cortaram ao meio planuras. Quiseram trazer ao Portugal do antigamente os primeiros sinais do progresso que a Europa, depois da revolução do vapor, experimentava agora a toda a pressa.”⁷⁵

⁷⁵ NUNES, Manuel - *Pelos trilhos de Portugal*, p.7.



Fig. 1.07 - *A passagem do comboio*. José Malhoa, 1897.⁷⁶

A introdução dos caminhos-de-ferro em Portugal terá começado a ser idealizada na década de 1840, cerca de 20 anos após a inauguração das primeiras linhas britânicas.⁷⁷ O grande impulsionador para a implementação deste novo meio de transporte em território português terá sido a fundação da Companhia das Obras Públicas de Portugal⁷⁸ (em 1844) que, por ordem do então primeiro-ministro do reino António Costa Cabral⁷⁹, deu início ao planeamento das novas vias de comunicação (ferrovia e rede de estradas) para o país.⁸⁰

À data do planeamento da primeira linha portuguesa⁸¹ já na vizinha Espanha, por

exemplo, se faziam viagens de comboio entre as principais cidades e se faziam ligações internacionais. Portugal terá sido, por motivos económicos e políticos, um dos últimos países europeus a implementar uma rede ferroviária nacional, vendo ser construída a primeira linha apenas na década de 1850.

Para a introdução da viação acelerada foi necessário adaptar o território às condições próprias deste novo meio. A grande envergadura das locomotivas exige que o traçado das linhas por onde se deslocam cumpram certos critérios para possibilitar a sua passagem. Desde cortes e aterros do terreno - para possibilitar a mínima inclinação

⁷⁶ Participação do pintor José Malhoa na exposição do Grémio Artístico de 1897. Retirado de: A Exposição do "Grémio Artístico" in **O Ocidente**. Nº665 (1897), p.132-133. Disponível em: <https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Ocidente/1897/N665.html>

⁷⁷ Os caminhos-de-ferro foram implementados em Inglaterra, em 1825 com a Revolução Industrial, e rapidamente este meio de transporte se difundiu pela Europa e, posteriormente, pelo resto do mundo. Referir a CINTRA, J. Vaz & [C.P.] - A C. P., desde a sua origem. **Boletim da C.P.**. Nº 3 (1929), p.37.

⁷⁸ **Cronologia da história dos caminhos de ferro em Portugal**. [Consult. 8 jan. 2023].

Disponível em: <https://www.cp.pt/institucional/pt/cultura-ferroviaria/historia-cp/cronologia>. É possível a consulta da cronologia completa da história dos caminhos-de-ferro em Portugal na fonte acima referida. Referem-se ainda as Teses de Doutoramentos de Rui Manuel Vaz Alves e Carlos D'Abreu como obras de suporte e referência sobre esta temática (referir à Bibliografia).

⁷⁹ ALVES, Rui Manuel Vaz - **Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro**, p.45.

⁸⁰ "(...) em 19 de Dezembro de 1844, fundou-se a Companhia das Obras Públicas do Portugal com o capital de 20.000 contos, cuja missão era a execução de todas as obras autorizadas por lei ou pelo Governo e o desenvolvimento das comunicações.". CINTRA, J. Vaz & [C.P.] - A C. P., desde a sua origem. **Boletim da C.P.**. Nº 3 (1929), p.37.

⁸¹ Os planeamentos terão tido início ainda na década de 1840 mas o início da construção efetiva da primeira linha só terá acontecido cerca de uma década mais tarde, em 1853. Informação retirada de: ALVES, Rui Manuel Vaz - **Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro**, p.44-48.

possível - à construção de *obras de arte*⁸² - das quais são exemplos as pontes ferroviárias que fazem as ligações das margens dos vários rios sobre os quais as linhas se atravessam -, a geografia do território foi sendo alterada e moldada para acomodar os caminhos-de-ferro e todas as infraestruturas necessárias para o seu funcionamento. Um pouco por todo o país as paisagens sofreram alterações profundas passando a ser marcadas com elementos associados à ferrovia e dando lugar a novos povoamentos em regiões onde até então predominava o verde dos campos de cultivo e dos espaços florestais.

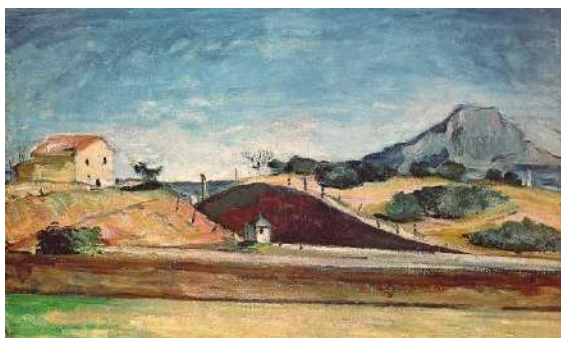


Fig. 1.08 - *La Tranchée avec la montagne Sainte-Victoire*. Paul Cézanne, 1870.⁸³

O plano nacional para a ferrovia implicou a criação de equipas técnicas que focassem o estudo no planeamento territorial e urbano sobre os locais por onde seriam lançadas as novas linhas.⁸⁴ A carta datada de 1854 (Fig. 1.09) apresenta o plano geral para as redes ferroviária e viária a implementar no país, com o desenho (ainda que em forma de diagrama) das vias gerais e a distinção de cada em classes⁸⁵. Para além do redesenho de zonas já povoadas e do planeamento das linhas em territórios rurais e pouco povoados, também as redes viárias tiveram de ser repensadas. Já

existentes mas precárias face às novas necessidades de deslocação e acessos, foram lançadas novas estradas de forma a ser possível fazer a ligação das “localidades mais importantes às estações de caminho de ferro”⁸⁶ e facilitar as deslocações em território nacional, quer de pessoas quer de bens e mercadorias. As paisagens com o comboio em vista passaram a ser uma constante e, de igual forma, o mesmo aconteceu com as estradas. A implementação das novas redes férrea e viária, assim como a sua coexistência, revolucionaram por completo a circulação no país, permitindo um mais fácil acesso a regiões e zonas do país até então isoladas dos grandes centros urbanos (Lisboa e Porto).

“O caminho de ferro não trouxe apenas transportes mais baratos e mais rápidos. Permitindo o intercâmbio das populações e das mercadorias, ele veio ao mesmo tempo exercer uma valiosa acção de carácter não só acentuadamente social e económico, mas também acessoriamente político.

Ele foi a um tempo factor de progresso, agente de fomento, e elemento civilizador. Tornando acessíveis os locais de consumo e de produção facilitou as trocas comerciais, generalizou o uso de muitos produtos (...), fomentou a difusão de novas e mais modernas técnicas de trabalho. (...) Foi ainda veículo de irradiação da cultura, e um dos elementos que decisivamente contribuíram para a uniformização da vida social, vencidas as barreiras geográficas que dificultavam o conhecimento generalizado de usos e costumes (...)”⁸⁷

⁸² “OBRA DE ARTE - ESTRUTURAS: Designação genérica para pontes, viadutos, passagens superiores e túneis”. Definição retirada da página Terminologia do site da IP. Disponível em: <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/terminologia>

⁸³ Disponível em: <https://passerelles.essentiels.bnf.fr/image/tranchee-avec-montagne-sainte-victoire-paul-cezanne>

⁸⁴ ALVES, Rui Manuel Vaz - *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro*, p.45-46.

⁸⁵ A organização das redes viária e ferroviária assentou numa hierarquização das vias entre principais e restantes classes, segundo a sua importância e envergadura de cada (atendendo aos lugares por onde se atravessam e o tipo de tráfego projetado para cada via).

⁸⁶ CINTRA, J. Vaz & [C.P.] - A C. P., desde a sua origem. *Boletim da C.P.*. Nº 4 (1929), p.58.

⁸⁷ GONÇALVES, Eduardo Ferrugento - Ontem e hoje do transporte ferroviário. *Boletim da C.P.*. Nº 328 (1956), p.46.



Fig. 1.09 - Sistema geral das infraestruturas de comunicação nacionais. 1854.⁸⁸

⁸⁸ *Systema geral das comunicações do reino a que se refere a carta de lei datada de 28 de Fevereiro de 1854* (1854). Disponível em: <http://purl.pt/3407>

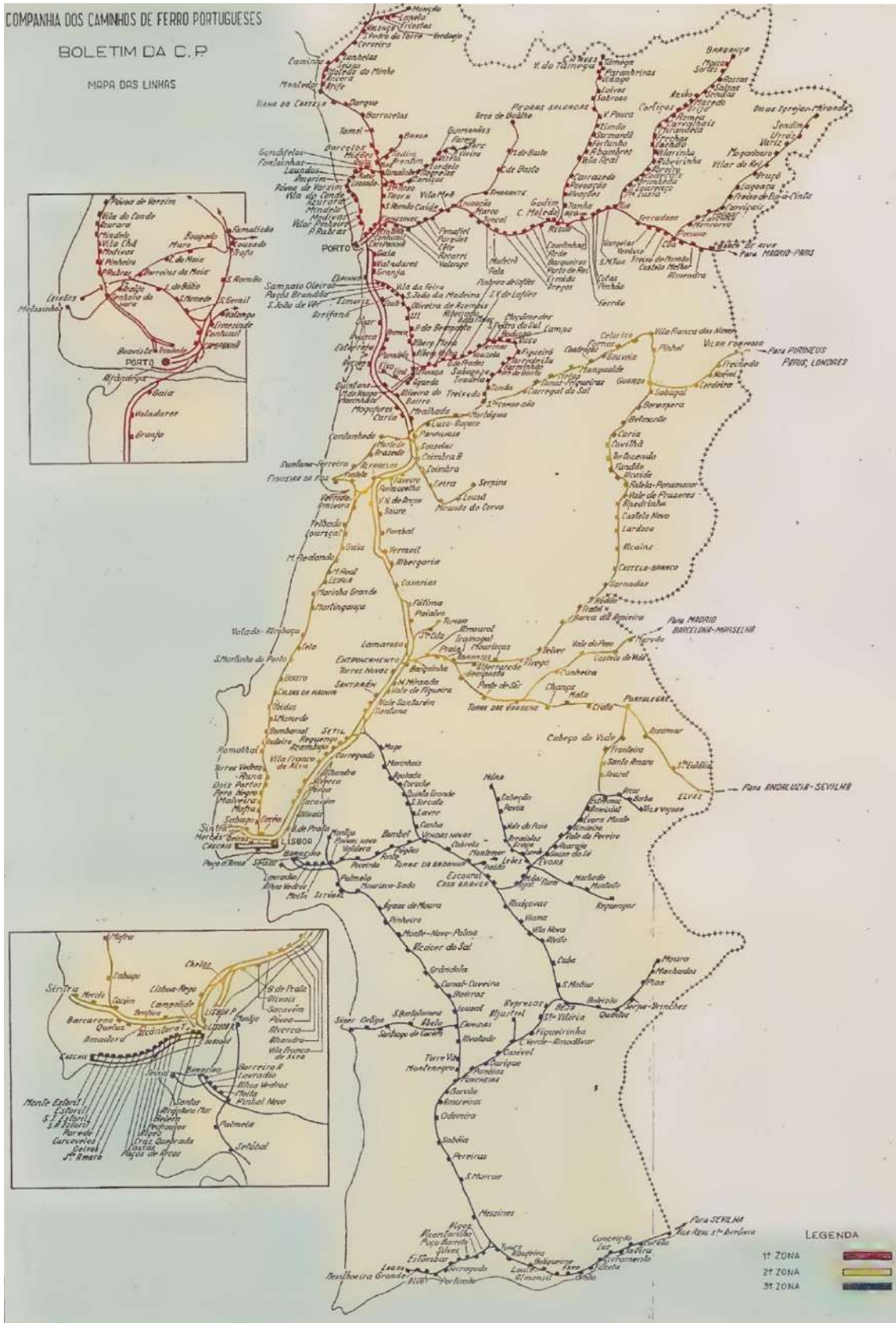


Fig. 1.10 - Os caminhos-de-ferro nacionais. 1956.⁸⁹

⁸⁹ C.P. - Mapa das linhas (1956). Retirado de: LAMAS, Artur - À inauguração do Caminho de ferro em Portugal há cem anos. Boletim da C.P.. Nº 328 (1956), p.9-10.

Disponível em: https://www.cp.pt/StaticFiles/Institucional/4_cultura_feroviaria/2_historia/2_boletim/50/1956/Boltim328.pdf

A execução dos planos para os caminhos-de-ferro terão sofrido alguns atrasos tendo-se passado, desde a idealização até à efetiva abertura para exploração das linhas portuguesas, um período de cerca de uma década em que os procedimentos necessários⁹⁰ aos trabalhos para implementação das linhas tiveram lugar. Apesar dos inúmeros contratemplos e obstáculos⁹¹, que fizeram tardar o processo, a abertura da primeira linha nacional foi um grande sucesso.

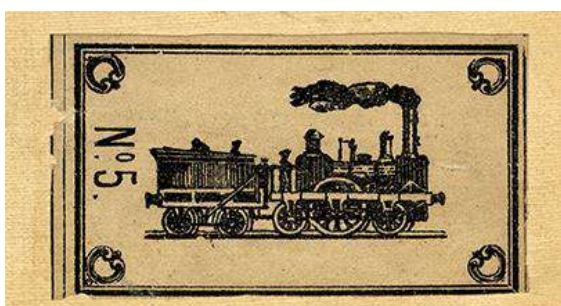


Fig. 1.11 - Bilhete da viagem inaugural do primeiro troço dos caminhos-de-ferro nacionais. 1856.⁹²



Fig. 1.12 - Medalha comemorativa da inauguração dos caminhos-de-ferro em Portugal. 1856.⁹³

É a 28 de outubro de 1856 que se inaugura, numa grande festa que contou com a presença da família real e altos membros do Governo, o primeiro troço ferroviário do país que ligava Lisboa ao Carregado. Numa extensão de cerca de 36 km, a primeira viagem que durou cerca de 40 min.⁹⁴ marca assim o dia oficial da inauguração dos caminhos-de-ferro em Portugal. A partir deste ponto, as linhas férreas foram crescendo e contando com cada vez mais percursos pelo país. Desenvolvendo-se a partir de Lisboa, que já na altura era o grande centro urbano português e a partir do qual a grande maioria das vias de comunicação se distribuía, os caminhos-de-ferro foram-se alastrando pelo território e criando novas ligações entre cidades, vilas e aldeias.

Os financiamentos para a construção das várias linhas foram sendo feitos tanto por entidades privadas (algumas empresas criadas propositadamente para a exploração da ferrovia) como por públicas, tendo sido o Governo português um dos maiores impulsionadores no desenvolvimento da rede ferroviária nacional. Também a conceção e exploração das linhas foram sendo feitas pelos dois tipos de entidades, notando-se, relativamente pouco tempo depois da sua introdução em Portugal, um notório desinteresse por parte dos investidores privados na continuação do financiamento dos caminhos nacionais. Estas diferenças de investimento, quer de nível financeiro como de meios e mão de obra, justificam em parte o tardar da chegada dos caminhos-de-ferro ao norte de Portugal.

⁹⁰ Entenda-se tanto os processos burocráticos como também os de carácter técnico e as obras necessárias para introdução das linhas.

⁹¹ "Os motivos da morosidade dos trabalhos eram devidos não só à falta de prática de muitos operários empregados nesses serviços, como também à demora na chegada dos materiais (...) Contribuíam também para a demora no prosseguimento dos trabalhos, os obstáculos que opunham os proprietários nos processos do expropriação.". CINTRA, J. Vaz & [C.P.]. - A C. P., desde a sua origem. *Boletim da C.P.*. Nº 3 (1929), p.39.

⁹² *Primeiro bilhete da inauguração do troço de caminho de ferro em Portugal entre Lisboa Carregado em 1856* (1856). Retirado de: Centro de Documentação. Disponível em: <https://www.fmnf.pt/pt/o-museu/centro-de-documentacao/>

⁹³ *Medalha da inauguração do caminho de Ferro em Portugal em 1856, bronze, MC. MED. 4610* (1856). Retirado de: O crescimento de Lisboa entre a inauguração do caminho-de-ferro e as comemorações do tricentenário de Camões 1856-1880 in *História de Lisboa - Tempos Fortes*. Disponível em: https://image.isu.pub/131028140147-81701b550d3da5ab08f36e07fc972fb7/jpg/page_20.jpg

⁹⁴ CINTRA, J. Vaz & [C.P.] - A C. P., desde a sua origem. *Boletim da C.P.*. Nº 3 (1929), p.40.

“Apesar de a construção ferroviária se ter iniciado na década de 1850, só no final da década de 1870 os comboios entrariam em Trás-os-Montes.”⁹⁵

O norte, e em especial o interior, com um tipo de povoamento tendencialmente mais disperso, muito teve a ganhar com a introdução da ferrovia. As linhas que primeiro foram construídas ligavam grandes centros urbanos e faziam também a ligação com a fronteira, estabelecendo os principais eixos da rede férrea nacional. O norte do país era, até ao fim da década de 1870, apenas servido pela linha que ligava Lisboa ao Porto, não havendo mais nenhum tipo de ligação ferroviária nesta zona do território.

Foi em 1887 que se concluiu a Linha do Douro, que fazia a ligação entre a zona do Porto com a fronteira espanhola e servia a região a norte do Douro. Desenvolvendo-se ao longo das margens durienses e tendo como um dos principais objetivos servir a conceituada indústria vinhateira da região, esta foi durante vários anos a única linha de caminho-de-ferro que estabelecia a ligação de Trás-os-Montes com o resto do país.

Contudo não bastava já, e apenas, a Linha do Douro para assegurar as comunicações nesta zona do país. Era uma zona que se via praticamente desprovida de meios de transporte que facilitassem e assegurassem as movimentações tanto de mercadorias e bens como das populações transmontanas. Muitas populações continuavam sem acesso direto às linhas férreas, por isso isoladas, e continuava a distribuição dos bens produzidos em Trás-os-Montes a ser de difícil execução. Havia a necessidade de criar mais caminhos que pudessem servir as isoladas populações

transmontanas. “A linha do Douro é o tronco, do qual teem de derivar uma série de linhas paralelas, suas tributárias.”⁹⁶ e, por isso, a “Direção do Minho e Douro dos Caminhos de Ferro do Estado lançaria mãos à construção de pequenos troços de linha ‘estreita’.”⁹⁷

Para o traçar destas linhas muita influência teve a orografia e as condicionantes dos vários terrenos atravessados. O norte português, principalmente o nordeste, é a zona geograficamente mais acidentada do país, aspeto que se tem como um grande obstáculo à passagem da ferrovia. No entanto, a necessidade de ligar a região transmontana ao resto do país por meio da viação acelerada sobrepôs-se à difícil topografia. Foi então que a partir da Linha do Douro foram lançadas outras linhas, de carácter secundário, que viriam a dinamizar a rede de comunicações do nordeste português. Depois de vários estudos foram, então, propostas e aprovadas quatro linhas secundárias que serviriam a região de Trás-os-Montes - Tâmega, Tua, Corgo e Sabor.

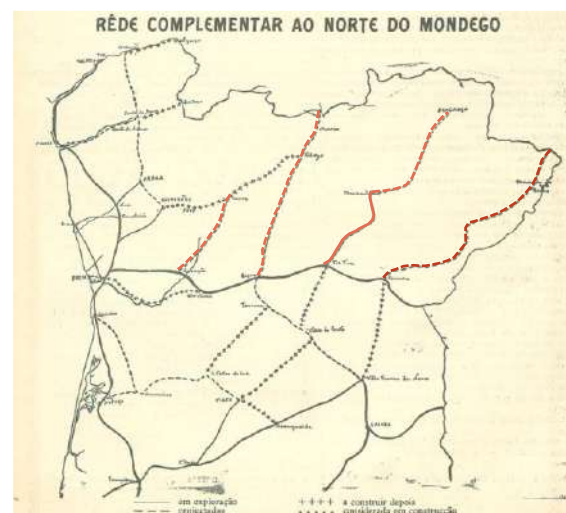


Fig. 1.13 - Diagrama das linhas de caminho-de-ferro projetadas a norte do rio Mondego. Estão evidenciadas as linhas afluentes à Linha do Douro (a Linha do Sabor está representada num vermelho mais escuro). 1903.⁹⁸

⁹⁵ PEREIRA, Hugo Silveira - Caminhos-de-ferro em Trás-os-Montes no século XIX: das expectativas ao esquecimento, p. 23.

⁹⁶ SOUSA, J. Fernando de - Rêde Complementar ao Norte do Mondego. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Nº 372 (1903), p.204.

⁹⁷ ALVES, Rui Manuel Vaz - *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro*, p.61.

⁹⁸ Adaptado de: *Rêde Complementar ao Norte do Mondego* (1903). Retirado de: *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Nº 372 (1903), p.203 (sumário). Disponível em: <https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/GazetaCF.htm>

“Era o progresso que se aproximava a todo o vapor, sobre carris estreitos de 1m (...) Porque atrelada a cada máquina vinha a possibilidade de romper as distâncias que já então separavam o resto do mundo de uma terra que até aí só conhecera o ranger ancestral dos carros de bois.”⁹⁹

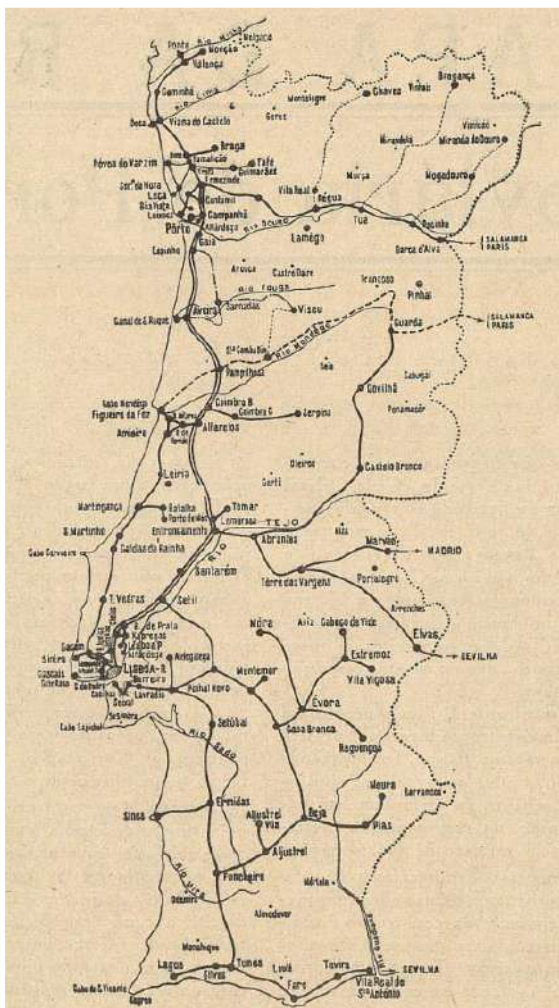


Fig. 1.14 - Mapa da Rede Geral Ferroviária de Portugal. Carlos Bivar, 1945.¹⁰⁰

Em meados do séc. XX já a maioria das linhas nacionais, incluindo as transmontanas, estavam estabelecidas e em exploração contando com centenas de quilómetros de linha e de estruturas de apoio edificadas (nomeadamente estações, apeadeiros e

paragens). Durante vários anos o comboio afirmou-se como um dos principais meios de transporte. Ainda que muito concentradas nos grande centros urbanos e mais dispersas para o interior do país, as linhas férreas trouxeram um novo dinamismo à economia nacional e facilitaram as deslocações de pessoas.

Mas, apesar dos impactos positivos que o comboio teve em Portugal, muitas linhas começaram a perder fluxo de tráfego e começaram a ser mais dispendiosas que lucrativas para as empresas encarregues das suas explorações. Sendo que a par com os caminhos-de-ferro se desenvolveu também a rede viária, o comboio deixou de ser o transporte de eleição, perdendo o “lugar” para o automóvel. “No cenário português, os anos oitenta vão ser difíceis para os caminhos-de-ferro, pois estes vão cair numa verdadeira estagnação. O governo investe os apoios atribuídos ao país especialmente na construção de estradas, vias rápidas e auto-estradas.”¹⁰¹ Também a valorização por parte do governo português às linhas principais (tendo por exemplo a que liga Lisboa ao Porto) deu força ao consequente desinteresse pela exploração das linhas de menor envergadura.

“O cenário do caminho-de-ferro torna-se desolador, caindo em desuso a utilização destas vias. Assistimos, assim, ao progressivo encerramento de vias (...) especialmente pela indiferença e alienação em relação ao progresso do país.”¹⁰²

A segunda metade do séc. XX viu como desígnio a desativação de várias linhas a nível nacional, principalmente linhas de carácter secundário. Por motivos muitas vezes de cariz económico e político, várias linhas foram

⁹⁹ RTP 1; COSTA, Paulo (jornalista) - *Pelo Andar da Carruagem - Parte I*. Min. 00:02:38.

¹⁰⁰ Retirado de: (BIVAR, Carlos) *O Mapa da Rede Geral Ferroviária de Portugal* in *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Nº 1369 (1945), p.22. Disponível em: <https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/GazetaCF.htm>

¹⁰¹ HAGATONG, Ana Teresa Martins - *Património industrial ferroviário: uma arquitectura em risco*, p.109.

¹⁰² *Idem*.

sendo desativadas e encerradas, e a este destino não escaparam as linhas afluentes do Douro. “Nas linhas de baixo tráfego, associadas às localidades de baixa população, o fenómeno não teve a força económica para a sua subsistência, perante o ímpeto e a flexibilidade do sistema rodoviário. Permanece, no entanto, em muitos lugares, todo um vasto conjunto de infraestruturas ferroviárias com pouco ou nenhum uso.”¹⁰³ Aos encerramentos seguiram-se os inevitáveis e consequentes desmantelamentos das linhas e ainda o abandono quase total das estruturas que a estas serviam de apoio (tenha-se todo o edificado ferroviário como estações e apeadeiros e ainda as várias ‘obras de arte’ ferroviárias, como pontes e túneis). O povo

transmontano foi uma vez mais deixado ao isolamento imposto pela orografia da região e à distância dos principais centros urbanos. Hoje em vez das linhas de ferro têm-se as estradas que ligam Trás-os-Montes ao resto do país, e do comboio restam apenas as memórias dos que os viram passar e vestígios daqueles que em tempos foram o sinal de progresso em território transmontano. Hoje o nordeste é apenas servido pela linha do Douro, que finda o seu percurso no Pocinho.¹⁰⁴

“Foram 100 anos de vida curta para o grande motor que rompeu o isolamento do nordeste no final do século passado. Hoje a interioridade continua e do comboio apenas resta uma imensa saudade.”¹⁰⁵



Fig. 1.15 - Pare, escute e olhe. Sinalização da Linha do Sabor (abandonado e sem manutenção).
Fotografia da autora, fevereiro de 2023.

¹⁰³ ALVES, Rui Manuel Vaz - *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro*, p.647.

¹⁰⁴ A Linha do Douro fazia, aquando em funcionamento na sua extensão máxima, a ligação do Porto a Barca D’Alva, junto da fronteira com Espanha. No final da década de 1980 dá-se o encerramento do troço entre o Pocinho e Barca D’Alva, passando a Estação do Pocinho a funcionar como ponto término da Linha do Douro.

¹⁰⁵ SIC - [Património Ferroviário ao Abandono em Trás-Os-Montes].

“Do Pocinho a Duas Igrejas era o seu trajeto
Parando nas diversas estações
O horário de partida era relógio certo
Carregava mercadoria e transportava corações”¹⁰⁶

¹⁰⁶ RODRIGUES, Manuel A. - Comboio a Vapor. In **Antologia: Lembrar Carviçais**, p.113-114.

A Linha do Sabor¹⁰⁷

A Linha do Sabor¹⁰⁸, que se lança sobre o planalto mirandês circunscrito entre os rios Douro e Sabor, constituiu a “linha férrea mais interior do país e a mais oriental”¹⁰⁹. Localizada na região do Alto-Douro e Trás-os-Montes, no distrito de Bragança, esta Linha veio trazer às isoladas terras do nordeste um novo meio de comunicação e transporte com a criação da ligação férrea entre a Linha do Douro - na estação do Pocinho - e a freguesia de Duas Igrejas - situada a cerca de 12 km de Miranda do Douro.

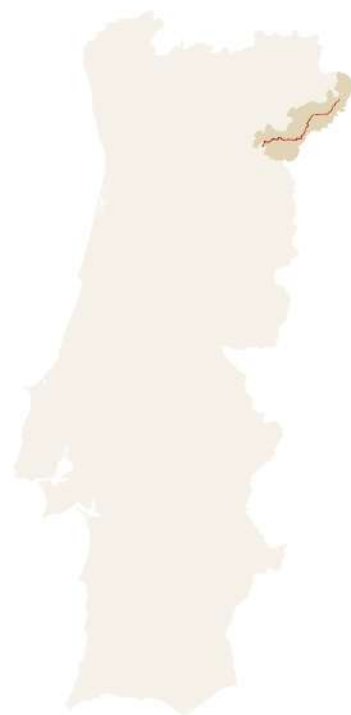


Fig. 1.16 - Portugal, com indicação da Linha do Sabor e os concelhos por ela atravessados. Sem escala. Elaborado pela autora, 2023.

¹⁰⁷ Pretende-se, neste subcapítulo, dar a conhecer de forma sucinta a história da Linha do Sabor. É dada uma contextualização cronológica dos momentos que levaram à criação, construção e conseqüente encerramento da Linha, assim como é também feita uma caracterização do seu traçado (referindo os diversos aspetos que constituíram a antiga Linha). Referir ao **Apêndice 5 - Cronologia: Momentos-chave da Linha do Sabor**. Para mais informações sobre a Linha devem ser consultadas as referências presentes na Bibliografia do trabalho, tomando especial atenção aos vários números da **Gazeta dos Caminhos de Ferro** e à monografia de Carlos D’Abreu, **A Linha do Vale do Sabor: Um Caminho-de-Ferro Raiano do Pocinho a Zamora**.

¹⁰⁸ A toponímia do rio Sabor pronuncia-se de forma ligeiramente diferente a como esta é escrita. A pronúncia correta será /Sàbôr/, aplicando-se esta forma também ao nome da Linha estudada. Informação consultada em **Ciberdúvidas da Língua Portuguesa**, disponível em: <https://ciberduvidas.iscte-iul.pt/consultorio/perguntas/sabor/1354> [consultado em 26-04-2023].

¹⁰⁹ ALVES, Rui Manuel Vaz - **Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro**, p.519.



Fig. 1.17 a 1.19 - Comboio a vapor na Linha do Sabor. [RTP], [197-].¹¹⁰

A Linha, que desde o seu planeamento se deparou com uma série de contratemplos, foi sendo construída ao longo de quase trinta anos, terminando com uma extensão total de 105,5 km. O traçado final atravessa os concelhos de Torre de Moncorvo, Freixo-de-Espada-à-Cinta, Mogadouro e Miranda do Douro¹¹¹, arrancando da margem sul do Douro (no Pocinho) e conquistando uma zona topograficamente acidentada no primeiro troço, estendendo-se depois pelo grande planalto mirandês que se compreende entre os rios Sabor¹¹² e Douro. Esta região era, à data, servida por um número bastante reduzido de meios e vias e este novo caminho-de-ferro em tudo viria a beneficiar a região e os seus habitantes.¹¹³

A Linha começa a figurar em cartografias que datam do início do século, ainda que por vezes representada em modo de diagrama, e uma das primeiras representações (mais fiéis ao traçado final) será a do plano da *Rêde Complementar a Norte do Mondego* (Fig. 1.13).

Apesar dos estudos e planos prévios datarem ainda do séc. XIX, só anos mais tarde foi realmente dado início ao processo de planeamento da Linha e das infraestruturas necessárias a implementar na região.

Dois dos principais objetivos para a construção desta nova via foi a intenção de fazer chegar à fronteira com Espanha uma ligação ferroviária que servisse o nordeste e de dar resposta à necessidade de agilizar as movimentações das matérias-primas (sendo o mais relevante a nível económico o minério) recolhidas e produzidas na zona do Sabor.¹¹⁴ Destes dois apenas um foi concretizado, tendo sido construída a extensão planeada quase na sua totalidade sem que, no entanto, se tenha chegado a fazer a ligação a Vimioso¹¹⁵ nem com a fronteira com Espanha.

O concelho de Torre de Moncorvo (onde se tem o primeiro troço da Linha) é caracterizado por um território rico em minério de ferro¹¹⁶, sendo a extração e trabalho do ferro uma das principais atividades económicas locais. Para além dos restantes produtos

¹¹⁰ Retiradas de: [RTP] - *Linha Do Sabor Anos 70*. Min. 00:07:09, 00:18:15 e 00:19:53.

Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=woHlfqipsWI>

¹¹¹ SALGADO, Ramiro - *Linha do Sabor*. In *A Linha do Vale do Sabor: Um Caminho-de-Ferro Raiano do Pocinho a Zamora*, p.215-216.

¹¹² A Linha terá começado por ter a denominação de *Pocinho a Miranda* (presente em variados documentos). Por volta do início do séc. XX recebe o nome do rio Sabor uma vez que uma das intenções iniciais para o traçado desta seria o acompanhamento do afluente do Douro. Este facto não se verificou, acabando a linha por tomar um traçado diferente. O nome manteve-se, porém, tendo a Linha ganho desde cedo esta denominação.

¹¹³ “E porque estes povos vêem como único meio redentor o caminho de ferro, confiam que vós, desejando o seu bem estar e provendo as suas necessidades, lhe dedicareis a vossa atenção e lhe dareis a vossa aprovação, para em breve tão importante melhoramento se converter numa realidade.” Juntas de Parochia em representação da parte norte do concelho de Miranda do Douro, dirigindo-se aos Deputados da Nação. [JUNTAS DE PAROCHIA] - E. n.º153 in Representações. *Diário do Governo*. Nº106 (1903), p.1597.

¹¹⁴ No Nº 106 do *Diário do Governo*, publicado a 14 de maio de 1903, é possível encontrar no artigo intitulado de **Representações** (p.1596-1597) parte dos apelos feitos pelas câmaras municipais e juntas das várias localidades por onde se atravessaria a Linha aos Senhores Deputados da Nação para a construção da mesma.

¹¹⁵ O plano para a linha previa uma ligação de Duas Igrejas/Miranda a Vimioso, local onde se exploravam pedreiras de mármore e alabastros.

¹¹⁶ Têm-se como pontos mais importantes da exploração mineira nesta zona a Serra do Reboredo e as minas em Torre de Moncorvo. Existem, não obstante, outras minas de menor impacto que ganhariam com a passagem da linha de ferro.

agrícolas que se produziam na zona do Sabor, dos quais a amêndoa é exemplo, foi a indústria mineira que serviu de mote ao planeamento e execução da nova linha férrea no vale do Sabor. Esta linha chegou às povoações transmontanas que estavam, até então, isoladas¹¹⁷ das zonas circundantes e praticamente desprovidas de meios de transporte (tanto para passageiros como para mercadorias), e serviu, como principal desígnio, a economia local.¹¹⁸

“Mais ou menos prevista desde 1877, os objectivos principais desta linha eram, através de traçados diferentes, alcançar o planalto de Miranda, captar o tráfego internacional em Zamora ou outro ponto e servir os importantes jazigos mineiros da região, entre os quais se encontram, como mais notáveis, os de ferro de Moncorvo e os de mármore e alabastro de Santo Adrião.”¹¹⁹

Apesar de ter começado a ser delineado por volta de 1877¹²⁰, o plano desta ferrovia sofreu inúmeros atrasos e contratempos que levaram à demora na sua construção.¹²¹

Parte destes problemas prenderam-se com questões económicas mas também pela difícil topografia que tinha de ser vencida para a passagem da via. Terá sido, apenas em 1898, mandado elaborar o estudo e plano para a introdução dos caminhos-de-ferros a norte do Rio Mondego, no qual se inclui a Linha do Sabor, sendo retomado o projeto que havia sido começado logo em 1877 para o lançamento da Linha.

Inicialmente proposta para construção em via larga¹²², para melhor acomodar o transporte de minérios e facilitar o transbordo destes na ligação com a Linha do Douro e a ligação à rede espanhola¹²³, a Linha do Sabor viu este plano ser alterado. O grupo encarregue dos estudos para a Linha terá recomendado a alteração da bitola a utilizar, passando da via larga para a via estreita (bitola métrica)¹²⁴, em parte pelo elevado desnível que teria de ser vencido, principalmente na primeira parte da Linha, mas também por consequência do levantamento de dúvidas relativas a questões da segurança nacional na fronteira.¹²⁵

¹¹⁷ “(...) os meios de transporte para além de promoverem uma melhor acessibilidade do homem, as suas principais preocupações estão associadas essencialmente à correcção de assimetrias regionais, ao estímulo das actividades económicas (...)”. HAGATONG, Ana Teresa Martins - Património industrial ferroviário: uma arquitectura em risco, p.104.

¹¹⁸ “Vindo da fronteira Leste encontramos primeiro o planalto entre o Douro e Sabor, privado por completo de meios de comunicação e que por isso não pode até hoje tirar partido da riquezas contidas no seu solo. Sem falar nos productos agrícolas, basta citar as minas de ferro de Reboredo e as pedreira de mármore e alabastros de Vimioso. Demora ali em lamentável isolamento uma população de 70 000 habitantes nos concelhos de Moncorvo, Freixo, Mogadouro, Miranda e Vimioso. Uma linha que partindo da do Douro, no Pocinho, suba a Reboredo e Moncorvo e siga depois por Mogadouro, proximidades de Miranda e Vimioso á fronteira, será valioso instrumento da sua transformação económica.” SOUSA, J. Fernando de - Rêde Complementar ao Norte do Mondego. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Nº 372 (1903), p.204-205.

¹¹⁹ TORRES, Carlos Manitto - A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário. **Gazeta Dos Caminhos de Ferro**. Nº 1684 (1958), p. 91-95.

¹²⁰ Em 1877 foi elaborado e aprovado um plano, de nível nacional, que se focou na organização de uma lista de prioridades na construção das linhas nacionais já propostas e traçadas. A lista dividia as linhas em 3 grupos criados com base nas povoações a servir, estando uma linha que servisse as minas de Moncorvo prevista mas explicita apenas no terceiro grupo, de menor prioridade. Informação retirada de: ALVES, Rui Manuel Vaz - **Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro**, p.52-56.

¹²¹ Atendendo a um dos principais propósitos para a construção da Linha, assume-se a preocupação com o transporte dos minérios e todos os processos a isto inerentes como o maior fator a favor do uso da via larga. No entanto, foi também este o principal fator que influenciou o atraso no início da sua construção.

¹²² [SIMÕES, J. de Oliveira] - Linhas Transmontanas. **Gazeta Dos Caminhos de Ferro**. Nº 366 (1903), p.85.

¹²³ “Adoptou-se a via larga, a despeito do seu elevado custo, para evitar baldeações, quer no enlace com a linha do Douro quer na junção com a rêde hespanhola, tendo-se particularmente em vista o tráfego dos minérios.” SOUSA, J. Fernando de - Pocinho a Miranda. **Gazeta Dos Caminhos de Ferro**. Nº 375 (1903), p.251.

¹²⁴ “VIA ESTREITA - VIA: Via em que a bitola, distância entre as faces interiores da cabeça dos carris, é de 1 metro. É por isso também denominada Via Métrica.” Definição retirada da página *Terminologia* do site da IP.

Disponível em: <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/terminologia>

¹²⁵ A decisão da alteração da bitola a ser aplicada na construção da Linha deve-se, em parte, por se ter encontrado resistência do Conselho Superior Guerra à construção da linha numa bitola que fizesse correspondência direta com a rede espanhola. A oposição desta entidade assentava no pressuposto da defesa nacional, afirmando que esta ligação direta poderia colocar em causa a segurança na fronteira.



Fig. 1.20 - Hipsometria dos concelhos atravessados pela Linha do Sabor. Sem escala. Elaborado pela autora, 2023.¹²⁶

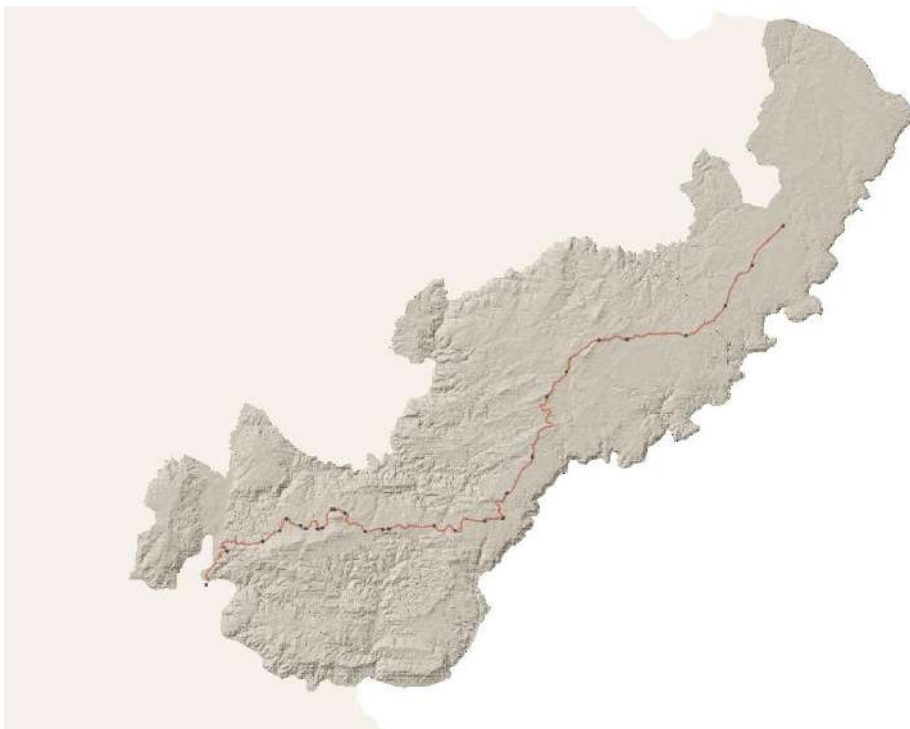


Fig. 1.21 - Estações, apeadeiros e paragens da Linha do Sabor. Sem escala. Elaborado pela autora, 2023.¹²⁷

Informação retirada de: SOUZA, Fernando de - *Inauguração do troço de Mogadouro a Duas Igrejas*. **Gazeta Dos Caminhos de Ferro**. Nº 1211 (1938), p.251.

¹²⁶ MDT retirado do programa QGIS.

¹²⁷ É possível perceber a influência direta do terreno na disposição do edificado ferroviário da Linha. É de referir que as distâncias entre pontos de paragem, principalmente no primeiro troço, são significativamente mais curtas que na restante extensão da Linha. Listam-se todos os pontos de paragem, da esquerda para a direita (sentido Pocinho-Duas Igrejas/Miranda):

Pocinho (Linha do Douro); Gricha/Cricha; Torre de Moncorvo; Quinta de Água; Larinho; Zimbro; Lamelas; Quinta Nova; Carvalhal; Cabeço da Mua; Felgar; Souto da Velha; Mós; Fonte do Prado; Carviçais; Macieirinha; Freixo-de-Espada-à-Cinta; Fornos-Sabor; Lagoaça; Santa Marta; Bruçó; Vilar do Rei; Mogadouro; Variz; Sanhoane; Urrós; Sendim; Fonte de Aldeia; Duas Igrejas/Miranda.



Fig. 1.22 - Comboio a vapor na Linha do Sabor, vindo do Pocinho. John Phillips, [198-].¹²⁸

O troço que compreende os primeiros quilómetros de via, entre a Estação do Pocinho (ainda na margem sul do Douro) e a Estação de Torre de Moncorvo (primeira da Linha), vence o maior desnível¹²⁹ de todo o traçado proposto para a Linha, sendo esta primeira secção “a mais difícil e dispendiosa, pois tinha de vencer, em curto espaço e em margens alcantiladas, enorme desnível, o que tornava a linha numa quasi ininterrupta serie de obras de arte.”¹³⁰

É com o novo plano elaborado no final da década de 1890 que se passa a assumir a adoção da via estreita para a construção deste novo caminho.¹³¹ “O decreto (...) que alterou a sua classificação, eliminando a parte de via larga entre o Pocinho e Carviças, que pelo seu elevadíssimo custo impediu a construção da linha, removeu o principal obstáculo à realização de tão útil melhoramento, sem

prejudicar as condições de exploração dos valiosos jazigos ferríferos de Reboredo.”¹³² O traçado da Linha do Sabor é finalmente estabelecido em meados de 1903 e aprovado no início do ano seguinte¹³³, quase três décadas após se iniciarem os estudos à criação da mesma. É no final de 1904¹³⁴ que se dá início à construção da nova linha transmontana. À semelhança de outras linhas nacionais, a construção e exploração da Linha do Sabor acabou por ser entregue a entidades privadas.

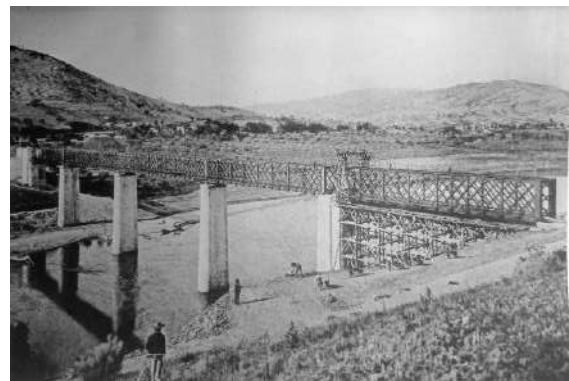


Fig. 1.23 - Ponte do Pocinho. 19--.¹³⁵

A construção da grande obra de arte ferroviária, a ponte do Pocinho, iniciada ainda no final de 1903, é o momento que marca o começo dos “trabalhos de construção d’esta linha cuja importância, para o progresso da região servida e para o crescimento das

¹²⁸ PHILLIPS, John - *Up the hill from Pocinho* [198-]. Partilhada por @John Phillips em *Linha do Sabor* (grupo na página Flickr). Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/72213853@N03/7110210795/in/pool-1510092@N22/>

¹²⁹ “Na via estreita, a excessiva adaptação da maior parte das linhas ao terreno, com plantas e perfis difíceis, terá porventura representado economia acentuada de custo da construção, mas acarreta hoje condições de exploração sem interesse para os utentes e despesas elevadíssimas com essa mesma exploração. São especialmente frisantes os exemplos das linhas do Corgo, Sabor e Vouga.” GONÇALVES, Eduardo Ferrugento - O Equipamento Ferroviário. *Boletim da C.P.*. Nº 462 (1967), p.18.

¹³⁰ SOUSA, J. Fernando de - Pocinho a Miranda. *Gazeta Dos Caminhos de Ferro*. Nº 375 (1903), p.251.

¹³¹ “Considerando que por decreto de 15 de fevereiro de 1900 foi feita a classificação das linhas complementares da rede do Minho e Douro, e que no respectivo plano se acham compreendidas para serem construídas de via reduzida as linhas do Pocinho a Miranda do Douro e a do Valle do Tamega, (...) cujos projectos tinham sido elaborados para a hypothese de serem construídas de via larga: ha por bem Sua Magestade El-Rei determinar que, em cumprimento do disposto no artigo 6.º do decreto de 6 de outubro de 1898, se proceda, pela Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, á elaboração dos projectos das referidas linhas nos termos do decreto de 15 de fevereiro de 1900 (...).” PAÇÔ-VIEIRA, Conde de - Caminhos de Ferro do Estado: Conselho de Administração. *Diário do Governo*. Nº 54 (1903), p.808.

¹³² [MINISTÉRIO DAS OBRAS PUBLICAS] - Parte Oficial: Caminhos de Ferro do Estado: Conselho de Administração. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Nº 381 (1903), p.362-364.

¹³³ O projeto final para a Linha data de início de 1904 estando a concessão desta ao cargo da Companhia de Caminho de Ferro do Estado. Informação retirada de: ALVES, Rui Manuel Vaz - *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro*, p.519.

¹³⁴ PAÇÔ-VIEIRA, Conde de - Situação Económica. *Diário do Governo*. Nº 6 (1904), p.107.

¹³⁵ *Ponte do caminho de ferro. Pocinho* (19--). Retirado de: MONTEIRO, Manuel - *O Douro: Principaes Quintas, Navegação, Culturas, Paisagens e Costumes*, p.16-17.

receitas da linha do Douro, é por demais conhecida”¹³⁶.

Tal como inicialmente planeada, a Linha arrancaria do Pocinho atravessando o Douro para a margem norte, e seguia para nordeste. Foi construída a extensão planeada quase na sua totalidade, não se tendo construído a ligação a Vimioso. Também o ponto final originalmente objetivado, Zamora, não chegou a ser alcançado, tendo a Linha findado o seu percurso antes de chegar a Duas Igrejas (Miranda do Douro). Juntamente com as infraestruturas necessárias, foram, ao longo das várias seções, edificadas estações, apeadeiros e paragens de apoio ao funcionamento da Linha do *Vale do Sabor*¹³⁷.

Importante é referir que, principalmente por motivos políticos e económicos e devido à alteração da empresa encarregue da

exploração, a construção e consequente abertura da Linha foi feita por troços.¹³⁸ Foram quatro os troços, ou seções, em que foi construída a Linha do Sabor:

Troço ferroviário

(com extensão em quilómetros):

- 1º Pocinho - Carviçais (33,5)
- 2º Carviçais - Lagoaça (15,9)
- 3º Lagoaça - Mogadouro (23,2)
- 4º Mogadouro - Duas Igrejas (32,7)

Data de abertura à exploração, de cada troço:

- 1º 17 / setembro / 1911
- 2º 06 / julho / 1927
- 3º 01 / junho / 1930
- 4º 22 / maio / 1938

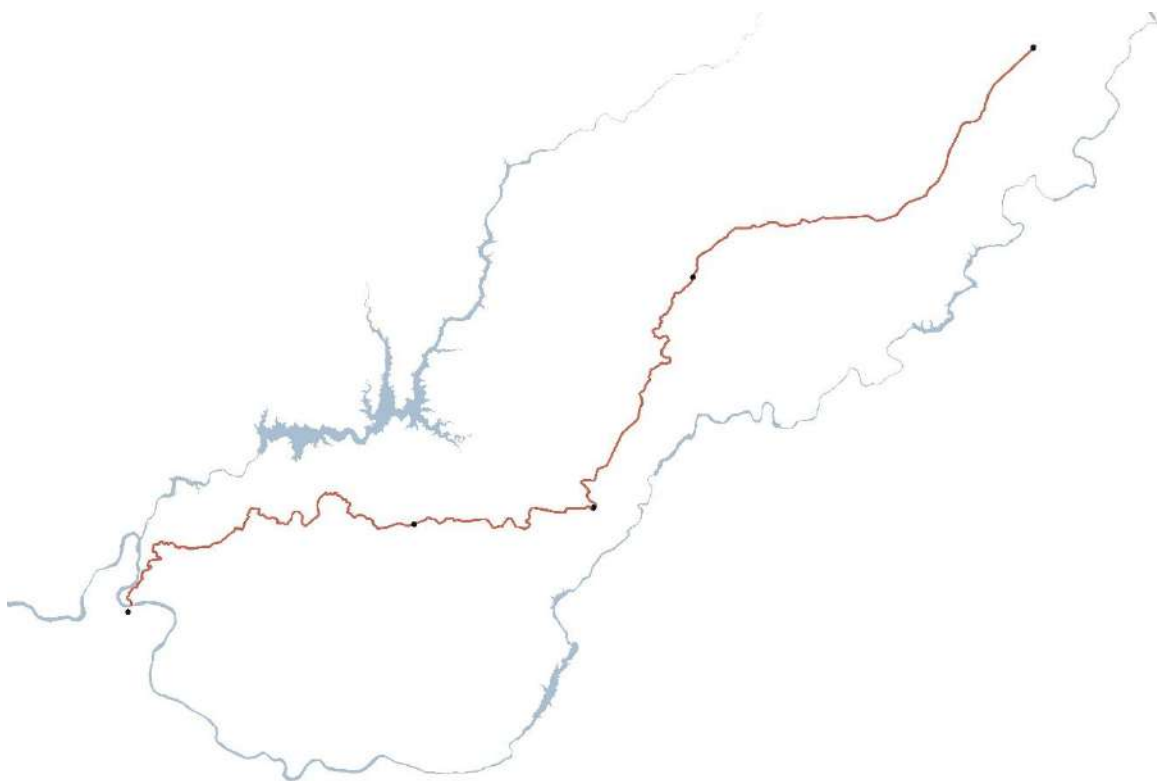


Fig. 1.24 - A Linha do Sabor (a vermelho) e os rios Sabor e Douro. Os pontos (a preto) marcam as estações onde os diferentes troços tiveram início e fim. Sem escala. Elaborado pela autora, 2023.¹³⁹

¹³⁶ [SIMÕES, J. de Oliveira] - Linhas Portuguezas. *Gazeta Dos Caminhos de Ferro*. Nº 382 (1903), p.384.

¹³⁷ Muitos dos documentos consultados que datam do mesmo período da construção/exploração da Linha referem-se a esta pelo nome de *Linha do Vale do Sabor*.

¹³⁸ SALGADO, Ramiro - Linha do Sabor. In *A Linha do Vale do Sabor: Um Caminho-de-Ferro Raiano do Pocinho a Zamora*, p.215-222.

¹³⁹ Os rios Douro, que se tem a sul da Linha e faz fronteira com Espanha, e Sabor, que circunscreve a zona estudada pela vertente poente, delimitam o planalto por onde se desenvolve a Linha e são representados na Fig. 1.24 pela mancha que os seus leitos preenchem atualmente.



Fig. 1.25 - Bilhete de 2ª classe, Linha do Sabor. Companhia dos Caminhos de Ferro, [1970].¹⁴⁰

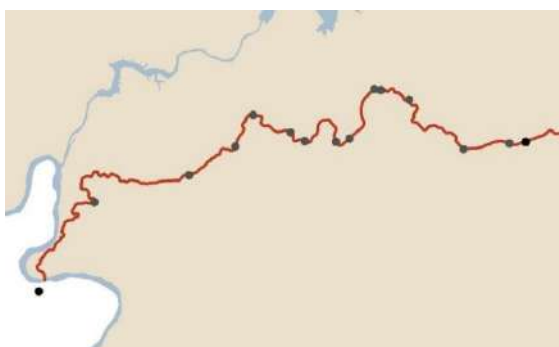


Fig. 1.26 - Primeiro troço, Pocinho-Carviçais. Sem escala. Elaborado pela autora, 2023.

A inauguração do primeiro troço dá-se a 17 de setembro de 1911, na extensão compreendida entre o Pocinho e Carviçais (num comprimento total de 33,5 km). Faz parte da obra deste troço a construção da ponte que liga as duas margens do Douro no Pocinho, pelo que se entende o período de 1904 a 1911 como as datas de construção desta primeira secção. Tem-se na extensão Pocinho-Carvalho, a zona de maior variação altimétrica por onde a via atravessa¹⁴¹ e conta-se, nesta secção, com a construção de várias estruturas edificadas para apoio ao funcionamento da Linha, referindo-se as estações e apeadeiros mas também as paragens (muitas de carácter técnico). É de notar que estas edificações correspondem a tipologias semelhantes, facto

que também se verifica nos troços posteriores. Durante cerca de 16 (dezasseis) anos a Linha terminou em Carviçais e, por isso, esta aldeia notou um considerável crescimento no movimento de passageiros e mercadorias, tornando-se assim um dos principais e maiores povoados do concelho.¹⁴² Enquanto já se operavam as locomotivas a vapor entre o Pocinho e Carviçais, a construção da Linha prosseguia, ainda que lentamente, em direção a Miranda.



Fig. 1.27 - Segundo e terceiro troço, Carviçais-Lagoaça e Lagoaça-Mogadouro. Sem escala. Elaborado pela autora, 2023.

“A construção da ferrovia de Carviçais para montante foi lenta. (...) A mudança de regime político, a Primeira Grande Guerra, a instabilidade governativa que conduziu o país para a ditadura militar, e muitas outras dificuldades terão contribuído para a acumulação dos atrasos na construção da Linha.”¹⁴³

Os trabalhos de construção na Linha foram sofrendo inúmeros adiamentos e atrasos, fazendo tardar a abertura de novos troços em mais de uma década. Após uma breve interrupção dos trabalhos entre 1921 e 1926, e depois da alteração da empresa exploradora¹⁴⁴ dá-se, em julho de 1927, a

¹⁴⁰ FERRO, Companhia dos Caminhos de - *Bilhete de viagem* [1970]. Retirada de: Estação de Mogadouro Gare (grupo). Disponível em: <https://www.facebook.com/photo?fbid=546737410790092&set=pb.100063615124794.-2207520000>

¹⁴¹ Referir ao Apêndice 6 - *Hipsometria sombreada dos concelhos servidos pela Linha do Sabor*.

¹⁴² Torre de Moncorvo e Carviçais afirmaram-se como os dois grandes focos no concelho, podendo distinguir-se as estações destas duas localidades como as principais e de considerável importância deste primeiro troço. (Estação de Torre de Moncorvo, primeira da Linha após o Pocinho; Estação de Carviçais, por ter funcionado como ponto término até à abertura do segundo troço).

¹⁴³ NUNES, António Jorge - *Ferrovia em Trás-os-Montes: Memória do passado, luta do presente*, p. 211.

¹⁴⁴ A empresa inicialmente encarregue da exploração da Linha terá sido a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (originalmente Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, tendo a empresa alterado a sua denominação após a Implantação da República). É, a

abertura da linha entre Carviçais e Lagoaça (com 15,9 km). Neste troço têm-se os apeadeiros de Freixo-de-Espada-à-Cinta¹⁴⁵ e Bruçó, duas das paragens que mais distam da localidade que lhes concedem o nome. É de referir que, apesar da demorada construção deste lanço, as estações de Freixo, Bruçó e Lagoaça já estariam edificadas há alguns anos.¹⁴⁶ Três anos depois, em junho de 1930, tem-se a inauguração do troço que liga Lagoaça a Mogadouro (com 23,2 km). Nesta extensão destaca-se a Estação de Mogadouro, que compreende no seu recinto os grandes silos de cereais pertencentes à FNPT¹⁴⁷.

Atendendo ao tempo decorrido entre a abertura da Linha à exploração e a inauguração destes dois troços, pode afirmar-se que correspondem, então, a uma segunda fase da Linha (este agrupamento, apesar dos troços abrirem em momentos distintos, é de possível justificação pela proximidade temporal e territorial entre as duas freguesias que dão nome às estações limites dos troços).



Fig. 1.28 - Quarto troço Mogadouro-Duas Igrejas/Miranda. Sem escala. Elaborado pela autora, 2023.

O último troço, que fez a ligação de Mogadouro a Duas Igrejas, foi inaugurado em maio de 1938 e marcou o último trecho da Linha do Sabor.¹⁴⁸ A demora na finalização e abertura desta última secção ter-se-á prendido com questões financeiras.¹⁴⁹ Ainda assim, estendeu-se a Linha até Duas Igrejas, onde se ergue a estação terminal da via, a cerca de 12 km de Miranda do Douro.



Fig. 1.29 - O primeiro comboio a chegar a Duas-Igrejas. 1938.¹⁵⁰



Fig. 1.30 - Locomotiva em Duas-Igrejas/Miranda. John PHILLIPS, 1983.¹⁵¹

27 de janeiro de 1928, celebrado um contrato de subarrendamento da Linha à Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, passando esta a explorar a Linha do Sabor. Informação retirada de: TORRES, Carlos Manitto - A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Nº 1686 (1958), p.134-135.

¹⁴⁵ A Estação de Freixo-de-Espada-à-Cinta destaca-se por ser a estrutura que se localiza no ponto mais distante da localidade que lhe dá nome em toda a Linha (a cerca de 15km da vila).

¹⁴⁶ [D'ORNELLAS, Carlos] - Linhas Portuguesas. *Gazeta Dos Caminhos de Ferro*. Nº 925 (1926), p.208.

¹⁴⁷ Muitas das estações da L.S. tinham instalações da FNPT junto dos complexos ferroviários. Destaca-se, no entanto, a Estação de Mogadouro por ser a única onde existem silos e por estes estarem juntos do E.P., sendo as duas estruturas separadas pelas linhas que servem a estação.

¹⁴⁸ "Em 1911 abriu-se o trço de 34 km. até Carviçais. Foram-se abrindo sucessivamente outros troços, até que actualmente estão em exploração 106 km. até Dua Igrejas-Miranda, faltando construir o trço até Vimioso, que deve servir as pedreiras de Santo Adrião." SOUZA, Fernando de - Comunicações em Trás-os-Montes. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Nº 1290 (1941), p.463.

¹⁴⁹ SALGADO, Ramiro - Linha do Sabor. In *A Linha do Vale do Sabor: Um Caminho-de-Ferro Raiano do Pocinho a Zamora*, p.216

¹⁵⁰ [Chegada do primeiro comboio a Duas Igrejas - Linha do Sabor a 22 de Maio de 1938] (1938). Retirada de: Fórum Carviçais (grupo). Disponível em: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=241939635990229&set=a.228637567320436>

¹⁵¹ PHILLIPS, John - *Servicing E210* (1983). Partilhada por @John Phillips em *Linha do Sabor* (grupo na página Flickr).

Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/72213853@N03/21628908330/in/pool-1510092@N22/>

Troços de linhas férreas portuguesas

abertas à exploração desde 1856,
e sua extensão

Ordem	Datas		Troços	Linhas	Extensão	
					Quilómetros	
29	1909	Março	21	Livrção a Amarante	Tâmega	15,000
150	»	Abril	1	Oliveira de Azeméis a Albergaria a Velha	Vouga	22,000
51	»	Setembro	2	Torre da Gadanha a Montemor-o-Novo	R. Montemor	12,941
32	1910	Março	20	Pedras Salgadas a Vidago	Corgo	12,000
35	»	Maio	13	Pombal a Albergaria (2. ^a Via)	Norte	20,000
54	1911	Setembro	8	Albergaria a Velha a Sernada	Vouga	15,000
35	»	»	8	Aveiro a Sernada	R. Aveiro	55,000
36	»	»	17	Pocinho a Carvcais	Sabor	54,000
37	»	Outubro	14	Alfarelos a Pombal (2. ^a Via)	Norte	19,000
58	1915	Maio	5	Sernada a Rio Mau	Vouga	8,000
39	»	Junho	15	Valença a Lapela	Minho	10,000
140	»	Setembro	5	Bodiosa a Viseu	Vouga	11,000
141	1915	Novembro	4	Rio Mau a Ribeiradio	Vouga	9,000
42	»	»	15	Ribeiradio a Vouzela	»	26,000
45	1914	Fevereiro	5	Vouzela a Bodiosa	»	25,000
44	»	Agosto	25	Garvão a Alvalade	Sado	11,000
45	1915	Junho	15	Lapela a Monção	Minho	6,000
46	»	Julho	8	Mogofores a Mealhada (2. ^a Via)	Norte	9,000
47	»	Agosto	1	Alvalade a Lousal	Sado	15,000
48	»	Dezembro	11	Mealhada à Pampilhosa (2. ^a Via)	Norte	4,000
49	1916	Setembro	20	Lousal a Canal-Caveira	Sado	15,000
150	»	Outubro	22	Canal-Caveira a Grândola	»	6,000
51	1918	Julho	14	Grândola a Alcácer-Sul	»	25,000
52	1919	Junho	20	Vidago a Tâmega	Corgo	14,000
55	1920	Maio	25	Setúbal a Alcácer-Norte	Sado	40,000
54	1921	Agosto	21	Tâmega a Chaves	Corgo	7,000
55	1922	Julho	50	Portimão a Lagos	R. Portimão	17,000
56	1925	»	29	Lavradio ao Seixal	R. Cacilhas	48,68
57	1924	Janeiro	21	Martingança a Batalha	Martingança	21,860
58	»	Março	20	Doca ao Porto de Viana	R. Doca Viana	2,513
59	1925	Abril	50	Pampilhosa a Coimbra B (2. ^a Via)	Norte	14,000
160	»	Agosto	25	Estremoz a Sousel	Portalegre	21,000
61	1926	Novembro	22	Amarante a Chapa	Tâmega	9,000
62	1927	Abril	6	Évora a Reguengos de Monsaraz	Guadiana	40,650
65	»	»	9	Ermidas-Sado a S. Bartolomeu da Serra	Sines	21,000
64	»	Junho	15	Paialvo ao Entroncamento (2. ^a Via)	Norte	15,000
65	»	Julho	5	Chão de Maças e Paialvo	»	9,000
66	»	»	6	Carvcais a Lagoaça	Sabor	16,000
67	1928	Setembro	24	Lamarosa a Tomar	R. Tomar	15,119
68	1929	Maio	14	Oliveira do Bairro a Mogofores (2. ^a Via)	Norte	7,000
69	»	Junho	2	Castro Verde-Almodovar a Aljustrel	R. Aljustrel	8,158
170	»	Julho	1	S. Bartolomeu da Serra a São Tiago	Sines	10,000
71	1930	Maio	30	Aveiro a Oliveira do Bairro (2. ^a Via)	Norte	21,000
72	»	Junho	1	Lagoaça a Mogadouro	Sabor	25,000
73	»	Agosto	10	Louza a Serpins	Louza	7,000
74	»	Setembro	11	Batalha a Porto de Mós	Martingança	21,860
75	1952	Março	14	Senhora da Hora a Trofa	Guimarães	22,294
76	»	»	20	Chapa a Celorico de Basto	Tâmega	14,000
77	»	Agosto	15	Lavradio ao Pinhal Novo (2. ^a Via)	Sul	10,000
78	»	Outubro	25	Aveiro-Vouga a Canal S. Roque	R. Aveiro M.	2,555
79	1954	Junho	21	Túnel S. Tiago a S. Tiago do Cacém	Sines	5,000
180	1956	Setembro	14	S. Tingo do Cacém a Sines	Sines	12,000
81	1957	Janeiro	20	Sousel a Cabeço de Vide	Portalegre	29,000
82	1958	Maio	22	Mogadouro a Duas Igrejas-Miranda	Sabor	55,000
85	»	Julho	20	Leixões a Serpa Pinto	C. ^a Porto	5,000
84	»	Setembro	18	Contumil a Leixões	»	19,955
85	»	»	18	S. Gemil a Ermezinde	R. Ermesinde	3,812
86	»	Outubro	30	Porto-Trindade-Bif. Boa-Vista	Guimarães	2,550
87	1940	Junho	20	Barreiro-A ao Lavradio	Sul	1,000
88	1048	Outubro	17	Cacém a Mercês (2. ^a Via)	R. Sintra	10,000
89	»	Novembro	27	Portalegre a Castelo de Vide	Portalegre	9,829
190	1949	Janeiro	20	Cacém a Sintra (2. ^a Via)	R. Sintra	9,800
91	»	»	21	Estremoz a Portalegre	Portalegre	64,000

Fig. 1.31 - Tabela com todas as linhas nacionais em funcionamento até à data. Com indicação das datas de abertura de cada troço à exploração, nome das linhas e quilometragens. Destacam-se as aberturas dos vários troços da Linha do Sabor. 1956.¹⁵²

¹⁵² Retirado e adaptado de: *Troços de linhas férrea portuguesa: abertas à exploração desde 1856, e sua extensão* in *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Nº 1652 (1956), p.528-530. Disponível em: <https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/GazetaCF.htm>

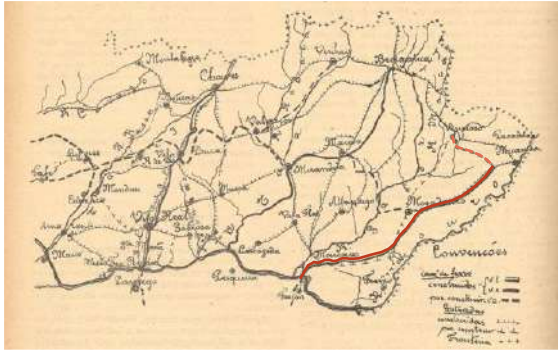


Fig. 1.32 - Diagrama das redes viárias e férreas, construídas e por construir, na região de Trás-os-Montes. Está realçada a Linha do Sabor. J. Fernando de Souza, 1941.¹⁵³

A época áurea deste caminho-de-ferro não se fez durar. A indústria mineira de Torre de Moncorvo teve o seu auge em meados do século XX e com ele também a Linha o teve, assumindo o papel de principal meio de comunicação da região. As carruagens carregadas de minério antecederam as de passageiros e eram feitas várias viagens diárias entre o Pocinho e Duas Igrejas.

Já na década de 1970, assistiu-se à diminuição do volume de produção e ao crescente desinteresse pela exploração mineira da zona, o que levou a uma consequente diminuição no tráfego na Linha.

Depois das locomotivas movidas a vapor vieram, em 1979¹⁵⁴, as “desengonçadas automotoras azuis”¹⁵⁵ fazer o transporte de passageiros na Linha. Com a introdução destas veio também a criação da carreira de autocarros da CP¹⁵⁶ que corria as populações já servidas pela Linha¹⁵⁷. A L.S. “funcionava como um relógio para as populações”¹⁵⁸, ditando pelos horários da passagem das locomotivas e

das automotoras a movimentação de pessoas e mercadorias pelas terras do Sabor. As *Automotoras Nacionais* que possibilitaram as viagens diárias pela Linha, à semelhança de algumas locomotivas que ali circulavam, já haviam estado em uso noutras linhas nacionais e rapidamente começaram a ter problemas na sua circulação.¹⁵⁹

O uso destas máquinas começou a ser cada vez mais espaçado, diminuindo drasticamente o número de viagens diárias, chegando a haver apenas duas por dia (uma em cada sentido) e, a par com o investimento e reforço das carreiras automóveis tanto da própria CP como de empresas particulares, foi traçado o evidente destino deste caminho.



Fig. 1.33 - Automotora da CP em Carviçais. [197-].¹⁶⁰

“Mas, tal como veio, o caminho-de-ferro haveria de acabar para muitas dessas populações, primeiro forçadas a com ele viver, depois a dele se despegar.”¹⁶¹

¹⁵³ *Carta Geográfica das Comunicações de Trás-os-Montes* (1941). Retirado de: Comunicações em Trás-os-Montes in *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Nº 1290 (1941), p.466. Disponível em: <https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/GazetaCF.htm>

¹⁵⁴ SALGADO, Ramiro - *Linha do Sabor*. In *A Linha do Vale do Sabor: Um Caminho-de-Ferro Raiano do Pocinho a Zamora*, p.224.

¹⁵⁵ D'ABREU, Carlos - *A Linha do Vale do Sabor no contexto da criação da rede ferroviária transmontano-duriense*. In *A Linha do Vale do Sabor: Um Caminho-de-Ferro Raiano do Pocinho a Zamora*, p.81.

¹⁵⁶ *Caminhos de Ferro Portugueses e não a atual Comboios de Portugal*.

¹⁵⁷ Tem-se este momento como o presságio ao destino da Linha, que acabaria por encerrar antes de completar um século de serviço.

¹⁵⁸ VIEGAS, Francisco José - *Comboios portugueses: Um Guia Sentimental*, p.27.

¹⁵⁹ D'ABREU, Carlos - *A Linha do Vale do Sabor no contexto da criação da rede ferroviária transmontano-duriense*. In *A Linha do Vale do Sabor: Um Caminho-de-Ferro Raiano do Pocinho a Zamora*, p.81.

¹⁶⁰ *[Automotora a cruzar com o comboio na estação de Carviçais. Linha do Sabor / Anos 70]* [197-]. Retirada de: Fórum Carviçais (grupo). Disponível em: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=275177999333059&set=a.228637567320436>

¹⁶¹ NUNES, Manuel - *Pelos trilhos de Portugal*, p.8.

Os últimos anos de funcionamento da Linha foram marcados por protestos das populações a favor da continuação da circulação do comboio e para o melhoramento de condições, sendo disto exemplo o protesto de 1979¹⁶² que começou em Bruçó com o bloqueio da linha, impedindo a circulação da automotora que ali ficava retida pelos populares. Para além do bloqueio houve ainda manifestações em vários pontos da Linha e chegaram a ser retirados os carris em parte da via¹⁶³.

O desinteresse pelo investimento nos caminhos-de-ferro, principalmente os de menor escala e com menos receitas, como era o caso da Linha do Sabor, a par com o tendencial investimento do Governo português na rede viária nacional levou ao fatídico declínio daquele caminho que tanto trouxe ao povo transmontano do Sabor. Os recorrentes problemas financeiros e alteração das companhias encarregues da exploração da Linha, a introdução de meios de transporte com condições consideravelmente melhores (consequentes das políticas de investimento adotadas, como o investimento do Governo na rede viária ao invés da manutenção e melhoramento dos caminhos-de-ferro, e do crescimento das carreiras de autocarros), e

ainda a diminuição da atividade mineira na zona, levaram ao conseqüente declínio e encerramento da Linha do Sabor¹⁶⁴. A convivência entre passageiros e mercadorias nas viagens na Linha do Sabor tiveram o seu término no início da década de '80 (1983/84), tendo a Linha a passado a servir apenas para as movimentações de mercadorias e minérios.¹⁶⁵

A 1 de agosto de 1988 dá-se, oficialmente, por encerrada a exploração da Linha do Sabor. Com a desativação deste caminho-de-ferro foram deixadas ao abandono todas as estruturas que apoiavam as viagens pela região do Sabor, atualmente devolutas e a maioria em estado de ruína (algumas das paragens e apeadeiros foram entretanto demolidos, havendo em alguns casos vestígios das fundações e plataformas de serviço). Hoje têm-se apenas as memórias de quando o comboio por ali passava.

“Com efeito, a linha do Sabor, que a engenharia de várias décadas atirou para o canto nordeste de Portugal, fugindo do rio que lhe deu o nome e dos povoados que a podia enriquecer, é desconhecida de quase todos os portugueses e (...) quanto a estrangeiros - dizia - de tal linha nunca ouviram falar, sequer.”¹⁶⁶

“E assim vão ficando cada vez mais apagados os vestígios da passagem do comboio pelo nordeste transmontano. Como único registo, fica a memória dos que com ele conviveram e daqueles que já partiram, nunca imaginando que afinal não fossem de ferro os caminhos do progresso.”¹⁶⁷

¹⁶² NUNES, António Jorge - *Ferrovias em Trás-os-Montes: Memória do passado, luta do presente*, p. 329-332.

¹⁶³ “Na madrugada do dia 26 grupos de manifestantes, utilizando uma grua da própria estação do Pocinho, arrancaram os carris de ambas as vias numa extensão de 30 metros, enquanto nas máquinas e carruagens imobilizadas eram colocados cartazes (...)”. NUNES, António Jorge - *Ferrovias em Trás-os-Montes: Memória do passado, luta do presente*, p. 330-331.

¹⁶⁴ A par com a Linha, também as outras três linhas afluente à do Douro viram o seu fim ser ditado no final do século com o encerramento e desativação permanente das vias-férreas.

¹⁶⁵ “A intensidade dos protestos prolongou a circulação de composições para passageiros até 1984, e o comboio de mercadoria até 25 de maio de 1988.” NUNES, António Jorge - *Ferrovias em Trás-os-Montes: Memória do passado, luta do presente*, p. 333.

¹⁶⁶ COUTINHO, António Rodrigues - Conheça a sua terra: A linha do Sabor, essa desconhecida. *Boletim da C.P.*. Nº 251 (1950), p.18. Disponível para consulta no Centro de Memória de Torre de Moncorvo.

¹⁶⁷ SIC - [Património Ferroviário ao Abandono em Trás-Os-Montes]. [Reportagem]. Reprodução do original publicada por António Marques. Disponível em: <https://youtu.be/ZA0m4wjBf1Y>



Fig. 1.34 - Comboio em Duas Igrejas. John Phillips, maio de 1983.¹⁶⁸

¹⁶⁸ PHILLIPS, John - *Duas Igrejas climb* (1983). Partilhada por @John Phillips em Linha do Sabor (grupo na página Flickr). Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/72213853@N03/22348030982/in/pool-1510092@N22/>

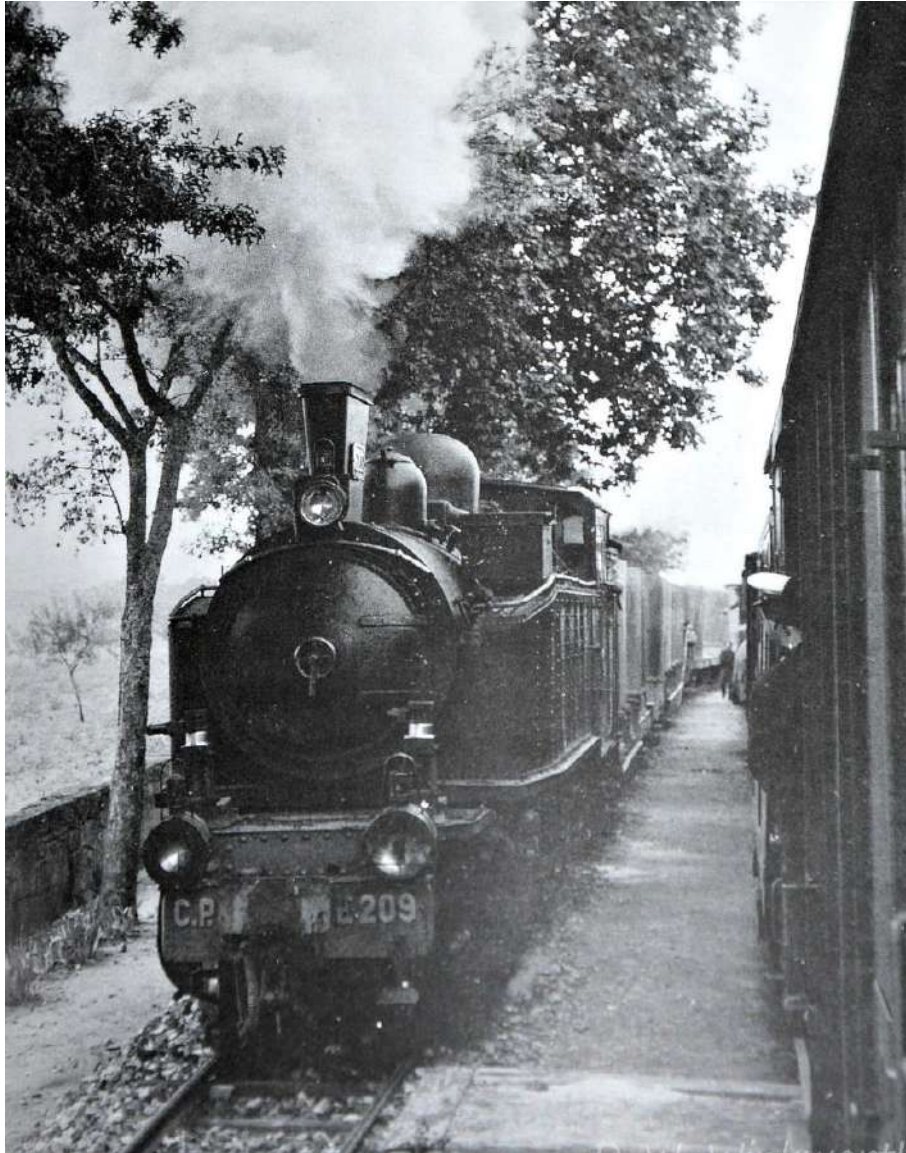


Fig. 1.35 - O comboio em Larinho. 1963.¹⁶⁹

¹⁶⁹ *Larinho. Linha do Sabor* (20 Setembro 1963). Retirada de: Fórum Carviçais (grupo).
Disponível em: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=368360413348150&set=a.228637567320436>

Carviçais: aldeia do Sabor

Trás-os-Montes - Bragança - Torre de Moncorvo - Carviçais



Fig. 1.36 - Aldeia de Carviçais.¹⁷⁰

¹⁷⁰ DIMENSÃO, A Terceira - *Carviçais 1*. Disponível em: <https://portugalfotografiaaerea.blogspot.com/2016/08/carvicais.html>

Em Bragança, pertencente ao concelho de Torre de Moncorvo, nas terras quentes transmontanas¹⁷¹, é na freguesia homónima¹⁷² que se encontra a aldeia de Carviçais. Por ser neste ponto que se encontra a Estação estudada, o principal objeto de estudo do presente trabalho, é feita uma breve contextualização histórica e é analisada a arquitetura local.

Carviçais chegou em tempos a ser uma das mais relevantes localidades do concelho (destacando-se o período durante o qual a Linha do Sabor esteve em funcionamento como o auge). Hoje, por contraste, verifica-se um fenómeno a que muitas regiões rurais periféricas¹⁷³ portuguesas têm assistido, um nível de abandono e envelhecimento bastante acentuado. A aldeia de Carviçais tem seguido esta tendência de despovoamento e êxodo rural que se tem verificado em especial nas últimas décadas. Hoje a localidade alberga pouco mais 500 habitantes dispersos numa área total de quase 70km².¹⁷⁴

A fixação humana neste lugar é de possível datação ao período proto-histórico, havendo vestígios arqueológicos¹⁷⁵ e ruínas de estruturas desta época. Dos vestígios arqueológicos descobertos no início do século XX, que comprovam a origem desta povoação, destacam-se: o Castro da Cigadonha¹⁷⁶ que

datará precisamente do período proto-histórico, a necrópole e as sepulturas antropomórficas (escavadas em pedras) de S. Cristóvão¹⁷⁷ e, ainda, os vestígios de um povoado romano em Vale de Ferreiros¹⁷⁸.



Fig. 1.37 - Castro da Cigadonha.¹⁷⁹



Fig. 1.38 - Necrópole de São Cristóvão.¹⁸⁰



Fig. 1.39 - Barragem de Vale de Ferreiros.
Fotografia da autora, fevereiro de 2023.

¹⁷¹ TABORDA, Vergílio - *Alto: Trás-os-Montes: Estudo Geográfico*, p.6.

¹⁷² Fazem parte da freguesia de Carviçais as localidades de Carviçais (aldeia), Quinta da Estrada, Quinta da Macieirinha, Quinta das Pereiras, Quinta da Nogueirinha, Martim Tirado e Peladinhos. Informação retirada de: Carviçais. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Carviçais>

¹⁷³ "Designam-se por regiões rurais periféricas as áreas marginais, desfavorecidas e fronteiriças, com problemas de abandono e despovoamento, além do envelhecimento populacional, mas com potenciais recursos endógenos e uma grande sensibilidade em conservar o património natural e cultural.". CORDEIRO, Urbana Maria Bolota - *Carviçais: Aldeia Transmontana*, p.26.

¹⁷⁴ Informação consultada na página *Carviçais*, do site da Câmara Municipal de Torre de Moncorvo (disponível em: <https://www.cm-moncorvo.pt/>) e no Censos 2021.

¹⁷⁵ [CAMPOS, Nelson; CUSTÓDIO, Jorge] - Catálogo. In (CAMPOS, Nelson; CUSTÓDIO, Jorge) - *Museu do Ferro & da Região de Moncorvo: Estudos: Catálogo*. Bragança: Museu do Ferro & da Região de Moncorvo, 2002, p. 243-253.

¹⁷⁶ Ficha do SIPA (Sistema de Informação para o Património Arquitectónico) disponível em: http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=535

¹⁷⁷ Ficha do SIPA (Sistema de Informação para o Património Arquitectónico) disponível em: http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=2310

¹⁷⁸ Hoje encontra-se neste local a Barragem de Vale de Ferreiro. Os vestígios romanos terão sido encontrados aquando das escavações para a construção da barragem (séc. XX), sendo que todos foram inventariados e alguns foram recolhidos e realocados. Estes estão inventariados, sendo possível o acesso ao catálogo (intitulado de *Inventário de Património Arqueológico e Arquitectónico do Concelho de Torre de Moncorvo*) na Biblioteca Municipal de Torre de Moncorvo.

¹⁷⁹ Disponível em: <https://mapio.net/pic/p-42556266/>

¹⁸⁰ CARVIÇAIS, Junta de Freguesia de - *Necrópole de São Cristóvão*. Disponível em: http://m.carvicais.pt/1/natural_844474.html

O momento que terá marcado a origem da atual aldeia de Carviçais terá sido a abertura de uma albergaria/estalagem¹⁸¹. Por não haver, numa distância considerável entre a vila de Torre de Moncorvo e Fornos¹⁸², nenhum outro estabelecimento para o repouso dos viajantes que percorriam a antiga estrada real, esta albergaria faria o ponto intermédio entre estes dois grandes focos populacionais da região (à data). Terá sido a partir deste momento que a povoação (tenha-se “contemporânea”) começou a crescer, notando-se a deslocação de população de povoados vizinhos para o lugar de Carviçais.



Fig. 1.40 - Vista aérea com indicação das localidades de Torre de Moncorvo, Carviçais e Fornos (esquerda para a direita).¹⁸³

No início do século XII, Carviçais pertencia ao concelho de Mós (agora extinto) e recebe o título de “lugar” através do Foral de 1162¹⁸⁴.

O progressivo crescimento da localidade ao longo dos séculos fez-se acompanhar por uma forte presença do poder religioso e com a consequente construção de um conjunto de edificações de carácter religioso, maioria das quais ainda hoje perduram e constituem marcos da arquitetura erudita¹⁸⁵ do lugar. Com a extinção do concelho de Mós em 1836, Carviçais passou a integrar o concelho de Torre de Moncorvo¹⁸⁶ e tem-se desde então como uma das suas principais localidades.



Fig. 1.41 - Rua em Carviçais. Octávio Lixa Filgueiras, 1955.¹⁸⁷

¹⁸¹ É referida a lenda da criação de Carviçais em: CARVIÇAIS /97, Comissão de Festas de - **Carviçais Ilustrado**, p.10.

¹⁸² Fornos é uma localidade que atualmente pertence à União das Freguesias de Lagoaça e Fornos, no concelho de Freixo-de-Espada-à-Cinta. Terá, durante um breve período, pertencido ao concelho de Torre de Moncorvo aquando da supressão do concelho de Freixo. Informação retirada de: Fornos (Freixo de Espada à Cinta). Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Fornos_\(Freixo_de_Espada_a_Cinta\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Fornos_(Freixo_de_Espada_a_Cinta))

¹⁸³ As localidades de Torre de Moncorvo e Fornos distam (medida linear) em cerca de 15km e 11km, respetivamente, de Carviçais. Elaborada pela autora (2023). Base retirada do programa Google Earth Pro.

¹⁸⁴ CORDEIRO, Urbana Maria Bolota - **Carviçais: Aldeia Transmontana**, p.401 (cronologia).

¹⁸⁵ Dá-se com principal exemplo a Igreja Paroquial, que data dos primeiros anos do século XVIII e se situa na aldeia de Carviçais, servindo como centralidade do povoado.

¹⁸⁶ “CARVIÇAES - freguezia, Traz-os-Montes, comarca e concelho de Moncorvo, 155 kilometros ao NE. de Braga, 385 ao N. de Lisboa, 300 fogos. (...) Arcebispo de Braga, districto administrativo de Bragança. Chamava-se antigamente Carçaes. Era da mesma comarca, mas do termo da Villa de Mós. Situada em um alto, com extensas vistas. (...) Produz muito centeio; do mais pouco. Tinha juiz pedanco, sujeito ás justicas de Mós. (...) Há n’esta freguezia varias e abundantes minas de ferro, parte das quaes se tem explorado, e dão optimo mineral.”. LEAL, Augusto Soares d’Azevedo Barbosa de Pinho - **Portugal: Antigo e Moderno**, p.138.

¹⁸⁷ FILGUEIRAS, Octávio Lixa; [Trás-os-Montes e fotografias de família, julho 1955] - *Carviçais* (1955). PT/CPF/OLF/0010/000031. Disponível em: <https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1170268>

O assentamento e implantação das edificações, no caso concreto da aldeia de Carviçais, foi sendo feito em torno da praça central¹⁸⁸ que delimita a Igreja Paroquial e a partir da qual se estendem as vias principais da aldeia. Topograficamente, a aldeia está situada numa linha de fecho, numa zona sem grandes alterações altimétricas (acabando por ser virtualmente plana).

A malha original, que se terá começado a desenhar a partir da praça da igreja, corresponde diretamente ao tipo aglomerado. Este tipo de ocupação deve-se à proximidade com a fronteira, sendo que muitos dos povoados desta zona raiana seguem a mesma tipologia de ocupação e apresentam características semelhantes do ponto de vista formal.

Com a passagem da Linha do Sabor, que inaugurou o primeiro troço em 1911 precisamente até Carviçais, a aldeia tornou-se um importante ponto intermediário, fazendo de lugar de serventia deste novo eixo de

comunicação às populações circundantes que não estavam ainda servidas pela ferrovia. Uma vez que os meios de transporte e vias eram escassos nesta região, Carviçais fazia agora a ligação direta à sede de concelho e, a partir daí, aos grandes centros urbanos. Paralela à ferrovia corre também a Estrada Nacional 220, construída entre as décadas de 1930 e 1940. Esta é, atualmente, o principal eixo de comunicação que liga a aldeia às povoações vizinhas.

Estas duas vias de transporte, ferroviário e viário, influenciaram profunda e radicalmente o crescimento da aldeia. As construções a nascente da Estação Ferroviária serão quase todas posteriores à implantação da Linha, destacando a importância desta via no crescimento do povoado. Ambas as vias atravessam a aldeia, cortando a malha longitudinalmente e fazendo com que esta tenha crescido de forma linear numa extensão total de cerca de 2 km.



Fig. 1.42 - Ortofotomapa de Carviçais, com a Linha do Sabor (a vermelho). Na escala 1:20.000.¹⁸⁹

Legenda:

| ● Ponto de água | ● Igreja/Capela | ■ Estradas | | Rota da Cigadonha | | Linha do Sabor |

¹⁸⁸ Onde se encontra também a Capela do Santo Cristo, datada do séc. XVIII.

¹⁸⁹ Elaborado pela autora (2023). Ortofotomapa retirado do programa QGIS [2021].

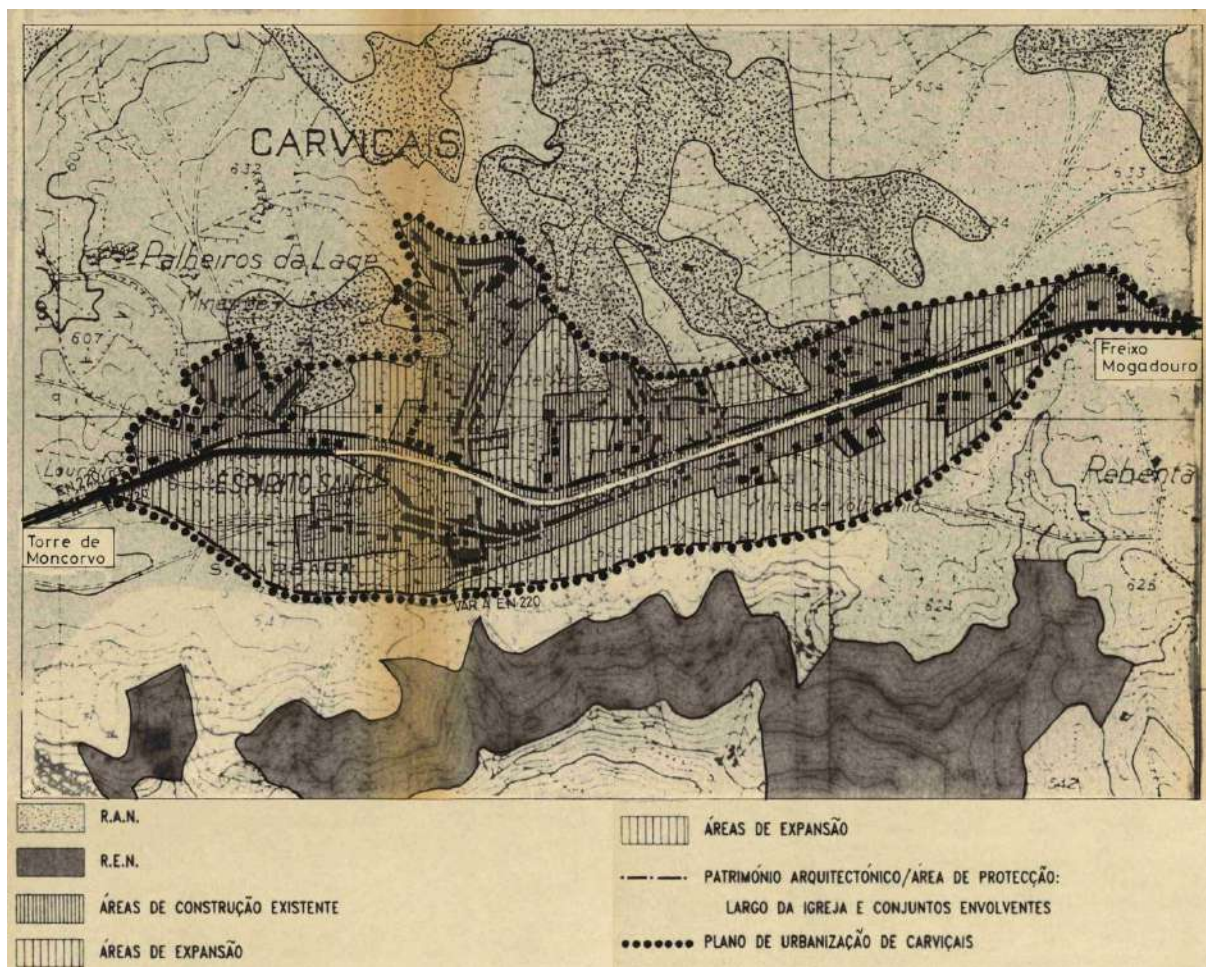


Fig. 1.43 - Planta da Aldeia de Carviçais. Sem escala. 1994.¹⁹⁰

¹⁹⁰ MONCORVO, Câmara Municipal de Torre de - *Plano Director Municipal de Torre de Moncorvo. Elementos Fundamentais. Plantas com a Delimitação dos Perímetros Urbanos*, 1994. Disponibilizado pelo Arquivo da Direção Regional de Cultura do Norte (DRCN) - Ministério da Cultura (Portugal).

“Decerto, de um modo geral, onde há pedra constrói-se em pedra, e onde ela falta constrói-se em terra, adobo ou tijolo, ou em madeira e outros materiais vegetais.”¹⁹¹

A grande maioria das edificações que se encontram em Carviçais são construídas em alvenaria de pedra, em granito¹⁹². Esta escolha do granito como material predileto à construção justifica-se por que este ser um dos materiais mais abundantes na zona¹⁹³ que serviria, por isso, como base às construções (não só as de carácter habitacional como também as igrejas/capelas e outras estruturas de programa público; a materialidade é bastante evidenciada nas fachadas). As edificações em Carviçais, tomando como principal exemplo a habitação, seguem a linguagem e sistemas construtivos da habitação tradicional transmontana.



Fig. 1.44 - Carviçais. Octávio Lixa Filgueiras, 1955.¹⁹⁴

“Nascida desta paisagem, e a ela ajustada, a casa popular transmontana, embora incluída na categoria geral da casa nortenha, de pedra, de rés-do-chão e andar funcionalmente distintos, e com a varanda e

escada exterior, (...) pode-se considerar uma forma própria característica, postulando talvez a natureza específica de certos elementos e mesmo o exclusivismo das suas origens.”¹⁹⁵ Muitas das habitações da aldeia, assim como a grande maioria dos anexos e outras estruturas, apresentam uma planta retangular e são construções térreas ou crescem em um/dois pisos no máximo. Destacam-se nas fachadas de pedra destes edifícios, de traçado tradicional, os grandes blocos de granito que marcam os cunhais e as aberturas de vãos nas “caixas” de pedra que vão dando forma às ruas da aldeia. “Nas áreas de granito também, geralmente apenas essas peças são aparelhadas, destacando-se contra blocos toscos do resto das paredes.”¹⁹⁶

É também característica de algumas construções que aqui se encontram a existência de um pilar estrutural, construído uma vez mais em alvenaria de pedra, que serve de apoio à estrutura da cobertura, suportando a viga principal.



Fig. 1.45 - Habitação tradicional na aldeia de Carviçais.
Fotografia da autora, fevereiro de 2023.

¹⁹¹ OLIVEIRA, Ernesto Veiga de; GALHANO, Fernando - *Arquitetura Tradicional Portuguesa*, p.15.

¹⁹² “(...) a distribuição dos minerais pelo território moldou o modo como o Homem optou por construir ao longo do tempo. Tal facto é muito evidente se se tiver em comparação as freguesias de Carviçais e Mós, que entre elas distam poucos quilómetros, mas cuja materialidade se expressa de modos muito diferentes, granito e xisto, respetivamente, como materiais dominantes na construção.”. FEVEREIRO, Cristiana M. Pereira - *O Sinclinal de Ferro de Torre de Moncorvo: Um recurso mineral como catalisador de um Tempo Intermitente*, p.36.

¹⁹³ Referir ao Anexo V - LNEG - *Carta Geológica de Portugal: Folha 11-D Carviçais*.

¹⁹⁴ FILGUEIRAS, Octávio Lixa; [Trás-os-Montes e fotografias de família, julho 1955]. *Carviçais* (1955). PT/CPF/OLF/0010/000032. Disponível em: <https://digitara.cpf.arquivos.pt/details?id=1170269>

¹⁹⁵ OLIVEIRA, Ernesto Veiga de; GALHANO, Fernando - *Arquitetura Tradicional Portuguesa*, p. 137.

¹⁹⁶ OLIVEIRA, Ernesto Veiga de; GALHANO, Fernando - *Arquitetura Tradicional Portuguesa*, p. 138.



Fig. 1.46 a 1.50 - Habitações tradicionais na aldeia de Carviçais. Fotografias da autora, fevereiro de 2023.

Atualmente, quase todas as construções que seguem o traçado tradicional da região estão em estado de ruína ou foram recuperadas, perdendo a leitura da sua imagem original. Para além destas construções, encontram-se em Carviçais

muitas outras mais recentes e com uma linguagem ligeiramente diferente. Sendo que a aldeia sofreu um grande crescimento com a passagem da linha de comboio, muitas das construções mais recentes datarão do início/meados do século XX.



Fig. 1.51 - Aldeia de Carviçais. Composição fotográfica. Fotografias da autora, novembro de 2022 e fevereiro de 2023.¹⁹⁷

¹⁹⁷ Referir ao Apêndice 7 - Estação Ferroviária de Carviçais.





Fig. 1.52 - Postal de Carviçais. Luís Canotilho, 2000.¹⁹⁸

¹⁹⁸ CANOTILHO, Luís Manuel Leitão - *Linha do Sabor | Duas Igrejas - Pocinho* (2000). [Documento icónico]. Série de postais ilustrados. Disponível em: <https://www.ipb.pt/~luiscano/Postais/LinhaSabor2000.htm>

Uma estação do Sabor em Carviçais

A 17 de setembro de 1911 foi inaugurado o primeiro troço da Linha do qual a Estação de Carviçais era o ponto término, tendo nesta qualidade operado por cerca de 16 anos até à abertura do segundo troço. 33,4 km.¹⁹⁹ É esta a distância que separa o Pocinho, ponto inicial da Linha do Sabor, e a Estação Ferroviária de Carviçais.



Fig. 1.53 - Estação do Caminho de Ferro de Carviçais.
Jerónimo Teixeira, 1933.²⁰⁰

¹⁹⁹ Quilometro assinalado ao eixo do Edifício de Passageiros.

²⁰⁰ TEIXEIRA, Jerónimo - *Carviçais - Julho de 1933. Estação do Caminho de Ferro de Carviçais* (1933). Retirada de: Fórum Carviçais (grupo). Disponível em: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=244442219073304&set=a.228637567320436>

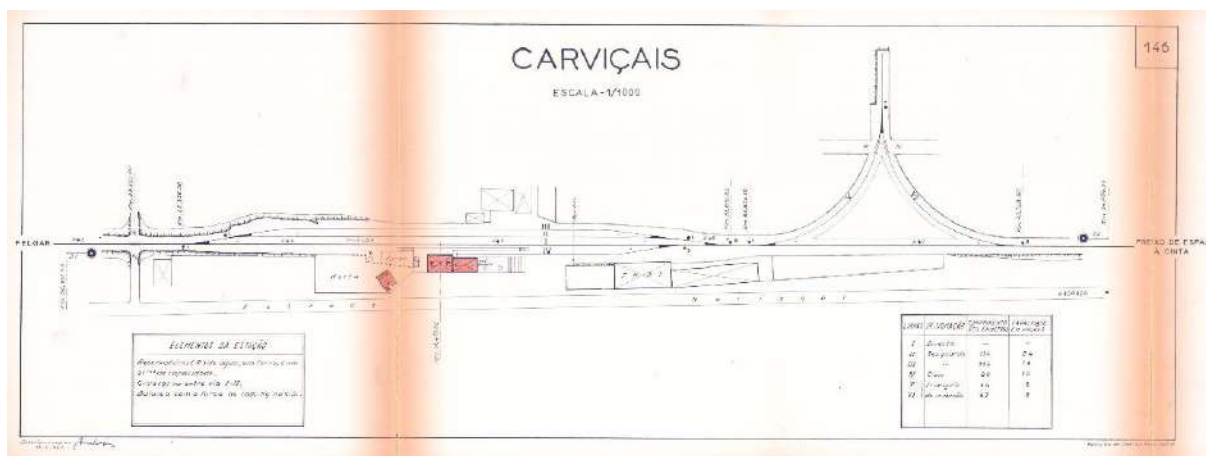


Fig. 1.54 - Planta de implantação da Estação Ferroviária de Carviçais. Estão identificados os edifícios e estruturas que constituem o conjunto da estação e as várias linhas. DIF - SDEF, [196-].²⁰¹

O complexo ferroviário de Carviçais compõe-se por várias estruturas edificadas, integrando este conjunto o *Edifício de Passageiros* (principal volume da Estação), o *Cais Coberto*, o pequeno volume das *Retretes* e, ainda, a *Casa do Carregador*. Para além destas, existem outras estruturas de cariz funcional/técnico essenciais à operação das locomotivas que por ali passavam e ao funcionamento da própria Estação, sendo estas a *Torre de Água*, o *Cais Descoberto*, as *básculas*²⁰² e *torneiras de arrefecimento/gruas* e, por fim, as *linhas do caminho-de-ferro*²⁰³.

O espaço referente ao complexo da Estação compreende-se (aproximadamente) entre os quilómetros 33 e 34 da Linha do Sabor e localiza-se junto à Estrada Nacional 220, via que atravessa a aldeia que à Estação dá nome. A construção do complexo ferroviário de Carviçais terá tomado início na primeira década do século XX²⁰⁴. Sabe-se, ainda, que para

permitir a passagem da Linha foi necessário proceder à expropriação de terrenos privados, passando estes a integrar o traçado para a nova via-férrea transmontana. Os lotes referentes à implantação da Estação constituem os terrenos número 31 a 34²⁰⁵, explícitos na Planta nº21 da Linha do Sabor²⁰⁶. Estes terrenos, agora então de domínio público ferroviário, compreendem na sua extensão o troço da Linha inerente à E.F. de Carviçais.



Fig. 1.55 - Estação de Carviçais. [27 de Março 1978].²⁰⁷

²⁰¹ AMTM - *Levantamento de Instalações em Linhas Desativadas - Linha do Sabor, da DIF - SDEF* [1960-?]. Disponibilizado pelo Arquivo Municipal de Torre de Moncorvo.

²⁰² "BÁSCULA - VIA; ELECTRÓNICA: Balança para pesagem de veículos ferroviários, inserida na linha-férrea e cujo mecanismo de pesagem está instalado num fosso criado para o efeito sob o equipamento da via". Definição retirada da página Terminologia do site da IP. Disponível em: <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/terminologia>

²⁰³ A Estação era servida por um total de 6 linhas, das quais duas correspondem ao triângulo de inversão (identificadas na planta acima).

²⁰⁴ Segundo informação consultada na página Estação Ferroviária de Carviçais do SIPA, a edificação terá iniciado por volta de 1908, estando a feitura da toma de água datada desse ano e com autoria atribuída às Minho e Douro Oficinas. São ainda referidos como autores da fundição da Estação as mesma oficinas.

²⁰⁵ Nº 31 e 34, propriedades de Alexandre Assoreira, ambos terrenos de lavradio; Nº 32 (denominado Terreno Paroquial), propriedade da Paróquia de Carviçais, assinalado como lameiro; Nº 33, propriedade de José Canhoto, terreno de lavradio.

²⁰⁶ Referir ao **Anexo II - Gabinete de Património/Serviço de Domínio e Cadastro - Linha do Sabor. Planta Nº 21**. [190-]. Disponibilizado pela IP Património.

²⁰⁷ *CP E182-Carviçais-27 Mar 1978* [1978]. Partilhada por @filhodaCP em Linha do Sabor (grupo na página Flickr).

Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/filhodacp/52283290804/in/pool-1510092@N22/>

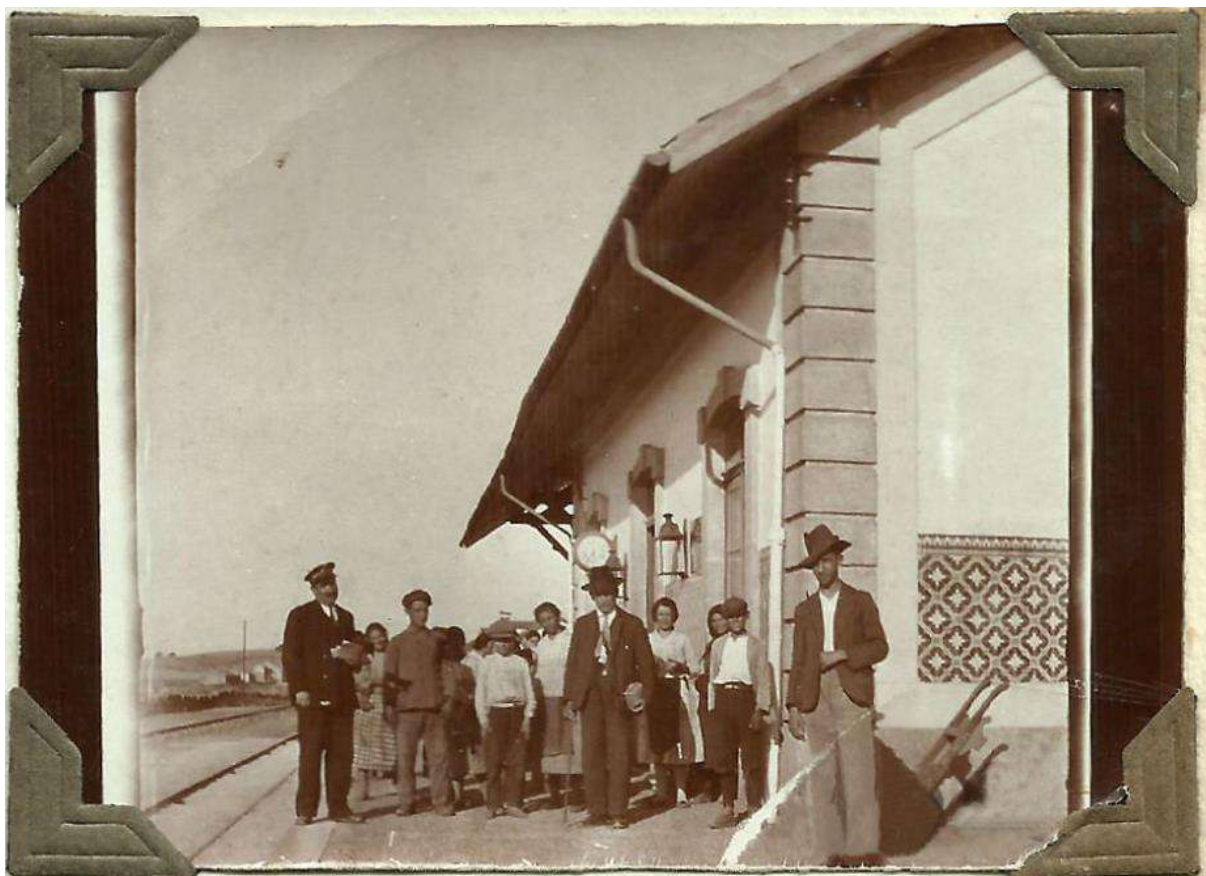


Fig. 1.56 - Passageiros e Chefe de Estação à espera da locomotiva (lado norte, linhas).
Jerónimo Teixeira, 1933.²⁰⁸

²⁰⁸ TEIXEIRA, Jerónimo - *Carviçais- Julho de 1933: Estação do Caminho de Ferro de Carviçais* (1933). Retirada de: Fórum Carviçais (grupo). Disponível em: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=245092435674949&set=a.228637567320436>

Edifício de Passageiros, Cais Coberto e Cais Descoberto



Fig. 1.57 - Edifício de Passageiros e Cais Coberto da Estação de Carviçais. Fotografia da autora, fevereiro de 2023.

O conjunto que constitui a Estação corresponde ao *Edifício de Passageiros*²⁰⁹ e aos dois Cais, coberto²¹⁰ e descoberto²¹¹. Caso comum das edificações ferroviárias da época, a estrutura do *Cais Coberto* encontra-se acoplada à do E.P., chegando a haver uma passagem interna de um volume para o outro. O projeto, tanto do *Edifício de Passageiros* como do *Cais Coberto*, corresponde à utilização de modelos base (projeto-tipo para apeadeiro) usados no início do século para as construções ferroviárias nacionais. De traçado austero e desprovido de grandes ornamentações, estes volumes apresentam um planta retangular e desenvolvem-se num só piso. Ambas as estruturas são construídas em alvenaria de pedra rebocada e caiada²¹² e assumem cunhais construídos também em pedra (granito [Vidago]).

O *Edifício de Passageiros*²¹³ é o principal volume do conjunto. É aqui que se faz o acesso à Linha em Carviçais, sendo o ponto de ligação entre o lugar e o caminho-de-ferro. Para além de servir como espaço de abrigo e apoio aos passageiros da Linha, parte do edifício funcionaria ainda como habitação para o pessoal destacado em Carviçais. O volume é, portanto, repartido interiormente em três secções que compreendem o espaço destinado à habitação (do Chefe de Estação e a sua família), o vestíbulo e sala de espera (para uso dos passageiros) e ainda o espaço da bilheteira e gabinete do chefe.

Este edifício já apresenta nas fachadas elementos ornamentais - reforçando o seu papel como principal volume da Estação -, sendo o embasamento feito em pedra (granito) que é depois coroado com os painéis azulejares enquadados por uma moldura em argamassa (que corre todo o edifício). É ainda adornado com o letreiro *CARVIÇAIS*²¹⁴. A cobertura do edifício, em telha marselha, é marcada pela chaminé também ela já trabalhada, ainda que pouco, com a utilização de motivo geométrico em baixo-relevo. Esta ergue-se no canto sudeste do edifício, correspondendo ao espaço da cozinha.

Os Cais, estruturas essenciais ao funcionamento da Estação, têm-se como espaços de armazenamento de mercadorias e material férreo necessário a pequenas intervenções que fossem precisas na estação.

²⁰⁹ “EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS - EXPLORAÇÃO; CONSTRUÇÃO CIVIL: Abreviadamente designado por EP, é a construção destinada a abrigar os passageiros e a apoiá-los com a logística necessária.” Definição retirada da página Terminologia do site da IP. Disponível em: <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/terminologia>

²¹⁰ “CAIS COBERTO - CONSTRUÇÃO CIVIL: Cais com cobertura, para protecção das acções de carga e descarga.” & “CAIS COBERTO - CONSTRUÇÃO CIVIL: Cais com cobertura para maior conforto dos passageiros.” Definições retiradas da página Terminologia do site da IP. Disponível em: <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/terminologia>

²¹¹ “CAIS DESCOBERTO - CONSTRUÇÃO CIVIL: Plataforma sem cobertura de protecção à carga e descarga de mercadorias.” & “CAIS DESCOBERTO - CONSTRUÇÃO CIVIL: Plataforma sem cobertura para proteger o embarque e desembarque dos passageiros.” Definições retiradas da página Terminologia do site da IP. Disponível em: <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/terminologia>

²¹² Referir ao Anexo III - DIF-SDEF; AMTM - Levantamento de Instalações em Linhas Desativadas - Linha do Sabor. [1960-?]. Disponibilizado pelo Arquivo Municipal de Torre de Moncorvo.

²¹³ O Edifício de Passageiros é vulgar/correntemente referido como Estação, destacando o seu papel como principal elemento do património edificado dos caminhos-de-ferro.

²¹⁴ A Estação é identificada pelos letreiros nas fachadas laterais do Edifício de Passageiros e do Cais Coberto e, ainda, pela Torre de Água que apresenta também o nome escrito.

Ambos se elevam em cerca de 0,50m em relação ao E.P. e à via principal (EN 220) e eram servidos por uma linha própria para acesso aos dois espaços.

O *Cais Descoberto* constitui uma plataforma elevada em relação à via (tanto à estrada que se atravessa a sul da Estação com à linha de ferro) e estende-se por um comprimento total de cerca de 15m. Também aqui seriam feitas as movimentações de mercadorias chegadas à Estação, sendo este o principal ponto das cargas e descargas. Existiria, junto da fachada lateral do *Cais Coberto*, uma balança com capacidade de uma tonelada para pesagem dos bens transportados pela Linha.

O *Cais Coberto* apresenta uma planta ampla desprovida de divisões interiores e o pé-direito deste espaço eleva-se em cerca de 6,50m, permitindo assim albergar mercadorias e outros bens, demais precisos, de maiores dimensões ou que requeressem proteção dos elementos. As fachadas da estrutura são rasgadas com a abertura de vãos, com caixilharias em madeira e cantarias em pedra. Na fachada lateral apenas é aberta uma porta - para permitir a passagem direta entre *Cais Coberto* e *Cais Descoberto* -, e nas fachadas principal e posterior abre-se uma porta ao centro do volume - porta de correr com duas folhas que funciona pela parte exterior do edifício, sendo possível identificar claramente nas fachadas os carris por onde esta se desloca. São ainda abertos dois vãos de menores dimensões - janelas que se dispõem nas laterais da porta e na parte superior das paredes.

O volume do C.C., não apresenta qualquer tipo de ornamentação sem ser o letreiro que identifica a Estação (na fachada nascente) e os

elementos estruturais e funcionais (são exemplos os candeeiros, as meias asnas e mísulas que suportam a cobertura que se projeta para além do volume do Cais).

Azulejos²¹⁵



Fig. 1.60 - Pormenor do painel azulejar na fachada principal. Fotografia da autora, fevereiro de 2023.

Encontram-se no E.P., que é o único edifício do conjunto que emprega nas fachadas painéis azulejares, os azulejos que decoram e constroem a identidade da Estação. As três frentes deste volume estão ornamentadas com azulejos de padrão, policromáticos de motivos estilizados de inspiração na azulejaria portuguesa do séc. XVII.

Sendo de padrão, os motivos retratados são criados através da utilização de uma grelha de 2x2, consistindo o desenho na junção de quatro peças que vão rodando e criam assim o módulo²¹⁶ usado nos painéis. O padrão é rematado por um friso com motivos mais geométricos mas com a mesma inspiração de desenho. Este friso percorre a totalidade dos painéis azulejares do E.P.. Os azulejos seriam

²¹⁵ A análise dos azulejos encontrados nas fachadas da Estação foi feita com o precioso auxílio do Dr. Alexandre Nobre Pais, diretor do Museu Nacional do Azulejo. As informações aqui apresentadas baseiam-se no levantamento e recolha de materiais *in situ* realizado no início do trabalho de pesquisa para a realização do **Trabalho Final de Projecto** (referir a *Metodologia*) e nos conhecimentos amavelmente partilhados pelo Dr. Alexandre Pais. Não foi possível, no decorrer do presente, identificar ao certo o fabricante e data dos azulejos estudados, no entanto, apresenta-se uma aproximação às possíveis respostas.

²¹⁶ É de referir que, uma vez criado o módulo (neste caso com base num padrão de 2x2, como mencionado), o desenho pode ser aplicado em qualquer extensão pretendida, podendo-se replicar infinitamente.

fabricados utilizando “pó de pedra”²¹⁷ como material de base, que confere às peças uma tonalidade base mais branca²¹⁸. Este material permite uma cozedura mais rápida e não requer a passagem de uma calda de óxido de estanho para garantir a brancura e impedir que a cor da pasta interferisse nos motivos pintados²¹⁹ nas peças. Estas duas qualidades resultam na produção mais rápida e menos dispendiosa, tornando estes azulejos um produto mais económico e acessível.

Precisar a autoria e data de fabrico dos azulejos utilizados no E.P. de Carviçais não se revela simples uma vez que, apesar de já faltarem várias peças aos painéis e de serem visíveis os restos da argamassa utilizada na fixação das mesmas, os painéis não fazem referência ao fabricante/autor²²⁰ nem ao ano de produção. Aponta-se, no entanto, que possam ter sido produzidos na fábrica Carvalhinho ou Aleluia na décadas de 1920/1930²²¹, indicando assim que a sua aplicação na Estação é posterior à construção.

Retretes, Torre de água e Casa do Carregador



Fig. 1.58 - Trabalho de reparação em locomotiva. [19--].²²²



Fig. 1.59 - Retretes da Estação de Carviçais.
Fotografia da autora, fevereiro de 2023.

O volume das *Retretes* - a poente do E.P. e ligeiramente recuado em relação à linha de fachada (lado norte, que se volta para as linhas) - serviria enquanto instalações sanitárias para uso dos passageiros e pessoal ferroviário. A sua construção e traçado seguem a mesma lógica e estética do E.P. e do C.C., apresentando um desenho austero e sem ornamentação para além do letreiro que identifica o espaço.

A *Torre de água* serviria como principal ponto de fornecimento à Estação e tem 21 m³ de capacidade. Esta é a estrutura mais a este do conjunto da E.F. e ainda hoje se encontra erguida no seu lugar original. Construída em ferro, esta Torre serviria o E.P., as *Retretes*, a Casa do Carregador e ainda a torneira de arrefecimento localizada entre as linhas I e II (Fig. 1.54). Após o encerramento definitivo da Linha, a Torre esteve em vias de ser desmantelada para o uso do ferro (chegando a ser adquirida por um sucateiro da zona que fez a compra de vários elementos da Linha). Todavia, a estrutura foi preservada depois

²¹⁷ Material introduzido pela indústria cerâmica inglesa no século XIX em Portugal, de cozedura mais rápida. Informação facultada pelo Dr. Alexandre Pais, Diretor do Museu Nacional do Azulejo em 11/08/2023.

²¹⁸ Em comparação com as habituais tonalidades mais amareladas, rosadas ou avermelhadas das peças de faiança, por exemplo.

²¹⁹ Informação facultada pelo Dr. Alexandre Pais, Diretor do Museu Nacional do Azulejo em 11/08/2023.

²²⁰ Seriam cinco as fábricas que trabalhavam com o material “pó de pedra” em Portugal: Carvalhinho (Porto), Devesas (Gaia), Aleluia (Aveiro), Lusitânia (Sacavém) e Desterro (Lisboa). Informação facultada pelo Dr. Alexandre Pais, Diretor do Museu Nacional do Azulejo em 11/08/2023.

²²¹ “Tendo em conta a pintura dos motivos ser feita a partir de estampilhas e as impressões deixadas na argamassa, após remoção dos azulejos, diria que poderão ser do Carvalhinho ou Aleluia. Época, creio que mais tardia do que a data da implementação da estação (...) para as décadas de 1920/1930.” Informação facultada pelo Dr. Alexandre Pais, Diretor do Museu Nacional do Azulejo em 11/08/2023.

²²² Retirada de: Linha do Sabor (grupo). Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/111238125582714/media/photos>

desta ter sido comprada de volta pela população local.²²³

A *Casa do Carregador*, edifício adicionado ao conjunto da Estação posteriormente à sua construção original, corresponde à tipologia *Casa 'A'*. Tal como acontece com o E.P., por exemplo, as habitações destinadas aos ferroviários, neste caso o Carregador²²⁴, correspondiam a modelos usados para as construções ferroviárias nacionais. Ainda à semelhança do E.P., a Casa tem a cobertura em telha marselha e é também pontuada com uma chaminé, de menores dimensões, que reproduz a imagem da do E.P..

Linhas, Horta e Jardim



Fig. 1.61 - Comboio a chegar à Estação de Carviçais (vindo do Pocinho). 20 de Abril 1983.²²⁵

A E.F. de Carviçais era servida por um total de 6 linhas. A linha que vinha da paragem da Fonte do Prado (imediate antecessor da Estação²²⁶) desdobrava-se em 3 linhas ao quilómetro 33,350 da L.S. e mais à frente, para servir os dois cais da Estação, abria uma mais.²²⁷ A cerca de 150m do volume do *Cais Coberto* começam as linhas que correspondem

ao triângulo de inversão. Seria aqui que as locomotivas faziam a inversão do sentido de marcha e a existência destas é justificada pelo facto desta Estação ter sido o ponto término da Linha durante cerca de 16 anos, sendo então necessário permitir a alteração de direções.

Comum aos complexos ferroviários, a E.F. de Carviçais dispunha de um espaço ajardinado junto do cais de embarque, o Jardim, que seria para utilização pública dos passageiros. Para além deste existia também um espaço de Horta destinado ao cultivo (de subsistência), para o pessoal ferroviária destacado para funções na Estação. Estes dois espaços verdes são, atualmente, delimitados por uma fileira de carris que se estendem desde a zona das Retretes até à Torre de Água, fazendo a divisão entre o exterior público e o privado.

Também caso comum a várias estações férreas, é possível encontrar uma árvore de fruto junto de um dos edifícios do complexo (por norma o E.P.). No caso de Carviçais, a árvore que ainda hoje se encontra no recinto da Estação é um marmeleiro.



Fig. 1.62 - Jardim e Torre de água da Estação. Alan Short, 197-.²²⁸

²²³ D'ABREU, Carlos - A Linha do Vale do Sabor no contexto da criação da rede ferroviária transmontano-duriense. In *A Linha do Vale do Sabor: Um Caminho-de-Ferro Raiano do Pocinho a Zamora*, p.82.

²²⁴ Pressupõe-se que o título de Carregador fosse dado ao funcionário encarregue de carregar para as locomotivas as mercadorias e o carvão necessário às deslocações.

²²⁵ Retirada de: Linha do Sabor (grupo). Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/111238125582714/media/photos>

²²⁶ No sentido Pocinho-Duas Igrejas.

²²⁷ As linhas estão identificadas na Fig. 1.54 - Planta de implantação da Estação Ferroviária de Carviçais, e estão legendadas da seguinte forma [Linhas - Designação - Comprimento em metros]:

- . Linha I - Direta - /
- . Linha II - Resguardo - 194
- . Linha III - Resguardo - 153
- . Linha IV - Cais - 82
- . Linha V e VI - Triângulo de inversão - 64 e 67

²²⁸ SHORT, Alan - *Carviçais anos 70 / Linha do Sabor* (197-). Retirada de: Fórum Carviçais (grupo).

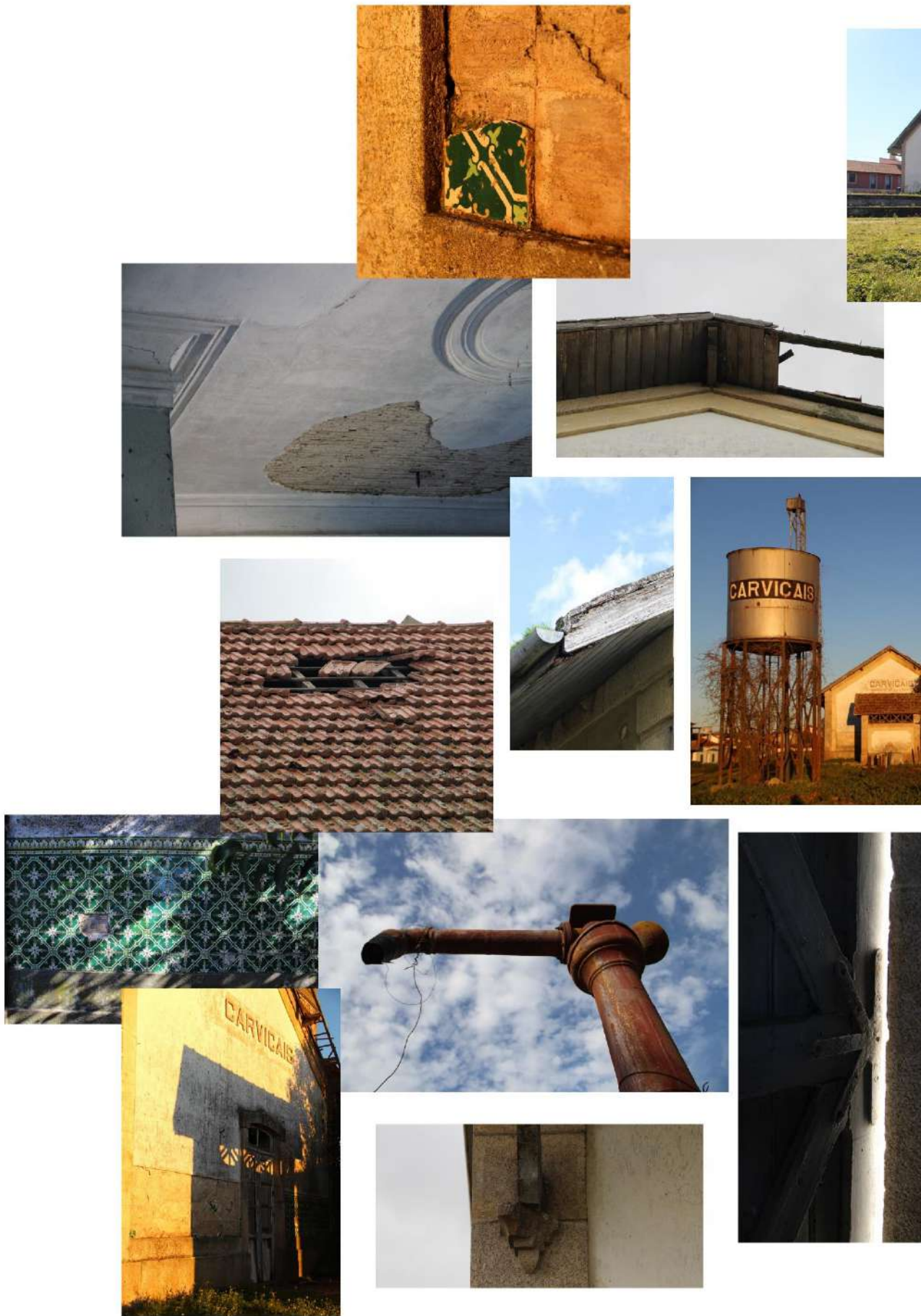


Fig. 1.63 - Estação Ferroviária de Carviçais (estado atual, devoluta). Composição fotográfica. Fotografias da autora (novembro de 2022 e fevereiro de 2023).²²⁹

Disponível em: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=249158991934960&set=a.228637567320436>
²²⁹ Referir ao Apêndice 7 - Carviçais, aldeia.



A photograph of a building's gable end. The wall is light-colored and shows signs of wear and peeling paint. A dark, weathered roofline is visible at the top. Below the roofline, a horizontal band of yellowish-brown material runs across the wall. The word "CARVI" is mounted on the wall in large, raised, metallic letters. Below the wall, a section of a red-tiled roof is visible, showing signs of moss or algae growth. The roof is supported by a dark wooden lattice structure. On the left side, there are green leaves and branches of a tree or bush. The sky is blue with some light clouds.

CARVI

ÇAIS



Fig. 2.01 - Estação Ferroviária de Carviçais. Fotografia da autora, novembro de 2022.

2. Da arquitetura ao comboio: uma identidade

| O *projeto-tipo* nas construções ferroviárias | As construções do Sabor | O modelo ferroviário como identidade do lugar |

O *projeto-tipo* nas construções ferroviárias

“(…) em Portugal o edifício de passageiros mais corrente caracteriza-se por ser basicamente uma construção tradicional tipo habitação, à qual se acoplou um cais coberto por um alpendre, para abrigo dos passageiros em espera de embarque. Esta será portanto a imagem típica de um edifício de passageiros, decalcada das origens do próprio caminho de ferro.”²³⁰



Fig. 2.02 - Estação de caminho-de-ferro à imagem da típica casa local. Aurélia de Sousa, 1976.²³¹

A rede portuguesa de caminhos-de-ferro é inaugurada em 1856 com a abertura do primeiro troço ferroviário (Lisboa-Carregado) e, a partir desta data, dá-se início a um grande investimento na expansão do sistema

ferroviário de norte a sul, simultaneamente por parte do Governo e de empresas privadas. Apesar de uma tardia introdução deste revolucionário meio de transporte em Portugal, a construção e evolução desta nova

²³⁰ ALVES, Rui Manuel Vaz - *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro*, p.598.

²³¹ SOUSA, Aurélia de - *Linha da Alfândega* (1976). [Documento icónico]. Porto: Caminhos de Ferro Portugueses. Arquivo Histórico do Arquivo Municipal do Porto, cota D-PST/2606. Disponível em: <https://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/53440/>

rede deu-se de forma relativamente rápida e eficaz, crescendo, em pouco mais de meio século, em cerca de 3.000 km de linha construída.²³²

O maior crescimento da rede nacional acontece nas últimas duas décadas do séc. XIX. Foram finalizadas linhas que já haviam sido começadas e que tiveram os trabalhos interrompidos, e concretizadas outras que haviam já sido aprovadas para construção.²³³ Este avanço na evolução e desenvolvimento da rede teve por base o plano estabelecido em 1877, pela Comissão Associação de Engenheiros²³⁴, que listava as várias linhas propostas para o território nacional e a sua ordem de prioridade à construção. Por vezes, por sobreposição de interesses políticos e económicos que em pouca consideração tiveram os planos e estudos que foram sendo feitos para a rede nacional, foram esporadicamente favorecidas as construções de determinados troços em prol de outros.²³⁵

Não obstante, a construção e exploração das linhas estavam sempre sujeitas a estudos prévios e a planeamentos rigorosos tanto do traçado a tomar como das estruturas de apoio necessárias ao funcionamento das novas vias.

Para permitir e facilitar a construção da rede de caminhos-de-ferro nacional foram redigidos tratados - como é o caso do *Tratado elementar dos Caminhos-de-ferro* que "(...) aborda a sua investigação tipológica sistemática de factores distributivos e estéticos das estações. Mais do que sintetizar teorias construtivas ferroviárias, este destaca-se pelo contributo sobre posicionamento e à abordagem da construção própria de uma linguagem arquitectónica ferroviária."²³⁶ - e implementadas diretrizes gerais²³⁷ a serem seguidas pela entidade encarregue da empreitada (e, na maioria das vezes, depois também da exploração), com normas e processos a adotar na implementação de novas infraestruturas. Estas diretrizes acabaram por determinar um conjunto de características que se transpõem em todo o território nacional, e que conferem uma linguagem sistemática e um sentido de "familiaridade" à globalidade do sistema ferroviário.

Surgiu ainda a necessidade de criar projetos-tipo²³⁸, geralmente (mas não só) associados ao Edifício de Passageiros, considerado o "elemento fulcral do sistema"²³⁹, que através de um sistema de

²³² ALVES, Rui Manuel Vaz - *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro*, p.61. & MARTINS, João Paulo - *Arquitectura ferroviária até à década de 1960*. In (PORTUGAL, Caminhos de Ferro & REFER) **1910-2010: o caminho de ferro em Portugal**, p.33.

²³³ Terá sido criado o *Fundo Especial dos Caminhos de Ferro do Estado* que, por base numa lei passada em 1899 em que se conferia ao departamento ferroviário do Estado e às concessões privadas autonomia no investimento das linhas, terá servido como principal fonte de investimento na rede. Informação retirada de: ALVES, Rui Manuel Vaz - *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro*, p.57.

²³⁴ Informação retirada de: ALVES, Rui Manuel Vaz - *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro*, p.52-53.

²³⁵ "No entanto, durante o período de maior crescimento e expansão da rede, entre 1882-1892, as propostas anteriores não foram grandemente tidas em conta. Imperou a influência política, o interesse local, muitas vezes subjacente a maiores interesses económicos.". ALVES, Rui Manuel Vaz - *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro*, p.57.

²³⁶ HAGATONG, Ana Teresa Martins - *Património industrial ferroviário: uma arquitectura em risco*, p.107 (nota de rodapé nº19).

²³⁷ "Durante parte final do século XI, primeiros anos do século XX, a implantação do caminho de ferro constituiu uma prioridade nacional. Consequentemente, a inserção desse meio de transporte em todos os pontos do país é desejável e desejada. Os planos ferroviários, mesmo não aprovados, apenas continham diretrizes gerais e orientações genéricas para ligação entre cidades ou locais, com intuito de «planear uma rede ferroviária global» para o país." ALVES, Rui Manuel Vaz - *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro*, p.93.

²³⁸ O projeto-tipo (ou tipo) refere ao esquema geral adotado para determinado programa. Pode ser definido como um género de "(...) "esqueleto espacial" comum que (...) poderá servir de base para uma concretização espacial e formal dum determinado programa arquitectónico." PIRES, Amílcar de Gil e - *Os conceitos de tipo e de modelo em arquitectura*, p.243.

²³⁹ MARTINS, João Paulo - *Arquitectura ferroviária até à década de 1960*. In (PORTUGAL, Caminhos de Ferro; REFER) **1910-2010: o caminho de ferro em Portugal**, p.33.

“tipificação de modelos estandardizados”²⁴⁰, à semelhança de outros programas de carácter público²⁴¹, conferia uma identidade da imagem desta nova tipologia. Permitia também a rápida implantação do edificado, possibilitando ainda um melhor controlo sobre os custos de obra.²⁴² Para além do Edifício de Passageiros, que se tem como o mais significativo e “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”²⁴³, a utilização de projetos-tipo também se verifica noutras estruturas da arquitetura ferroviária. São exemplos os Cais Cobertos, que correspondiam a módulos que podiam crescer conforme a necessidade de armazenamento de mercadorias e materiais, e as habitações para o pessoal destacado, que poderiam albergar uma família ou constituir um modelo de dormitório com maior capacidade permitindo acomodar um maior número de funcionários.

A linguagem que se encontra na arquitetura ferroviária portuguesa advém portanto, de um processo de regulamentação e unificação dos métodos construtivos a adotar, passando também pela materialidade que as construções deviam assumir e pela disposição dos espaços interiores (e, para todo o caso, também os exteriores)²⁴⁴, culminando

na “implementação de uma imagem comum e familiar”²⁴⁵. Dois dos principais fatores considerados aquando do planeamento de cada novo troço passava pela ponderação da dimensão dos povoados a serem servidos e o tipo/volume de tráfego previsto (tanto de passageiros como de mercadorias) para o caminho a implementar.²⁴⁶ Atendendo às necessidades específicas deste tipo de construções e programa, criou-se em Portugal uma classificação por diferentes categorias para os Edifícios de Passageiros: a paragem, o apeadeiro e as estações de 4ª, 3ª, 2ª e 1ª classe. Tanto o desenho destas tipologias base como a escolha do modelo²⁴⁷ de E.P. a aplicar em determinada linha/local seria da responsabilidade da companhia encarregue da concessão²⁴⁸.

“Os edifícios de passageiros construídos pelas companhias portuguesas correspondiam à aplicação a cada linha de um leque de tipos estabelecidos para as diferentes categorias de estação, respeitando os princípios de despojamento e da mais estrita neutralidade.”²⁴⁹

Estes projetos-tipo²⁵⁰, depois de elaborados num primeiro momento para aplicação numa linha, eram repetidos para utilização noutras que sucederam e foram

²⁴⁰ FAÍSCA, Ana Rute & JANUÁRIO, Pedro Gomes - A Arquitetura Ferroviária Em Portugal: Os modelos iniciais e a possível origem do seu estilo, p.114.

²⁴¹ Como escolas, liceus, edifícios dos correios, etc..

²⁴² ALVES, Rui Manuel Vaz - **Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro**, p.601. & FAÍSCA, Ana Rute & JANUÁRIO, Pedro Gomes - A Arquitetura Ferroviária Em Portugal: Os modelos iniciais e a possível origem do seu estilo. **A conservação do património entre guerras (1919-1939)**, p.114.

²⁴³ MARTINS, João Paulo - Arquitetura ferroviária até à década de 1960. In (PORTUGAL, Caminhos de Ferro; REFER) **1910-2010: o caminho de ferro em Portugal**, p.33.

²⁴⁴ HAGATONG, Ana Teresa Martins - Património industrial ferroviário: uma arquitectura em risco, p.108.

²⁴⁵ Idem.

²⁴⁶ “(...) é possível indicar diferentes escalas de estações, enquadrando-as em diferentes categorias e classes, as quais se relacionam com o tipo de tráfego e trajecto de cada linha.”. HAGATONG, Ana Teresa Martins - Património industrial ferroviário: uma arquitectura em risco, p.107.

²⁴⁷ Um projeto-tipo, ao ser materializado e construído, pode dar lugar a uma variedade de modelos que apresentam características semelhantes entre si (a nível estrutural e da composição espacial do edifício, por exemplo). É o modelo que está associado ao processo de seriação.

²⁴⁸ Do Estado ou privadas.

²⁴⁹ MARTINS, João Paulo - Arquitetura ferroviária até à década de 1960. In (PORTUGAL, Caminhos de Ferro & REFER) **1910-2010: o caminho de ferro em Portugal**, p.34.

²⁵⁰ Referente ao tipo de edifício – apeadeiro, estação de 4ª, 3ª ou 2ª classe.

sendo construídas pelas mesmas empresas.²⁵¹ Apesar das linhas nacionais estarem a cargo de diferentes entidades²⁵², todos os projetos para os edifícios das estações, tal como para os restantes equipamentos e estruturas a edificar, careciam da análise e aprovação prévia por parte dos serviços da Direção-Geral dos Caminhos de Ferro.²⁵³



Fig. 2.03 - Linhas ferroviárias portuguesas e as companhias encarregues da exploração/concessão. Enrique Soler, 1937.²⁵⁴

“Os estudos técnicos, os estudos de implantação e traçado ferroviário, os projetos de infraestruturas, equipamentos, edifícios e todas as obras, foram da responsabilidade das diversas companhias concorrentes a uma concessão ou concessionários que pretendiam fazer intervenções nesta área. Antes de qualquer grande realização, as propostas e os projetos eram previamente analisadas e autorizadas pelos serviços da Direção-Geral dos Caminhos de Ferro, sob a tutela direta do governo da Nação, sendo grande parte das vezes a decisão convertida em portaria ou decreto.”²⁵⁵

As tipologias iniciais terão tido por base os projetos-tipo já em uso em linhas estrangeiras, seguindo o traçado geral destas construções e adaptando a sua imagem à arquitetura portuguesa.²⁵⁶

Os modelos ferroviários portugueses correspondiam, na sua génese, a uma volumetria e expressão arquitetónica de traçado simples, semelhante à imagem corrente da habitação tradicional. À casa juntou-se o cais para armazenamento, de mercadorias e materiais necessários à circulação das locomotivas, e o alpendre coberto para embarque dos passageiros; é aqui que se pode afirmar achar-se a base dos

²⁵¹ As estações de 1ª classe seriam a exceção deste processo de seriação.

“(…) os concessionários adotaram tipologias diversas que podiam repetir-se, que eram adaptadas à situação específica da estação, à previsão de tráfego ou às condicionantes locais, topografia ou funcionalidade. À aprovação de cada “Linha Ferroviária” correspondeu assim um conjunto de projetos-modelo, que seriam adaptados às diversas situações, em fase de obra e em perfeita articulação com as restantes infraestruturas urbanas (…)”. ALVES, Rui Manuel Vaz - *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro*, p.600.

²⁵² Destacam-se como as mais importantes a Caminhos de Ferro do Estado (sob tutela do Ministério das Obras Públicas) e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (antiga Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses que posteriormente deu origem à atual C.P.).

²⁵³ “(…) todas as construções foram objeto de prévio projeto, aprovado pelos serviços, pelas respetivas direções das companhias construtoras e avaliados e sancionados pelas entidades reguladoras, Direções-Gerais, Conselhos Nacionais de Obras Públicas, Ministérios, Governos, ou até Supremos dirigentes da Nação, Monarcas ou Presidentes da República (…)”. ALVES, Rui Manuel Vaz - *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro*, p.583.

²⁵⁴ Adaptado de: SOLER, Enrique - *Mapa de la red de Ferrocarriles de España y Portugal y Zona de protectorado español en Marruecos* (1937). Biblioteca del Instituto Geográfico Nacional, CC BY 4.0 ign.es.

Disponível em: <https://www.ign.es/web/catalogo-cartoteca/resources/html/028644.html>

²⁵⁵ ALVES, Rui Manuel Vaz - *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro*, p.599.

²⁵⁶ É possível compreender esta semelhança entre os modelos portugueses e estrangeiros quando se analisa o desenho dos Edifícios de Passageiros de estações de outras nações europeias. Referir a: *Arquitetura ferroviária: a construção de uma linguagem* em MOREIRA, Danielle Couto - *Arquitetura Ferroviária e industrial: o caso das cidades de São João Del-Rei e Juiz de Fora [1875-1930]*, p.61-83.

pressupostos que caracterizam a arquitetura ferroviária nacional. Faz-se também aqui a ponte com a expressão da arquitetura portuguesa que, numa simplificação e redução radical da sua forma, traduz na sua volumetria a imagem de uma caixa utilitária²⁵⁷ e remete à noção de arquitetura chã²⁵⁸.

“(…) reproduzido sem grandeza e até à saciedade o mesmo imutável tema arquitectónico do género de caixote com buracos a que se convencionasse chamar estação de caminho de ferro.”²⁵⁹

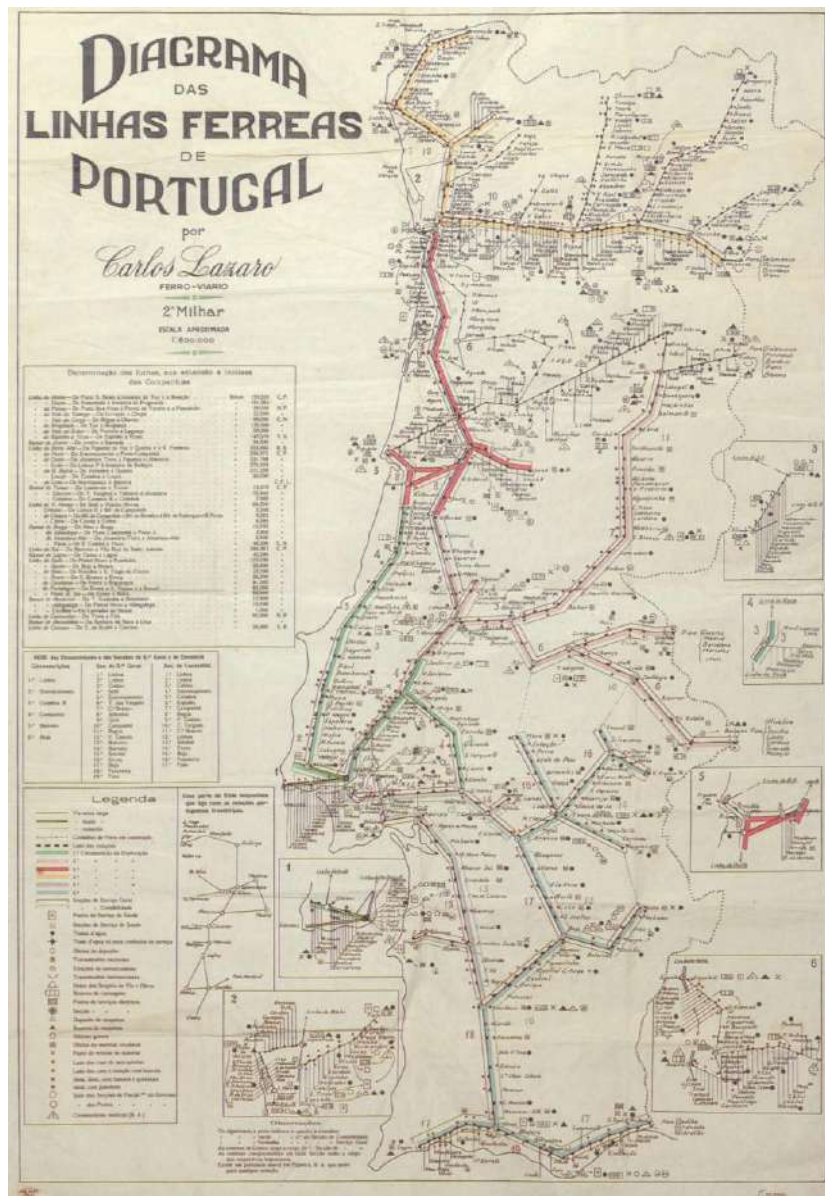


Fig. 2.04 - Linhas férreas portuguesas, com indicação da companhia concessora e pontos de paragem (entre outros). Carlos Lazaro. 1929.²⁶⁰

²⁵⁷ Conceito explorado por Jorge Cruz Pinto nas suas obras *A Caixa: Metáfora e Arquitectura*, *O Espaço Limite: Produção e Recepção em Arquitectura* e *Arquitectura Portuguesa: A Imagem da Caixa*. Referir ao *Grupo III* do Estado da Arte do presente trabalho.

²⁵⁸ O conceito de arquitetura chã (estilo-chão) terá sido inicialmente apresentado por historiadores de arte, no séc. XVI, para a descrição de edifícios religiosos portugueses que se podiam agrupar, em análise, pelo seu desenho e características semelhantes. Define-se pelo seu traçado simples e despojado de ornamentação, sendo possível refletir e aliar esta arquitetura à ideia da “caixa” habitável e indicá-la como génese da arquitetura portuguesa. Esta noção é, aliás, explorada por Jorge Cruz Pinto no terceiro volume da trilogia, mais concretamente no quarto capítulo (pág. 85-105) - *A Caixa Chã*.

²⁵⁹ J.N. - Modernos edifícios de passageiros nas Estações da C.^a dos C.^{os} de Ferro Portugueses. *A Arquitectura Portuguesa*. Nº12 (1930), p. 93.

²⁶⁰ LAZARO, Carlos - *Diagrama das Linhas Ferreas de Portugal* (1929). Retirado de: (CALADO, Rafael Salinas; ALMEIDA, Pedro Vieira de) *Aspectos Azulejares na Arquitectura Ferroviária Portuguesa*. Sem página.

Esta noção torna-se importante quando se reflete sobre a introdução e o estabelecer de um projeto-tipo para um determinado programa, uma vez que estes eram propostos e usados a nível nacional. O estabelecer destes exige uma extensa compreensão da forma como o desenho do espaço pode responder às necessidades do programa em questão, seguindo uma linguagem de continuidade comum, independente do momento e local em que são construídos. “(...) [não é de aconselhar a variedade] quanto às plantas dos vários edifícios cuja uniformidade é da máxima vantagem por vir em auxílio do público e beneficiar a rapidez e perfeição dos diferentes serviços. Todas as instalações ferroviárias e muito especialmente as destinadas ao público devem ter em planta ligações fáceis, perfeitas, amplas e claramente compreensíveis por todos quantos a necessidade de utilizar estes transportes leva a semelhantes locais.”²⁶¹

Estes tipos, a que se “impunha alguma influência de carácter regional nos elementos arquitetónicos que compunham a estação”²⁶², após aprovados e estabelecidos como tipologia base poderiam sofrer alterações mais ou menos significativas aquando da sua construção, havendo um certo grau de liberdade na adaptação do modelo de forma a responder às necessidades do sítio em questão e a melhor se integrar com a envolvente e a arquitetura do lugar.²⁶³ Mais ainda, a “ponderação da proporção e disposição geral, quer na planta como nos alçados”²⁶⁴ e a adaptação de elementos como as molduras dos vãos e a utilização do alpendre enquanto elemento formal, por exemplo, reflete uma vez mais sobre a ideia de correspondência entre o

edificado ferroviário e a habitação tradicional/popular do lugar.

É difícil precisar em concreto os autores dos projetos-tipo que marcam estas construções e a paisagem ferroviária nacional. Apesar de não ser uma problemática a que o presente trabalho objetiva responder, foi reunida documentação e materiais ao longo do trabalho de pesquisa que permitem uma tentativa de aproximação à resposta.

Verifica-se que grande parte da documentação gráfica disponível, em várias fontes, são cópias dos desenhos originais ou correspondem a levantamentos realizados posteriormente à construção dos projetos, pelo que determinar a autoria é uma tarefa que se revela bastante complexa. Pode, no entanto, referir-se as secções e departamentos ligados à vertente da construção e arquitetura das várias empresas concessionárias como os autores coletivos dos modelos que integram o património ferroviário português. Para as tipologias (a seguir) apresentadas, destacam-se o departamento dos *Serviços Técnicos da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses* e os *Serviços Técnicos da Companhia de Caminhos de Ferro da Beira Alta* como autores.²⁶⁵

Atendendo que as construções sofreriam alterações aquando da sua proposta de implantação e no momento da edificação, a questão da autoria torna-se ainda mais difícil de determinar, recuperando sempre o sentido de autoria por parte de um coletivo.

É possível afirmar a existência de dois tipos de construções ferroviárias no panorama nacional: os edifícios com base em modelos e tipologias de produção seriada, divididos em classes, e as construções de produção única.

²⁶¹ *Idem.*

²⁶² No que refere às estações de 4ª, 3ª e 2ª classe. HAGATONG, Ana Teresa Martins - Património industrial ferroviário: uma arquitectura em risco, p.107.

²⁶³ “(...) a noção de tipo (...) materializada num esquema estruturante que suporta as mais diversas variações, quer na sua organização volumétrica e proporções que ao nível dos elementos compositivos e de pormenor.” PIRES, Amílcar de Gil e - *Os conceitos de tipo e de modelo em arquitectura*, p.242.

²⁶⁴ HAGATONG, Ana Teresa Martins - Património industrial ferroviário: uma arquitectura em risco, p.108.

²⁶⁵ Referir à legenda da Fig. 2.09.

Interessa pois, saber em que medida se caracterizam os modelos das categorias associadas à produção em série uma vez que são estes que correspondem à grande maioria das edificações a nível nacional e, em especial, às construções que marcam as linhas de menor envergadura (secundárias), que se encontram repetidamente em territórios rurais.

As categorias de paragem

As paragens são a estrutura mais simples das várias categorias. Estas responderiam à necessidade, frequentemente de carácter técnico, de introduzir na linha um ponto onde se possibilita, quando preciso, a intervenção técnica nas locomotivas e ainda o embarque/desembarque de passageiros. Encontram-se em pontos de reduzido tráfego, em locais em que o acesso à linha em questão não é tão significativo. Por isso, geralmente dispõe apenas de uma estrutura básica com telheiro para o abrigo dos passageiros e mercadorias e de duas ou mais plataformas de pequenas dimensões.

Os apeadeiros representam uma evolução da paragem, onde a estrutura passa a apresentar-se como um volume fechado. Estas pequenas “caixas” passam já a albergar alguns espaços e funções necessários à circulação e funcionamento da ferrovia. Para além da plataforma de embarque/desembarque, já se têm nos apeadeiros espaços como a bilheteira e o escritório para o Chefe de Estação, por exemplo. É no modelo do apeadeiro que se tem a influência mais direta da imagem/traçado da habitação tradicional.



Fig. 2.05 - Planta-tipo para um apeadeiro. 1882.²⁶⁶

Seguem-se às categorias de paragem e apeadeiros as de estação. A classificação das estações corresponde diretamente ao fluxo previsto e às necessidades do programa ferroviário para o local em questão. Por isso, as categorias de 4ª, 3ª, 2ª e 1ª classe referem diretamente ao lugar de implantação e tomam proporções diferentes consoante o modelo preciso, sendo as estações de 4ª classe as de menores dimensões e as de 1ª classe de maior importância e dimensão. A distinção entre apeadeiro e estação deriva formalmente do aumento do volume base e corresponde diretamente à separação entre os dois tipos de espaço necessários ao funcionamento, o espaço público (de serviço ferroviário) e o privado (para os funcionários²⁶⁷).

Corresponderiam, então, a estações de 4ª classe, os modelos que serviam locais com um tráfego ligeiramente mais acentuado que os servidos pelos apeadeiros. Neste modelo, que repete a disposição e volumetria do apeadeiro, o edifício cresce em altura, acrescentando-se um piso. Nesta categoria tem-se, pela primeira vez, a distinção entre o espaço público, inerente ao serviço das atividades relativas à ferrovia, e o espaço privado, que corresponde à habitação do funcionário destacado para a estação (Chefe de Estação).

²⁶⁶ Redesenhado pela autora. Adaptado de: (ALVES, Rui Manuel Vaz) *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro*, p.602.

²⁶⁷ A introdução do programa habitacional nas estações é igual nas várias categorias, sendo este espaço sempre provido de (pelo menos) dois quartos, um espaço de estar, uma cozinha e sala de jantar e ainda uma instalação sanitária (retrete).

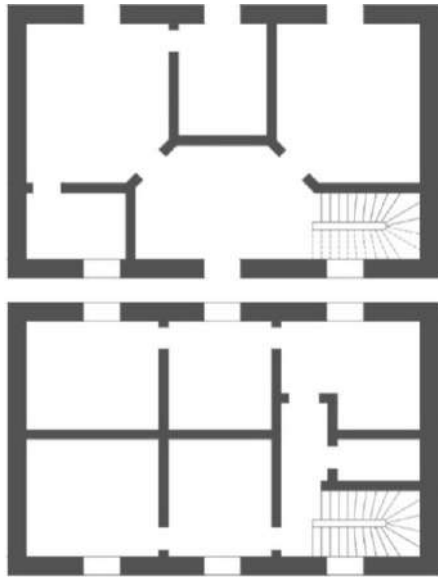


Fig. 2.06 - Planta-tipo para uma estação de 4ª classe. Piso térreo e 1º piso. 1861.²⁶⁸

As estações de 3ª e 2ª classe diferem das de 4ª classe na adição de alas laterais que se acoplam ao volume central. É neste volume que se faz, à semelhança dos anteriores, a receção e direcionamento dos passageiros à ferrovia, e é também aqui que se tem, uma vez mais, a habitação do Chefe de Estação. As alas laterais passam a acomodar espaços como salas de espera e quartos para os demais funcionários da estação.

Nas estações de 2ª classe são introduzidos novos espaços que se vão desdobrando pelas alas laterais, como por exemplo zonas de cozinha/bar para serviço de passageiros e pessoal, salas e bilheteiras específicas para as bagagens e espaços para questões técnicas próprias ao funcionamento dos caminhos-de-ferro.

Estas duas classes servem centros populacionais de maiores dimensões, distinguindo-se as duas pelo tamanho do

núcleo urbano que serviam e, formalmente, pela extensão que as alas laterais tomam.

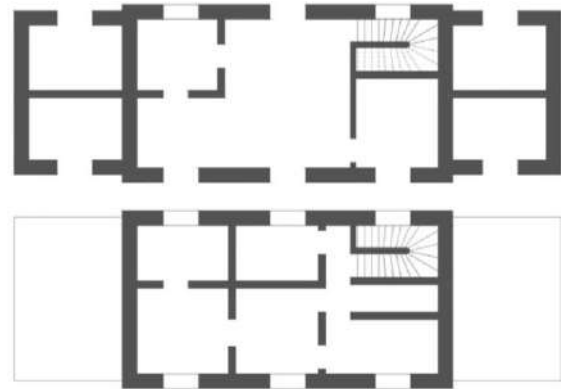


Fig. 2.07 - Planta-tipo para uma estação de 3ª classe. 1882.²⁶⁹

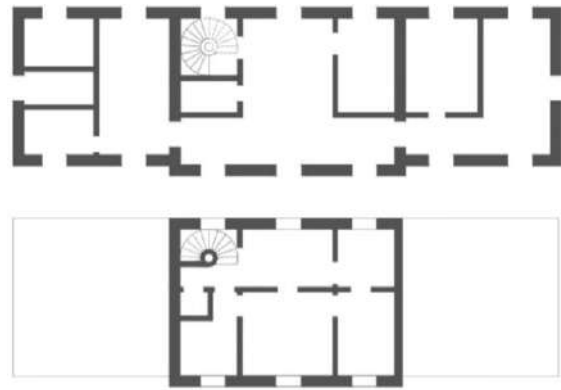


Fig. 2.08 - Planta-tipo para uma estação de 2ª classe. 1882.²⁷⁰

Por último têm-se as estações de 1ª classe²⁷¹, únicas e irrepetíveis. Sendo que seriam desenvolvidas tendo em plena consideração o contexto do local onde seriam implantadas, regra geral em grandes cidades ou pontos término das linhas principais, estas estações destacam-se pelos seus projetos de traçado único. Estes “modelos” não seriam replicados e eram, recorrentemente, projetos assinados por arquitetos e/ou engenheiros de renome, figurando marcos singulares na arquitetura ferroviária.

²⁶⁸ Redesenhado pela autora. Adaptado de: (ALVES, Rui Manuel Vaz) *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro*, p.601.

²⁶⁹ Redesenhado pela autora. Adaptado de: (ALVES, Rui Manuel Vaz) *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro*, p.603.

²⁷⁰ Redesenhado pela autora. Adaptado de: (ALVES, Rui Manuel Vaz) *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro*, p.606.

²⁷¹ Dão-se como exemplos de estações categorizadas de 1ª classe a Estação de Porto Campanhã (1875), ao encargo do engenheiro Pedro Inácio Lopes, a Estação de Coimbra, que terá passado por várias fases de projeto mas tem como assinatura final (1931) o desenho de Cottinelli Telmo e Luís Cunha, e a Estação de Viseu (1890, demolida em 1989), que marcava o término do antigo Ramal de Viseu.

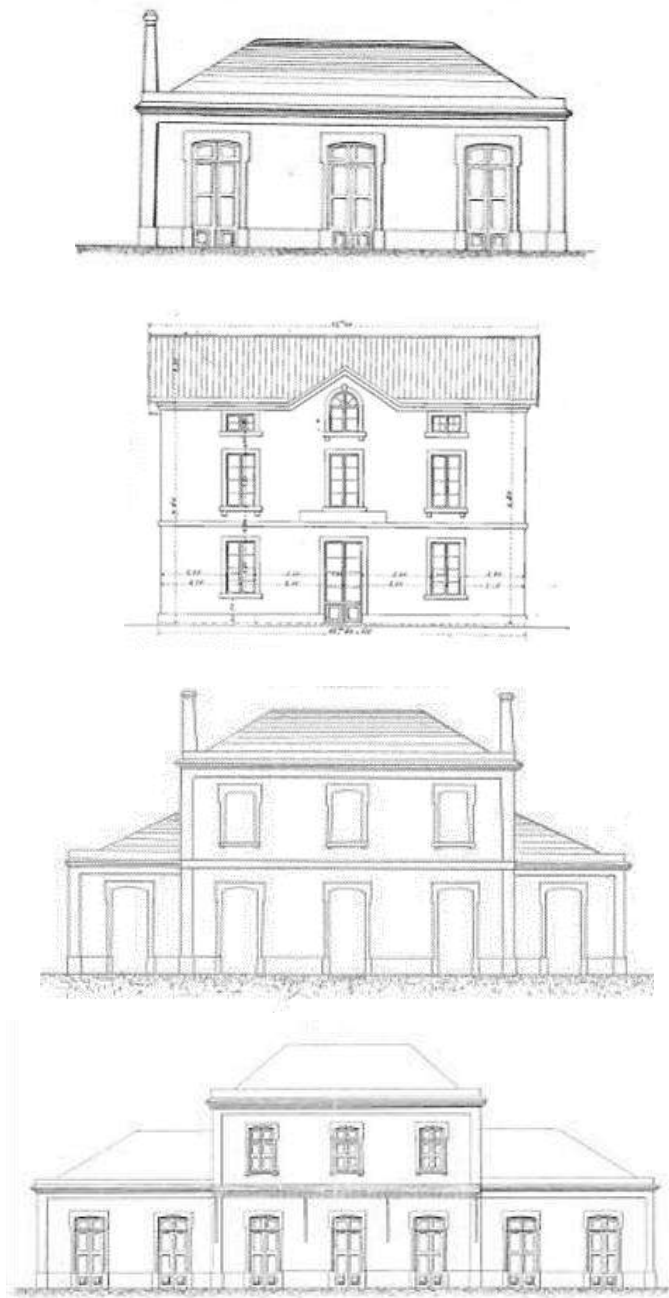


Fig. 2.09 - Projetos-tipo para um apeadeiro e estação de 4ª, 3ª e 2ª classe. 1861 e 1882.²⁷²

Projecto tipo de um "apeadeiro" ("estação de 4ª classe") para a linha da Beira Alta; elaborado em 1882, pelos Serviços Técnicos da Companhia de Caminhos de Ferro da Beira Alta [sem autor];

Projecto tipo para uma estação de 4ª classe; elaborado em 1861, pelos Serviços Técnicos da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, subscrito pelo engenheiro director da companhia - Eugénio Page;

Projecto tipo para uma "estação de 3ª classe"; para a linha da Beira Alta; elaborado em 1882, pelos Serviços Técnicos da Companhia de Caminhos de Ferro da Beira Alta [sem autor];

Projecto tipo para uma "estação de 2ª classe"; para a linha da Beira Alta; elaborado em 1882, pelos Serviços Técnicos da Companhia de Caminhos de Ferro da Beira Alta [sem autor].

²⁷² Todos os desenhos presentes na figura são do Arquivo Técnico da REFER (Lisboa) e foram retirados de: (ALVES, Rui Manuel Vaz) **Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro**, p.601-603 e 606. A Figura contém a legenda original da fonte referida. Para uma melhor compreensão de cada modelo/categoria refere-se, uma vez mais, a consulta do trabalho enunciado (nas páginas 598 a 607).

“No respeitante aos estilos, sobretudo à referida aproximação entre estação e habitação, seria de presumir poder estabelecer-se uma classificação estilística geográfica (...). Contudo, na realidade não acontece assim: o mais que se apura (...) é ter havido, quando muito, uma distribuição temporal dos estilos, encontrando-se em qualquer região do país estações muito semelhantes, desde que da mesma época (...) [há] alguns casos em que podemos falar duma tipologia não regional mas, diga-se, «de linha» (...)”²⁷³

Estas tipologias iniciais foram servindo de base às construções ferroviárias até por volta das décadas de 1920/1930, momento em que se denota (sobretudo nas grandes cidades) uma mudança no desenho dos edifícios, influência dos novos estilos arquitetónicos que começavam a chegar a Portugal naquela 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.”²⁷⁴

Às “caixas” simples que davam forma aos apeadeiros e às quais depois se juntavam outras mais para fazer crescer as estações, sucederam novos modelos que começaram a aliar à forma base o gosto da época pela ornamentação e por geometrias mais complexas. As construções ferroviárias começaram, então, a ganhar novas formas que

fugiam à simples “caixa” e construíam agora novas volumetrias.

Como referido anteriormente, a conceção dos projeto-tipo estaria a cargo da empresa concessionária da linha projetada e verifica-se, entre o final do século XIX e as primeiras décadas do séc. XX o período de maior prosperidade na edificação da via-férrea e na construção dos vários caminhos pelas diferentes entidades. Verifica-se, também, um trabalho de coerência na linguagem de projeto para as várias estruturas necessárias à implementação dos diferentes caminhos. Esta questão associa-se, novamente, à produção seriada, de autoria coletiva, que conferiu à rede ferroviária uma linguagem de conjunto concisa e familiar.

No início do séc. XX, apenas parte da rede ferroviária herdada do antecessor regime monárquico era detida pelos Caminhos de Ferro do Estado, estando o restante da rede na posse de entidades privadas.²⁷⁵ Esta diferença na empresa detentora da concessão não é, no entanto, sentida ao nível da construção arquitetónica por haver o esforço de continuidade que se verifica pelas várias linhas nacionais. É, depois em 1927, que a C.P.²⁷⁶ celebra com o Estado um contrato de arrendamento da rede nacional, passando assim a controlar quase a totalidade das linhas. O sistema ferroviário continuou em expansão e as estruturas de apoio (edificado ferroviário) continuaram a “reflectir em graus diversos o

²⁷³ BRANCO, Jorge - *Estações Ferroviárias Portuguesas: em postais ilustrados antigos*, p.10.

²⁷⁴ FAÍSCA, Ana Rute & JANUÁRIO, Pedro Gomes - *A Arquitetura Ferroviária Em Portugal: Os modelos iniciais e a possível origem do seu estilo. A conservação do património entre guerras (1919-1939)*, p.112.

²⁷⁵ ALVES, Rui Manuel Vaz - *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro*, p.60.

²⁷⁶ A C.P. data a sua origem a 1860 (data oficial) com a fundação da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. A empresa, que foi construindo e explorando várias linhas em Portugal, altera o seu nome após a Implantação da República em 1910. Começou a destacar-se como uma das principais empresas ferroviárias a nível nacional e, no final da década de 1920 ganha posse da grande maioria da rede portuguesa. Terá sofrido nova mudança na denominação após a Revolução de 25 de Abril (1974), passando a chamar-se Caminhos de Ferro Portugueses. No fim do século XX, depois de ter sido durante largas décadas a única detentora da rede nacional de caminhos-de-ferro (a concessão única data de 1947), a empresa fica apenas encarregue da exploração dos serviços ferroviários, passando a gestão da rede para a REFER (1997-2015; incorporou na IP). Em 2009 recebe o atual nome de CP - Comboios de Portugal, E.P.E.

Informações retiradas de: C.P. - *Cronologia da história dos caminhos de ferro em Portugal*. Disponível em: <https://www.cp.pt/institucional/pt/cultura-ferroviaria/historia-cp/cronologia>; Wikipédia - *Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses*. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses#cite ref-7>; & Wikipédia - *Comboios de Portugal*. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Comboios de Portugal#cite note-DL137-10>.

sentido do desenho que nos anos anteriores fora sintetizado e instituído.”²⁷⁷ Em janeiro de 1947, duas décadas depois de tomar posse de grande parte da rede, a C.P. vence em concurso público o poder de exploração dos caminhos-de-ferro nacionais, decisão tomada pelo Governo.²⁷⁸ Criou-se, assim, uma concessão única a nível nacional.

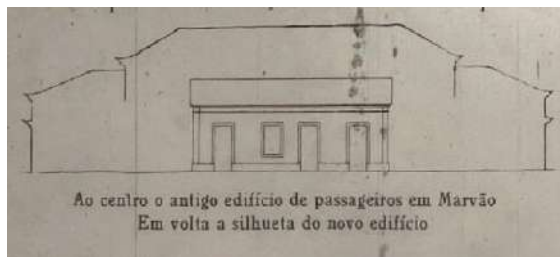


Fig. 2.10 e 2.11 - Projetos de ampliação para os Edifícios de Passageiros das Estações de Marvão e Vila Franca de Xira. 1930 e 1931.²⁷⁹

Pouco depois, a produção arquitetónica começa a notar um declínio na quantidade de novas construções, passando grande parte das ações a constituírem reabilitações e aumentos de estações e edificado já construído e em funcionamento. Algumas das intervenções

passaram pela “reabilitação estética” dos edifícios, vendo-se serem introduzidos painéis azulejares em construções que originalmente não os tinham ou passando a reabilitação pela modificação das molduras dos vãos, por exemplo.

Outra parte, bastante significativa, das ações tomadas sobre o património ferroviário foram as ampliações. Muitas vezes por motivos de aumento do tráfego afeto à linha em questão, traduzido na necessidade de acomodar um maior número de pessoas e serviços, as estações originais sofreram aumentos na sua volumetria²⁸⁰ de forma a cumprir os requisitos precisos. Estas ampliações foram feitas, em muitos casos, através do aumento dos E.P. originais, mantendo a sua forma e imagem e introduzindo novas volumetrias que se acoplaram e fizeram crescer as estações.

Durante o período áureo, a C.P. contava com o trabalho de arquitetos como Perfeito de Magalhães²⁸¹, Cottinelli Telmo²⁸², Luís Cunha²⁸³ e Ernesto Korrodi²⁸⁴, que através da reabilitação/ampliação de estações em uso/desativadas ou do desenho de novos edifícios, moldaram a imagem do edificado da rede durante grande parte do séc. XX.

Ao edificado dos conjuntos das estações juntaram-se outros tipos de espaços que albergavam diferentes vertentes do programa ferroviário. São disto exemplo os grandes

²⁷⁷ MARTINS, João Paulo - *Arquitectura ferroviária até à década de 1960*. In (PORTUGAL, Caminhos de Ferro & REFER) **1910-2010: o caminho de ferro em Portugal**, p.44.

²⁷⁸ “Após concurso público oficial, a CP passava a explorar a totalidade das linhas portuguesas, à excepção da Linha de Cascais que continuaria sob a administração da Sociedade Estoril.”. MARTINS, João Paulo - *Arquitectura ferroviária até à década de 1960*. In (PORTUGAL, Caminhos de Ferro & REFER) **1910-2010: o caminho de ferro em Portugal**, p.45.

²⁷⁹ Ambos os projetos de ampliação têm a assinatura de Perfeito de Magalhães. Retiradas de: (J. N.) *Modernos edifícios de passageiros nas Estações da C.ª dos C.ªs de Ferro Portugueses* in **A Arquitectura Portuguesa**. Nº12 (1930), p. 93 & (SIENNÉ, D. E.) *Modernos edifícios de passageiros nas Estações da C.ª dos C.ªs de Ferro Portugueses: Estação de Vila Franca de Xira* in **A Arquitectura Portuguesa**. Nº1 (1931), p.7.

²⁸⁰ Muitas foram aumentadas nas alas laterais que ladeiam o corpo central do E.P.. Não obstante, houve também muitas estações a sofrer aumentos em altura ou às quais foram anexados novos volumes/foram construídos edifícios complementares.

²⁸¹ Fernando Perfeito de Magalhães e Meneses de Villas-Boas (1878 - [1958]). Admitido para a posição de “arquitecto chefe de repartição auxiliar” na C.P. em 1923. Ter-se-á reformado em 1949.

²⁸² José Ângelo Cottinelli Telmo (1897-1948). Admitido para a posição de “arquitecto contratado” na C.P. em 1923, passou ao quadro da empresa em 1936. Permaneceu na C.P. até à sua morte.

²⁸³ Luís Alexandre da Cunha (1894-[1971]). Admitido para a posição de “arquitecto contratado” na C.P. em 1923, passou ao quadro da empresa em 1927. Ter-se-á reformado em 1964.

²⁸⁴ Ernst Korrodi (1870-1944). Arquitecto de origem suíça, estabeleceu-se em Portugal enquanto docente na Escola Industrial e Comercial de Leiria. Trabalhou com a C.P. nas linhas a sul do Tejo.

armazéns e oficinas que, por norma, se encontram em pontos de transbordo ou entroncamento entre linhas, os bairros habitacionais destinados aos funcionários dos caminhos, e as colónias de férias e sanatórios para uso dos ferroviários e as suas famílias. Estes projetos começam a aparecer sobretudo após a consolidação da concessão única e têm autoria, muitos deles, dos arquitetos da CP anteriormente mencionados²⁸⁵.

Apesar da forte inclinação do gosto da época para um traçado mais moderno e vanguardista nas construções, em geral e ao qual o património imóvel ferroviário não escapou, continua a denotar-se uma forte influência do regionalismo e da tradição nas novas construções.

Hoje, muito do património ferroviário edificado das linhas entretanto desativadas encontra-se devoluto, em completo estado de abandono ou até em ruína²⁸⁶. Os exemplos mais significativos do desinteresse por este tipo de legado encontram-se nas linhas de menor envergadura que serviam principalmente zonas rurais e de pouco movimento²⁸⁷. A reflexão sobre a evolução da rede e sobre o edificado que a acompanhou implica a consciencialização sobre estas questões e tem como intenção recuperar esta temática que têm caído no esquecimento, para debate e dando lugar a novos estudos sobre a questão.

²⁸⁵ Há, claro é, diversos outros edifícios (onde se incluem os E.P.), que foram desenhados por outros arquitetos que colaboravam ou faziam parte do departamento de arquitetura da CP.

²⁸⁶ Por ação de fatores climáticos ou por ação humana (incêndios, demolição ou ocupações ilegais, por exemplo).

²⁸⁷ Quando comparado com as grandes cidades e focos urbanos.

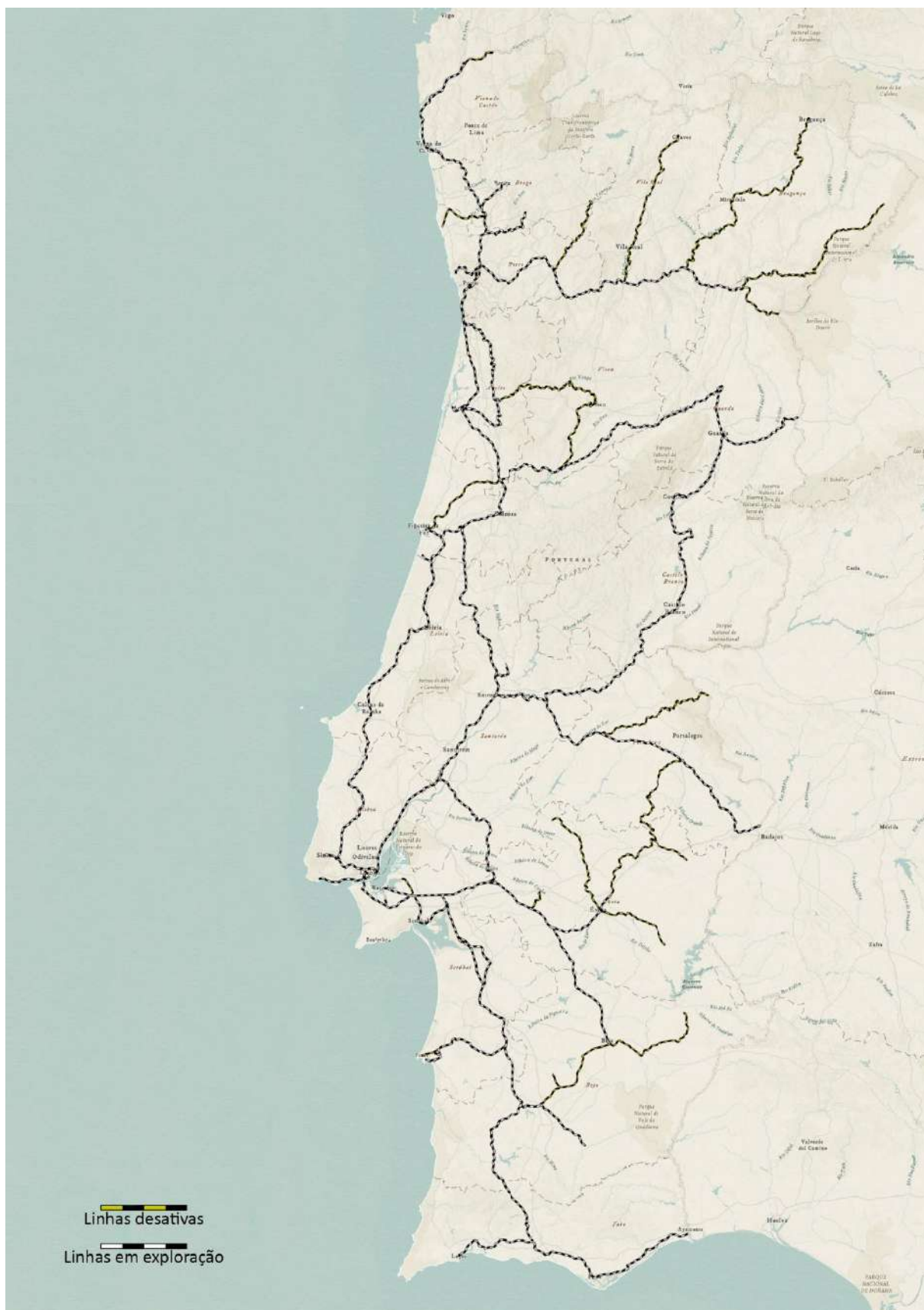


Fig. 2.12 - Rede ferroviária portuguesa atual. Estão diferenciadas a linhas atualmente em uso e as desativas.²⁸⁸

²⁸⁸ A imagem é uma adaptação do mapa interativo disponível na página *Rede Ferroviária* no site da IP. Refere-se a consulta da página para a análise das restantes informações. Disponível em: <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/infraestruturas/rede-ferroviaria>

As construções do Sabor

A Linha do Sabor (L.S.) compreendia um total de 28 estruturas (edificado) de apoio à ferrovia. Começando na Estação do Pocinho, onde era feito o entroncamento com a Linha do Douro, foram sendo construídas ao longo de todo o traçado uma série de edifícios que faziam a ponte entre o caminho-de-ferro e as localidades servidas. À semelhança das restantes linhas nacionais (principalmente secundárias e em zonas rurais), as construções do Sabor correspondem a modelos pré-definidos que se foram adaptando à envolvente direta e consolidaram a presença da ferrovia num território em que os meios de transporte eram ainda escassos.

Quando analisada a totalidade do conjunto edificado, denota-se que para a construção deste caminho foram adotados diferentes modelos de apeadeiro e estação (projeto-tipo) para as construções e que o

edificado ferroviário da Linha do Sabor constitui um grupo bastante diversificado, tanto nos modelos utilizados para os E.P. como também para os restantes edifícios dos vários complexos ferroviários²⁸⁹. Consequência dos atrasos e percalços que ditaram a construção da Linha por troços²⁹⁰, e pela exploração da mesma ter sido feita por parte de diferentes entidades ao longo dos anos (afetando tanto a abertura das várias secções como o próprio funcionamento da ferrovia), a utilização de diferentes tipologias ao longo do traçado da L.S. evidencia-se como resultado direto dos acontecimentos que levaram à construção deste caminho-de-ferro transmontano.

Observando os edifícios das diferentes secções da Linha, e conhecendo os pontos iniciais e finais de cada troço²⁹¹, torna-se óbvio que a seleção dos modelos a adotar se confina às diferentes secções e aos modelos que estariam em uso no momento da construção

²⁸⁹ Entenda-se todos os pontos de paragem na Linha, onde se incluem as estações, os apeadeiros e as paragens.

²⁹⁰ Referir à Fig. 1.24, no subcapítulo *A Linha do Sabor*, do presente ensaio.

²⁹¹ Pocinho-Carviçais, Carviçais-Lagoaça, Lagoaça-Mogadouro e Mogadouro-Duas Igrejas/Miranda.

de cada lanço. Assim, verifica-se que em cada uma das secções de linha é possível encontrar o mesmo modelo ou semelhante, repetido em vários pontos, ainda que apresentem algumas alterações ao projeto-tipo, realizadas de forma a melhor integrar o edificado ferroviário com o

edificado da localidade em questão. Enumeram-se os vinte e oito (28) pontos de paragem da Linha do Sabor²⁹² (por ordem, no sentido Pocinho-Duas Igrejas), indicando o troço a que pertencem e a categoria atribuída²⁹³.

Gricha/Cricha Paragem (1º troço)
 Torre de Moncorvo** Estação (1º troço)
 Quinta de Água Paragem (1º troço)
 Larinho* Estação (1º troço)
 Zimbro Paragem (1º troço)
 Lamelas Paragem (1º troço)
 Quinta Nova Paragem (1º troço)
 Carvalho Apeadeiro (1º troço)
 Cabeço da Mua Paragem (1º troço)
 Felgar Estação (1º troço)
 Souto da Velha Paragem (1º troço)
 Mós Apeadeiro (1º troço)
 Fonte do Prado Paragem (1º troço)
 Carviçais Estação (1º troço)

Macieirinha Apeadeiro (2º troço)
 Freixo-de-Espada-à-Cinta Estação (2º troço)
 Fornos-Sabor Apeadeiro (2º troço)
 Lagoaça* Estação (2º troço)
 Santa Marta Paragem (3º troço)
 Bruçó Estação (3º troço)
 Vilar do Rei Estação (3º troço)
 Mogadouro Estação (3º troço)
 Variz Estação (4º troço)
 Sanhoane Apeadeiro (4º troço)
 Urrós Estação (4º troço)
 Sendim* Estação (4º troço)
 Fonte de Aldeia Apeadeiro (4º troço)
 Duas Igrejas/Miranda** Estação (4º troço)

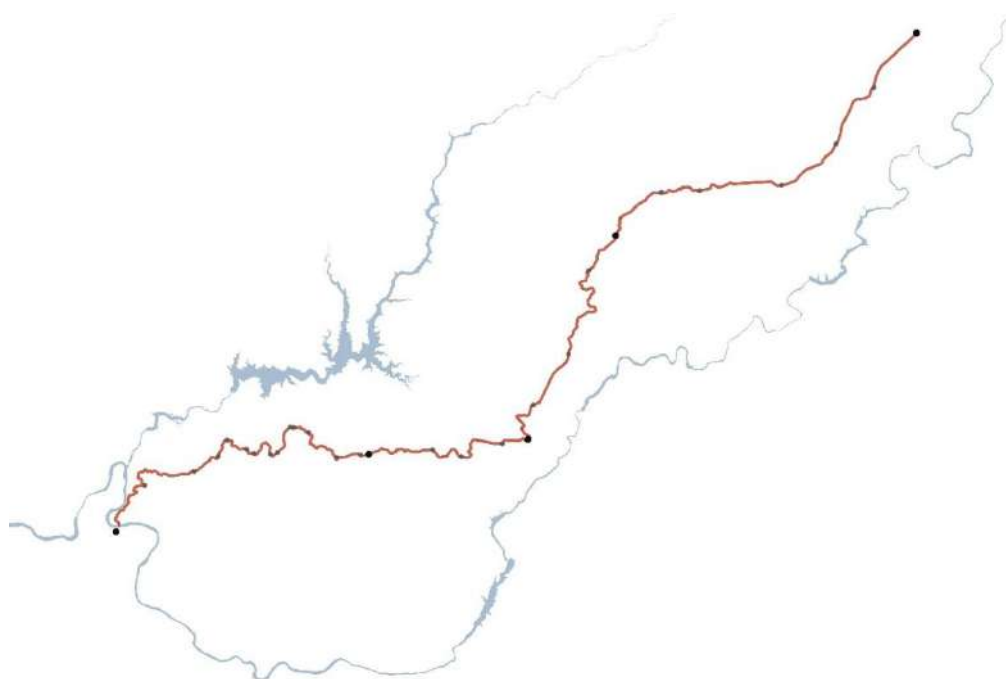


Fig. 2.13 - Estações, apeadeiros e paragens da Linha do Sabor. Sem escala. Elaborado pela autora, 2023.

* Recuperada e em funcionamento (café e clube social).

** Estrutura em uso sem reabilitação.

²⁹² Não contando com o Pocinho, que pertence à linha do Douro e é de onde arranca a Linha do Sabor.

²⁹³ É difícil determinar com certeza a que categoria corresponde cada ponto uma vez que nas várias fontes consultadas algumas classificações vão alterando e não foi possível obter/consultar os desenhos e processos originais das construções (onde se presume estar patente a classificação atribuída). A classificação aqui presente resulta do cruzamento das informações obtidas das diferentes fontes e é da opinião da própria autora.

O primeiro troço da Linha do Sabor (maior em extensão e em número de estruturas) compreende um total de catorze (14) estruturas edificadas, incluindo edifícios das três categorias de paragem. Isto justifica-se pela topografia que o território apresenta (com grandes diferenças de altimetria), afetando o traçado da Linha que foi sendo adaptado às condições do terreno de forma a limitar o número de operações a efetuar e os custos de obra.

O traçado destas edificações é semelhante entre todas e é possível afirmar a utilização do projeto-tipo de *Apeadeiro*, desenhado para a linha da Beira Alta em 1882²⁹⁴, como o modelo base às construções desta secção da Linha. Apresentam, na maioria, uma planta de base retangular interiormente repartida em duas ou três secções, e são todos edifícios térreos à exceção de Torre de Moncorvo (que corresponderá ao projeto-tipo de uma estação de 4ª classe²⁹⁵). É neste troço que se vê a junção dos volumes do E.P. e do C.C. (que não se verifica nas restantes secções²⁹⁶).

Nestas construções não se utilizam elementos ornamentais nas fachadas, destacando-se as molduras em pedra que rematam os (três) vãos, os letreiros que identificam a estação/apadeiro/paragem (geralmente feitos em argamassa ou em azulejo e dispostos numa das fachadas laterais) e os painéis azulejares (apenas presentes na E.F. de Carviçais). As paragens que neste troço se encontram também eram identificadas através de letreiros e seguiam o mesmo tipo de desenho austero que as restantes construções apresentam.

Seguindo a classificação anteriormente apresentada²⁹⁷, observa-se que as paragens diferem entre si no tipo de desenho que apresentam, passando pelas estruturas mais simples de telheiro aos pequenos volumes de apoio ao funcionamento da via.



Fig. 2.14 - Estação Ferroviária de Torre de Moncorvo. Fotografia da autora, fevereiro de 2023.²⁹⁸



Fig. 2.15 - Letreiro do Apeadeiro do Carvalhal. Fotografia da autora, fevereiro de 2023.



Fig. 2.16 - Souto da Velha (paragem). [2014].²⁹⁹

²⁹⁴ Referir ao subcapítulo *O projeto-tipo nas construções ferroviárias* e à Fig. 2.09 (do presente).

²⁹⁵ *Idem*.

²⁹⁶ Referir ao **Apêndice 8** - Tabela com dados relativos às estações e apeadeiros da Linha do Sabor presentes no **Levantamento de Instalações em Linhas Desativadas - Linha do Sabor**, da DIF - SDEF [1960-?].

²⁹⁷ Atribuição de categorias a cada ponto de paragem, na página anterior.

²⁹⁸ As fotografias que figuram nesta parte do texto foram selecionadas com o intuito de mostrar o estado atual das construções da Linha. A grande maioria das estruturas encontra-se ou em estado de abandono/ruína ou foram, desde o encerramento da Linha, demolidas restando em alguns casos vestígios das fundações dos edifícios.

²⁹⁹ Fotografia partilhada em *Linha do Sabor: de Duas Igrexas a Pocinho* (na página wikiloc) por @apriet.

Disponível em: <https://pt.wikiloc.com/trilhas-trekking/linha-do-sabor-de-duas-igrexas-a-pocinho-7057596/photo-4011766>

As aberturas do segundo e terceiro troços da linha coincidem temporalmente com a alteração da entidade concessionária. Nota-se, por isso, uma mudança no tipo de desenho e modelos utilizados nos edifícios construídos a partir da Estação de Carviçais. A mudança de concessionário trouxe a introdução de novos modelos na Linha, verificando-se mesmo assim a repetição de projetos-tipos em algumas das estações e apeadeiros. O último troço é inaugurado após se ter estabelecido a concessão única nos caminhos-de-ferro e, uma vez mais, denota-se a influência que a mudança da companhia exploradora tem no edificado ferroviário escolhido para a edificação e finalização da Linha.

Os edifícios destes troços já apresentam volumetrias mais complexas, fugindo da planta retangular e passando também a utilizar o apêndice como elemento formal característico. Também nestas se vê uma maior aposta na ornamentação, passando por exemplo pela utilização de frontões nas fachadas principais e pela introdução do desenho figurativo, ao invés de padrões geométricos, nos painéis azulejares de algumas estações.

Os modelos escolhidos para estas secções da Linha são variados, no entanto, é de notar a utilização do mesmo projeto-tipo em algumas das edificações. Dá-se o exemplo das estações de Freixo, Lagoaça e Bruçó, em que o modelo apenas difere no acoplamento do volume do Cais Coberto³⁰⁰, e as estações de Variz e Urrós, idênticas entre si.

Por oposição, destacam-se as estações de Mogadouro e Duas Igrejas/Miranda, duas das mais importantes na Linha, que apesar de terem por base modelos semelhantes, são projetos únicos no conjunto das construções do Sabor.



Fig. 2.17 - Estação Ferroviária de Freixo-de-Espada-à-Cinta. Fotografia da autora, novembro de 2022.



Fig. 2.18 - Estação Ferroviária de Bruçó. Fotografia da autora, abril de 2023.



Fig. 2.19 - Estação Ferroviária de Urrós. David Vaz, 2022.³⁰¹



Fig. 2.20 - Estação Ferroviária de Variz. J.P. Nascimento, 2011.³⁰²

³⁰⁰ Nas estações de Lagoaça e Freixo-de-Espada-à-Cinta o C.C. está acoplado ao E.P., sendo a maior diferença a materialidade adotada para os volumes do Cais. Na Estação de Bruçó os volumes são separados, havendo inclusivamente plataformas diferentes para os dois.

³⁰¹ Fotografia por David Vaz (Turma 3 de PFA), 2022.

³⁰² NASCIMENTO, J.P. (2014). Partilhada por @J.P. Nascimento. Disponível em: https://www.flickr.com/photos/jp_nascimento/5316843504/



Fig. 2.21 - Estação Ferroviária de Mogadouro.
Inês Parreira, 2023.³⁰³



Fig. 2.22 - Estação Ferroviária de Duas Igrejas/Miranda.
Antero Pires, 2015.³⁰⁴

Ao planeamento dos caminhos-de-ferro são inerentes, logo à partida, um conjunto de diretrizes e processos que guiam as ações a tomar, quer no que refere ao próprio traçado da via como a todas as infraestruturas e estruturas necessárias ao seu funcionamento. Posto isto, e sabendo que o traçado da L.S. foi definitivamente definido e aprovado em 1904³⁰⁵, poderá assumir-se que a escolha dos modelos a adotar tivesse sido feita logo após a aprovação do traçado final. Contudo, o mesmo não se verifica no conjunto edificado³⁰⁶.

Quando se analisam as construções do Sabor como um todo, percebe-se que os eventos que fizeram com que a construção da Linha se arrastasse durante vários anos tiveram um impacto “negativo” no sentido da unidade

formal do conjunto edificado. A utilização de modelos tão díspares entre troços é bastante significativa e deve-se, em grande parte, às alterações da companhia encarregue da exploração ao longo do tempo e ao próprio momento em que as construções terão sido edificadas. Cada troço apresenta uma linguagem específica que, apesar de se integrar e assumir características e elementos próprios de cada lugar, quando se faz a comparação dos vários edifícios das diferentes fases da Linha, revelam um conjunto bastante heterogéneo. Deduz-se, assim, que nos momentos em que efetivamente se fez a escolha dos projeto-tipo a usar, a consideração sobre os modelos já edificados nos troços anteriores não terá sido grande fator de influência.

Outro fator relevante na análise do conjunto edificado do Sabor é a consideração do projeto-tipo construído e da categoria posteriormente atribuída ao mesmo. Ao longo da Linha é possível constatar a utilização de modelos de apeadeiro (tipo), por exemplo, em pontos de paragem que depois assumiram o título de Estação (é no primeiro troço que este facto é mais evidente). É também relevante considerar não só os modelos iniciais como também os que se afirmaram como regra nas décadas de 1920/1930. A Estação de Mogadouro é o melhor exemplo disto, podendo atribuir-se a classificação de 2ª classe³⁰⁷ (correspondente aos modelos usados na época em que esta foi edificada).

³⁰³ Fotografia por Inês Parreira (Turma 3 de PFA), 2023.

³⁰⁴ PIRES, Antero - *Duas Igrejas (Miranda)* (2015). Partilhada por @Antero Pires em Linha do Sabor (grupo na página Flickr). Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/anttails/22777206197/in/album-72157624027169492/>

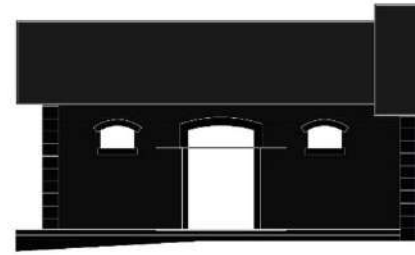
³⁰⁵ Referir ao subcapítulo *A Linha do Sabor*, do presente ensaio.

³⁰⁶ Não tendo sido possível encontrar documentação, desenhos e processos originais da Linha e das construções, não se pode afirmar com certeza este facto. Deduz-se no entanto, que à data do início da construção da ferrovia estivessem já escolhidos os projetos-tipo a adotar para a totalidade do traçado. Assume-se, por isso, que a utilização de diferentes modelos que acabou por acontecer nesta linha é consequência direta da construção da mesma por secções.

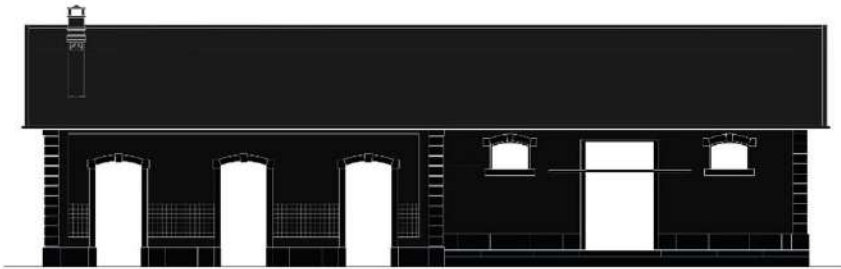
³⁰⁷ ALVES, Rui Manuel Vaz - *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro*, p.522.



Torre de Moncorvo



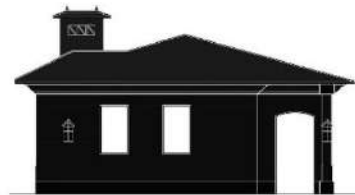
Lari



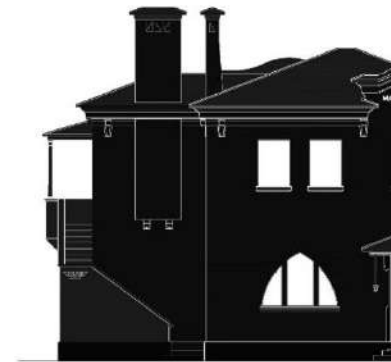
Carviçais



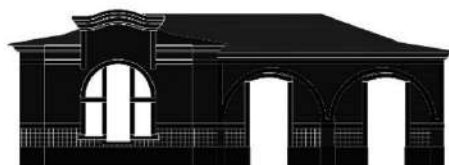
Freixo-de-Es



Vilar do Rei



Moga

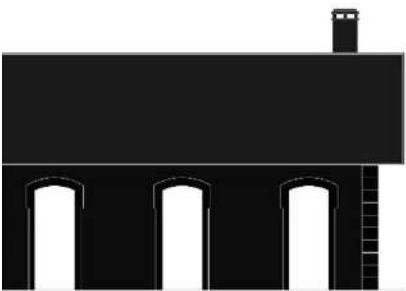


Urrós

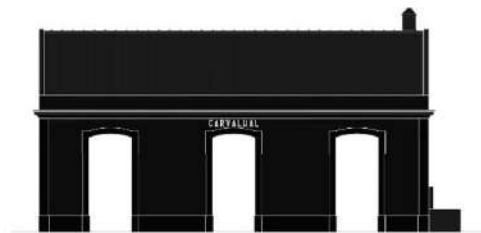


Sen

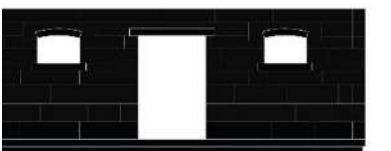
Fig. 2.23 - Diagrama das fachadas principais das estações estudadas pela Turma 3 (fachada contrária ao lado das linhas, à exceção de Vilar do Rei, Variz e Urrós). Destacam-se a volumetria geral, os vão e as principais linhas das fachadas. Sem escala. Elaborado pela autora com base nos levantamentos feitos pelos alunos da Turma 3 de PFA, 2023.



inho



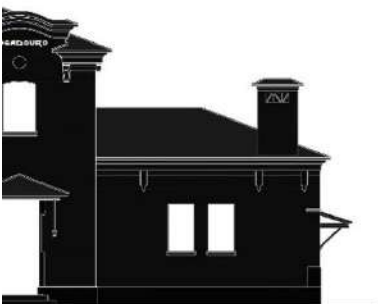
Carvalho



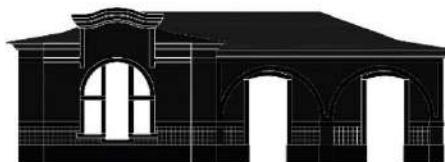
pada-à-Cinta



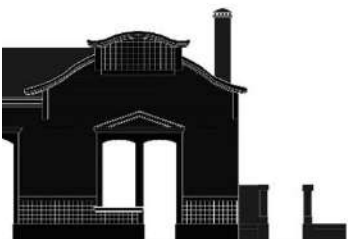
Bruçó



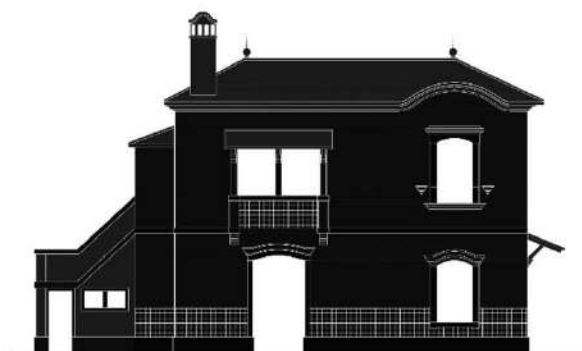
douro



Variz



dim



Duas-Igrejas/Miranda

Estão representadas (da esquerda para a direita e de cima para baixo) as estações/apeadeiros de: Torre de Moncorvo, Larinho, Carvalho, Carviçais, Freixo-de-Espada-à-Cinta, Bruçó, Vilar do Rei, Mogadouro, Variz, Urrós, Sendim e Duas-Igrejas/Miranda.

Atendendo a que os modelos ferroviários seriam utilizados em várias linhas construídas pela mesma entidade concessionária e seriam (eventualmente) replicados por empresas concorrentes, constata-se também que é possível encontrar noutras vias nacionais Edifícios de Passageiros que correspondem aos mesmos modelos que os que se encontram na Linha do Sabor.³⁰⁸

Sabendo quais foram as companhias concessionária das várias fases da Linha, procurou-se encontrar nas outras linhas da mesma concessão edifícios que tiveram por base o mesmo projeto-tipo usado nas construções do Sabor.

Apresenta-se uma pequena lista com as estações e apeadeiros, tanto da Linha do Sabor como outras presentes noutras linhas (do norte do país), que se assemelham às do Sabor.³⁰⁹

Torre de Moncorvo	Lapela (Linha do Minho)
Carvalhal	Fregim-A (Linha do Tâmega)
.....	Samardã (Linha do Corgo)
.....	Tourencinho (Linha do Corgo)
.....	Parada de Aguiar (Linha do Corgo)
Carviçais, Larinho, Felgar	Alvações (Linha do Corgo)
.....	Abambres (Linha do Corgo)
.....	Fortunho (Linha do Corgo)
.....	Povoação (Linha do Corgo)
.....	Sabroso (Linha do Corgo)
Freixo-de-Espada-à-Cinta, Lagoaça, Bruçó	
Vilar do Rei, Macieirinha	
Variz, Urrós	Codeçoso* (Linha do Tâmega)
Sendim	Gatão* (Linha do Tâmega)
.....	Lourido* (Linha do Tâmega)
Duas-Igrejas/Miranda	Mondim de Basto* (Linha do Tâmega)
.....	São Mamede de Infesta** (Linha de Leixões)



Fig. 2.24 - Estação Ferroviária de Felgar. [197-].³¹⁰



Fig. 2.25 - Apeadeiro da Macieirinha. [J. Rentes de Carvalho], [1974].³¹¹

* Atualmente recuperadas e em funcionamento enquanto alojamento para turismo rural.

** Estação recuperada e em funcionamento enquanto clube social (Moto Clube S. Mamede de Infesta).

³⁰⁸ É principalmente nas categorias de apeadeiro e estação que seriam usados os projetos-tipo para os E.P..

³⁰⁹ Haverá, claro é, muitas outras estruturas que utilizam os mesmos projetos-tipo que não figuram na lista.

³¹⁰ Disponível em: <http://os-caminhos-de-ferro.blogspot.com/2013/01/linha-do-sabor-um-pouco-de-historia.html>

³¹¹ [J. Rentes de Carvalho] - *Macieirinha - Linha do Sabor, Setembro 1974* [1974]. Retirada de: Fórum Carviçais (grupo).

Disponível em: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=237347749782751&set=a.228637567320436>



Fig. 2.26 - Apeadeiro de Lapela.
JCNazza, 2012.³¹²



Fig. 2.29 - Apeadeiro de Parada de Aguiar.
António Feijó, [2012].³¹⁵



Fig. 2.27 - Estação de Povoação.
António Feijó, [2012].³¹³



Fig. 2.30 - Estação de Codeçoso.
FF Mira, 2016.³¹⁶



Fig. 2.28 - Estação de Gatão.
José Gonçalves, 2016.³¹⁴



Fig. 2.31 - Estação de Mondim de Basto.
[1992].³¹⁷

³¹² Partilhada por @JCNazza (na página Panoramio) (2012).

Disponível em: <https://web.archive.org/web/20161025161408/http://www.panoramio.com/photo/81515420>

³¹³ António Feijó [2012]. Disponível em: <https://os-caminhos-de-ferro.blogspot.com/2012/12/linha-do-corgo-um-pouco-de-historia.html>

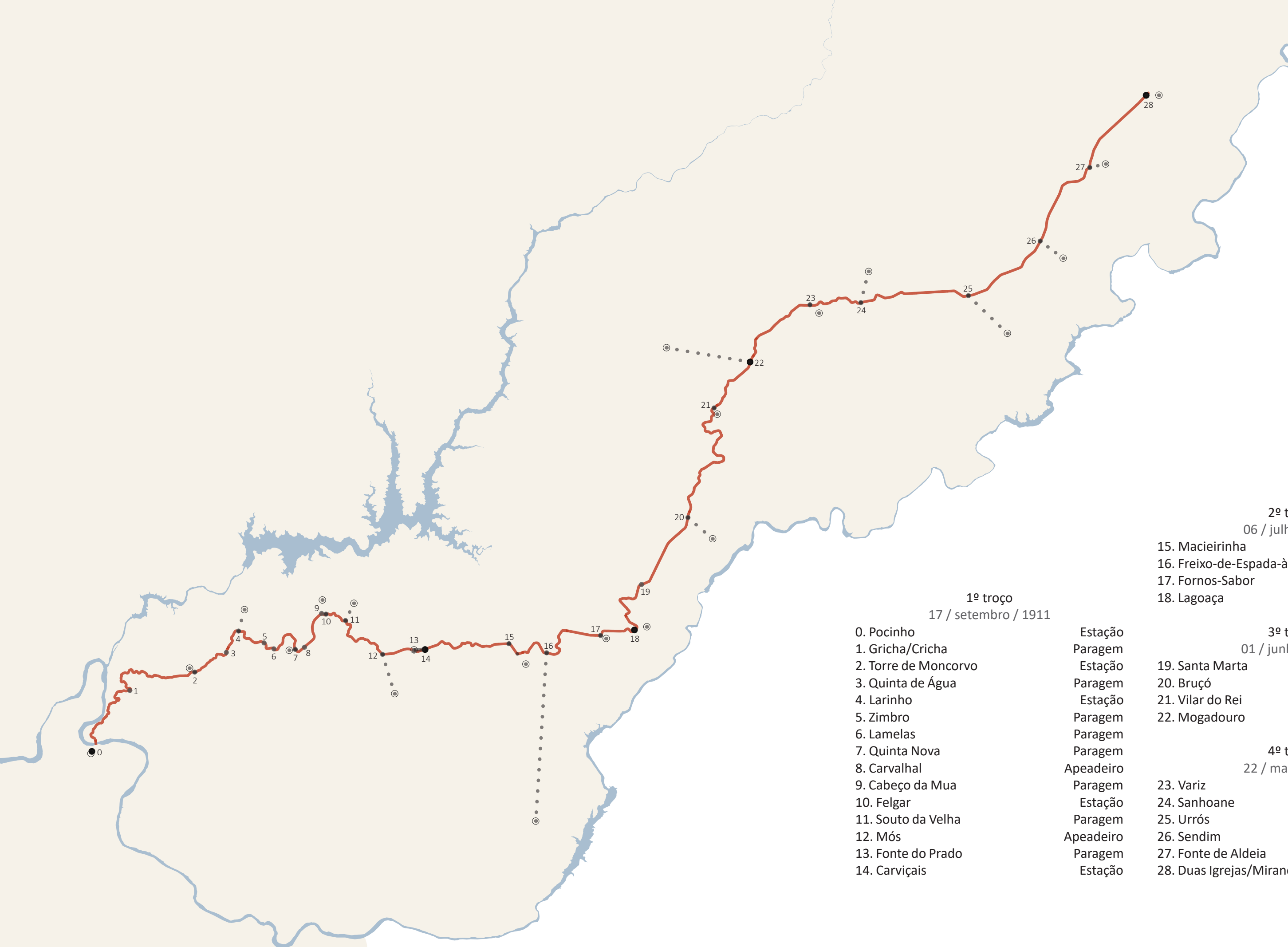
³¹⁴ José Gonçalves (2016). Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Apeadeiro_de_Gat%C3%A3o

³¹⁵ António Feijó [2012]. Disponível em: <https://ultimosinaldepartida.blogspot.com/2012/04/linha-do-corgo.html>

³¹⁶ Partilhada por @FF Mira (2016). Disponível em: https://www.flickr.com/photos/ff_mira/30310168185/

³¹⁷ Autor desconhecido [1992]. Partilhada por @Norfolkboy1.

Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/norfolkboy1/3471720846/in/photolist-6hMtDY-A5tqxC-SVc8ge-gMuYDQ-aKJnQH>



1º troço
17 / setembro / 1911

- 0. Pocinho
- 1. Gricha/Cricha
- 2. Torre de Moncorvo
- 3. Quinta de Água
- 4. Larinho
- 5. Zimbro
- 6. Lamelas
- 7. Quinta Nova
- 8. Carvalhal
- 9. Cabeço da Mua
- 10. Felgar
- 11. Souto da Velha
- 12. Mós
- 13. Fonte do Prado
- 14. Carviçais

- Estação
- Paragem
- Estação
- Paragem
- Estação
- Paragem
- Paragem
- Paragem
- Apeadeiro
- Paragem
- Estação
- Paragem
- Apeadeiro
- Paragem
- Estação

2º troço
06 / julho / 1927

- 15. Macieirinha
- 16. Freixo-de-Espada-à-Cinta
- 17. Fornos-Sabor
- 18. Lagoaça

- Apeadeiro
- Estação
- Apeadeiro
- Estação

3º troço
01 / junho / 1930

- 19. Santa Marta
- 20. Bruçó
- 21. Vilar do Rei
- 22. Mogadouro

- Paragem
- Estação
- Estação
- Estação

4º troço
22 / maio / 1938

- 23. Variz
- 24. Sanhoane
- 25. Urrós
- 26. Sendim
- 27. Fonte de Aldeia
- 28. Duas Igrejas/Miranda

- Estação
- Apeadeiro
- Estação
- Estação
- Apeadeiro
- Estação



Pocinho



Gricha



Torre de Moncorvo



Quinta de Água



Larinho



Zimbro



Lamelas



Quinta Nova



Carvalhal



Cabeço da Mua



Felgar



Souto da Velha



Mós



Fonte do Prado



Carviçais



Macieirinha



Freixo-de-Espada-à-Cinta



Fornos-Sabor



Lagoaça



Santa Marta



Bruçó



Vilar do Rei



Mogadouro



Variz



Sanhoane



Urrós



Sendim



Fonte de Aldeia



Duas Igrejas/Miranda

· idêti'dad(ə) ·

Conjunto de características de algo ou de alguém
que permite a sua identificação.³¹⁸

³¹⁸ Definição retirada da página *Identidade* do site do Dicionário Priberam da Língua Portuguesa.
Disponível em: <https://dicionario.priberam.org/identidade>

O modelo ferroviário como identidade do lugar

Cada região tem, no seu edificado, um conjunto específico de elementos que criam a identidade arquitetónica do sítio. Apesar disto, pode-se afirmar que existe uma linha contínua no projetar da arquitetura portuguesa quando esta é pensada e estudada como um todo.

Quando se reflete sobre a arquitetura tradicional que se produz em determinado país, o mais imediato é relacionar a identidade arquitetónica com a imagem da casa popular, com a habitação.³¹⁹ O estudo de uma arquitetura passa, muitas vezes, pela análise e pelo tentar compreender em grande detalhe como são desenhadas e vividas as habitações, e ainda por entender como é que as características que nestas se encontram retratam uma imagem nacional. Contudo, este

estudo não pode, nem deve, cingir-se à análise da habitação enquanto objeto/elemento único à compreensão e estudo de uma identidade arquitetónica.

Em Portugal não existe uma forma única da casa³²⁰; as particularidades que se encontram nas construções nacionais derivam de região para região (por vezes até dentro da mesma zona se verificam diferenças significativas). Ainda assim, a disposição dos espaços e a volumetria geralmente adotada para estas construções revela um conjunto de formas que se afirmam como a base da arquitetura nacional, que se procurou entender e sintetizar com o movimento da “Casa Portuguesa”³²¹. Mas se se pode afirmar que a casa/habitação contém em si o poder de

³¹⁹ Não obstante, este tipo de estudo refletirá também sobre outros tipos de construções tradicionais, de carácter religioso ou agrícola/de produção, por exemplo. Interessa para o presente ensaio fazer o destaque do papel da habitação nesta questão uma vez que é a esta tipologia que se assemelham formalmente (e até a nível do programa a albergar) os projetos-tipo para os Edifícios de Passageiros implementados e usados a nível nacional até por volta das décadas de 1920/1930.

³²⁰ Entenda-se aqui a casa no sentido da habitação tradicional/popular.

³²¹ Nas primeiras décadas do séc. XX teve-se em Portugal o movimento da “Casa Portuguesa”, que reflete sobre a identidade e a procura de uma imagem única da arquitetura nacional, e que está associado à produção de uma arquitetura de tendência tradicionalista. A “Casa Portuguesa” afirma as formas tradicionais e populares de construir e viver como uma verdadeira herança cultural a que se quer regressar

caracterizar arquitetonicamente uma região, também outras construções podem apresentar esta possibilidade³²². A procura da linguagem arquitetónica portuguesa deve, então, passar pela afirmação de outras tipologias para além da habitação enquanto elementos identitários e caracterizadores.

Em Portugal verifica-se, em variadas ocasiões, a utilização de projetos-tipo para construções de diferentes tipos de programas. Sabe-se também que para a definição de um projeto-tipo e utilização de um modelo, é necessário um profundo entender do projeto proposto no seu funcionamento e de como este vai responder às necessidades específicas do programa em questão.

Isto traduz-se tanto na standardização dos elementos identitários e caracterizadores das construções como na aplicação sistemática dos modelos em vários pontos do país, sendo que a análise e agrupamento de tipologias pode ser feito tanto a nível geográfico como temporal.

Estes projetos-tipo foram assumindo pequenas variações em alguns dos elementos arquitetónicos. No entanto, a morfologia do modelo não seria alterada de forma significativa (sendo que o modelo é a materialização direta do projeto-tipo, a questão do esquema geral/volumetria não sofre modificações significativas aquando das alterações introduzidas na obra). São disto exemplo as construções ferroviárias, a que se pode então atribuir o “papel” de elemento caracterizador da identidade arquitetónica portuguesa.

Recuperando a questão da utilização de projetos-tipo para os imóveis dos caminhos-

de-ferro nacionais, sabe-se que o desenho e escolha do modelo a aplicar estaria ao encargo da empresa responsável pela exploração de cada linha. É de notar que as empresas concessionárias (até à criação da concessão única em 1947) funcionavam de forma “regional”, o que significa que as companhias que detinham posse das linhas no norte do país não eram as mesmas que exploravam as linhas do centro ou do sul, tendo esta “repartição” implicado o estabelecer e a utilização de diferentes modelos pelo território ferroviário, ao qual também teve influência o momento/época de implantação de cada linha. Apesar de terem diferentes autorias, os modelos projetados³²³ seguem todos o mesmo tipo de desenho e lógica espacial, partindo todos do mesmo pressuposto - fazer a ligação entre o caminho-de-ferro com a localidade e os passageiros servidos pelo mesmo.

Se na habitação um dos fatores de maior disparidade que se encontra é a materialidade das construções, também se identifica esta diferença no património edificado ferroviário. O melhor exemplo desta variação, não tipológica mas afeta à questão estrutural e construtiva, poderá talvez ser o caso do Cais Coberto. Esta estrutura era construída com base em módulos que, consoante a necessidade da estação em causa, eram repetidos e aumentavam em comprimento (este aumento da estrutura seria, por norma, proporcional ao tamanho/classe da estação). Dependendo do contexto geográfico, os C.C. viam a sua materialidade alternar entre a alvenaria (geralmente de pedra) e a madeira. Por oposição ao E.P., comparando diretamente os dois objetos, o modelo do C.C. não sofre

numa época em que as novas tendências e movimentos artísticos começam a chegar a Portugal. Destaca-se o arquiteto Raul Lino (1879-1974) como uma das principais figuras do movimento. É o próprio arquiteto que vai afirmar a inexistência de tal objeto em *A Casa Portuguesa* (1929), dizendo que “(...) dada a variedade etnográfica, a diferenciação de climas e paisagem que existe no continente, menos é de espantar que não haja um tipo único de casa portuguesa.”. Referir a LINO, Raul - *A Casa Portuguesa: Pelo Arquitecto Raúl Lino*. In (LISBOA, Imprensa Nacional de, ed. lit.) *Portugal*. Vol. I (opúsculo, 68 p.)

³²² Dá-se novamente como exemplos edifícios de programas públicos como escolas, liceus e edifícios dos correios.

³²³ No que refere aos modelos dos projetos-tipo de paragens, apeadeiros e estações de 4ª, 3ª e 2ª classe, estudados no subcapítulo *O projeto-tipo nas construções ferroviárias* do presente trabalho.

qualquer tipo de alteração ou adaptação formal conforme o local onde é implantado.

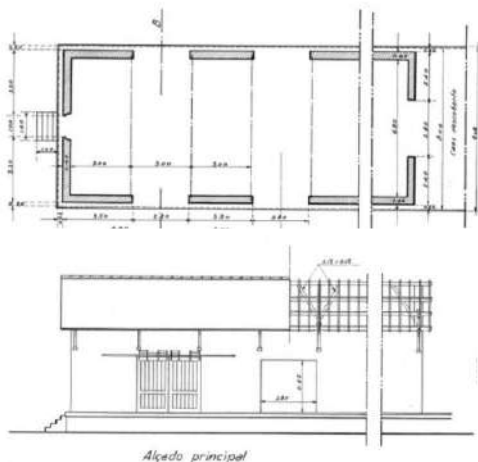


Fig. 2.32 e 2.33 - Planta e alçado principal para um Cais Coberto em alvenaria.³²⁴

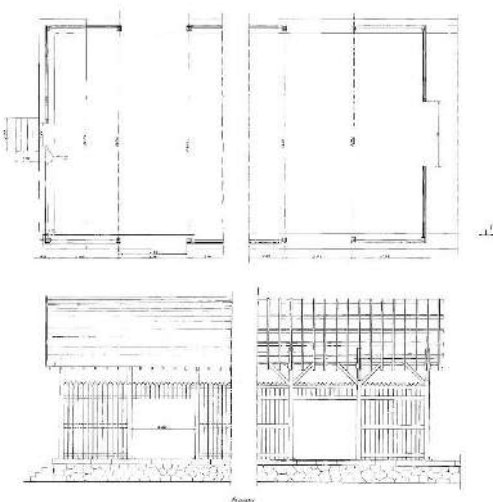


Fig. 2.34 e 2.35 - Planta e alçado principal para um Cais Coberto em madeira.³²⁵

A questão da adaptação da materialidade a empregar consoante o local onde se vai introduzir o edificado das estações reflete-se tanto na própria estrutura das construções como na forma como elementos estruturais e ornamentais se destacam, principalmente nas fachadas. O tipo de pedra escolhido e o corte

das molduras dos vãos ou até do tipo de cobertura e telha a usar variam segundo o lugar.

Outro fator de bastante relevância na variação dos tipos de casa, que é determinante no desenho e caracterização do objeto, mas que não representa significativa importância nas construções ferroviárias, é a implantação. As habitações surgem, muitas delas, da adaptação direta do território às necessidades do Homem, acabando as construções muitas vezes por se moldarem ao terreno. O mesmo não se verifica na ferrovia.

Os traçados dos caminhos-de-ferro são feitos tendo em conta uma enorme quantidade de requisitos e restrições, muitas delas impostas pelas próprias locomotivas e pela forma como a movimentação destas é limitada pela sua envergadura. Para um novo troço ser construído é necessário estudar e preparar o terreno, e realizar um conjunto de operações de forma a permitir a passagem de comboios em determinado lugar.³²⁶ Um dos processos que se verifica recorrentemente é a terraplanagem e nivelamento do terreno, principalmente nos pontos da linha onde se vão edificar as paragens, apeadeiros ou estações. Começando com o terreno plano, anula-se a questão da implantação enquanto fator determinante ao projeto.

Contudo, a influência que se pode denotar (e que em nada interfere com o modelo escolhido) está no desenho do conjunto ferroviário, que é por norma feito de forma linear e longitudinal, de maneira a acompanhar o traçado da linha servida.

³²⁴ A folha com os desenhos relativos a este projeto está reproduzida na totalidade no **Anexo VII**. O documento foi amavelmente disponibilizado pelo arquiteto António Borges da Unidade de Gestão de Condomínios e Outro Edificado, do Departamento de Gestão de Instalações e de Condomínios.

³²⁵ *Idem*.

³²⁶ “(...) salienta-se que os projetos de todas as linhas ferroviárias foram elaborados com rigorosos levantamentos topográficos e cadastrais do território, urbano ou rural. Em muitos casos os levantamentos topográficos elaborados para os projetos do caminho de ferro foram os primeiros levantamentos realizados com rigor sobre a situação urbanística de vários aglomerados no país.”. ALVES, Rui Manuel Vaz - **Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro**, p.648.

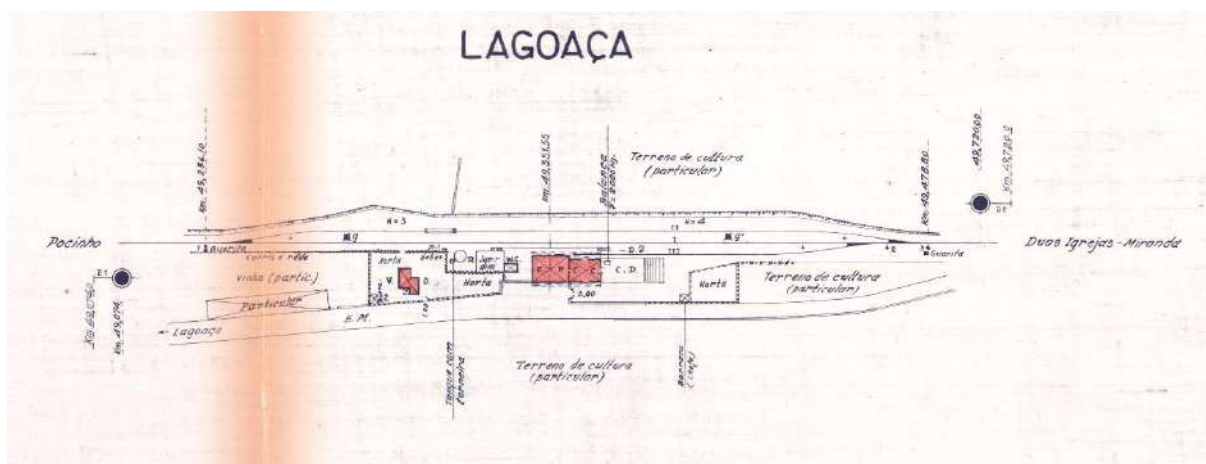
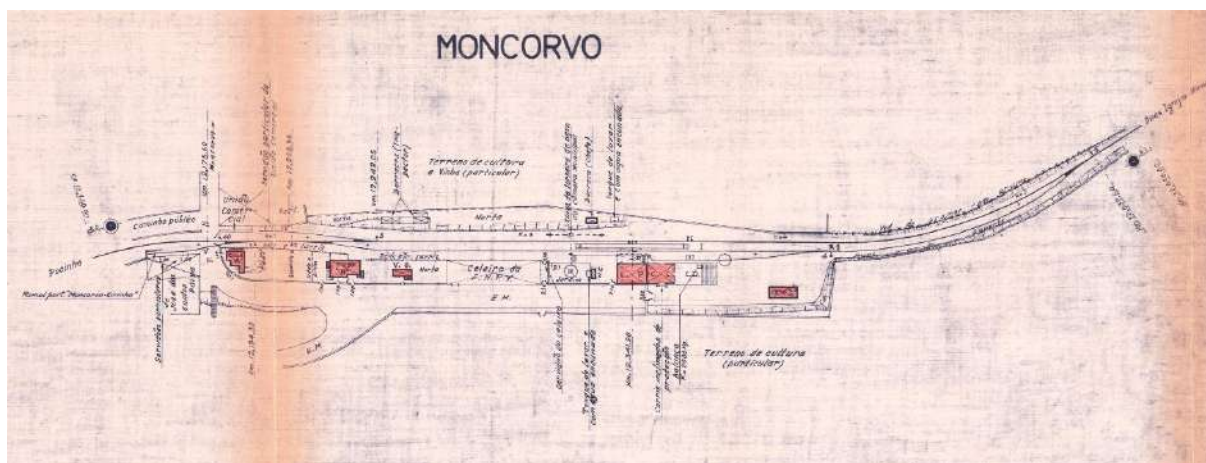


Fig. 2.36 e 2.37 - Plantas de implantação das Estações Ferroviárias de Torre de Moncorvo e Lagoaça (Linha do Sabor). DIF - SDEF, [1960-?].³²⁷

Estes modelos, pensados (à partida) para produção seriada e construídos através de processos de tipificação e standardização, têm em si a capacidade de se adaptar tanto ao traçado da linha que servem como ao traçado do edificado envolvente, e de apropriar na sua imagem elementos característicos do lugar onde são introduzidos.

Poderá então uma construção com base num projeto-tipo, projetado sem considerar diretamente o local de implantação, ser um elemento que constrói e faz parte da identidade do lugar?

Através da análise dos materiais recolhidos e estudados sobre a questão dos projetos-tipo nos caminhos-de-ferro, pode afirmar-se ter havido um trabalho e esforço de coerência na introdução do edificado ferroviário para a integração dos edifícios, ainda que estes correspondessem a variações dos mesmos modelos, com a envolvente. Isto acabou por conferir a estas construções uma qualidade de elemento caracterizador e identitário do lugar e admite-se, por isso, ser possível afirmar a arquitetura ferroviária como parte da identidade do lugar.

³²⁷ Planta 141 e Planta 149. AMTM - Levantamento de Instalações em Linhas Desativadas - Linha do Sabor, da DIF - SDEF [1960-?]. Disponibilizado pelo Arquivo Municipal de Torre de Moncorvo.





Fig. 3.01 - Porta do Cais Coberto da Estação de Carviçais (voltada a norte, para as linhas).
Pormenor da materialidade da construção, visível devido ao estado de degradação da estrutura
(devoluta e sem manutenção). Fotografia da autora, novembro de 2022.

3. Carviçais, uma proposta de projeto

| Construir no construído | Uma estação, duas ruínas e um novo programa |

Construir no construído

“A percepção do passado variou ao longo da história (...). A forma em que esta toca e se relaciona com o edifício existente não é unicamente uma eleição estética. Subjacente a esta está a sensibilidade para com a arquitetura que nos precede.”³²⁸

³²⁸ Tradução livre de: “La percepción del pasado ha variado a lo largo de la historia (...). La forma en que ésta toca y se relaciona con el edificio existente no es únicamente una elección estética. Subyace en ella la sensibilidad hacia la arquitectura que nos precede.” GARCÍAS, Victoria Pons - **Presente Sobre Pasado: Relaciones entre arquitecturas**, p.6.



Fig. 3.02 - Pormenor da alvenaria de pedra dos antigos edifícios de habitação a intervir (estado atual).
Fotografia da autora, fevereiro de 2023.

Tendo como questão base do presente ensaio o estudo e análise da Estação Ferroviária de Carviçais, considerada parte do património ferroviário nacional, é indispensável refletir sobre a abordagem a tomar para a intervenção no construído. Foram também, durante o processo de projeto, selecionados dois antigos edifícios de habitação para intervir, sendo nestes que se irá propor a implementação do programa pedido no enunciado, uma albergaria.

A proposta de projeto elaborada para o **Trabalho Final de Projecto** tem então como objetos de intervenção o conjunto edificado da Estação de Carviçais e os dois antigos edifícios de habitação. A escolha de intervir apenas em pré-existências advém, em parte, do enunciado e programa proposto para o Trabalho mas também da análise do objeto de estudo, do seu lugar e edificado circundante e, por fim, pelo tema encontrado e abordado no presente ensaio.

Para além da reabilitação das várias estruturas, a proposta foca também na refuncionalização dos espaços, passando estes

a albergar novos programas - o edificado da Estação recupera o carácter público, devolvendo-se esta de novo à população de Carviçais com a criação de espaços para uso comum e de apoio à Ecopista; os edifícios a intervir para além da Estação recebem o programa do albergue.

São várias as teorias que refletem sobre a maneira como se deve proceder à intervenção no construído, principalmente em construções consideradas parte do legado da arquitetura do lugar - património edificado. São também várias as abordagens práticas adotadas nas obras de reabilitação, sendo que algumas tomam como propósito dar ao novo projeto um sentido de continuidade e coerência enquanto outras optam pelo oposto, o destacar do novo em relação ao existente.³²⁹

De forma a ser possível avançar com a proposta de projeto considerou-se necessário refletir sobre a posição a tomar a respeito dos elementos a manter e de que forma a intervenção se integra com as pré-existências.

O edificado da Estação é considerado parte do património ferroviário nacional e, por

³²⁹ O tipo de abordagem adotada aquando da intervenção em património edificado deve apoiar-se numa série de fatores a considerar no momento de projeto, desde o valor (cultural, patrimonial, etc.) que se atribui à construção aos elementos que são mantidos/recuperados/removidos, por exemplo. Consideram-se algumas das principais abordagens de reabilitação: a recuperação do objeto à sua imagem original, reabilitando toda a estrutura e elementos ornamentais; a manutenção dos principais traços identitários da construção, "congelando" o estado atual do objeto e integrando a intervenção de modo a haver uma coerência estética dos dois momentos do projeto; o destaque da intervenção em relação ao existente, alterando radicalmente a sua forma e imagem. Referir às obras (presentes na **Bibliografia** do trabalho): MARTÍNEZ, Ascensión Hernández (coord.) - **Preserving the Past, Projecting the Future: Tendencies in 21st century monumental restoration** e GARCÍAS, Victoria Pons - **Presente Sobre Pasado: Relaciones entre arquitecturas**.

isso, é tida como base à proposta de projeto a noção do valor arquitetónico, e até sentimental, que estas estruturas apresentam. Assim, e também resultante da questão levantada e estudada no presente trabalho, a posição que se tomou para o projeto é a da manutenção da imagem original das construções estudadas e a sua recuperação (a nível estrutural e funcional³³⁰). Também os

edifícios selecionados para a introdução do programa do albergue, apesar de não serem património ferroviário edificado, são parte da arquitetura vernacular do lugar e, por isso, parte do seu património arquitetónico. De igual maneira, a posição que se tem perante a recuperação e refuncionalização destes dois objetos é de continuidade através da reabilitação.

“Para caminhar é preciso ter um pé no ar. E para saltar, os dois. Para fazer a Arquitetura do nosso tempo é necessário, com os dois pés no ar, entender o nosso tempo, o tempo futuro e o tempo passado. E para isso contamos com a Memória que, longe de ser um impedimento à imaginação, se intensifica mutuamente com ela (...)”³³¹

Entende-se que parte do processo de projeto passa por conhecer o lugar e o existente. Quando o pressuposto da proposta é a intervenção no construído, torna-se indispensável o entender de como as edificações a intervencionar funcionavam e que tipo de programa recebiam, assim percebendo como é que estes construíram o lugar.

Deste modo, é importante reconhecer o papel que a memória tem no processo do projetar. Entende-se, também aqui, que este compreender da memória não se cinge apenas ao edifício mas também ao tipo de arquitetura inerente ao sítio onde se intervém. Recupera-

se assim o conceito da caixa na arquitetura portuguesa, aplicando-se diretamente este na proposta de projeto para os antigos edifícios de habitação e para o Edifício de Passageiros e Cais Coberto. Na proposta para estes dois volumes, o novo apenas toca no existente para se apoiar, libertando as fachadas e mantendo-as como imagem direta da sua forma original.

No restante edificado intervencionado (Retretes e Casa do Carregador) é também preservada a leitura das fachadas originais mas a intervenção no interior já toca no existente. É, no entanto, mantida, tanto quanto possível, a disposição original dos espaços.

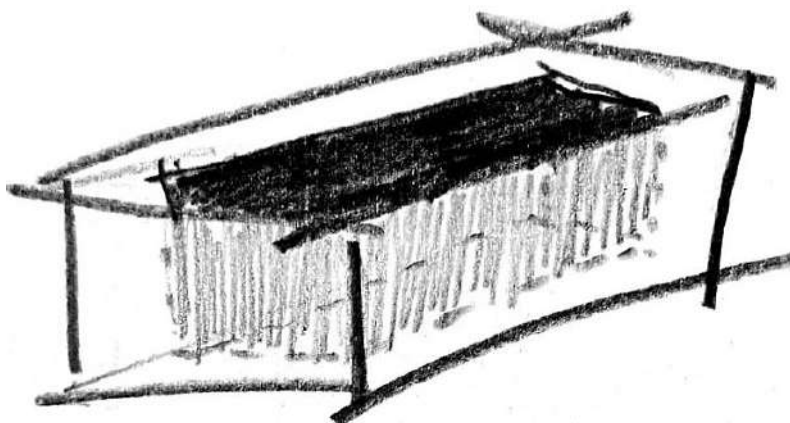


Fig. 3.03 - Caixa dentro da caixa. Desenho da autora, 2023.

³³⁰ No sentido em que é intenção devolver o carácter de edifícios de uso público aos objetos.

³³¹ BAEZA, Alberto Campo - Mnemósine vs Mimese. In (BAEZA, Alberto Campo) *Principia Architectonica*, p.51.

Referências de projeto

A apropriação da pré-existência enquanto base ao projeto proposto para o **Trabalho Final de Projecto** é feita de forma a manter o máximo da sua imagem inicial remetendo, sempre que possível, a leitura e características ao seu estado original.

A intenção da proposta é, respeitando sempre ao máximo o traçado e principais elementos caracterizadores (sejam estes a materialidade ou até os principais eixos dos volumes), trabalhar com o existente, com o volume, e através da reabilitação e introdução de novas formas, implementar um novo programa nas pré-existências.

O conceito aplicado na proposta será o da *box-in-a-box*, recuperando a teoria da caixa enquanto elemento base e inerente da arquitetura (portuguesa). Baseando a intervenção no “esvaziar” das estruturas, mantendo unicamente as paredes exteriores que desenham a volumetria geral do objeto, o

projeto visa à introdução de uma caixa que, sem interagir diretamente com a estrutura exterior, alberga os novos programas e dita uma nova ordem do espaço interior.³³²

Assim, durante o processo de projeto, foram tidas como referência algumas obras e projetos de reabilitação³³³ (dos quais se apresentam duas referências) onde é feita a intervenção em pré-existências através da refuncionalização das estruturas, mantendo alguns dos principais elementos identitários e introduzindo novas volumetrias no interior da “caixa” envolvente existente. Têm-se estes dois projetos como referência à proposta elaborada pela maneira como as intervenções são feitas de forma a respeitar a pré-existência e pela aplicação do conceito da caixa. A primeira é usada como referência direta à proposta para intervenção na ruína e devoluto. A segunda obra tem-se desta mesma forma para o edificado da Estação.

³³² Este gesto faz-se tanto na ruína e devoluto, onde se introduzirá o programa da albergaria, como no Edifício de Passageiros e Cais Coberto da Estação, que visa à recuperação do espaço enquanto espaço comum para os habitantes da aldeia.

³³³ Apresentam-se alguns dos projetos que demais se tiveram enquanto referência à proposta elaborada (são todos projetos de reabilitação; o/a arquiteto/a ou atelier apresentado corresponde ao responsável pelo projeto de requalificação): *Stone Hut* | José Lobo Almeida (2020); *Centro Interpretativo do Vale do Tua* | Rosmaninho+Azevedo Arquitectos (2018); *Herdade de Torre de Palma* | João Mendes Ribeiro (2014); *Clara House* | Inês Cortesão (2008); *Palazzo Abatellis* | Carlo Scarpa (1954); Museu Chillida-Leku | Luis Laplace (2019); Ptuj Performance Center | Enota (2013); Casa De Chá, Castelo de Montemor-o-Velho | João Mendes Ribeiro (1997).

Referência I

S(ch)austall, Naumann Architektur
2004, Eiswoog (Alemanha)

O edifício original que servia de curral para criação animal, datado do séc. XVIII e construído em alvenaria de pedra, terá sido parcialmente destruído e depois reconstruído sobre as ruínas que terão restado. O projeto de reabilitação responde de forma simples ao programa pedido, mantendo a estrutura original no estado exato em que esta se apresentava aquando do projeto.

A reabilitação do antigo curral de porcos num espaço de habitação foi feita através da introdução de uma nova caixa interior na ruína de pedra. O novo objeto replica a volumetria original, incluindo os vãos, e é “encaixado” no interior sem tocar na estrutura existente, fazendo com que as duas estruturas sejam completamente independentes uma da outra.



Fig. 3.04 - Perspetiva exterior do projeto.
Stefanie Naumann, [2003-04].³³⁴



Fig. 3.05 - Pormenor de vão nas duas estruturas.
Stefanie Naumann, [2003-04].³³⁵

O desenho da nova estrutura constitui uma relação direta com a original, mantendo a ordem dos vãos das fachadas (incluindo a abertura que daria lugar à entrada e saída dos animais, que é agora uma janela de chão). Também o contraste da materialidade reforça a diferenciação entre novo e antigo, possibilitando a leitura imediata da intervenção e dos dois momentos do projeto.³³⁶

³³⁴ Disponível em: <https://architectureandwonder.com/naumann-architektur-fnp-architekten-schaustall-am-eiswoog/>

³³⁵ Disponíveis em: <https://architectureandwonder.com/naumann-architektur-fnp-architekten-schaustall-am-eiswoog/>

³³⁶ Informações retiradas de: Bund Deutscher Architektinnen und Architekten e Architecture and Wonder.

Disponíveis em: <https://www.bda-bayern.de/awards/schaustall-am-eiswoog/> e <https://architectureandwonder.com/naumann-architektur-fnp-architekten-schaustall-am-eiswoog/>

Referência II

Wine Tourism Building, Diogo Aguiar Studio
2018, Penafiel (Portugal)

O projeto tem como base a reabilitação e reconversão de um edifício agrícola (celeiro) num espaço dedicado ao enoturismo. O celeiro mantém o seu volume original e no interior são criadas três zonas distintas para a introdução do novo programa. A distribuição dos novos espaços relaciona-se diretamente com a volumetria, sendo as zonas formalmente distinguidas pelas alas laterais e o volume central do edifício.

O projeto é pensado de forma a preservar o carácter e elementos identitários da pré-existência. Os novos espaços interiores são desenhados com o propósito de recuperar o sentido longitudinal da construção, fazendo também a recuperação e reinterpretação de elementos estruturais originais que passam a assumir o papel de elemento organizador do espaço.



Fig. 3.06 - Fachada principal. Fernando Guerra, 2018.³³⁷



Fig. 3.07 - Vinoteca e Zona de estar (mezanino).
Fernando Guerra, 2018.³³⁸

São exemplos da manutenção e enaltecimento da estrutura e do original a utilização da madeira pintada e das asnas enquanto elemento formal e espacial, que passam agora a ser parte integrante do próprio espaço). É, ainda, aproveitado o pé-direito mais elevado do volume central para a criação de um mezanino que se eleva sobre o espaço da vinoteca, funcionando os dois em conjunto numa espécie de peça única que é colocada no volume central do celeiro (evidenciando assim a relação e hierarquização entre volumes e espaços).³³⁹

³³⁷ Disponíveis em: <https://miesarch.com/work/4365>

³³⁸ Disponíveis em: <https://miesarch.com/work/4365>

³³⁹ Informações retiradas de: EUMiesaward e Architecture: Wine Tourism Building (página do site do atelier). Disponíveis em: <https://miesarch.com/work/4365> e <https://www.diogoaguiarstudio.com/architecture/wine-tourism-building>



Fig. 3.08 - Introdução da nova caixa (estrutura interior).
Stefanie Naumann, [2003-04].³⁴⁰



Fig. 3.09 - Vinoteca e Zona de estar (mezanino).
Fernando Guerra, 2018.³⁴¹

³⁴⁰ Disponível em: <https://architectureandwonder.com/naumann-architektur-fnp-architekten-schaustall-am-eiswoog/>

³⁴¹ Disponível em: <https://miesarch.com/work/4365>

“Ao emprêgo da pedra se deve a persistência das ruínas, que só lentamente desmoronam (...).

O material resistente, de que os séculos não apagam todos os vestígios, é assim, nestas regiões impregnadas de história, uma recordação indelével.”³⁴²

³⁴² RIBEIRO (b), Orlando - Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico, p.49.

Uma estação, duas ruínas e um novo programa

“O conjunto de albergarias, entre Moncorvo e Duas Igrejas, oferecerão pontos de repouso, dormida e toma de refeições para aqueles que queiram percorrer a ecopista, gozando das vistas que a mesma oferece e da tranquilidade do ambiente. Os estudantes poderão localmente identificar programas complementares a este, que se revelem oportunos para as localidades onde se situam.”³⁴³

O Enunciado para o **Trabalho Final de Projecto** apresenta como objetos para as propostas de intervenção as várias estações e apeadeiros da Linha do Sabor, e tem como programa proposto a criação de uma albergaria em cada uma das localidades³⁴⁴ que acolhem os pontos de paragem estudados pelos alunos da turma. O Enunciado propõe, assim, a criação de uma rede de albergarias que irão dar apoio às várias localidades que foram servidas pela Linha do Sabor.

O trabalho de projeto iniciou-se com a escolha da estação a estudar, entendendo

também, claro é, o estudo da localidade e edificado envolvente. Uma vez que no Enunciado é dada a liberdade de escolha sobre o local e objetos a intervencionar, a proposta de intervenção elaborada para o presente Trabalho foca o projeto na reabilitação e refuncionalização do conjunto edificado da Estação Ferroviária de Carviçais e de dois antigos edifícios de habitação, localizados no lado oposto do eixo rodoviário EN220. A proposta tratará ainda o espaço público que existe entre os objetos a intervir (Largo da Estação) e o jardim da Estação.

³⁴³ Referir ao Anexo I - Enunciado para Projecto Final de Arquitetura, Turma 3. **Pare, Escute e Olhe: O ramal ferroviário do Sabor**, p.6.

³⁴⁴ A escolha da localização deste novo programa a implementar é do aluno, podendo atuar-se unicamente sobre o edificado da estação em estudo ou numa outra estrutura pré-existente/a propor.



Fig. 3.10 – Ortofotomapa com identificação dos objetos a intervir (destacados com as linhas brancas). Sem escala.

Uma vez que os edifícios da Estação correspondem a modelos e projetos-tipo utilizados na arquitetura ferroviária, a proposta passa pela recuperação e refuncionalização de todos os volumes edificados do conjunto, mantendo, sempre que possível, tanto a estrutura como a organização (tantos dos alçados como a nível do interior) original destes. Pretende-se com a intervenção a recuperação destes edifícios enquanto espaços de uso público, de apoio, que sirvam tanto a

população da aldeia como os utilizadores da Ecopista do Sabor (que termina pouco depois da aldeia de Carviçais).

Os edifícios selecionados para a introdução do programa da albergaria serviriam originalmente enquanto habitações [presume-se que unifamiliares] e apresentam características comuns ao restante edificado local, constituindo assim exemplos da arquitetura tradicional e vernacular que se pode encontrar neste sítio.



Fig. 3.11 - Conjunto ferroviário de Carviçais.
Fotografia da autora, fevereiro de 2023.



Fig. 3.12 - Edifícios de habitação a intervir.
Fotografia da autora, fevereiro de 2023.

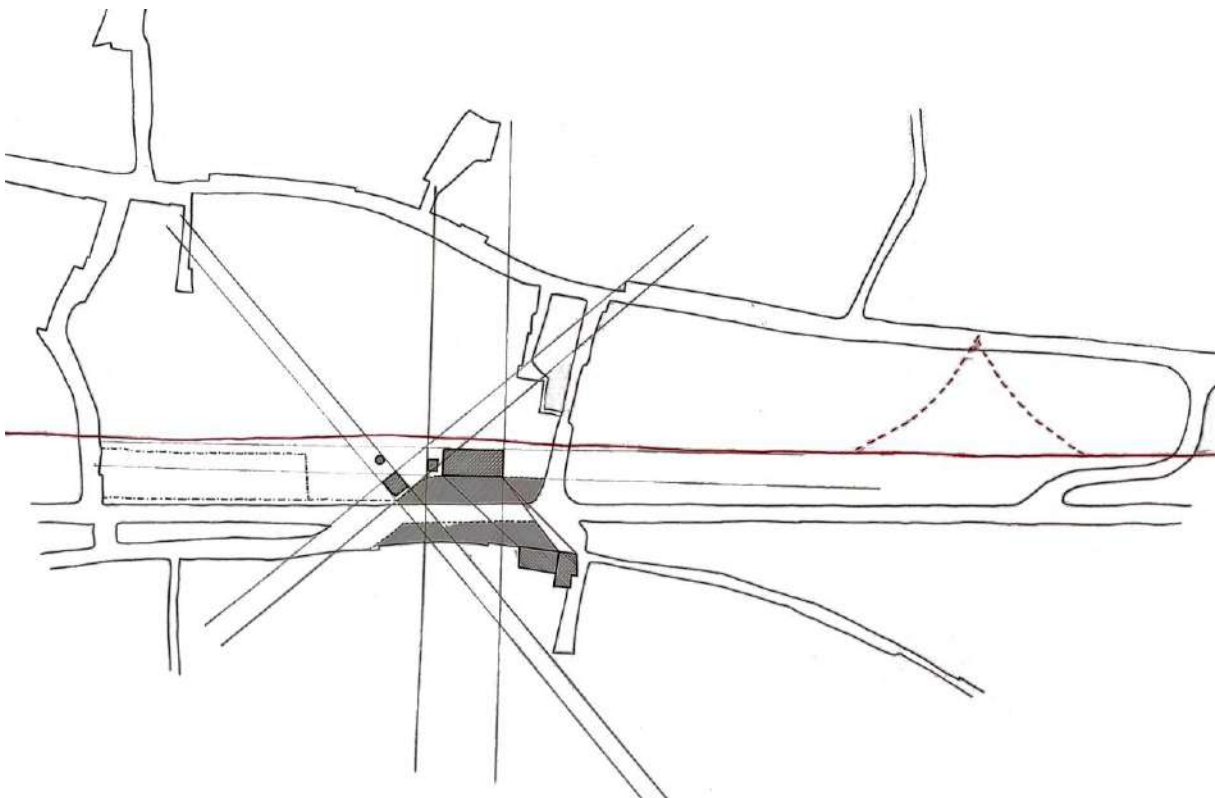


Fig. 3.13 - Estudo para a proposta de intervenção. Desenho da autora, 2022.

Para o programa da albergaria propõe-se, então, a intervenção nos dois antigos edifícios de habitação, atualmente devolutos. Estes localizam-se em frente à Estação, estando os objetos separados pelo eixo da EN220 que se atravessa pela aldeia de Carviçais.

Estas construções vêm no seguimento do arruamento (Avenida do Sol) que se desenvolve paralelamente ao eixo da EN220 e fazem o remate do alinhamento. Os volumes são ladeados a nascente por uma estrada que dá acesso a um lagar de azeite, de exploração privada e de pequenas dimensões, a sul por pequenas construções (anexos das habitações circundantes) - que na proposta de intervenção são retiradas para permitir a abertura da fachada traseira - e, a poente, por edifícios também de carácter habitacional.³⁴⁵



Fig. 3.14 - Pormenor do cunhal onde se juntam os dois volumes. Fotografia da autora, fevereiro de 2023.

Os dois edifícios, construções totalmente independentes e de diferentes anos, são ambos construídos em alvenaria de pedra e apresentam alguns elementos e características comuns, partilhando, por exemplo, algumas pedras que funcionam como elemento de suporte no antigo cunhal da construção mais antiga. Ambos os edifícios se desenvolveriam em dois pisos, presumindo que o piso térreo tenha albergado os espaços comuns da habitação e sobreloja (que possivelmente funcionaria como espaço de garagem ou de arrumação), e nos pisos superiores os espaços privados (quartos).³⁴⁶ A proposta toma a presumível organização interior dos espaços originais como base para a implementação do novo programa.

O edifício a poente³⁴⁷ (de construção mais antiga) encontra-se em estado de ruína³⁴⁸ e pouco mais resta da sua estrutura para além das paredes exteriores. Já o segundo volume³⁴⁹ a intervir, apresenta um estado de conservação mais favorável, não havendo grandes danos ou patologias a apontar no seu exterior para além dos sinais de abandono que se denotam, por exemplo, na manutenção dos vãos.

Do edificado pré-existente manter-se-á, tanto quanto possível, a estrutura original e a proposta de intervenção visa a preservação da volumetria original. São também mantidos os vãos exteriores - preservando assim a identidade dos edifícios e a sua imagem. É nestes dois volumes que será, portanto, implementado o programa da albergaria e a distribuição dos espaços necessários ao seu funcionamento (quartos, instalações sanitárias e espaços comuns) é distribuída por ambos, passando estes a funcionar como um só

³⁴⁵ Uma das construções dá lugar, no piso térreo, a um café/restaurante.

³⁴⁶ Não foi possível, durante o trabalho de investigação e projeto, encontrar documentação gráfica que pudesse esclarecer acerca dos espaços que realmente constituíam estas construções. Atendendo, no entanto, que na habitação tradicional encontrada nesta zona se faz a divisão de espaços pelo piso onde se desenvolvem os diferentes espaços (da forma descrita), tomou-se esta como base ao processo de projeto.

³⁴⁷ Entenda-se aqui que se refere à posição na relação entre os dois volumes.

³⁴⁸ O edifício está classificado como **ruína** no PDM de Torre de Moncorvo. A referência a este será feita, em diante, pelo termo *ruína*.

³⁴⁹ Este edifício classifica-se como **edificação geral** no PDM de Torre de Moncorvo, não sendo nesta categoria distinguidos o edificados devoluto do em uso/habitado. A referência a este será feita, em diante, pelo termo *devoluto*.

volume. É mantida a leitura da fachada enquanto construções independentes, no entanto, na proposta de projeto os dois volumes funcionam interiormente como um só, albergando todos os espaços necessários ao programa a implementar.



Fig. 3.15 - Edifício em ruína (perspetiva interior).
Fotografia da autora, fevereiro de 2023.

A intenção da proposta para esta parte do projeto é de respeitar a pré-existência na sua volumetria e elementos identitários principais, a materialidade e o posicionamento dos vãos. Tem-se como base ao projeto o conceito da caixa enquanto elemento organizador do espaço interior, a caixa que dentro de uma caixa recebe o espaço habitável.

O projeto começa pela proposta de retirar todas as divisões interiores e manter, da pré-existência, apenas as paredes exteriores e os vãos. É também feita a ligação interior entre os dois volumes até então independentes, passando assim o espaço interior a funcionar enquanto um só. As paredes exteriores são agora coroadas com um reforço em betão que é encimado por um capeamento em pedra, correndo a totalidade do perímetro do objeto. Outra característica que é mantida é a localização dos vãos, adotando-se estes como as aberturas que fazem a iluminação e dão

acesso ao projeto.³⁵⁰ A distribuição dos espaços necessários ao programa é feita pelos dois volumes, atribuindo-se ao *devoluto* a função de acessos, distribuição e receção, e à *ruína* os restantes espaços, uma zona comum e os quartos (com casas de banho próprias).

É na *ruína* que se introduz uma caixa, de geometria pura e livre de qualquer tipo de ornamentação para além da abertura de vãos, que nunca toca na estrutura pré-existente.³⁵¹ Esta cria, assim, o espaço onde se desenvolve quase a totalidade do programa.

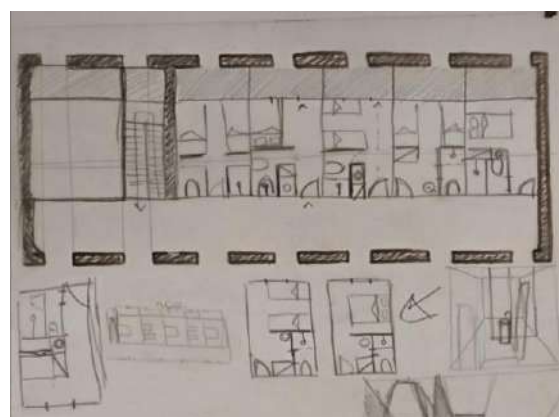


Fig. 3.16 - Estudo do módulo (esquisso).
Desenho da autora, 2023.

A caixa é dividida em cinco partes iguais que dão origem ao módulo adotado para o desenho dos quartos. Esta divisão é mais evidente no piso superior da caixa, sendo que neste são desenhados cinco quartos duplos, complementados com casa de banho privada e um espaço exterior, onde é possível perceber que o projeto nunca chega a tocar na pré-existência. À semelhança, no piso térreo, o módulo dos quartos é também adotado para a divisão e organização do espaço mas é aumentado, permitindo o desenho de espaços com áreas mais generosas. Dá-se assim lugar a dois quartos acessíveis duplos (módulo e meio) e ao espaço comum da albergaria (onde se tem uma zona de copa e de refeições e se possibilita o acesso ao exterior).

³⁵⁰ Os vãos originais da *ruína*, por se apresentarem atualmente com as caixilharias bastante danificadas, serão mantidos (no piso superior) enquanto vazios.

³⁵¹ À exceção das vigas metálicas que fazem o suporte estrutural da caixa e se apoiam nas paredes, originais, de alvenaria de pedra.

No *devoluto* contam-se com os acessos, organizados através do desenho da escada que faz a subida ao piso superior e define os espaços de circulação do projeto. A caixa da *ruína* é cortada pelo plano que faz o piso superior, sendo que este se estende ao *devoluto* e cria um mezanino, que abriga a área de entrada e recepção, e uma zona de pé-direito duplo, onde se dá destaque à pré-existência e evidencia a sua materialidade.

A estrutura desenhada para a intervenção é metálica, conferindo um sentido de leveza ao objeto e reversibilidade (possibilitando também uma mais fácil remoção, caso necessário). O distanciamento intencional entre o novo e o existente segue também esta linha de pensamento, sendo que a principal intenção proposta aqui é de respeitar a estrutura no seu estado e características atuais, fazendo a sua recuperação.

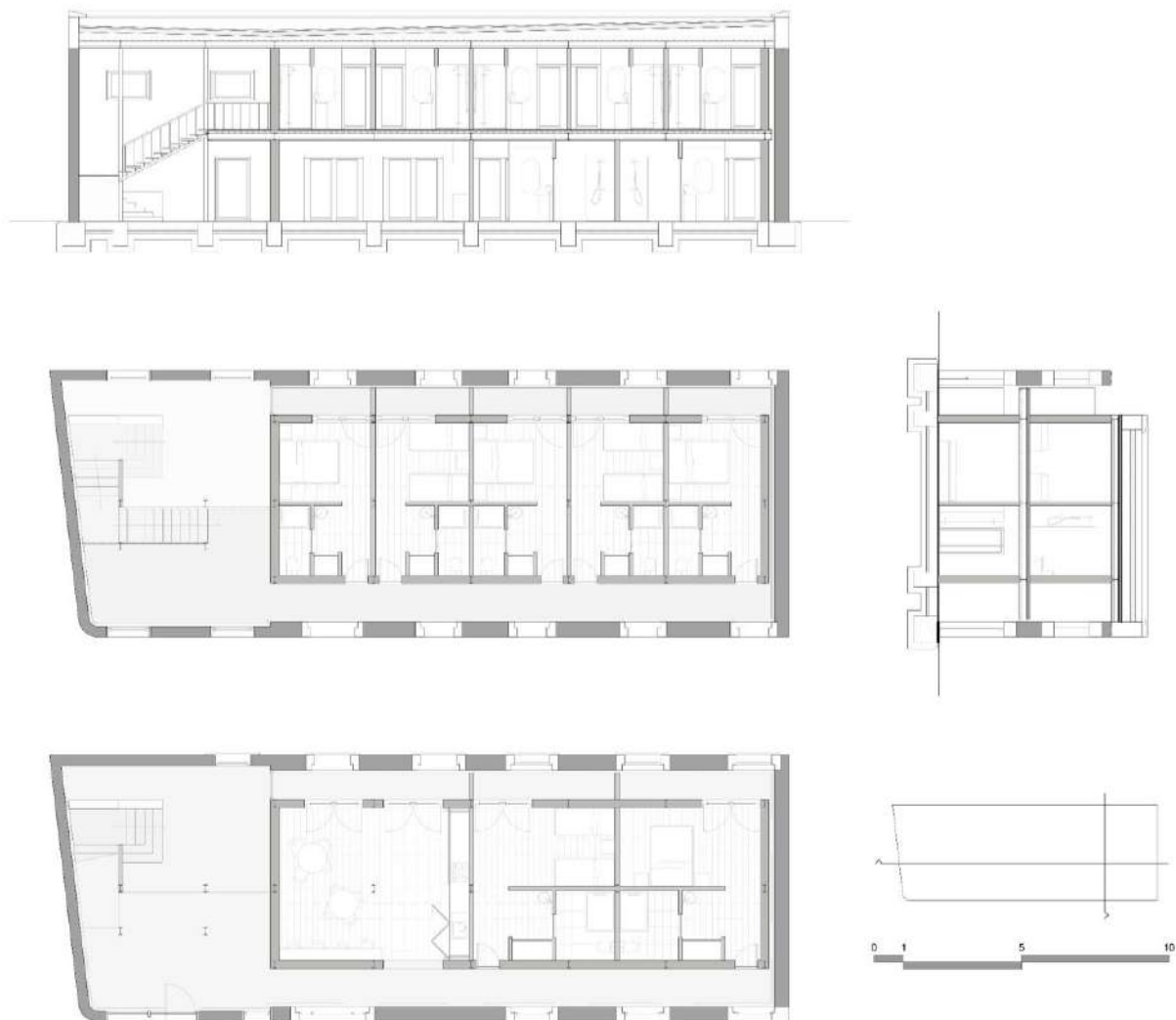


Fig. 3.17 – Albergaria. Corte longitudinal, plantas dos pisos térreo e superior e corte transversal.
Desenho da autora, 2023.

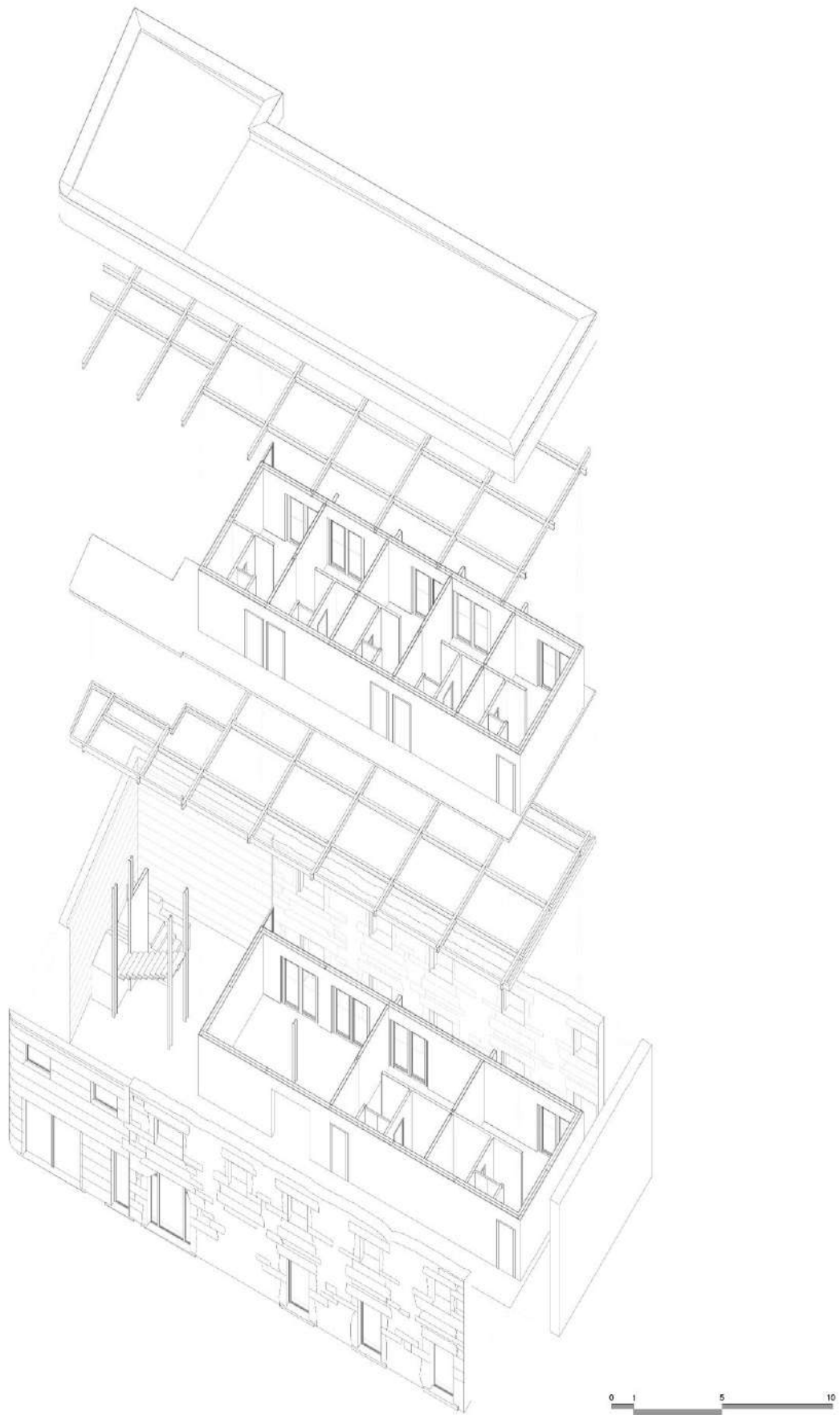


Fig. 3.18 - Perspetiva explodida da proposta para a albergaria. Desenho da autora, 2023.



Fig. 3.19 – Maquete de estudo do conjunto de projeto. Fotografia da autora, 2023.

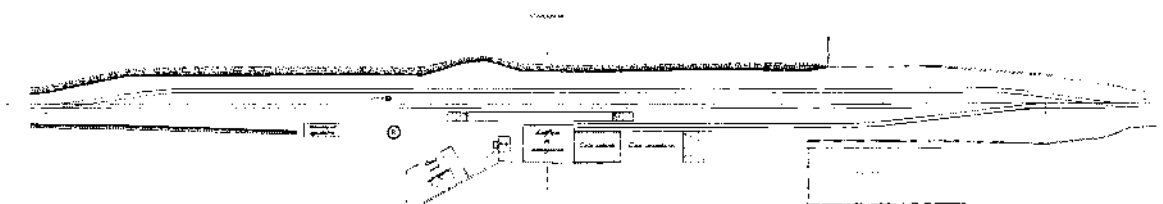


Fig. 3.20 - Planta geral da Estação de Carviçais. Serviço de Via e Obras, [19--].³⁵²

A Estação foi, aquando do funcionamento da Linha do Sabor, um dos principais pontos de paragem na aldeia, chegando a trazer a Carviçais habitantes das populações vizinhas. Sabe-se que a Linha do Sabor terminou, durante vários anos, o seu percurso em Carviçais e que, conseqüentemente, a localidade foi crescendo, destacando-se como uma das principais do concelho. Atualmente a centralidade da aldeia confina-se ao largo em frente à igreja e é neste espaço que se realizam várias atividades que trazem movimento à localidade, de que são exemplo as várias celebrações religiosas e a feira mensal.

Uma vez que o conjunto da Estação se localiza junto de uma Estrada Nacional, que é atualmente o principal eixo que serve a aldeia, a proposta de intervenção pretende fazer o desdobramento desta centralidade através da reabilitação do edificado da Estação Ferroviária. A deslocação da centralidade para a Estação justifica-se por haver um maior movimento nesta zona da localidade. É proposta a introdução de um novo programa que recupera, em parte, o sentido funcional original do conjunto.

Para o conjunto da Estação propõe-se a recuperação de todas as estruturas edificadas e o redesenhar do espaço exterior (jardim e horta) a elas inerente. O conjunto edificado da

E.F. de Carviçais recebe um programa, em parte, complementar à albergaria e é proposta a recuperação das estruturas à semelhança da sua imagem original.

A configuração do complexo ferroviário de Carviçais, no que respeita à distribuição das estruturas que formam o conjunto, apresenta um desenho singular às demais estações e apeadeiros da L.S.. Uma diferença significativa é a sua localização no próprio povoado³⁵³; ao contrário da maioria dos restantes pontos de paragem da Linha, a E.F. de Carviçais posiciona-se junto do principal eixo viário que serve a localidade. Para além disto, também a relação entre os vários volumes, principalmente entre o conjunto do E.P. e C.C. com as Retretes³⁵⁴ em relação à Casa do Carregador, é distinta dos restantes pontos de paragem da Linha.³⁵⁵

O Edifício de Passageiros (e C.C.) é recuado em relação à frente da EN220 que atravessa a aldeia, criando uma espécie de praça em frente à Estação. Por sua vez, as Retretes seguem a orientação do E.P. mas são também elas recuadas em relação ao plano de fachada (no lado que se volta para as linhas). O último volume, a Casa do Carregador, destaca-se do conjunto por se afastar dos restantes e sofrer uma rotação de cerca de 40/45° (visível na figura acima apresentada).

³⁵² CN, Serviço de Via e Obras - *Planta geral da estação de Carviçais. Des.º N.º 3-S.* (escala 1.500) [19--]. Disponibilizado pela IP Património. Referir ao **Anexo II - Desenhos técnicos da Estação de Carviçais**.

³⁵³ Ainda que (como referido no subcapítulo *Carviçais: aldeia do Sabor*) à data da implantação da Estação a aldeia cingisse a maioria das construções a poente do complexo ferroviário, a Estação é relativamente central à localidade.

³⁵⁴ A Estação de Larinho apresenta uma organização espacial destas duas estruturas igual à que se encontra em Carviçais.

³⁵⁵ Referir ao subcapítulo *Uma estação do Sabor em Carviçais*.

E.P

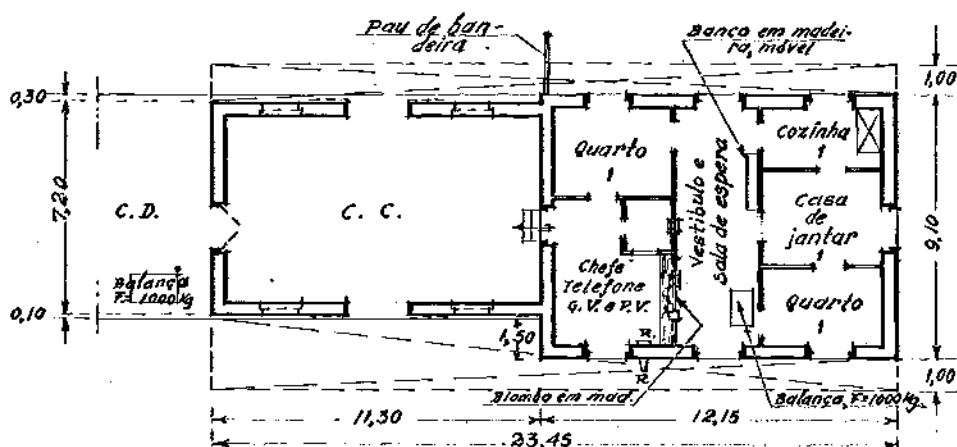


Fig. 3.21 - Carviçais. Planta do Edifício de Passageiros, Cais Coberto e Cais Descoberto. [Serviço de Via e Obras], 1948.³⁵⁶



Fig. 3.22 - Edifício de Passageiros e Cais Coberto. Fotografia da autora, fevereiro de 2023.

interiormente mantida a organização repartida em três espaços. Originalmente o E.P. possuía teto falso (presume-se que com a intenção deste funcionar como caixa de ar isoladora), que na proposta é retirado para possibilitar a criação de uma caixa-mesa (mezanino), de maneira a se aproveitar o pé-direito da estrutura³⁵⁷, e expõe-se assim também a estrutura da cobertura, que é recuperada e se mantém em madeira.

É proposto para o Edifício de Passageiros, que é considerado o principal elemento edificado dos conjuntos ferroviários, a recuperação de toda a estrutura e a introdução de um programa de uso público, para a população (com a criação de um espaço comum para uso da população, com zona de copa e de estar). Uma vez mais, à semelhança do que é proposto para os edifícios que recebem a albergaria, o projeto começa por “esvaziar” o volume de todas as divisões interiores (o antigo escritório do Chefe de Estação é também removido mas a sua forma e localização são preservadas na proposta). É

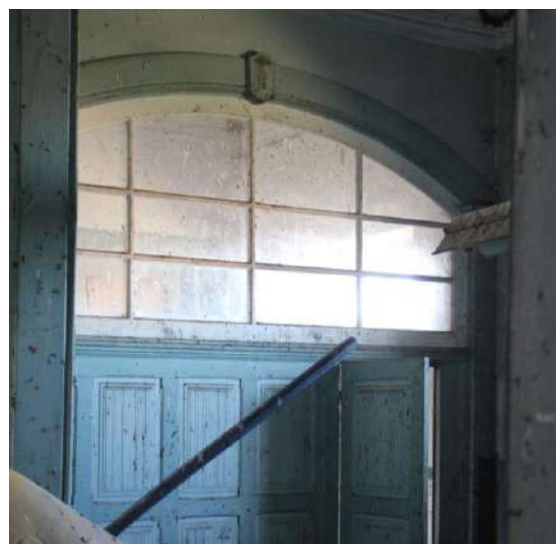


Fig. 3.23 - Escritório do Chefe de Estação. Fotografia da autora, fevereiro de 2023.

³⁵⁶ [CN, Serviço de Via e Obras] - Carviçais - Des.º146 (na escala 1:200) (1948). Disponibilizado pela IP Património. Referir ao Anexo II - Desenhos técnicos da Estação de Carviçais.

³⁵⁷ O pé-direito (máximo útil) do E.P. eleva-se em cerca de 6,50m.

No E.P. passa, com a proposta, a ter-se um espaço de copa e refeição e ainda espaços de estar (piso térreo e mezanino), que podem funcionar como espaço comum para os habitantes da aldeia. Mantêm-se em funcionamento os três vãos das fachadas principais e o vão da fachada lateral (que se volta para o volume das Retretes), possibilitando a entrada e saída em vários pontos do edifício.

No interior do E.P. é aproveitada a altura do pé-direito para a introdução de uma “caixa-mesa” que cria um espaço em mezanino. A intenção de projeto é recuperar a divisão tripartida do espaço. Assim, o mezanino cobre dois terços da planta e contém sob si o espaço da copa e a instalação sanitária (no lugar do antigo escritório). São também recuperadas/redesenhadas as asnas que sustentam a cobertura, passando estas a destacarem-se no espaço e tomam função de guarda no mezanino. À semelhança do proposto para a albergaria, a nova estrutura introduzida é construída com estrutura metálica.



Fig. 3.24 - Interior do Cais Coberto. O C.C. é usado para armazenamento de vários materiais e decorações usadas na aldeia. Fotografia da autora, fevereiro de 2023.

O Cais Coberto (acoplado ao E.P.) mantém a sua configuração original, de planta livre e completamente desimpedida, mas é agora atravessado pelo plano que desenha o piso do mezanino. Os dois volumes possuíam uma ligação interior através de um vão que é mantido na proposta. Esta ligação é reforçada com o rasgar da parede que divide os dois volumes pelo mezanino. O C.C. é, portanto, proposto como um espaço polivalente que pode receber diferentes eventos, propondo-se também a deslocação da feira mensal³⁵⁸ para este espaço. Reforça-se assim a intenção de recuperar a memória da função original deste espaço enquanto ponto de armazenamento e distribuição de bens locais. Para além de poder passar a acontecer aqui este evento mensal, que reúne os habitantes da aldeia, visa-se também que este espaço possa receber outros eventos de carácter social e se tenha então como um espaço polivalente para o uso da população. De igual maneira ao que é proposto para o E.P., o traçado e estrutura do C.C. mantêm-se fiéis à imagem original.

Os espaços exteriores do complexo (entenda-se o Cais Descoberto, o espaço das Linhas que serviam a Estação e o Jardim/Horta) tornam uma vez mais a funcionar em conjunto com o E.P. e o C.C., sendo que se possibilita o acesso direto a estes em vários pontos dos edifícios.

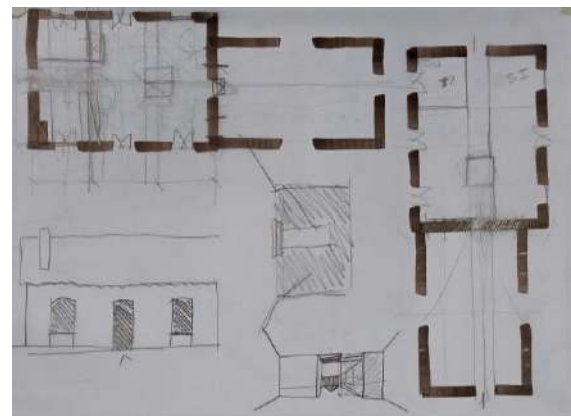


Fig. 3.25 - Estudo da proposta (esquisso). Desenho da autora, 2023.

³⁵⁸ A feira da aldeia tem atualmente lugar na praça em frente à Igreja e também no recinto do antigo Colégio (que tem frente para a EN220).



Fig. 3.26 - Fachada lateral das Retretes com tanque de água. Fotografia da autora, fevereiro de 2023.



Fig. 3.27 - Pormenor do desnível do piso no interior das Retretes. É de notar o avançado estado de degradação da estrutura. Fotografia da autora, novembro de 2022.

O volume das Retretes é recuperado e mantém a sua função original de apoio à Linha, que está agora em parte reabilitada e em funcionamento enquanto Ecopista³⁵⁹. No seu estado atual, encontram-se no volume das

Retretes dois espaços de instalações sanitárias e ainda um de banho - assume-se que neste volume (que corresponde também a um modelo usado na arquitetura ferroviária) se tenha adicionado este espaço com banheira com o propósito de servir a Casa do Carregador e possivelmente também a habitação do Chefe de Estação (integrada no E.P.). Não se considera ser ainda necessária esta estrutura, por isso, a banheira é retirada e passa-se a ter no volume duas instalações sanitárias distintas para uso público. É mantida a repartição interior original e é reabilitada a estrutura. O teto falso que se tem aqui é também removido, aumentando assim o pé-direito útil e a estrutura da cobertura passa também a ser visível. São de igual forma mantidos os vãos originais.



Fig. 3.28 - Casa do Carregador. Fotografia da autora, fevereiro de 2023.

Por fim, a Casa do Carregador, o volume mais a poente do conjunto. Seguindo a linha de pensamento e o tipo de intervenção proposto para o edificado da Estação, também a Casa do Carregador é reabilitada mantendo o seu traçado original. O volume é reconvertido, sendo o programa alterado, passando a albergar um espaço de mercearia que possa dar resposta às necessidades dos habitantes da aldeia.

Após várias visitas a Carviçais e, como já referido, pela centralidade da aldeia se fixar

³⁵⁹ A Ecopista, que parte de Torre de Moncorvo, termina atualmente em Carviçais. Também o troço final está convertido em Ecopista, não havendo, no entanto, ligação entre as duas extensões reabilitadas.

junto da Igreja, constatou-se que o número de espaços comerciais e serviços é bastante reduzido e que o único do tipo mercearia que se encontrou localiza-se precisamente na Rua da Igreja. A criação de um novo ponto comercial, que irá também tirar proveito da proximidade com a Ecopista e Estrada Nacional, pretende disponibilizar aos habitantes desta parte da aldeia um mais fácil acesso aos bens que se possam vir aqui a comercializar e ainda dar o apoio aos visitantes que façam o percurso da antiga Linha do Sabor pela Ecopista. Assume-se que parte do espaço exterior junto à Casa possa funcionar uma vez

mais enquanto horta, dando oportunidade ao comércio de bens produzidos localmente.

Pretende-se, com a proposta de projeto elaborada para a reabilitação do edificado da Estação e a sua envolvente direta, a recuperação e o “devolver” do seu papel enquanto importante ponto de paragem em Carviçais. A introdução de novos programas procura revitalizar estes espaços e criar uma nova centralidade, desenvolvendo novos espaços de convívio tanto para a população como para os visitantes nacionais ou estrangeiros que por aqui passem.



Fig. 3.29 - Conjunto da proposta de intervenção (edificado da Estação e albergaria). Na escala 1:500. Desenho da autora, 2023.

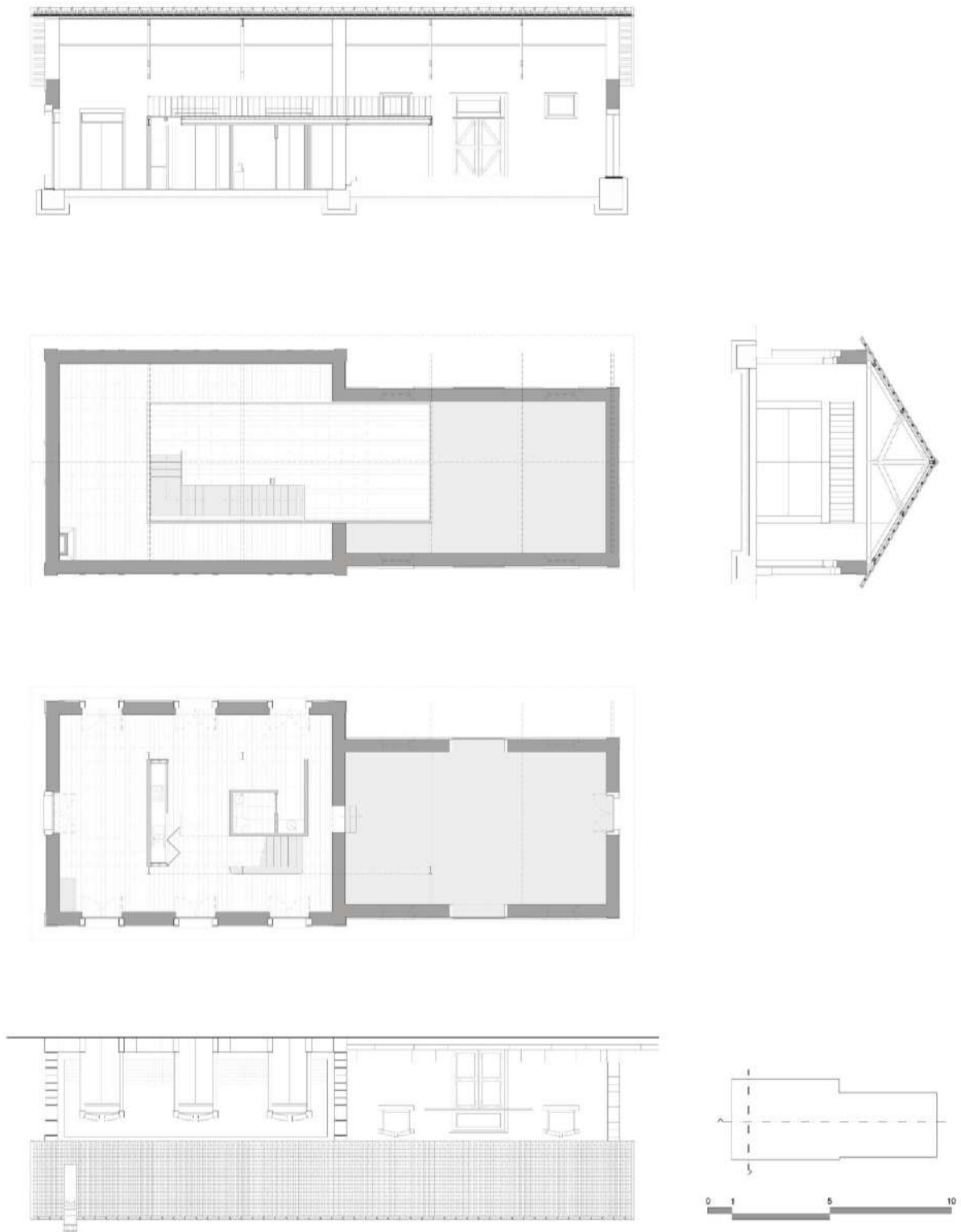


Fig. 3.30 – Estação (E.P. e C.C.). Corte longitudinal, plantas dos pisos térreo e superior, alçado principal e corte transversal.
Desenhos da autora, 2023.

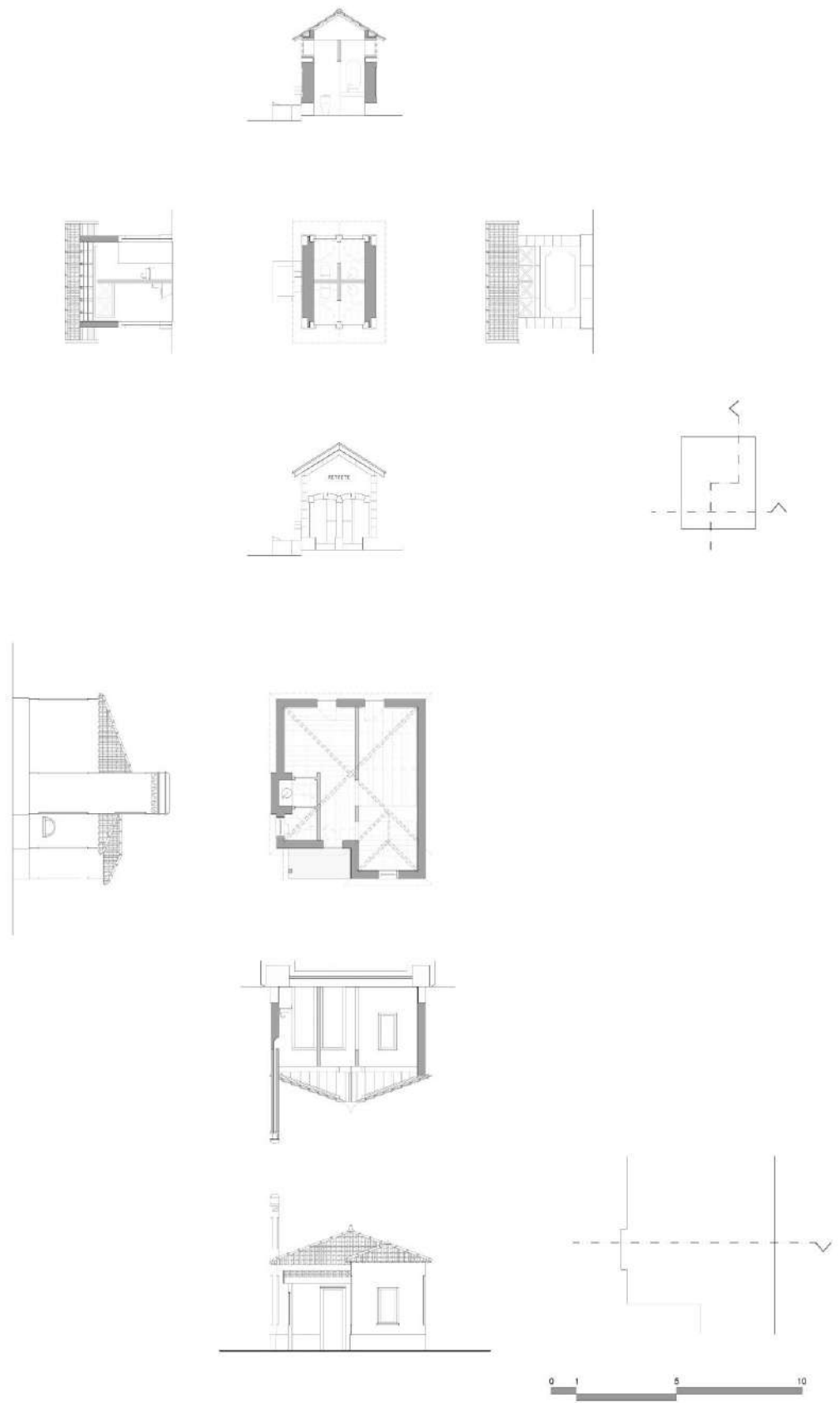


Fig. 3.31 – Retretes e Casa do Carregador. Plantas, cortes e alçados. Desenhos da autora, 2023.

4. Considerações finais e reflexões a prolongar

Partindo do Enunciado - que propôs o estudo da antiga Linha do Sabor e um conjunto selecionado das estações e apeadeiros que a serviam enquanto estruturas de apoio, e ainda a criação de uma albergaria enquanto programa arquitetónico a implementar (quer no edificado da estação/pré-existências ou com uma proposta de raiz) - foi desenvolvido um trabalho de investigação que se focou no estudo do caso da Estação de Carviçais e ainda na arquitetura ferroviária. Paralelamente à investigação foi elaborada uma proposta de projeto para a intervenção no conjunto edificado da Estação de Carviçais e em dois edifícios pré-existentes atualmente devolutos e em ruína.

Num primeiro momento, o trabalho focou-se sobre a região do Sabor e pela forma como uma linha de caminho-de-ferro, que se fez atravessar pelo isolado nordeste português, influenciou tanto o crescimento do lugar como o modo de vida e o quotidiano das populações que eram servidas pela Linha.

Trás-os-Montes é hoje uma das regiões mais despovoadas do país, facto que se deve,

em parte, à falta de meios de transporte que servem as localidades transmontanas e à desequilibrada distribuição destes. Apesar de isolada, esta região é rica em paisagens naturais, tradições e matérias-primas. As condicionantes físicas que delimitam a região, de que é exemplo a difícil topografia, influenciam diretamente a fixação humana e, conseqüentemente, as tradições e forma de viver. Ainda assim, é impossível não reconhecer o valor patrimonial de vários aspetos deste sítio, nos quais se inclui a arquitetura.

Apesar de ser um território de carácter profundamente rural, Trás-os-Montes já se ligou, em tempos, de forma mais direta às grandes cidades e representa uma importante parte do património natural português. Parte desta valorização adveio da introdução dos caminhos-de-ferro, que veio ligar as remotas terras transmontanas aos grandes centros urbanos.

Desde a sua criação, e em especial a partir de meados/final do século XIX, o caminho-de-ferro afirmou-se como o meio de transporte

predileto às movimentações tanto de pessoas como de mercadorias e bens. O êxito deste novo meio foi tal que este rapidamente se disseminou pela Europa, e depois pelo mundo, levando à construção de milhares de quilómetros de linha e centenas de caminhos que faziam agora a ligação entre as grandes cidades.

Em Portugal o comboio tardou a chegar mas, mesmo assim, a introdução da viação rápida em território nacional foi consideravelmente rápida e eficaz. Em pouco mais de meio século a rede ferroviária portuguesa cresceu à sua extensão quase total e alterou profundamente as paisagens, tanto urbanas como rurais, do território nacional. A Trás-os-Montes fez-se chegar o comboio por via da construção de quatro linhas secundárias afluentes à Linha do Douro, caminho que fazia a ligação entre o Porto e a fronteira com a vizinha Espanha. Uma destas linhas era a Linha do Sabor.

Claro é que para a circulação do comboio é necessário todo um conjunto de edificado e infraestruturas que façam o apoio à circulação das locomotivas e que garantam o bom funcionamento dos caminhos. Na Linha do Sabor conta-se com um considerável número de estruturas edificadas, hoje na maioria deixadas ao abandono e em estado de degradação por vezes tão avançado que se encontram em completo estado de ruína (referindo também as de que já só resta a memória), que se erguem ao longo da antiga via, marcando os vários pontos e localidades que este caminho servia.

A Linha do Sabor foi inaugurada em 1911 com a abertura do primeiro troço que partia da Estação do Pocinho, onde entroncava com a Linha do Douro, até Carviçais. A abertura dos restantes troços foi demorada, estendendo-se a construção por duas décadas até à abertura da estação terminal, Duas-Igrejas/Miranda,

que inaugura em 1938. O enquadramento histórico dos acontecimentos que levaram à construção do caminho foi atribulado, contando-se muitas vezes com problemas de carácter financeiro e condicionantes físicas (como a própria orografia e até o tipo de bitola a adotar na construção da linha). Apesar dos vários atrasos e problemas que foram surgindo ao longo do tempo, a Linha acabou por se construir quase na totalidade do que foi originalmente planeado.

A segunda metade do séc. XX foi marcada pelo encerramento e desmantelamento de muitas linhas nacionais, triste destino principalmente das linhas de menores dimensões/tráfego e de carácter secundário (geralmente associadas aos espaços rurais). Também a Linha do Sabor viu o seu destino ditado ao encerramento em finais do séc. XX, resultado do desinteresse no investimento da ferrovia e da região, pelo êxodo rural e o despovoamento do interior português. Durante quase oitenta anos o comboio serviu as *terras quentes* e *frias* do Sabor. Hoje chegam-nos as evidências da passagem do comboio por estes lugares, os edifícios abandonados, em ruína ou até dos quais já não restam vestígios no lugar das várias paragens, apeadeiros e estações que faziam a ligação entre o lugar e os passageiros com o caminho-de-ferro.

A rede ferroviária cresceu de forma bastante acelerada e a par deste crescimento, surgiu a necessidade de definir e implementar diretrizes que orientassem os trabalhos em todas as suas vertentes e especificidades e ainda os tipos de estruturas a considerar aquando do lançamento de uma nova linha. Foi aqui que se encontrou a solução da utilização de projetos-tipo na arquitetura ferroviária e da forma como os modelos que os materializaram eram aplicados nas várias linhas nacionais.

Desde o desenho e a introdução dos considerados “modelos iniciais” que se foram replicando um pouco por todo o território nacional, até aos que já exibiam geometrias mais elaboradas e trabalhadas (até mesmo na ornamentação que apresentavam), todos estes projetos constituem parte importante do património arquitetónico ferroviário português. Apesar de muitas estruturas não serem consideradas logo à partida como tal, maioritariamente pela localização muitas vezes isolada em relação aos centros urbanos, todas estas construções apresentam também valor do ponto de vista industrial - o caminho-de-ferro está intrinsecamente ligado ao movimento industrial e, por isso, a arquitetura ferroviária faz parte do conjunto de edificado sobre o qual recai o título de património industrial.

Um dos objetivos do trabalho foi perceber e evidenciar a relação entre a ferrovia e o lugar, entre a arquitetura ferroviária e a envolvente da localidade que servia. Ora, se por um lado estes objetos correspondiam a modelos pré-definidos e (*a priori*) iguais entre si, por outro estes sofriam as alterações consideradas necessárias (até no momento da sua efetiva construção, em obra) de forma a poder haver uma maior concordância entre a arquitetura dos caminhos-de-ferro e a arquitetura do lugar.

Uma questão fundamental no estudo destes projetos-tipos e os modelos que deles derivaram passa por entender as referências da arquitetura portuguesa que se podem encontrar nos diferentes projetos-tipo estabelecidos para as várias linhas nacionais. Conclui-se que o projeto-tipo mais simples, de apeadeiro, corresponde na redução da sua geometria à forma essencial, a uma caixa funcional que em si contém o espaço que faz a ligação entre utilizador e ferrovia. É também neste tipo que se tem a referência direta à habitação tradicional que, apesar desta tipologia apresentar características e

elementos identitários que diferem consoante a zona/região do país, transpõe a imagem da casa na tipologia ferroviária.

Será então possível afirmar as construções ferroviárias como elementos identitários da arquitetura portuguesa?

Responder de forma definitiva a estas questões requer um estudo exaustivo e pormenorizado. O presente ensaio não objetiva a encontrar uma resposta definitiva, pelo contrário. Pretende-se sim recuperar parte do conhecimento sobre esta matéria, reunindo várias referências e obras que sobre esta questão se debruçam. Apenas depois de se conhecer, estudar e entender as várias faces do problema se pode sobre ele refletir e tentar encontrar soluções. E é também pela exposição das fontes e dos materiais disponíveis, ainda que relativamente escassos e dispersos, que se pode fazer a divulgação da problemática, procurando abrir novos caminhos a possíveis estudos que aprofundem sobre a temática do património imóvel ferroviário português e que possam dar lugar ao debate e consciencialização sobre este, que tem caído no esquecimento e está hoje, em grande parte, ao abandono.

Da mesma forma que o presente ensaio focou na temática dos projetos-tipo e na sua materialização em modelos, nomeadamente nos modelos iniciais e modelos usados para os pontos de paragem na Linha do Sabor, foram também encontrados outros temas relacionados com a ferrovia de grande interesse mas sobre as quais não foi possível refletir. Desde a tipificação de outras estruturas do conjunto edificado ferroviário, como é o caso dos cais cobertos e até das habitações para o pessoal destacado para as diferentes estações/apeadeiros, ao estudo dos modelos usados a partir da década de 1920, o tema do uso sistemático de projetos-tipo a nível nacional para as linhas de caminho-de-

ferro engloba um grande conjunto de matérias. Deixa-se assim em aberto estas possíveis direções a considerar, tendo como ponto de partida o presente trabalho.

Reconhecendo o valor do conjunto edificado da Estação Ferroviária de Carviçais, do ponto de vista patrimonial mas também sentimental e da memória, a proposta de projeto faz a recuperação das várias construções que constituem a Estação e ainda de dois edifícios de habitação devolutos. O projeto procura a reativação das estruturas e o reposicionamento da centralidade da aldeia para junto da Estação, lugar que em tempos foi um dos principais pontos de paragem da localidade.

As ações propostas para as pré-existências têm em consideração o traçado original, os elementos identitários e característicos das estruturas e o estado atual em que estas se encontram.

“Para caminhar é preciso ter um pé no ar. E para saltar, os dois.”³⁶⁰

³⁶⁰ BAEZA, Alberto Campo - Mnemósine vs Mimese. In (BAEZA, Alberto Campo) **Principia Architectonica**, p.51.



Bibliografia

Arquivos e Fundos documentais

- . **Arquivo Municipal de Torre de Moncorvo.** Setor de Arquivo, Arqueologia e História.
- . **Biblioteca Nacional de Portugal.**
- . **IP Património.** Departamento de Gestão de Serviços da Rede.

Monografias

- . ABRAGÃO, Frederico de Quadros - **Caminhos de Ferro Portugueses: Esboço da sua História.** Lisboa: Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, 1956. 495 p.
- . ANDRÉ, Paula; SAMBRICIO, Carlos (coord.) - **Arquitetura Popular: Tradição e Vanguarda/ Tradición y Vanguardia.** Lisboa: DINÂMIA'CET-IUL Centro de Estudos sobre a Mudança Socioeconómica e o Território: ISCTE- Instituto Universitário de Lisboa, 2016. 300 p.
- . ANTUNES, Alfredo da Mata [et.al.] - Zona 1: Minho, Zona 2: Trás-os-Montes. In **Arquitetura Popular em Portugal.** 3ª ed. Lisboa: Associação dos Arquitectos Portugueses, 1988. Vol. 1º.
- . AZEVEDO, Paula - **Arquitetura Ferroviária: As estações da Linha do Sabor.** In (D'ABREU, Carlos) **A Linha do Vale do Sabor: Um Caminho-de-Ferro Raiano do Pocinho a Zamora.** [Carviçais]: Lema d'Origem, 2015. p.187-189.
- . AZEVEDO, Paula - **Tipologias e linguagem formal: Uma aproximação à arquitectura ferroviária.** In (PORTUGAL, Caminhos de Ferro) **O Caminho de Ferro Revisitado: Caminho de Ferro em Portugal de 1856 a 1996.** [Lisboa]: Caminhos de Ferro Portugueses, 1996. p.136-140.
- . BAEZA, Alberto Campo - **Mnemósine vs Mimese.** In (BAEZA, Alberto Campo) **Principia Architectonica.** Trad. de Eduardo dos Santos. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2019. p.47-53. (Pensar Arquitetura)
- . BASTO, E. A. Lima; BARROS, Henrique de - **Inquérito à Habitação Rural: 1º vol.: A habitação rural nas Províncias do Norte de Portugal (Minho, Douro Litoral, Trás-os-Montes e Alto-Douro).** Lisboa: Gráfica Lisbonense, 1943. Inquérito promovido pelo Senado Universitário. 455 p.
- . BRANCO, Jorge - **Estações Ferroviárias Portuguesas: em postais ilustrados antigos.** [Lisboa]: Livros Horizonte, 2006. 136 p.
- . CALADO, Rafael Salinas; ALMEIDA, Pedro Vieira de - **Aspectos Azulejares na Arquitectura Ferroviária Portuguesa.** Lisboa: CP- Caminhos de Ferro Portugueses, EP, 2001. 417 p.
- . CARVALHO, J. Rentes de - **Trás-os-Montes, o Nordeste.** Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos, 2017. 80 p. (Retratos da Fundação).
- . CARVIÇAIS /97, Comissão de Festas de - **Carviçais Ilustrado.** Bragança: Comissão de Festas de Carviçais /97, 1997. 25 p.
- . CORBOZ, André - **O Território como Palimpsesto.** In (RODRIGUES, José Manuel; [et.al.]) **Teoria e Crítica de Arquitectura: Século XX.** Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2010.
- . CORDEIRO, Urbana Maria Bolota - **Carviçais: Aldeia Transmontana.** Carviçais: Junta de Freguesia de Carviçais, 2017. 443 p.
- . D'ABREU, Carlos - **A Linha do Vale do Sabor: Um Caminho-de-Ferro Raiano do Pocinho a Zamora.** [Carviçais]: Lema d'Origem, 2015. 400 p.
- . DIAS, Carlos Carvalho - **Memórias de Trás-os-Montes e Alto-Douro: nos 55 anos do "Inquérito à Arquitectura Regional Portuguesa".** Guimarães: OPERA OMNIA, 2013. 205 p.
- . GIRÃO, A. de Amorim - **Geografia de Portugal.** Barcelos: Companhia Editora do Minho, 1943. 479 p.
- . GODINHO, Sérgio - **A Caixa.** Porto: Asa, 1978. [44] p.
- . IBÁÑEZ, M.ª Pilar Biel - **El patrimonio industrial en el siglo XXI y su relación con la ciudad posindustrial.** In (MARTÍNEZ, Ascensión Hernández (coord.)) **Preserving the Past, Projecting the Future: Tendences in 21st century monumental restoration.** Zaragoza: Institución Fernando el Católico, 2016. p.157-176.
- . LEAL, Augusto Soares d'Azevedo Barbosa de Pinho - **Portugal: Antigo e Moderno.** Lisboa: Livraria Editora de Mattos Moreira & Companhia, 1874. Vol. 2º.
- . LINO, Raul - **A Casa Portuguesa: Pelo Arquitecto Raúl Lino.** In (LISBOA, Imprensa Nacional de, ed. lit.) **Portugal.** [Lisboa]: Imprensa Nacional de Lisboa, 1929. Vol. I (opúsculo, 68 p.).
- . MARTÍNEZ, Ascensión Hernández (coord.) - **Preserving the Past, Projecting the Future: Tendences in 21st century monumental restoration.** Zaragoza: Institución Fernando el Católico, 2016. 334 p. (Colección Actas).
- . MARTINS, João Paulo - **Arquitetura ferroviária até à década de 1960.** In (PORTUGAL, Caminhos de Ferro;

REFER) **1910-2010: o caminho de ferro em Portugal**. [Lisboa]: CP/Refer, 2010. p.33-48.

. MONTEIRO, Manuel - **O Douro: Principaes Quintas, Navegação, Culturas, Paisagens e Costumes**. Lisboa: Livro Branco, 1998 (edição original de Emílio Biel & Cª Editores, 1911). 215 p.

. MOUTINHO, Mário C. - **A Arquitectura Popular Portuguesa**. 2ª ed. Lisboa: Editorial Estampa, 1979. 186 p. (Imprensa universitária; 7).

. NUNES, António Jorge - **Ferrovias em Trás-os-Montes: memória do passado, luta do presente**. Carviçais: Lema d'Origem, 2023. 445 p.

. NUNES, Manuel - **Pelos trilhos de Portugal**. Lisboa: INAPA, 2007. 159 p. (Espírito do lugar).

. OLIVEIRA, Ernesto Veiga de; GALHANO, Fernando - **Arquitetura Tradicional Portuguesa**. 3ª ed. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1998. 374 p. (Portugal de perto; 24).

. PEREIRA, Hugo Silveira - **Máquinas e Homens: O Material Circulante da Linha do Tua**. Vila Nova de Gaia: Inovatec, [2016]. 165 p.

. PEIXOTO, Rocha - A Casa Portuguesa. In **Obras: Estudos de Etnografia e Arqueologia**. Póvoa do Varzim: Câmara Municipal da Póvoa do Varzim, 1967. Vol. I. p. 153-165.

. PINTO (a), Jorge Cruz - **A Caixa: Metáfora e Arquitectura**. 1ª ed. Lisboa: ACD Editores, 2007. 271 p. (Arquitetura e Urbanismo; I).

. PINTO (b), Jorge Cruz - **Arquitetura Portuguesa: A Imagem da Caixa**. 1ª ed. Lisboa: ACD Editores, 2007. 223 p. (Arquitetura e Urbanismo; III).

. PINTO (c), Jorge Cruz - **O Espaço Limite: Produção e Recepção em Arquitectura**. 1ª ed. Lisboa: ACD Editores, 2007. 183 p. (Arquitetura e Urbanismo; II).

. PORTUGAL, Caminhos de Ferro - **O Caminho de Ferro Revisitado: Caminho de Ferro em Portugal de 1856 a 1996**. [Lisboa]: Caminhos de Ferro Portugueses, 1996. 446 p.

. PORTUGAL, CP - Comboios de - **Os caminhos-de-ferro portugueses: 1856-2006**. Coord. Gabinete de História e Museologia. [Lisboa]: CP - Comboios de Portugal & Público, 2006. 238 p.

. RIBEIRO (a), Orlando - **A Formação De Portugal**. 1ª ed. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa (Divisão de Publicações), 1987. 130 p.

. RIBEIRO (b), Orlando - **Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico**. Coimbra: Coimbra Editora, 1945. 245 p. (Universitas)

. RODRIGUES, Manuel A. - Comboio a Vapor. In **Antologia: Lembrar Carviçais**. [S.l.]: Euedito, 2018. 157 p.

. SALGADO, Ramiro - Linha do Sabor. In (D'ABREU, Carlos) **A Linha do Vale do Sabor: Um Caminho-de-Ferro Raiano do Pocinho a Zamora**. [Carviçais]: Lema d'Origem, 2015. p.213-225.

. SÁNCHEZ, Noelia Cervero - La periferia de la ciudad como patrimonio: estrategias para la intervención. In (MARTÍNEZ, Ascensión Hernández (coord.)) **Preserving the Past, Projecting the Future: Tendences in 21st century monumental restoration**. Zaragoza: Institución Fernando el Católico, 2016. p.177-192.

. TABORDA, Vergílio - **Alto: Trás-os-Montes: Estudo Geográfico**. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1932. 224 p.

. TORGA, Miguel & MORAIS, Graça - **Um Reino Maravilhoso**. 1ª ed. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 2002. [111] p.

. VIEGAS, Francisco José & ABREU, Maurício - **Comboios Portugueses: Um Guia Sentimental**. [Lisboa]: Círculo de Leitores, 1988. 185 [8] p.

Teses

. ALVES, Rui Manuel Vaz - **Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro**. Coimbra: Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2015. Vol. I e II. [vol. I]: 660p., [vol.II]: 180p. Tese de doutoramento em Arquitectura.

. AMARO, Teresa Alice Pinto - **O sistema ferroviário como suporte estratégico para a dinamização territorial: Reabilitação do Património Industrial na Linha do Sabor**. Lisboa: FA-ULisboa, 2021. 308 p. Dissertação de mestrado.

. CORDEIRO, Urbana Maria Bolota - **Carviçais: Aldeia Transmontana: O Património Local e a sua Importância Educativa. Novas Práticas de Aprendizagem**. Covilhã: Universidade da Beira Interior, 2010. 344 p. Dissertação de Doutoramento.

. D'ABREU, Carlos - **A estruturação do território ibérico da raia duriense e as vias de transporte: êxitos e fracassos**. Salamanca: Universidad de Salamanca (Facultad de Geografía E Historia), 2011. 966 p. Tese de Doutoramento.

. FEVEREIRO, Cristiana M. Pereira - **O Sinclinal de Ferro de Torre de Moncorvo: Um recurso mineral como catalisador de um Tempolntermitente**. Braga: UMinho, 2015. 257 p. Tese de mestrado.

. GARCÍAS, Victoria Pons - **Presente Sobre Pasado: Relaciones entre arquitecturas**. Barcelona: Universidad Politécnica de Cataluña, 2014. 279 p. Tese de Doutoramento.

. MOREIRA, Danielle Couto - **Arquitetura Ferroviária e Industrial: o caso das cidades de São João Del-Rei e Juiz de Fora [1875-1930]**. São Carlos: Universidade de São Paulo, 2007. 313 p. Dissertação de mestrado.

. OLIVEIRA, Inês Filipe dos Santos - **A Fotografia no Inquérito da Arquitectura Popular em Portugal**. Coimbra: Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2011. 356 p. Dissertação de mestrado.

. TAVARES, Pedro Miguel Dobrões - **Entre terra e água. Museu e Centro Interpretativo do Baixo Sabor**. Braga: UMinho, 2019. 191 p. Dissertação de mestrado.

. TEIXEIRA, Teresa Sofia Matias - **PARE, ESCUTE E OLHE: Reabilitação do Antigo Troço Ferroviário Amarante-Livração**. Covilhã: Universidade da Beira Interior, 2017. 90p. Dissertação de Mestrado.

Publicações periódicas (artigos)

. ALVES, Álvaro de Lobo - Generalidade sôbre os caminhos de ferro portugueses. **Boletim da C.P.**. [Lisboa]: Órgão da Instrução Profissional do Pessoal da Companhia. Nº55 (1934), p.1-4.

. AZEVEDO, Manuel Maria de Moraes - Representações. **Diário do Governo**. Lisboa: Imprensa Nacional. Nº 158 (16/07/1890), p.1654-1655.

. BIVAR, Carlos - O Mapa da Rêde Geral Ferroviária de Portugal. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro. Nº 1369 (1945), p.21-23.

. BLANC, María C. - La escala y la proporción: Dos conceptos en tensión. **AREA: agenda de reflexión en arquitectura, diseño y urbanismo**. [Buenos Aires]: Universidad de Buenos Aires, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Nº 19 (2013), p. 83-91.

. BORGES, R. F. - The Concept of Proportion in Heritage Architecture: A Study of Form, Order and Harmony. In (C.A. Brebbia, ed. Lit.) **Structural Studies, Repairs and Maintenance of Heritage Architecture VIII**. [Reino Unido]: WIT Press, 2003. Vol. 66.
Disponível em: <https://www.witpress.com/on-the-built-environment>

. BRITO, Elvino José de Sousa e - Direcção geral de obras publicas e minas: Repartição de obras publicas. **Diário do Governo**. Lisboa: Imprensa Nacional. Nº 43 (23/02/1900), p.471.

. CABRAL, Affonso Pereira - Caminhos de Ferro do Estado: Direcção do Minho e Douro: Serviço de Construcção. Caminho de ferro do Pocinho a Miranda: 1ª Secção - Pocinho-Carviçaes: Empreitada D. **Diário do Governo**. Lisboa: Imprensa Nacional. Nº 38 (17/02/1906), p.651.

. CABRAL, Affonso Pereira - Caminhos de Ferro do Estado: Direcção do Minho e Douro: Serviço de Construcção.

Caminho de ferro do Pocinho a Miranda: 1ª Secção - Pocinho-Carviçaes: Empreitada F: Caminho de ferro do Pocinho a Miranda. **Diário do Governo**. Lisboa: Imprensa Nacional. Nº 115 (22/05/1908), p.1481.

. CARVALHO, Marianno Cyrillo de; NAVARRO, Emygdio Julio - Côrtes: Secretaria da Camara dos Senhores Deputados. **Diário do Governo**. Lisboa: Imprensa Nacional. Nº125 (02/06/1888), p.1203-1205.

. COSTA, Américo - O transporte do cimento para a Barragem de Picote. **Boletim da C.P.**. [Lisboa]: Órgão da Instrução Profissional do Pessoal da Companhia. Nº 328 (1956), p.49-51.

. [COSTA, Carlos Mendes da; PEREIRA, Octavio; [et.al.]] - Direcção Geral de Caminhos de Ferro. **Gazeta Dos Caminhos de Ferro**. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro. Nº 1087 (1933), p.201.

. COUTINHO, António Rodrigues - Conheça a sua terra: A linha do Sabor, essa desconhecida. **Boletim da C.P.**. [Lisboa]: Órgão da Instrução Profissional do Pessoal da Companhia. Nº 251 (1950), p.18-22. Disponível para consulta no Centro de Memória de Torre de Moncorvo

. CINTRA, J. Vaz & [C.P.] - A C. P., desde a sua origem. **Boletim da C.P.**. [Lisboa]: Órgão da Instrução Profissional do Pessoal da Companhia. Nº3 (1929), p.36-40.

. CINTRA, J. Vaz & [C.P.] - A C. P., desde a sua origem. **Boletim da C.P.**. [Lisboa]: Órgão da Instrução Profissional do Pessoal da Companhia. Nº 4 (1929), p.53-58.

. CINTRA, J. Vaz & [C.P.] - A C. P., desde a sua origem. **Boletim da C.P.**. [Lisboa]: Órgão da Instrução Profissional do Pessoal da Companhia. Nº 5 (1929), p.68-72.

. CINTRA, J. Vaz & [C.P.] - A C. P., desde a sua origem. **Boletim da C.P.**. [Lisboa]: Órgão da Instrução Profissional do Pessoal da Companhia. Nº 6 (1929), p.93-96.

- . C.P. - Digressão literária: Portugal. **Boletim da C.P.**. [Lisboa]: Órgão da Instrução Profissional do Pessoal da Companhia. Nº 45 (1933), p.135.
- . C.P. - Factos e informações: Modernização de estações. **Boletim da C.P.**. [Lisboa]: Órgão da Instrução Profissional do Pessoal da Companhia. Nº 49 (1933), p.48-50.
- . C.P. - Factos e informações: Combóio...ou automóvel?. **Boletim da C.P.**. [Lisboa]: Órgão da Instrução Profissional do Pessoal da Companhia. Nº 52 (1933), p.197-198.
- . [D'ORNELLAS, Carlos] - Linhas Portuguesas. **Gazeta Dos Caminhos de Ferro**. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro. Nº 925 (1926), p.208.
- . FAÍSCA, Ana Rute & JANUÁRIO, Pedro Gomes - A Arquitetura Ferroviária Em Portugal: Os modelos iniciais e a possível origem do seu estilo. **A conservação do património entre guerras (1919-1939)**. Lisboa: ARTIS (edição especial). Nº 12 (2022), p.110-122. [Consult. 08/02/2023]. Disponível em: <https://artis-on.letras.ulisboa.pt>
- . FERREIRA, Vicente - Os caminhos de ferro na organização nacional dos transportes e do turismo. **Boletim da C.P.**. [Lisboa]: Órgão da Instrução Profissional do Pessoal da Companhia. Nº58 (1967), p.61-65.
- . GONÇALVES, Eduardo Ferrugento - Ontem e hoje do transporte ferroviário. **Boletim da C.P.**. [Lisboa]: Órgão da Instrução Profissional do Pessoal da Companhia. Nº328 (1967), p.45-48.
- . GONÇALVES, Eduardo Ferrugento - O Equipamento Ferroviário. **Boletim da C.P.**. [Lisboa]: Órgão da Instrução Profissional do Pessoal da Companhia. Nº462 (1967), p.10-19.
- . HAGATONG, Ana Teresa Martins - Património industrial ferroviário: uma arquitectura em risco. **Revista Arquitetura Lusíada**. [S.l.]: Universidade Lusíada Editora. Nº 5 (2014), p.101-115.
- . JÚNIOR, Euler Sandeville - Paisagem. **Paisagem e Ambiente: ensaios**. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Nº 20 (2005), p.47-60.
- . MAGALHÃES, João de Sousa Calvet de - Caminhos de Ferro do Estado: Conselho de Administração. **Diário do Governo**. Lisboa: Imprensa Nacional. Nº 56 (10/03/1908), p.808.
- . MARQUES, Helder; MARTINS, Luís - Memória, Herança, Património e Paisagem. **Cadernos de Geografia**. Coimbra: F.L.U.C. Nº 17 (1998), p.123-129.
- . MATEUS, João Mascarenhas - A Questão da Tradição. História da Construção e Preservação do Património Arquitetónico. **PARC: Pesquisa em Arquitetura e Construção**. [Coimbra]: UNICAMP, 2013. Vol. 4, nº 1 (2013), p.28-33.
- . MONEO, Rafael - On Typology. **Oppositions**. Cambridge, MA: The MIT Press; The Institute for Architecture and Urban Studies. Nº 13 (verão de 1978), p.22-45.
- . NAVARRO, Emydio Julio - Ministério das Obras Publicas, Comercio E Industria: Direcção geral de obras publicas e minas. 2ª Repartição: Caminhos de ferro. **Diário do Governo**. Lisboa: Imprensa Nacional. Nº 129 (11/06/1887), p.1277-1278.
- . NUNES, J. de Sousa - A Via e Obras nos Caminhos de Ferro de Portugal. **Gazeta Dos Caminhos de Ferro**. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro. Nº 1476 (1949), p.418-422.
- . OLIVEIRA, Augusto Trajano de - Côrtes: Secretaria da Camara dos Senhores Deputados. **Diário do Governo**. Lisboa: Imprensa Nacional. Nº107 (11/05/1888), p.1031-1032.
- . OTTENHEYM, Konrad - Architecture according to proportions and rules of the Antique: Architectural design systems in Dutch seventeenth-century classicism. In (GARRIC, Jean-Philippe (dir.) ; LEMERLE, Frédérique (dir.) ; PAUWELS, Yves (dir.)) **Architecture et théorie. L'héritage de la Renaissance : Actes de colloque**. [em linha]. Paris : Publications de l'Institut national d'histoire de l'art, 2012. [Consult. 11/2022]. Disponível em: <https://books.openedition.org/3402>
- . PAÇÔ-VIEIRA, Conde de - Caminhos de Ferro do Estado: Conselho de Administração. **Diário do Governo**. Lisboa: Imprensa Nacional. Nº 241 (27/10/1903), p.3631-3632.
- . PAÇÔ-VIEIRA, Conde de - Caminhos de Ferro do Estado: Conselho de Administração. **Diário do Governo**. Lisboa: Imprensa Nacional. Nº 256 (13/11/1903), p.3854.
- . PAÇÔ-VIEIRA, Conde de - Caminhos de Ferro do Estado: Conselho de Administração. **Diário do Governo**. Lisboa: Imprensa Nacional. Nº 54 (10/03/1910), p.808.
- . PAÇÔ-VIEIRA, Conde de - Situação Económica. **Diário do Governo**. Lisboa: Imprensa Nacional. Nº 6 (09/01/1904), p.105-110.
- . PAÇÔ-VIEIRA, Conde de - Côrtes: Secretaria da Camara dos Senhores Deputados. **Diário do Governo**. Lisboa: Imprensa Nacional. Nº 90 (25/04/1903), p.1315-1319.
- . PARTE OFFICIAL: MINISTÉRIO DAS OBRAS PUBLICAS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO: CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Nº 381 (1903), p.362-364.

. PEREIRA, Hugo Silveira - Caminhos-de-ferro em Trás-os-Montes no século XIX: das expectativas ao esquecimento. **Revista de Letras**. Vila Real: Sector Editorial dos SDE. Série II, Nº 9 (2010), p. 285-304.

. PIRES, Amílcar de Gil e - Os conceitos de tipo e de modelo em arquitectura. **Artitextos**. Lisboa: CEFA; CIAUD. Nº 8 (2009), p. 241-248. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10400.5/1499>

. REPRESENTAÇÕES. **Diário do Governo**. Lisboa: Imprensa Nacional. Nº106 (14/05/1903), p.15-96-1597.

. RIBEIRO, Orlando - Localização e destino dos centros urbanos de Trás-os-Montes. **Finisterra: Revista Portuguesa de Geografia**. [Lisboa]: Centro de Estudos Geográficos. Vol. 7, nº 13 (1972), p.46-70. [Consult. 18/03/2023]. Disponível em: <https://revistas.rcaap.pt/finisterra>

. SECRETARIA DA CAMARA DOS SENHORES DEPUTADOS. **Diário do Governo**. Lisboa: Imprensa Nacional. Nº 31 (08/02/1879), p.272-278.

. [SIMÕES, J. de Oliveira] - Linhas Portuguezas. **Gazeta Dos Caminhos de Ferro**. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro. Nº 382 (1903), p.384.

. [SIMÕES, J. de Oliveira] - Linhas Transmontanas. **Gazeta Dos Caminhos de Ferro**. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro. Nº 366 (1903), p.85.

. SOUSA, J. Fernando - As linhas do Corgo, do Sabor e do Tamega. **Gazeta Dos Caminhos de Ferro**. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro. Nº 1130 (1935), p.39-40.

. SOUSA, J. Fernando - Direcção Geral de Caminhos de Ferro: Relatório de 1931-1932. **Gazeta Dos Caminhos de Ferro**. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro. Nº 1109 (1934), p.127-130.

. SOUSA, J. Fernando - O ano que findou. **Gazeta Dos Caminhos de Ferro**. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro. Nº 937 (1927), p.1-2.

. SOUSA, J. Fernando de - Pocinho a Miranda. **Gazeta Dos Caminhos de Ferro**. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro. Nº 375 (1903), p.251-253.

. SOUSA, J. Fernando de - Rêde Complementar ao Norte do Mondego. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro. Nº 372 (1903), p.204-205.

. SOUZA, J. Fernando de - Comunicações em Trás-os-Montes. **Gazeta Dos Caminhos de Ferro**. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro. Nº 1290 (1941), p.461-468.

. SOUZA, J. Fernando de - Inauguração do troço de Mogadouro a Duas Igrejas. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro. Nº 1211 (1938), p.251-252.

. TEIXEIRA, A.C. Justino - Evora a Ponte de Sôr. **Gazeta Dos Caminhos de Ferro**. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro. Nº 377 (1903), p.295-297.

. TORRES, Carlos Manitto - A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário. **Gazeta Dos Caminhos de Ferro**. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro. Nº1684 (1958), p. 91-95.

. TORRES, Carlos Manitto - A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Nº 1686 (1958), p.133-139.

. TROÇOS DE LINHAS FÉRREA PORTUGUESAS: ABERTAS À EXPLORAÇÃO DESDE 1856, E SUA EXTENSÃO. **Gazeta Dos Caminhos de Ferro**. Lisboa: Gazeta dos Caminhos de Ferro. Nº 1652 (1956), p.528-530.

. VARGAS, Manuel Francisco - Caminhos de Ferro do Estado: Conselho de Administração. **Diário do Governo**. Lisboa: Imprensa Nacional. Nº 84 (17/04/1901), p.1011.

. VARGAS, Manuel Francisco - Caminhos de Ferro do Estado: Conselho de Administração. **Diário do Governo**. Lisboa: Imprensa Nacional. Nº 37 (17/02/1902), p.470-472.

. WEBER, Ralf; LARNER, Sharon - The Concept of Proportion in Architecture: An Introductory Bibliographic Essay. **Art Documentation: Journal of the Art Libraries Society of North America** [Em linha]. Vol. 12, nº 4 (1993), p. 147-54. [Consult. 20/12/2022]. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/27948585>

Recursos multimédia e online

. [LENNOX, Bob] - [Portugal: Sabor line. Pocinho - Duas Igrejas]. [registo vídeo]. [S.l.]: Tempus Fugit Films, [c.1970]. Reprodução do original publicada por António Marques. Disponível em: <https://youtu.be>

. LINHA DO SABOR ANOS 80 [VAPOR EM PORTUGAL E ESPANHA]. [Documentário]. Reprodução do original em VHS publicada por António Marques. Disponível em: <https://youtu.be>

. MATHER, Graham - **Mixto on the Sabor Line**. [Filme/ curta-metragem]. [S.l.]: Tempus Fugit Films, [c. 1970]. Reprodução do original publicada por António Marques. Disponível em: <https://youtu.be>

. PELICANO, Jorge - **Pare, Escute, Olhe**. [Filme-documentário]. Realização de Jorge Pelicano. [S.l.]: Costa Castelo Filmes, 2009. (100 min). Disponível em: <http://www.cinept.ubi.pt/pt/filme/Pare+Escute+Olhe>

. [RTP] - **Linha Do Sabor Anos 70**. [Reportagem]. Reprodução do original publicada por António Marques. Disponível em:
<https://www.youtube.com/watch?v=woHlfgipsWI>

<http://os-caminhos-de-ferro.blogspot.com/2013/01/linha-do-sabor-um-pouco-de-historia.html>

. RTP 1; COSTA, Paulo (jornalista) - **Pelo Andar da Carruagem - Parte I**. [Reportagem] Grande Reportagem. 16/08/1983. (31:26 min). Disponível em:
<https://arquivos.rtp.pt/conteudos/pelo-andar-da-carruagem-parte-i/>

. SIC - [**Património Ferroviário ao Abandono em Trás-Os-Montes**]. [Reportagem]. Reprodução do original publicada por António Marques. Disponível em:
<https://youtu.be/ZA0m4wjBf1Y>

. TÓ, Zé - Linha do Sabor: um pouco de história. **Os Caminhos de Ferro: Retratos e relatos do Portugal ferroviário**. [Em linha] [S.l.]: 06/01/2013. [Consult. 17/11/2022]. Disponível em:

Índice e créditos de Imagens

. Imagem de capa - Estação de Carviçais. Jaime Amaro, 1986. Retirada de: Fórum Carviçais (grupo). Disponível em: https://www.facebook.com/photo/434813306702860&228637567320436	
. Fig. 0.01 - Teste de projeção sobre maquete do terreno. José Guilherme Barata, 2022.	7
. Fig. 1.01 - PINTO, Família Guerra Sousa - [<i>Freixo De Espada À Cinta: Trabalhadores Em Descanso Na Limpa Das Oliveiras</i>] (190?) PT/CPF/GSP/001/000001. Imagem cedida pelo Centro Português de Fotografia.	20-21
. Fig. 1.02 - Terra Quente. Graça Morais, 2000. MORAIS, Graça - <i>Terra Quente</i> (série; 2000). Desenho em carvão e pastel sobre papel. Retirado de: TORGA, Miguel - Um Reino Maravilhoso .	23
. Fig. 1.03 - Regiões do norte de Portugal (acima do Douro). Adaptado de: <i>Províncias de País a que respeita o 1º vol. do "Inquérito à Habitação Rural"</i> (1943). Retirado de: BASTO, E. A. Lima; BARROS, Henrique de - Inquérito à Habitação Rural: 1º vol.: A habitação rural nas Províncias do Norte de Portugal (Minho, Douro Litoral, Trás-os-Montes e Alto-Douro) , sem página.	24
. Fig. 1.04 - Os diferentes tipo de povoamento em Portugal. [Jorge Arroiteia], 1979. [ARROTEIA, Jorge] - <i>Mapa V: Tipos de Povoamento Rural</i> (1979). Retirado de: ARROTEIA, Jorge - Introdução in (MOUTINHO, Mário C.) A Arquitectura Popular Portuguesa , p.25.	26
. Fig. 1.05 - <i>O Douro em Miranda</i> . Vergílio Taborda, [1932]. Retirada de: TABORDA, Vergílio - Alto: Trás-os-Montes: Estudo Geográfico , p.18-19 (Est. I).	27
. Fig. 1.06 - <i>O Douro em Picote. Vale excavado no granito. Na margem portuguesa, oliveiras</i> . Vergílio Taborda, [1932]. Retirada de: TABORDA, Vergílio - Alto: Trás-os-Montes: Estudo Geográfico , p.96-97 (Est. V).	27
. Fig. 1.07 - A passagem do comboio. José Malhoa, 1897. Participação do pintor José Malhoa na exposição do Grémio Artístico de 1897. Retirado de: <i>A Exposição do "Grémio Artístico" in O Occidente</i> . Nº665 (1897), p.132-133. Disponível em: https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/Ocidente/1897/N665.html	30
. Fig. 1.08 - <i>La Tranchée avec la montagne Sainte-Victoire</i> . Paul Cézanne, 1870. Disponível em: https://passerelles.essentiels.bnf.fr/image/tranchee-avec-montagne-sainte-victoire-paul-cezanne	31
. Fig. 1.09 - Sistema geral das infraestruturas de comunicação nacionais. 1854. <i>Systema geral das comunicações do reino a que se refere a carta de lei datada de 28 de Fevereiro de 1854</i> (1854). Disponível em: http://purl.pt/3407	32
. Fig. 1.10 - Os caminhos-de-ferro nacionais. 1956. C.P. - <i>Mapa das linhas</i> (1956). Retirado de: LAMAS, Artur - <i>À inauguração do Caminho de ferro em Portugal há cem anos in Boletim da C.P.</i> Nº 328 (1956), p.9-10. Disponível em: https://www.cp.pt/StaticFiles/Institucional/4_cultura_feroviaria/2_historia/2_boletim/50/1956/Boltim328.pdf	33
. Fig. 1.11 - Bilhete da viagem inaugural do primeiro troço dos caminhos-de-ferro nacionais. 1856. <i>Primeiro bilhete da inauguração do troço de caminho de ferro em Portugal entre Lisboa Carregado em 1856</i> (1856). Retirado de: Centro de Documentação. Disponível em: https://www.fmnf.pt/pt/o-museu/centro-de-documentacao/	34
. Fig. 1.12 - Medalha comemorativa da inauguração dos caminhos-de-ferro em Portugal. 1856. <i>Medalha da inauguração do caminho de Ferro em Portugal em 1856, bronze, MC. MED. 4610 (1856)</i> . Retirado de: <i>O crescimento de Lisboa entre a inauguração do caminho-de-ferro e as comemorações do tricentenário de Camões 1856-1880 in História de Lisboa - Tempos Fortes</i> . Disponível em: https://image.isu.pub/131028140147-81701b550d3da5ab08f36e07fc972fb7/jpg/page_20.jpg	34
. Fig. 1.13 - Diagrama das linhas de caminho-de-ferro projetadas a norte do rio Mondego. Estão evidenciadas as linhas afluentes à Linha do Douro (a Linha do Sabor está representada num vermelho mais escuro). 1903. Adaptado de: <i>Rêde Complementar ao Norte do Mondego</i> (1903). Retirado de: Gazeta dos Caminhos de Ferro . Nº 372 (1903), p.203 (sumário). Disponível em: https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/GazetaCF.htm	35
. Fig. 1.14 - <i>Mapa da Rêde Geral Ferroviária de Portugal</i> . Carlos Bivar, 1945. Retirado de: (BIVAR, Carlos) <i>O Mapa da Rêde Geral Ferroviária de Portugal in Gazeta dos Caminhos de Ferro</i> . Nº 1369 (1945), p.22. Disponível em: https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/GazetaCF.htm	36
. Fig. 1.15 - Pare, escute e olhe. Sinalização da Linha do Sabor (abandonado e sem manutenção). Fotografia da autora, fevereiro de 2023.	37
. Fig. 1.16 - Portugal, com indicação da Linha do Sabor e os concelhos por ela atravessados. Sem escala. Elaborado pela autora, 2023.	39

. Fig. 1.17 a 1.19 - Comboio a vapor na Linha do Sabor. [RTP], [197-].	40
Retiradas de: [RTP] - Linha Do Sabor Anos 70 . Min. 00:07:09, 00:18:15 e 00:19:53.	
Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=woHlfgipsWl	
. Fig. 1.20 - Hipsometria dos concelhos atravessados pela Linha do Sabor. Sem escala. Elaborado pela autora, 2023.	42
. Fig. 1.21 - Estações, apeadeiros e paragens da Linha do Sabor. Sem escala. Elaborado pela autora, 2023.	42
. Fig. 1.22 - Comboio a vapor na Linha do Sabor, vindo do Pocinho. John Phillips, [198-].	43
PHILLIPS, John - <i>Up the hill from Pocinho</i> [198-]. Partilhada por @John Phillips em Linha do Sabor (grupo na página Flickr).	
Disponível em: https://www.flickr.com/photos/72213853@N03/7110210795/in/pool-1510092@N22/	
. Fig. 1.23 - Ponte do Pocinho. 19--.	43
<i>Ponte do caminho de ferro. Pocinho</i> (19--). Retirado de: MONTEIRO, Manuel - O Douro: Principaes Quintas, Navegação, Culturas, Paisagens e Costumes , p.16-17.	
. Fig. 1.24 - A Linha do Sabor (a vermelho) e os rios Sabor e Douro. Os pontos (a preto) marcam as estações onde os diferentes troços tiveram início e fim. Sem escala. Elaborado pela autora, 2023.	44
. Fig. 1.25 - Bilhete de 2ª classe, Linha do Sabor. Companhia dos Caminhos de Ferro, [1970].	45
FERRO, Companhia dos Caminhos de - <i>Bilhete de viagem</i> [1970]. Retirada de: Estação de Mogadouro Gare (grupo). Disponível em: https://www.facebook.com/photo?fbid=546737410790092&set=pb.100063615124794.-2207520000	
. Fig. 1.26 - Primeiro troço, Pocinho-Carviçais. Sem escala. Elaborado pela autora, 2023.	45
. Fig. 1.27 - Segundo e terceiro troço, Carviçais-Lagoaça e Lagoaça-Mogadouro. Sem escala. Elaborado pela autora, 2023.	45
. Fig. 1.28 - Quarto troço Mogadouro-Duas Igrejas/Miranda. Sem escala. Elaborado pela autora, 2023.	46
. Fig. 1.29 - O primeiro comboio a chegar a Duas-Igrejas. 1938.	46
<i>[Chegada do primeiro comboio a Duas Igrejas - Linha do Sabor a 22 de Maio de 1938]</i> (1938). Retirada de: Fórum Carviçais (grupo). Disponível em: https://www.facebook.com/photo/?fbid=241939635990229&set=a.228637567320436	
. Fig. 1.30 - Locomotiva em Duas-Igrejas/Miranda. John PHILLIPS, 1983.	46
PHILLIPS, John - <i>Servicing E210</i> (1983). Partilhada por @John Phillips em Linha do Sabor (grupo na página Flickr). Disponível em: https://www.flickr.com/photos/72213853@N03/21628908330/in/pool-1510092@N22/	
. Fig. 1.31 - Tabela com todas as linhas nacionais em funcionamento até à data. Com indicação das datas de abertura de cada troço à exploração, nome das linhas e quilómetros. 1956.	47
Retirado e adaptado de: <i>Troços de linhas férrea portuguesas: abertas à exploração desde 1856, e sua extensão</i> in Gazeta dos Caminhos de Ferro . Nº 1652 (1956), p.528-530. Disponível em: https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/GazetaCF.htm	
. Fig. 1.32 - Diagrama das redes viárias e férreas, construídas e por construir, na região de Trás-os-Montes. Está realçada a Linha do Sabor. J. Fernando de Souza, 1941.	48
<i>Carta Geográfica das Comunicações de Trás-os-Montes</i> (1941). Retirado de: <i>Comunicações em Trás-os-Montes</i> in Gazeta dos Caminhos de Ferro . Nº 1290 (1941), p.466. Disponível em: https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/GazetaCF.htm	
. Fig. 1.33 - Automotora da CP em Carviçais. [197-].	48
<i>[Automotora a cruzar com o comboio na estação de Carviçais. Linha do Sabor / Anos 70]</i> [197-]. Retirada de: Fórum Carviçais (grupo). Disponível em: https://www.facebook.com/photo/?fbid=275177999333059&set=a.228637567320436	
. Fig. 1.34 - Comboio em Duas Igrejas. John Phillips, maio de 1983.	50
PHILLIPS, John - <i>Duas Igrejas climb</i> (1983). Partilhada por @John Phillips em Linha do Sabor (grupo na página Flickr). Disponível em: https://www.flickr.com/photos/72213853@N03/22348030982/in/pool-1510092@N22/	
. Fig. 1.35 - O comboio em Larinho. 1963.	51
<i>Larinho</i> . Linha do Sabor (20 Setembro 1963). Retirada de: Fórum Carviçais (grupo). Disponível em: https://www.facebook.com/photo/?fbid=368360413348150&set=a.228637567320436	
. Fig. 1.36 - Aldeia de Carviçais.	53
DIMENSÃO,A Terceira - <i>Carviçais 1</i> . Disponível em: https://portugalfotografiaaerea.blogspot.com/2016/08/carvicais.html	
. Fig. 1.37 - Castro da Cigadonha.	54
Disponível em: https://mapio.net/pic/p-42556266/	
. Fig. 1.38 - Necrópole de São Cristóvão.	54

CARVIÇAIS, Junta de Freguesia de - <i>Necrópole de São Cristóvão</i> . Disponível em: http://m.carvicais.pt/1/natural_844474.html	
. Fig. 1.39 - Barragem de Vale de Ferreiros. Fotografia da autora, fevereiro de 2023.	54
. Fig. 1.40 - Vista aérea com indicação das localidades de Torre de Moncorvo, Carviçais e Fornos. Base retirada do programa Google Earth Pro.	55
. Fig. 1.41 - Rua em Carviçais. Octávio Lixa Filgueiras, 1955. FILGUEIRAS, Octávio Lixa; [Trás-os-Montes e fotografias de família, julho 1955] - <i>Carviçais</i> (1955). PT/CPF/OLF/0010/000031. Disponível em: https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1170268	55
. Fig. 1.42 - Ortofotomapa de Carviçais, com a Linha do Sabor (a vermelho). Na escala 1:20.000. Elaborado pela autora (2023). Ortofotomapa retirado do programa QGIS [2021].	56
. Fig. 1.43 - Planta da Aldeia de Carviçais. Sem escala. 1994. MONCORVO, Câmara Municipal de Torre de - <i>Plano Director Municipal de Torre de Moncorvo. Elementos Fundamentais. Plantas com a Delimitação dos Perímetros Urbanos</i> (1994). Disponibilizado pelo Arquivo da Direção Regional de Cultura do Norte (DRCN) - Ministério da Cultura (Portugal).	57
. Fig. 1.44 - Carviçais. Octávio Lixa Filgueiras, 1955. FILGUEIRAS, Octávio Lixa; [Trás-os-Montes e fotografias de família, julho 1955]. <i>Carviçais</i> (1955). PT/CPF/OLF/0010/000032. Disponível em: https://digitarq.cpf.arquivos.pt/details?id=1170269	58
. Fig. 1.45 - Habitação tradicional na aldeia de Carviçais. Fotografias da autora, fevereiro de 2023.	58
. Fig. 1.46 a 1.50 - Habitações tradicionais na aldeia de Carviçais. Fotografias da autora, fevereiro de 2023.	59
. Fig. 1.51 - Aldeia de Carviçais. Composição fotográfica. Fotografias da autora, novembro de 2022 e fevereiro de 2023.	60-61
. Fig. 1.52 - Postal de Carviçais. Luís Canotilho, 2000. CANOTILHO, Luís Manuel Leitão - <i>Linha do Sabor Duas Igrejas - Pocinho</i> (2000). [Documento icónico]. Série de postais ilustrados. Disponível em: https://www.ipb.pt/~luiscano/Postais/LinhaSabor2000.htm	62
. Fig. 1.53 - Estação do Caminho de Ferro de Carviçais. Jerónimo Teixeira, 1933. TEIXEIRA, Jerónimo - <i>Carviçais - Julho de 1933. Estação do Caminho de Ferro de Carviçais</i> (1933). Retirada de: Fórum Carviçais (grupo). Disponível em: https://www.facebook.com/photo/?fbid=244442219073304&set=a.228637567320436	63
. Fig. 1.54 - Planta de implantação da Estação Ferroviária de Carviçais. Estão identificados os edifícios e estruturas que constituem o conjunto da estação e as várias linhas. DIF - SDEF, [196-]. AMTM - <i>Levantamento de Instalações em Linhas Desativadas - Linha do Sabor, da DIF - SDEF</i> [1960-?]. Disponibilizado pelo Arquivo Municipal de Torre de Moncorvo.	64
. Fig. 1.55 - Estação de Carviçais. [27 de Março 1978]. CP <i>E182-Carviçais-27 Mar 1978</i> [1978]. Partilhada por @filhodaCP em Linha do Sabor (grupo na página Flickr). Disponível em: https://www.flickr.com/photos/filhodacp/52283290804/in/pool-1510092@N22/	64
. Fig. 1.56 - Passageiros e Chefe de Estação à espera da locomotiva (lado norte, linhas). Jerónimo Teixeira, 1933. TEIXEIRA, Jerónimo - <i>Carviçais- Julho de 1933: Estação do Caminho de Ferro de Carviçais</i> (1933). Retirada de: Fórum Carviçais (grupo). Disponível em: https://www.facebook.com/photo/?fbid=245092435674949&set=a.228637567320436	65
. Fig. 1.57 - Edifício de Passageiros e Cais Coberto da Estação de Carviçais. Fotografia da autora, fevereiro de 2023.	66
. Fig. 1.58 - Trabalho de reparação em locomotiva. [19--]. Retirada de: Linha do Sabor (grupo). Disponível em: https://www.facebook.com/groups/111238125582714/media/photos	67
. Fig. 1.59 - Retretes da Estação de Carviçais. Fotografia da autora, fevereiro de 2023.	67
. Fig. 1.60 - Pormenor do painel azulejar na fachada principal. Fotografia da autora, fevereiro de 2023.	68
. Fig. 1.61 - Comboio a chegar à Estação de Carviçais (vindo do Pocinho). 20 de Abril 1983. Retirada de: Linha do Sabor (grupo). Disponível em: https://www.facebook.com/groups/111238125582714/media/photos	69
. Fig. 1.62 - Jardim e Torre de água da Estação. Alan Short, 197-. SHORT, Alan - <i>Carviçais anos 70 / Linha do Sabor</i> (197-). Retirada de: Fórum Carviçais (grupo). Disponível em: https://www.facebook.com/photo/?fbid=249158991934960&set=a.228637567320436	69

. Fig. 1.63 - Estação Ferroviária de Carviçais (estado atual, devoluta). Composição fotográfica. Fotografias da autora (novembro de 2022 e fevereiro de 2023).	70-71
. Fig. 2.01 - Estação Ferroviária de Carviçais. Fotografia da autora, novembro de 2022.	72-73
. Fig. 2.02 - Estação de caminho-de-ferro à imagem da típica casa local. Aurélia de Sousa, 1976. SOUSA, Aurélia de - <i>Linha da Alfândega</i> (1976). [Documento icónico]. Porto: Caminhos de Ferro Portugueses. Arquivo Histórico do Arquivo Municipal do Porto, cota D-PST/2606. Disponível em: https://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/53440/	75
. Fig. 2.03 - Linhas ferroviárias portuguesas e as companhias encarregues da exploração/concessão. Enrique Soler, 1937. Adaptado de: SOLER, Enrique - <i>Mapa de la red de Ferrocarriles de España y Portugal y Zona de protectorado español en Marruecos</i> (1937). Biblioteca del Instituto Geográfico Nacional, CC BY 4.0 ign.es. Disponível em: https://www.ign.es/web/catalogo-cartoteca/resources/html/028644.html	78
. Fig. 2.04 - Linhas férreas portuguesas, com indicação da companhia concessionária e pontos de paragem (entre outros). Carlos Lazaro. 1929. LAZARO, Carlos - <i>Diagrama das Linhas Férreas de Portugal</i> (1929). Retirado de: (CALADO, Rafael Salinas; ALMEIDA, Pedro Vieira de) Aspectos Azulejares na Arquitectura Ferroviária Portuguesa . Sem página.	79
. Fig. 2.05 - Planta-tipo para um apeadeiro. 1882. Redesenhado pela autora. Adaptado de: (ALVES, Rui Manuel Vaz) Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro , p.602.	81
. Fig. 2.06 - Planta-tipo para uma estação de 4ª classe. Piso térreo e 1º piso. 1861. Redesenhado pela autora. Adaptado de: (ALVES, Rui Manuel Vaz) Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro , p.601.	82
. Fig. 2.07 - Planta-tipo para uma estação de 3ª classe. 1882. Redesenhado pela autora. Adaptado de: (ALVES, Rui Manuel Vaz) Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro , p.603.	82
. Fig. 2.08 - Planta-tipo para uma estação de 2ª classe. 1882. Redesenhado pela autora. Adaptado de: (ALVES, Rui Manuel Vaz) Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro , p.606.	82
. Fig. 2.09 - Projetos-tipo para um apeadeiro e estação de 4ª, 3ª e 2ª classe. 1861 e 1882. A Figura contém a legenda original da fonte referida. Retirados de: (ALVES, Rui Manuel Vaz) Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro , p.601-603 e 606.	83
. Fig. 2.10 e 2.11 - Projetos de ampliação para os Edifícios de Passageiros das Estações de Marvão e Vila Franca de Xira. 1930 e 1931. Retirados de: (J. N.) <i>Modernos edificios de passageiros nas Estações da C.a dos C.os de Ferro Portugueses</i> in A Arquitectura Portuguesa . Nº12 (1930), p. 93 & (SIENNÉ, D. E.) <i>Modernos edificios de passageiros nas Estações da C.a dos C.os de Ferro Portugueses: Estação de Vila Franca de Xira</i> in A Arquitectura Portuguesa . Nº1 (1931), p.7.	85
. Fig. 2.12 - Rede ferroviária portuguesa atual. Estão diferenciadas as linhas atualmente em uso e as desativadas. A imagem é uma adaptação do mapa interativo disponível na página <i>Rede Ferroviária</i> no site da IP. Disponível em: https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/infraestruturas/rede-ferroviaria	87
. Fig. 2.13 - Estações, apeadeiros e paragens da Linha do Sabor. Sem escala. Elaborado pela autora, 2023.	90
. Fig. 2.14 - Estação Ferroviária de Torre de Moncorvo. Fotografia da autora, fevereiro de 2023.	91
. Fig. 2.15 - Letreiro do Apeadeiro do Carvalhal. Fotografia da autora, fevereiro de 2023.	91
. Fig. 2.16 - Souto da Velha (paragem). [2014]. Fotografia partilhada em Linha do Sabor: de Duas Igrejas a Pocinho (na página wikiloc) por @apriet. Disponível em: https://pt.wikiloc.com/trilhas-trekking/linha-do-sabor-de-duas-igrexas-a-pocinho-7057596/photo-4011766	91
. Fig. 2.17 - Estação Ferroviária de Freixo-de-Espada-à-Cinta. Fotografia da autora, novembro de 2022.	92
. Fig. 2.18 - Estação Ferroviária de Bruçó. Fotografia da autora, abril de 2023.	92
. Fig. 2.19 - Estação Ferroviária de Urrós. David Vaz, 2022.	92
. Fig. 2.20 - Estação Ferroviária de Variz. J.P. Nascimento, 2011.	92

NASCIMENTO, J.P. (2014). Partilhada por @J.P. Nascimento. Disponível em: https://www.flickr.com/photos/jp_nascimento/5316843504/	
. Fig. 2.21 - Estação Ferroviária de Mogadouro. Inês Parreira, 2023.	93
. Fig. 2.22 - Estação Ferroviária de Duas Igrejas/Miranda. Antero Pires, 2015.	93
PIRES, Antero - <i>Duas Igrejas (Miranda)</i> (2015). Partilhada por @Antero Pires em Linha do Sabor (grupo na página Flickr). Disponível em: https://www.flickr.com/photos/anttails/22777206197/in/album-72157624027169492/	
. Fig. 2.23 - Diagrama das fachadas principais das estações estudadas pela Turma 3 (fachada contrária ao lado das linhas, à exceção de Vilar do Rei, Variz e Urrós). Destacam-se a volumetria geral, os vão e as principais linhas das fachadas. Sem escala. Elaborado pela autora com base nos levantamentos feitos pelos alunos da Turma 3 de PFA, 2023.	94-95
. Fig. 2.24 - Estação Ferroviária de Felgar. [197-].	96
Disponível em: http://os-caminhos-de-ferro.blogspot.com/2013/01/linha-do-sabor-um-pouco-de-historia.html	
. Fig. 2.25 - Apeadeiro da Macieirinha. [J. Rentes de Carvalho], [1974].	96
[J. Rentes de Carvalho] - <i>Macieirinha - Linha do Sabor, Setembro 1974</i> [1974]. Retirada de: Fórum Carviçais (grupo). Disponível em: https://www.facebook.com/photo/?fbid=237347749782751&set=a.228637567320436	
. Fig. 2.26 - Apeadeiro de Lapela. JCNazza, 2012.	97
Partilhada por @JCNazza (na página Panoramio) (2012). Disponível em: https://web.archive.org/web/20161025161408/http://www.panoramio.com/photo/81515420	
. Fig. 2.27 - Estação de Povoação. António Feijó, [2012].	97
António Feijó [2012]. Disponível em: https://os-caminhos-de-ferro.blogspot.com/2012/12/linha-do-corgo-um-pouco-de-historia.html	
. Fig. 2.28 - Estação de Gatão. José Gonçalves, 2016.	97
José Gonçalves (2016). Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Apeadeiro_de_Gat%C3%A3o	
. Fig. 2.29 - Apeadeiro de Parada de Aguiar. António Feijó, [2012].	97
António Feijó [2012]. Disponível em: https://ultimosinaldepartida.blogspot.com/2012/04/linha-do-corgo.html	
. Fig. 2.30 - Estação de Codeçoso. FF Mira, 2016.	97
Partilhada por @FF Mira (2016). Disponível em: https://www.flickr.com/photos/ff_mira/30310168185/	
. Fig. 2.31 - Estação de Mondim de Basto. [1992].	97
Autor desconhecido [1992]. Partilhada por @Norfolkboy1. Disponível em: https://www.flickr.com/photos/norfolkboy1/3471720846/in/photolist-6hMtDY-A5tqxC-SVc8ge-gMuYDQ-aKJnQH	
. Fig. 2.32 e 2.33 - Planta e alçado principal para um Cais Coberto em alvenaria.	102
Documento disponibilizado pelo arquiteto António Borges da Unidade de Gestão de Condomínios e Outro Edificado, do Departamento de Gestão de Instalações e de Condomínios.	
. Fig. 2.34 e 2.35 - Planta e alçado principal para um Cais Coberto em madeira.	102
Documento disponibilizado pelo arquiteto António Borges da Unidade de Gestão de Condomínios e Outro Edificado, do Departamento de Gestão de Instalações e de Condomínios.	
. Fig. 2.36 e 2.37 - Plantas de implantação das Estações Ferroviárias de Torre de Moncorvo e Lagoaça (Linha do Sabor). DIF - SDEF, [1960-?].	103
<i>Planta 141 e Planta 149</i> . AMTM - Levantamento de Instalações em Linhas Desativadas - Linha do Sabor, da DIF - SDEF [1960-?]. Disponibilizado pelo Arquivo Municipal de Torre de Moncorvo.	
. Fig. 3.01 - Porta do Cais Coberto da Estação de Carviçais (voltada a norte, para as linhas). Pormenor da materialidade da construção, visível devido ao estado de degradação da estrutura (devoluta e sem manutenção). Fotografia da autora, novembro de 2022.	104-105
. Fig. 3.02 - Pormenor da alvenaria de pedra dos antigos edifícios de habitação a intervencionar (estado atual). Fotografia da autora, fevereiro de 2023.	108
. Fig. 3.03 - Caixa dentro da caixa. Desenho da autora, 2023.	109
. Fig. 3.04 - Perspetiva exterior do projeto. Stefanie Naumann, [2003-04].	111
Disponível em: https://architectureandwonder.com/naumann-architektur-fnp-architekten-schaustall-am-eiswoog/	
. Fig. 3.05 - Pormenor de vão nas duas estruturas. Stefanie Naumann, [2003-04].	111
Disponíveis em: https://architectureandwonder.com/naumann-architektur-fnp-architekten-schaustall-am-eiswoog/	

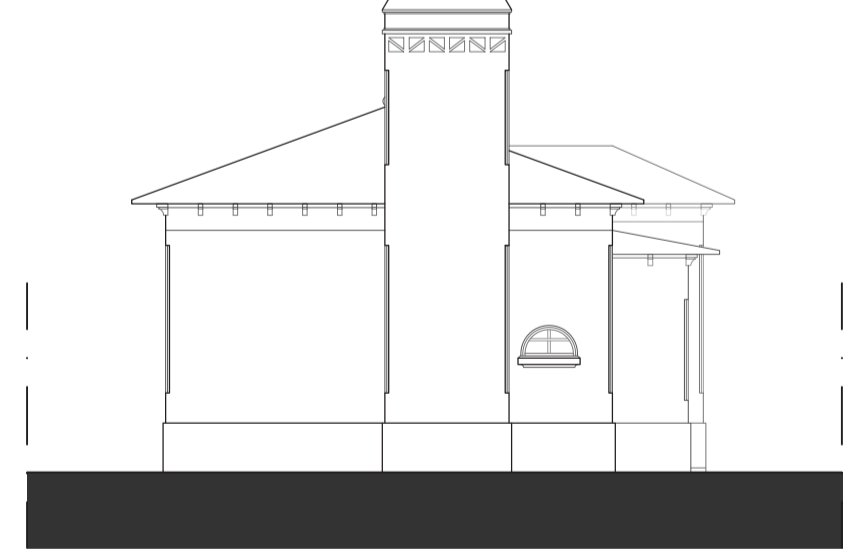
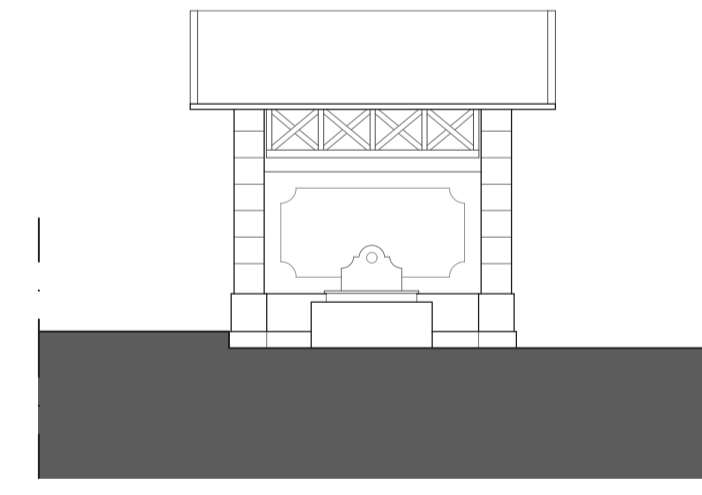
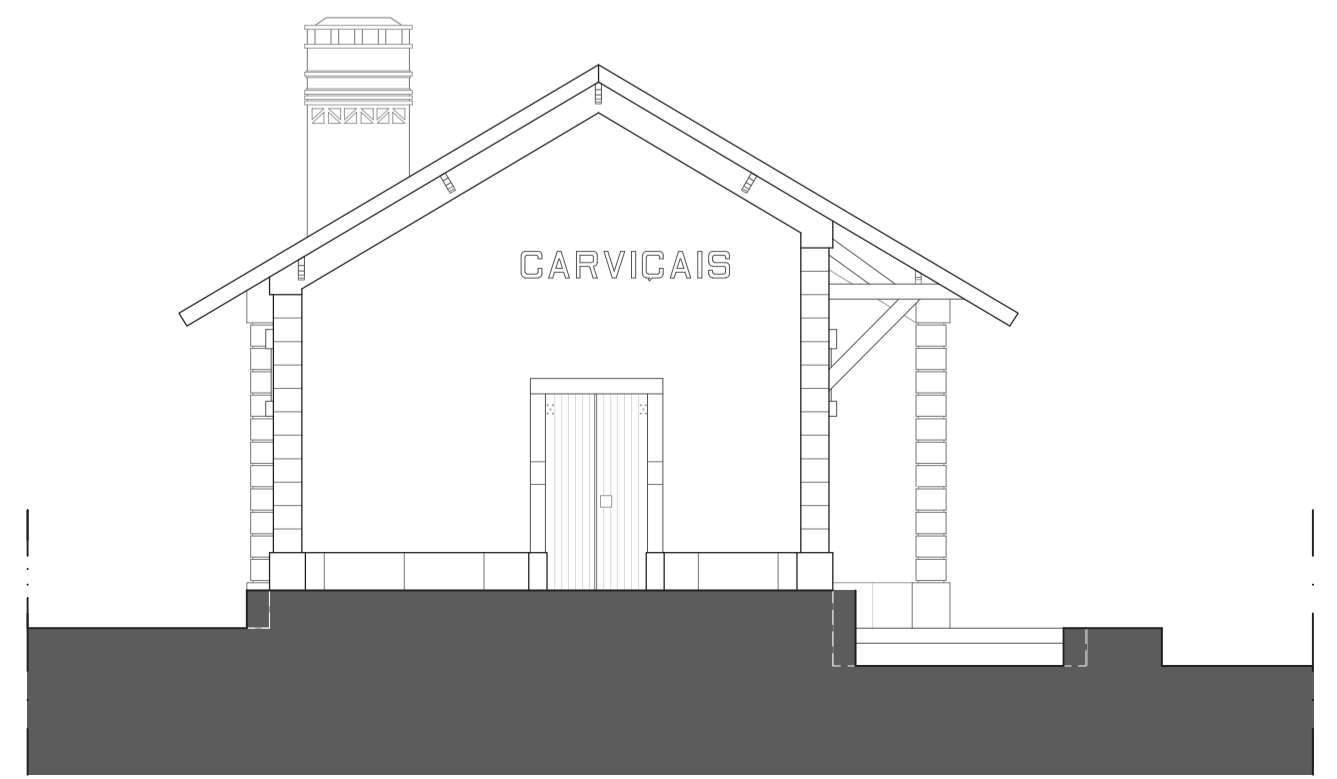
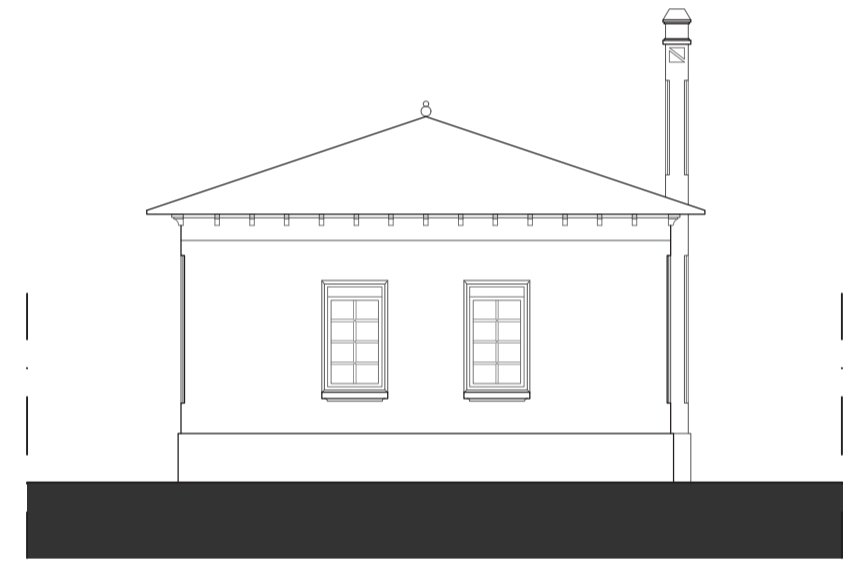
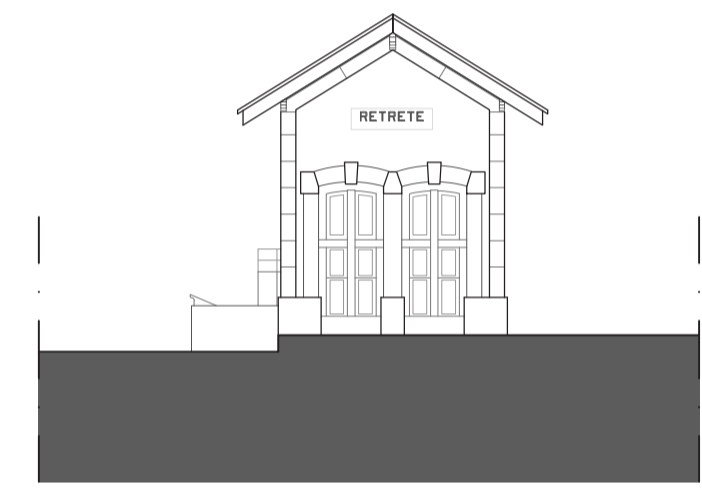
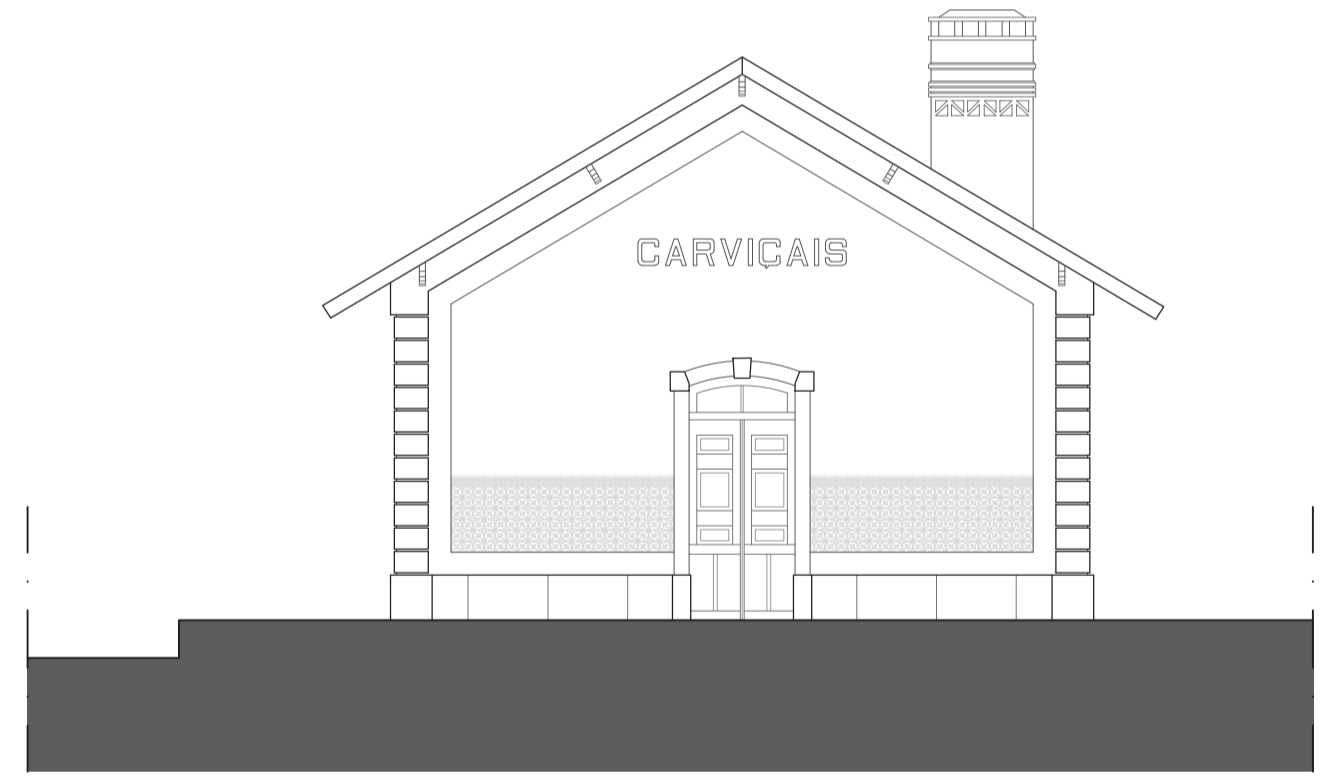
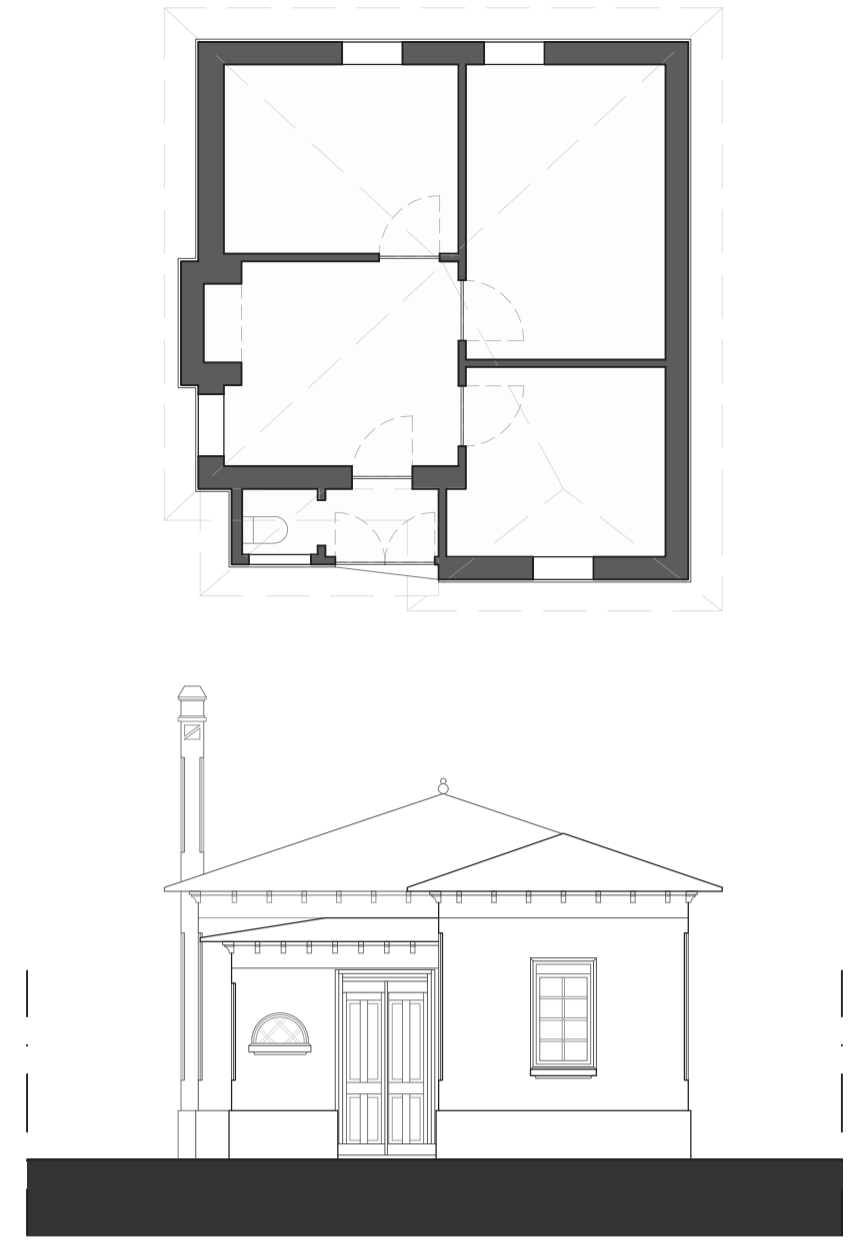
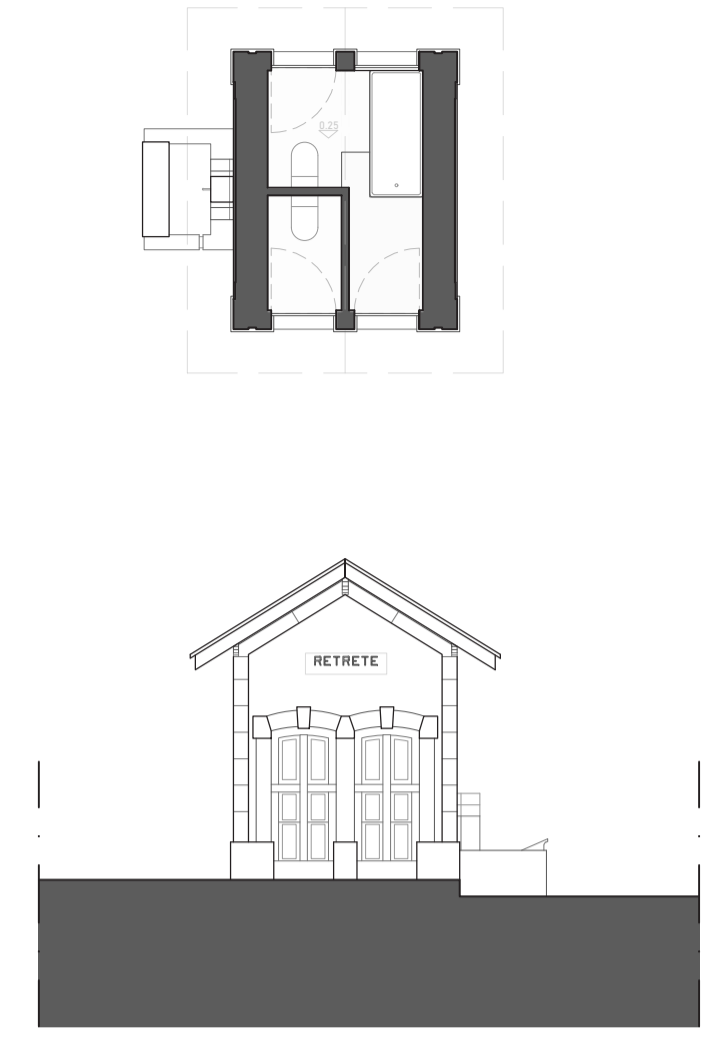
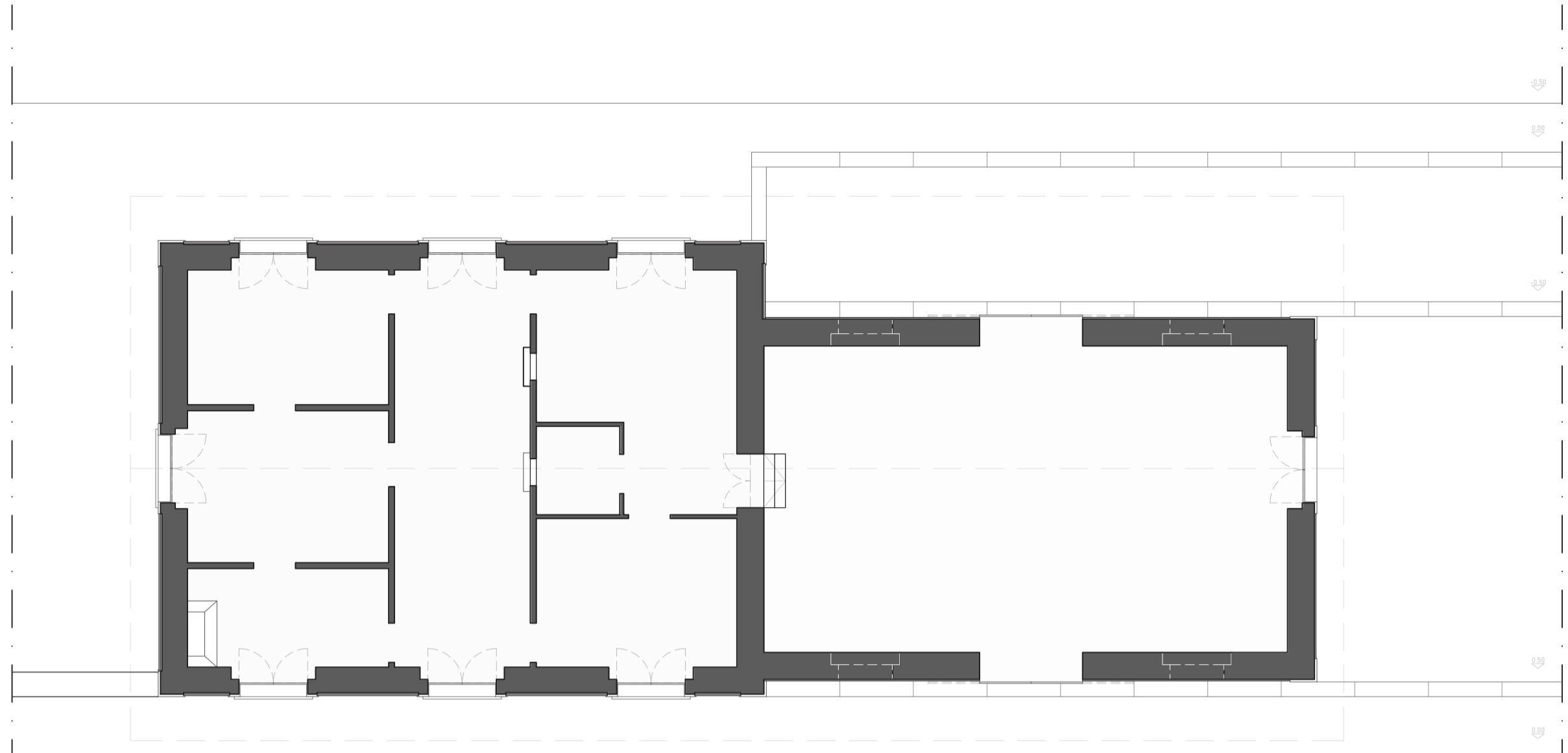
. Fig. 3.06 - Fachada principal. Fernando Guerra, 2018.	112
Disponíveis em: https://miesarch.com/work/4365	
. Fig. 3.07 - Vinoteca e Zona de estar (mezanino). Fernando Guerra, 2018.	112
Disponíveis em: https://miesarch.com/work/4365	
. Fig. 3.08 - Introdução da nova caixa (estrutura interior). Stefanie Naumann, [2003-04].	113
Disponíveis em: https://architectureandwonder.com/naumann-architektur-fnp-architekten-schaustall-am-eiswoog/	
. Fig. 3.09 - Vinoteca e Zona de estar (mezanino). Fernando Guerra, 2018.	113
Disponível em: https://miesarch.com/work/4365	
. Fig. 3.10 - Ortofotomapa com identificação dos objetos a intervencionar (destacados com as linhas brancas). Sem escala.	116
. Fig. 3.11 - Conjunto ferroviário de Carviçais. Fotografia da autora, fevereiro de 2023.	117
. Fig. 3.12 - Edifícios de habitação a intervencionar. Fotografia da autora, fevereiro de 2023.	117
. Fig. 3.13 - Estudo para a proposta de intervenção. Desenho da autora, 2022.	117
. Fig. 3.14 - Pormenor do cunhal onde se juntam os dois volumes. Fotografia da autora, fevereiro de 2023.	118
. Fig. 3.15 - Edifício em ruína (perspetiva interior). Fotografia da autora, fevereiro de 2023.	119
. Fig. 3.16 - Estudo do módulo (esquisso). Desenho da autora, 2023.	119
. Fig. 3.17 - Albergaria. Corte longitudinal, plantas dos pisos térreo e superior e corte transversal. Desenho da autora, 2023.	120
. Fig. 3.18 - Perspetiva explodida da proposta para a albergaria. Desenho da autora, 2023.	121
. Fig. 3.19 – Maquete de estudo do conjunto de projeto. Fotografia da autora, 2023.	122
. Fig. 3.20 - Planta geral da Estação de Carviçais. Serviço de Via e Obras, [19--].	123
CN, Serviço de Via e Obras - <i>Planta geral da estação de Carviçais. Des.º N.º 3-S. (escala 1.500)</i> [19--]. Disponibilizado pela IP Património.	
. Fig. 3.21 - Carviçais. Planta do Edifício de Passageiros, Cais Coberto e Cais Descoberto. [Serviço de Via e Obras], 1948.	124
[CN, Serviço de Via e Obras] - Carviçais - Des.º146 (na escala 1:200) (1948). Disponibilizado pela IP Património.	
. Fig. 3.22 - Edifício de Passageiros e Cais Coberto. Fotografia da autora, fevereiro de 2023.	124
. Fig. 3.23 - Escritório do Chefe de Estação. Fotografia da autora, fevereiro de 2023.	124
. Fig. 3.24 - Interior do Cais Coberto. O C.C. é usado para armazenamento de vários materiais e decorações usadas na aldeia. Fotografia da autora, fevereiro de 2023.	125
. Fig. 3.25 - Estudo da proposta (esquisso). Desenho da autora, 2023.	125
. Fig. 3.26 - Fachada lateral das Retretes com tanque de água. Fotografia da autora, fevereiro de 2023.	126
. Fig. 3.27 - Pormenor do desnível do piso no interior das Retretes. Fotografia da autora, novembro de 2022.	126
. Fig. 3.28 - Casa do Carregador. Fotografia da autora, fevereiro de 2023.	126
. Fig. 3.29 - Conjunto da proposta de intervenção (edificado da Estação e albergaria). Na escala 1:500. Desenho da autora, 2023.	127
. Fig. 3.30 - Estação (E.P. e C.C.). Corte longitudinal, plantas dos pisos térreo e superior, alçado principal e corte transversal. Desenhos da autora, 2023.	128
. Fig. 3.31 - Retretes e Casa do Carregador. Plantas, cortes e alçados. Na escala 1:200. Desenhos da autora, 2023.	129

Apêndices

Apêndice 1

Plantas e alçados (desenhos técnicos) do conjunto edificado
da Estação de Carviçais (através de levantamento in situ)
Escala 1.100 (pormenor do azulejo à escala 1.5)

Elaborado pela autora (2022/23)



Apêndice 2

Maquete da Estação de Carviçais à escala H0
(com base na maquete da REFER para a Estação de Larinho)

Elaborado pela autora (2022/23)

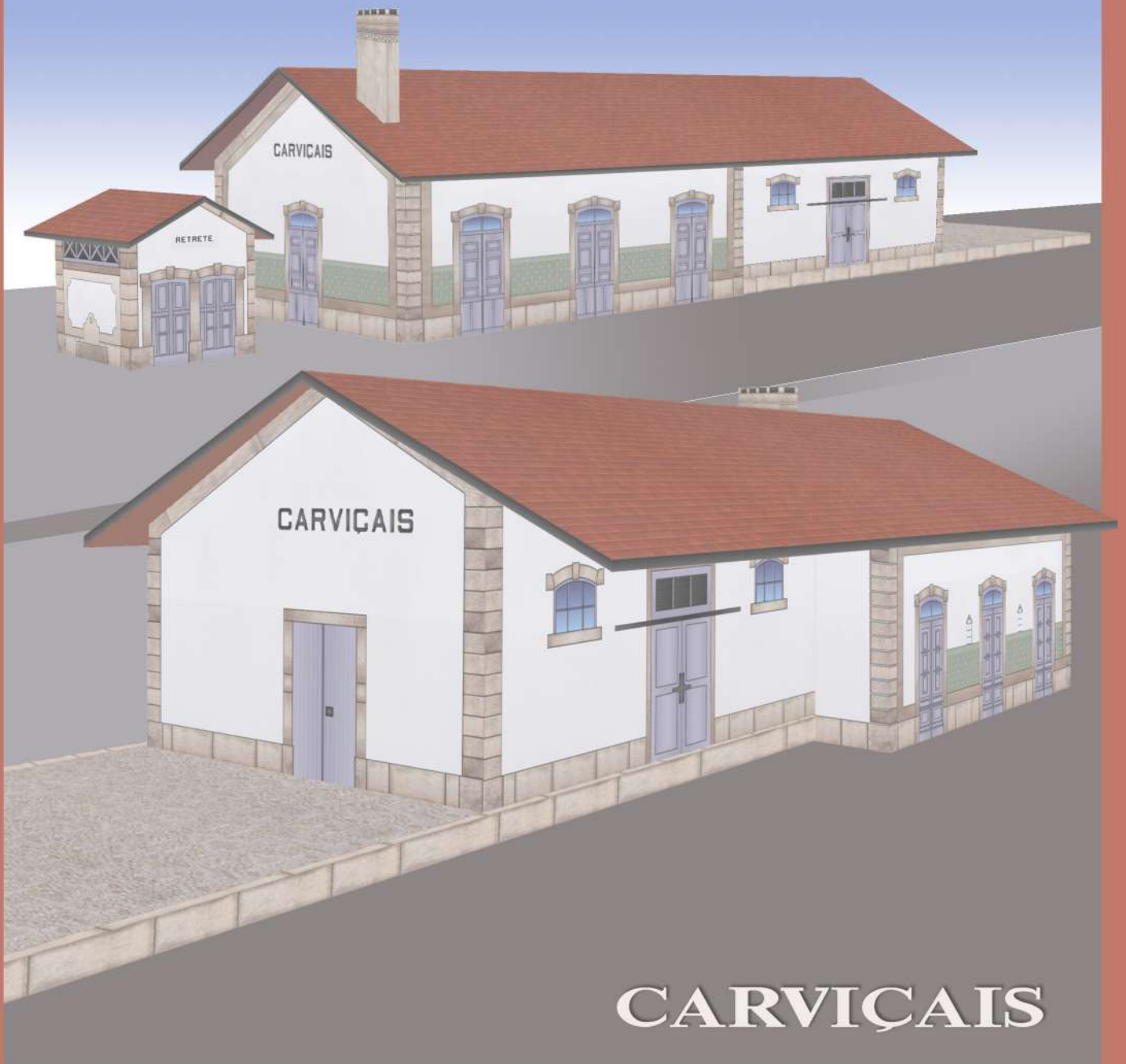
WIZARD'S PAPERCRRAFT

ESTAÇÃO DE COMBOIOS



REFER EP

Para Construir



CARVIÇAIS

1:87



L 47 P 13 A 9

Dimensões aprox. em cm

0 1 2 3 4

Grau de dificuldade

10
Peças

LINHA DO SAVOR

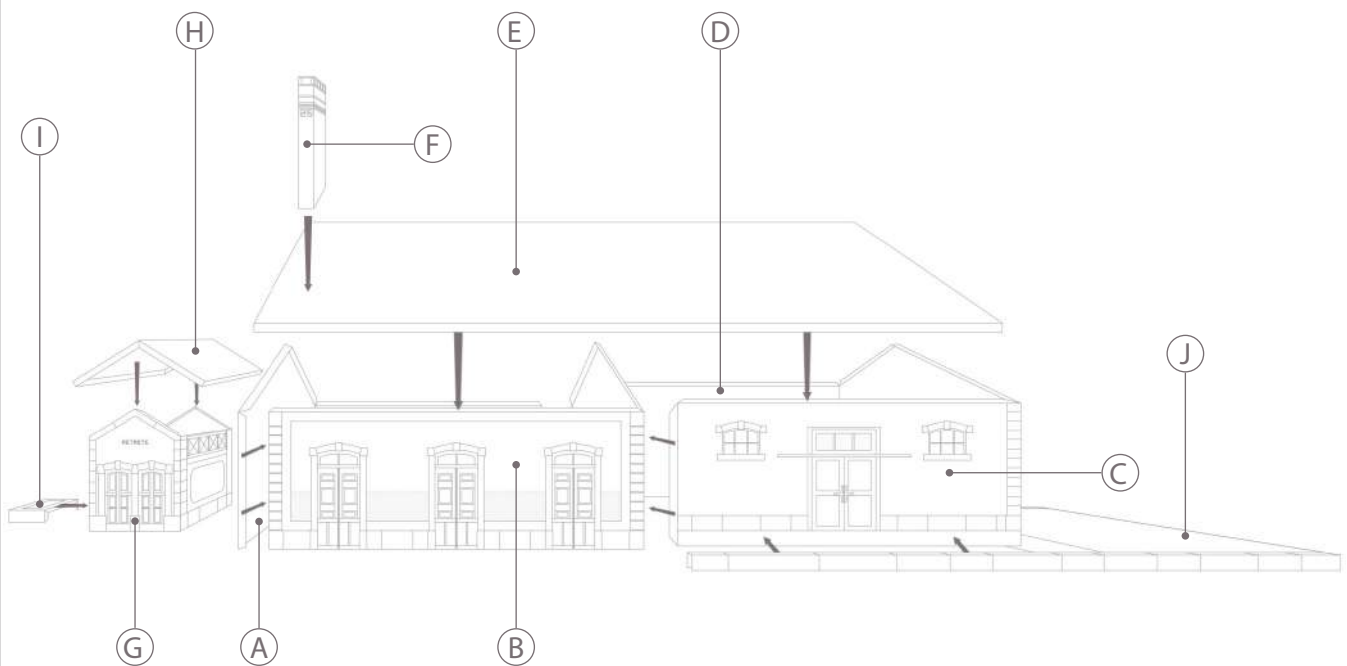
Estação de Carviçais

Situada ao Km 33,473 da Linha do Sabor, foi inaugurada em 17 de Setembro de 1911, em conjunto com o primeiro troço de 34 Km desta Linha. A extensão total de 105 Km do Sabor, até Duas Igrejas-Miranda, ficaria concluída em 22 de Maio de 1938, 27 anos mais tarde. Volvidos outros 50 anos, em 1988, no dia 31 de Julho, passou a última circulação por estes carris.

O Edifício de Passageiros da Estação de Carviçais, e seus anexos, estão hoje ao abandono. De traçado simples e austero, destacam-se os azulejos de padrão que decoram as fachadas. A Estação, que outrora chegou a marcar o fim da Linha, faz hoje parte da Ecopista que refaz o caminho que a Linha tomava.

Estas vias de comunicação autónomas, verdadeiros corredores de mobilidade sustentável, não acessíveis a veículos motorizados, foram recondicionadas a partir de linhas de caminho-de-ferro desactivadas. A Ecopista do Sabor, está actualmente recuperada nos dois extremos da Linha, entre Torre de Moncorvo e Carviçais e Sendim e Duas Igrejas, num total de 48 Km.

Como construir...



Cortar Dobrar Colar

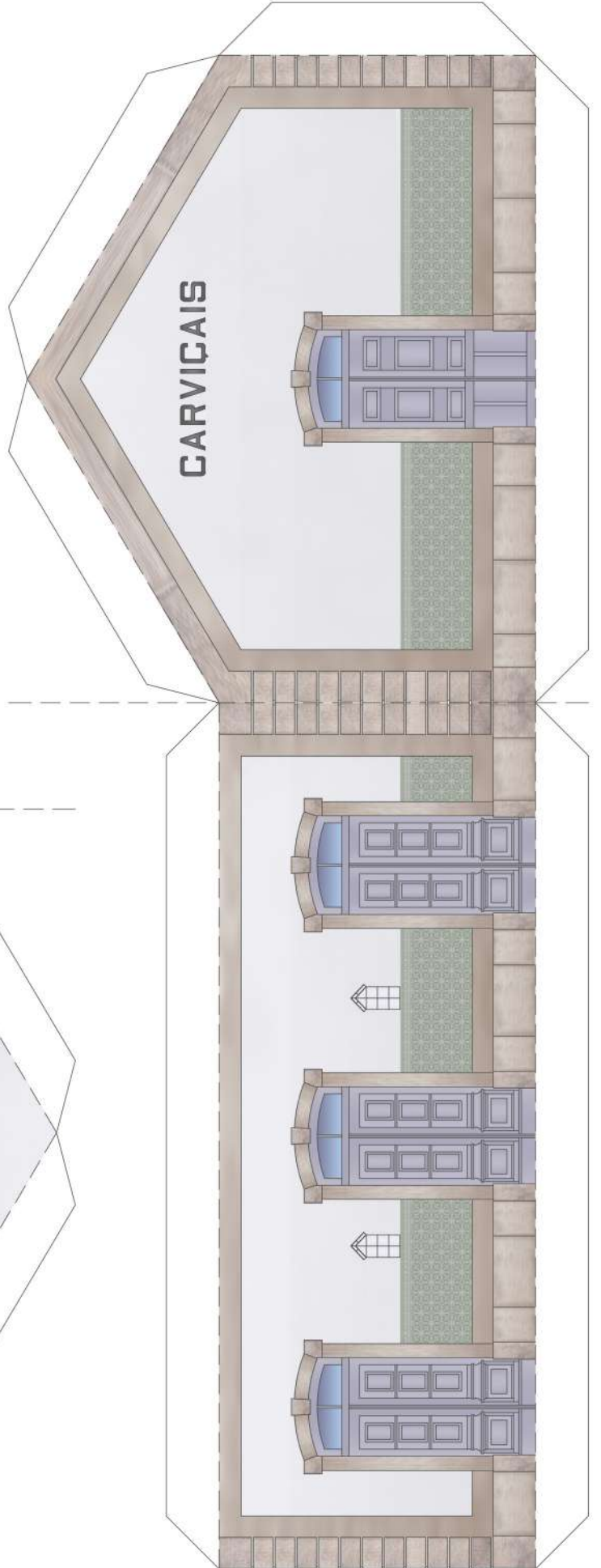
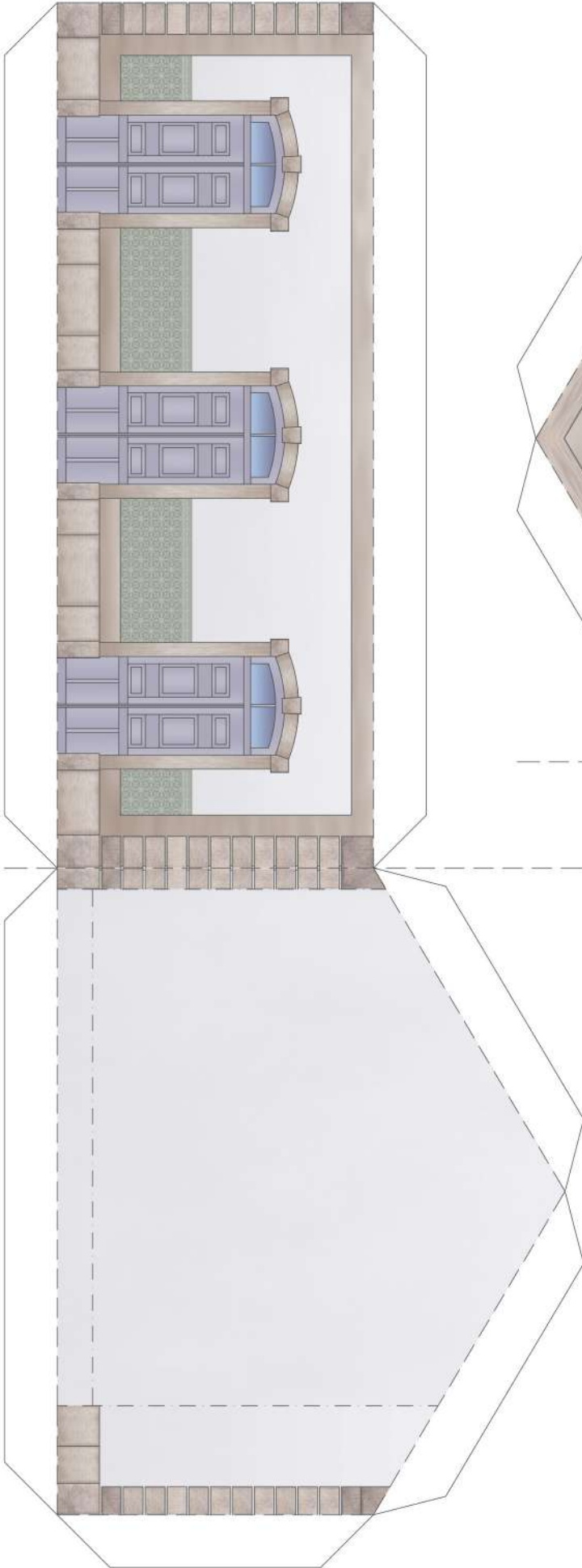
——— Linha de corte

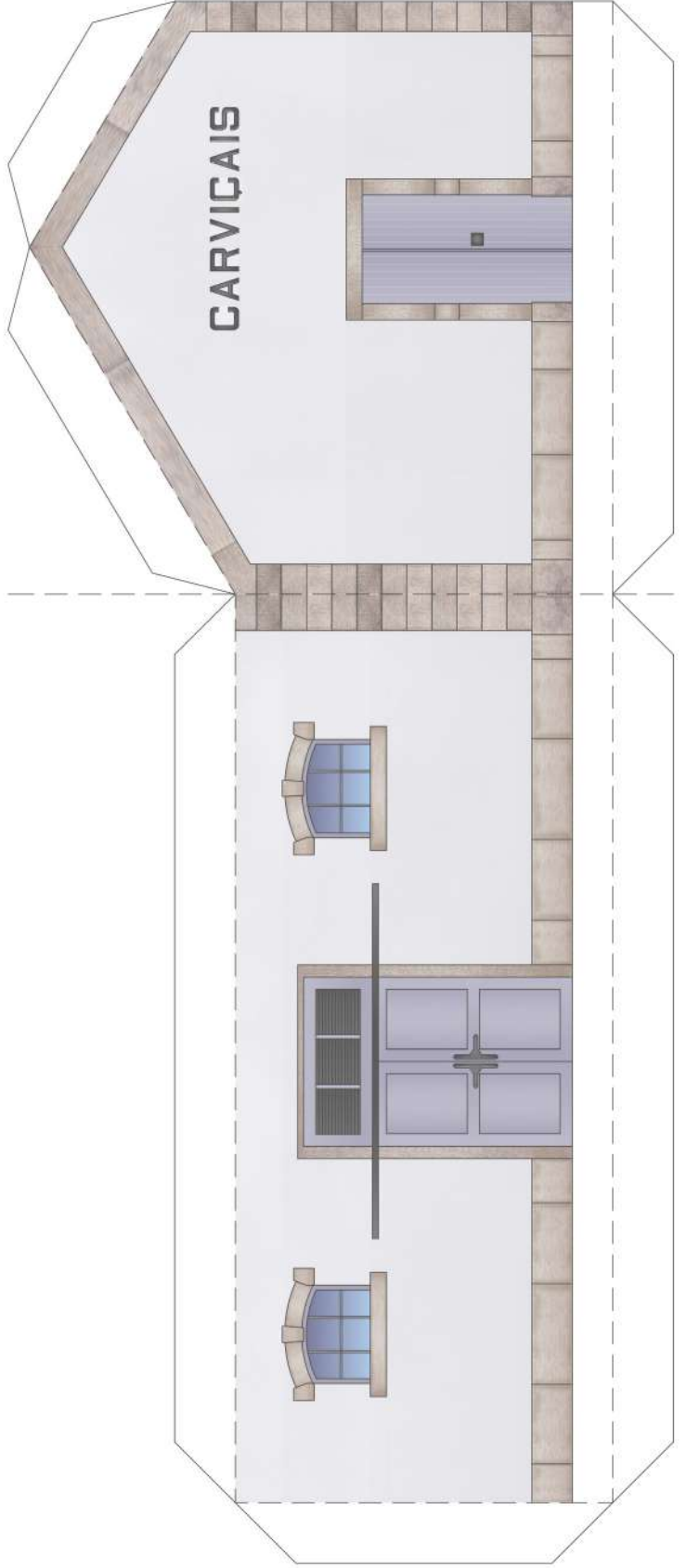
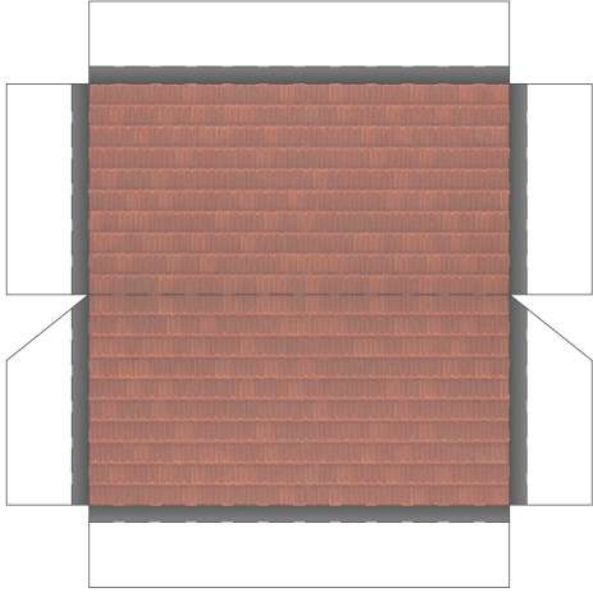
- - - - - Linha de dobra

x - - - - x Linha de dobra contrária

* Inclui régua à escala para medição das peças

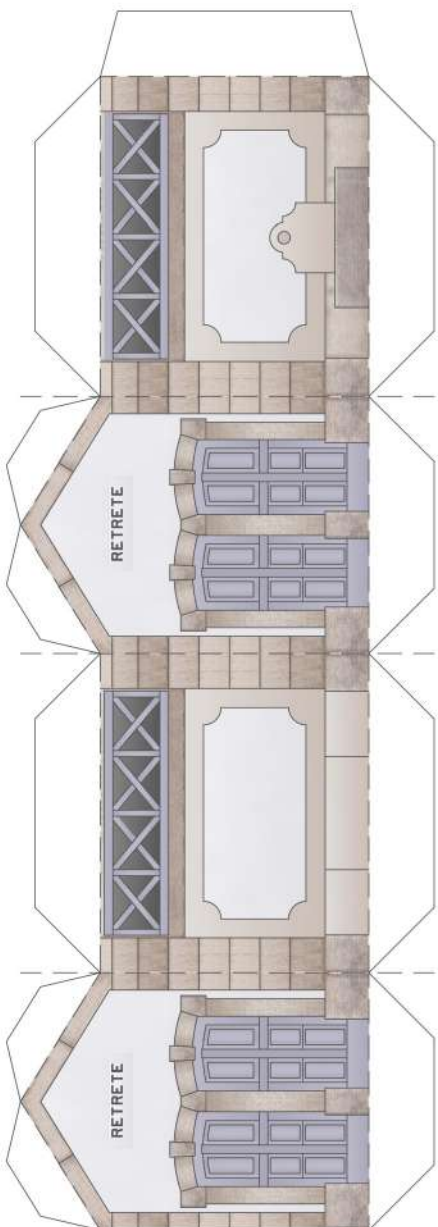
Este modelo foi desenvolvido para Papercraft, pelo que poderão existir ligeiras diferenças em relação ao original para facilitar a sua montagem, inclusivé por crianças (sempre com a supervisão de um adulto).



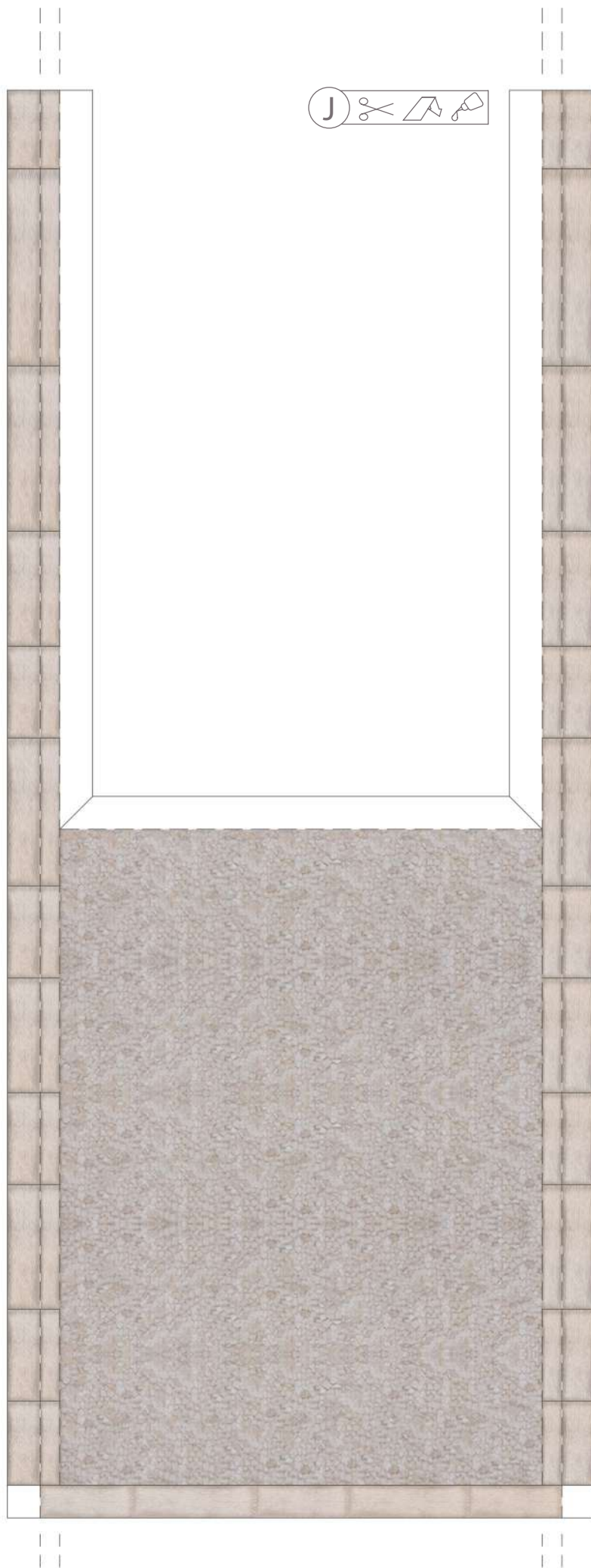




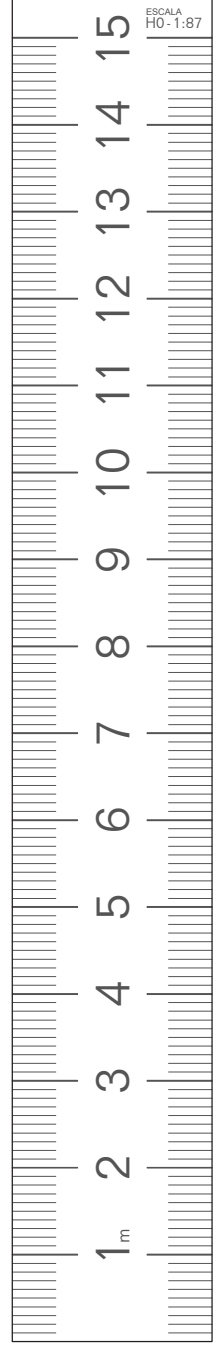
F



G



J



Apêndice 3

Ficha da Estação Ferroviária de Carviçais

Elaborado pela autora (2022/23)

Estação Ferroviária de Carviçais

Dados	Imagens
Obra Estação Ferroviária de Carviçais.	 <p>1.</p>
Data 1911-1988 (inauguração e fecho da Linha). ^(3, 6, 7, 8, 9) 1908 - data presumível do início da construção. ⁽⁹⁾	 <p>2.</p>
Autor Atribui-se a fundição da Estação às Minho e Douro Oficinas (a feitura da toma de água está atribuída às referidas Oficinas). ⁽⁹⁾	 <p>3.</p>
Local Largo da Estação, 5160 Carviçais, Torre de Moncorvo, Bragança Km 98 da Estrada Nacional 220	 <p>4.</p>
Ciente [Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (originalmente Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses)] ⁽¹⁰⁾	
Construção Edifícios em alvenaria de pedra rebocada e caiada, com coberturas em estrutura de madeira e telha marselha. As cantarias dos vãos e os cunhais são feitos em pedra (granito [Vidago]). ⁽¹⁾	
Observações O complexo da ferroviário de Carviçais compõe-se por várias estruturas edificadas - o Edifício de Passageiros (principal volume da Estação), o Cais Coberto, as Retretes e a Casa do Carregador. Para além destas têm-se outras de cariz funcional/técnico - a Torre de Água, o Cais Descoberto, as gruas/torneiras de arrefecimento, as básculas e as linhas do caminho de ferro. ^(1, 2, 9) O espaço referente ao complexo da Estação compreende-se (aproximadamente) entre os quilómetros 33 e 34 da linha do sabor e localiza-se junto à estrada nacional 220, via que atravessa a aldeia de Carviçais. ^(1, 2) O Edifício de Passageiro tem as fachadas ornamentadas com painéis azulejares; Os azulejos são de padrão e policromáticos. ^(3, 6, 7, 9) A Estação é identificada pelos letreiros em massa nas fachadas laterais do Edifício de Passageiro e do Cais Coberto e ainda pelo letreiro (pintado) na Torre de Água. ^(3, 6, 7, 9)	

A Estação é servida por um total de 6 linhas, sendo uma delas destina a servir os dois Cais e duas correspondentes ao triângulo de inversão. ⁽¹⁾

Índice e créditos das imagens

1. - Estação de Carviçais. AMARO, Jaime (1986). Retirada de: Linha do Sabor (Grupo). Disponível em:

<https://www.facebook.com/groups/111238125582714>

∟

2. - Linha Do Sabor - Cp.E 201 na Estação de Carviçais anos 1970. Autor Desconhecido [197-]. Retirada de: Linha do Sabor (Grupo). Disponível em:

<https://www.facebook.com/groups/111238125582714>

∟

3. - Linha Do Sabor _ Cp.E 215 -- Estação de Carviçais dia 20 de Abril 1983. Autor Desconhecido (1983). Retirada de: Linha do Sabor (Grupo). Disponível em:

<https://www.facebook.com/groups/111238125582714>

∟

4. - Comboio a sair da Estação de Carviçais. HARDMEIER, Werner (19--). Retirada de: Fórum Carviçais (Grupo). Disponível em:

<https://www.facebook.com/media/set/?set=A.228637567320436&type=3>

[567320436&type=3](https://www.facebook.com/media/set/?set=A.228637567320436&type=3)

5. - Conjunto da Estação Ferroviária de Carviçais. Edifícios e estruturas da Estação. Fotografia da autora (novembro/2022).

6. a 8. - Edifício de Passageiros e Cais Coberto (adossados). Fotografia da autora (novembro/2022).

9. a 11. - Retretes da Estação e fonte. Fotografia da autora (novembro/2022).

12. a 15. - Casa do Carregador. Fotografia da autora (novembro/2022).

16. - Torre de água. Fotografia da autora (novembro/2022).

17. - Torneira de arrefecimento (localizada entre as linhas I e II). Fotografia da autora (novembro/2022).

18. e 19. - Azulejos nas fachadas principal e lateral do Edifício de Passageiros. Fotografia da autora (fevereiro/2023 e novembro/2022).

20. - Estrutura da cobertura do Cais Coberto (em madeira). Fotografia da autora (fevereiro/2023).

21. - Porta do Cais Coberto para acesso à linha de cargas e descargas. Fotografia da autora (fevereiro/2023).

22. - Vão que faz a comunicação entre E.P. e Cais Coberto. Fotografia da autora (fevereiro/2023).

23. - Escritório do chefe de estação. Pormenor do teto (estrutura de teto falso visível). Fotografia da autora (fevereiro/2023).

24. - Estrutura da cobertura do Cais Coberto (em madeira). Pormenor. Fotografia da autora (fevereiro/2023).



5.



6.



7.



8.

25. - Bilheteira da Estação. Vista através da porta central do alçado posterior (linhas). Pormenor. Fotografia da autora (fevereiro/2023).

26. - Lareira da cozinha da Casa do Carregador. Fotografia da autora (fevereiro/2023).

27. - Portas dos quartos da Casa do Carregador, espaço da cozinha. Fotografia da autora (fevereiro/2023).

28. - Cobertura das Retretes (estrutura em madeira). Pormenor. Fotografia da autora (fevereiro/2023).

29. - Banheira (Retretes) Pormenor. Fotografia da autora (novembro/2022).

A. - Planta de implantação da Estação Ferroviária de Carviçais. Estão identificados os edifícios e estruturas que constituem o conjunto da estação e as várias linhas. AMTM - **Levantamento de Instalações em Linhas Desativadas - Linha do Sabor, da DIF - SDEF, [1960-?]**. Disponibilizado pelo Arquivo Municipal de Torre de Moncorvo.

B. - Planta do conjunto ferroviário de Carviçais. Serviço de Via e Obras – **Linha do Sabor: Planta geral da estação de Carviçais, [19--]**. Disponibilizado pelo IP Património.

C. - Planta dos edifícios da Estação. [Serviço de Via e Obras] – **Carviçais (desenho 146)**, 1948. Disponibilizado pelo IP Património.

D. - Planta do Edifício de Passageiros. CP/Serviço de Via e Obras – **Linha do Sabor: Estação de Carviçais: Construção de instalações sanitárias na residência de um agente de exploração**, 1964. Disponibilizado pelo IP Património.

E. - Planta de implantação da Estação Ferroviária de Carviçais. Estão identificados os edifícios e estruturas que constituem o conjunto da estação e as várias linhas. AMTM - **Processos de Licenciamento de Obras Particulares dos Caminhos de Ferro de Portugal (E.P.)**, 1978. Disponibilizado pelo Arquivo Municipal de Torre de Moncorvo.

F. - Memória descritiva da ficha de levantamento do edificado. Referente ao Edifício de Passageiros, Cais Coberto e habitação [Casa do Carregador]. AMTM - **Levantamento de Instalações em Linhas Desativadas - Linha do Sabor, da DIF - SDEF, [1960-?]**. Disponibilizado pelo Arquivo Municipal de Torre de Moncorvo.



9.



10.



11.

Bibliografia

(1). AMTM - **Levantamento de Instalações em Linhas Desativadas - Linha do Sabor, da DIF - SDEF**, [1960-?]. Disponibilizado pelo Arquivo Municipal de Torre de Moncorvo, Sector de Arquivo, Arqueologia e História.

(2). **IP Património**. Departamento de Gestão de Serviços da Rede.

(3). ALVES, Rui Manuel Vaz - **Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: As transformações urbanas planeadas sob a influência do Caminho de Ferro**. Coimbra: Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2015. Vol. I e II. [vol. I]: 660p., [vol.II]: 180p . Tese de doutoramento em Arquitetura.

(4). CARVIÇAIS /97, Comissão de Festas de - **Carviçais Ilustrado**. Bragança: Comissão de Festas de Carviçais /97, 1997. 25 p.

(5). CM Torre de Moncorvo – **Carviçais** [em linha]. Torre de Moncorvo: CM Torre de Moncorvo. Disponível em: https://www.cm-moncorvo.pt/pages/996?poi_id=262

(6). CORDEIRO, Urbana Maria Bolota - **Carviçais: Aldeia Transmontana**. Carviçais: Junta de Freguesia de Carviçais, 2017. 443 p. ISBN 978-989-20-7695-9.

(7). CORDEIRO, Urbana Maria Bolota - **Carviçais: Aldeia Transmontana: O Património Local e a sua Importância Educativa. Novas Práticas de Aprendizagem**. Covilhã: Universidade da Beira Interior, 2010. 344 p. Dissertação de Doutoramento.

(8). D'ABREU, Carlos - **A Linha do Vale do Sabor: Um Caminho-de-Ferro Raiano do Pocinho a Zamora**. [Valongo]: Lema d'Origem, 2015. 400 p. ISBN 978-989-8342-59-1.

(9). OLIVEIRA, Armando - **Estação Ferroviária de Carviçais** [em linha]. [Lisboa: SIPA/DGPC. Disponível em: http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=35719

(10). TORRES, Carlos Manitto - **A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário**. **Gazeta dos Caminhos de Ferro**. Nº 1686 (1958), p.133-139.



12.



1.



14.



15.



16.



17.



18.



19.



20.



21.



22.



23.



24.



25.



26.



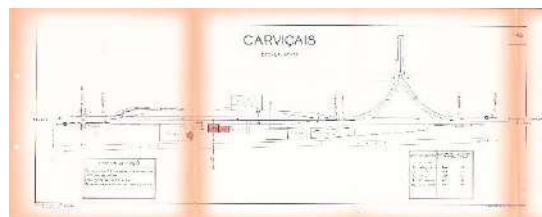
27.



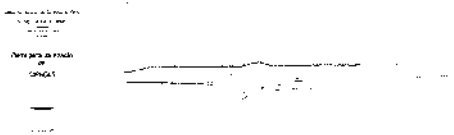
28.



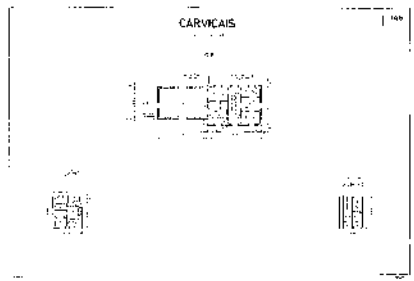
29.



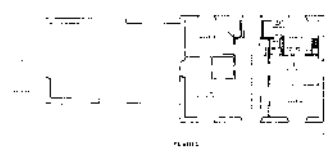
A.



B.



C.



CP	PA E CBRAS	LINHA DO SABOR
EST. 255	EST. 255	EST. 255
EST. 255	EST. 255	EST. 255

D.



E.

*** EDIFICIOS EN LIRIAS DESACTIVADAS ***

--- MEMORIA DESCRIPTIVA ---

LINHA-RURAL Sabor No 23-479-lado D -Area(n) 202.

Utilizacao: Edificio de Passagens, Casa-Cofre e Habitacao

Localizacao: Carvcais

*** CARACTERISTICAS DO EDIFICIO ***

R. de divisoes por piso-cave: 1/1, 2/1, 2/2, 3/1, 3/2

Paredes ext. em: alvenaria, chacoado e saia da Est. conserv: ruim

Paredes int. em: alvenaria Est. conserv: ruim

Portas ext. e janelas em: madeira Est. cons: ruim

Portas interiores em: alvenaria Est. cons: ruim

Cobertura em: telha de madeira Est. conservacao: ruim

Pavimentos em: pedra e soalho Est. conservacao: ruim

Tectos em: madeira Est. conservacao: ruim

*** ESCADAS ***

Interiores em: alvenaria Est. conservacao: ruim

Exteriores em: alvenaria Est. conservacao: ruim

*** INSTALACOES SANITARIAS ***

Compostas de: nao

Estado de conservacao: ruim Esgotos: fossa

Agua: nao Rede publica: nao Rede C.P.: nao

Electricidade: nao Rede publica: nao Rede C.P.: nao

*** ENQUADRAMENTO URBANISTICO OU PAISAGISTICO ***

Zona: urbânica, tipo Rural em Carvcais

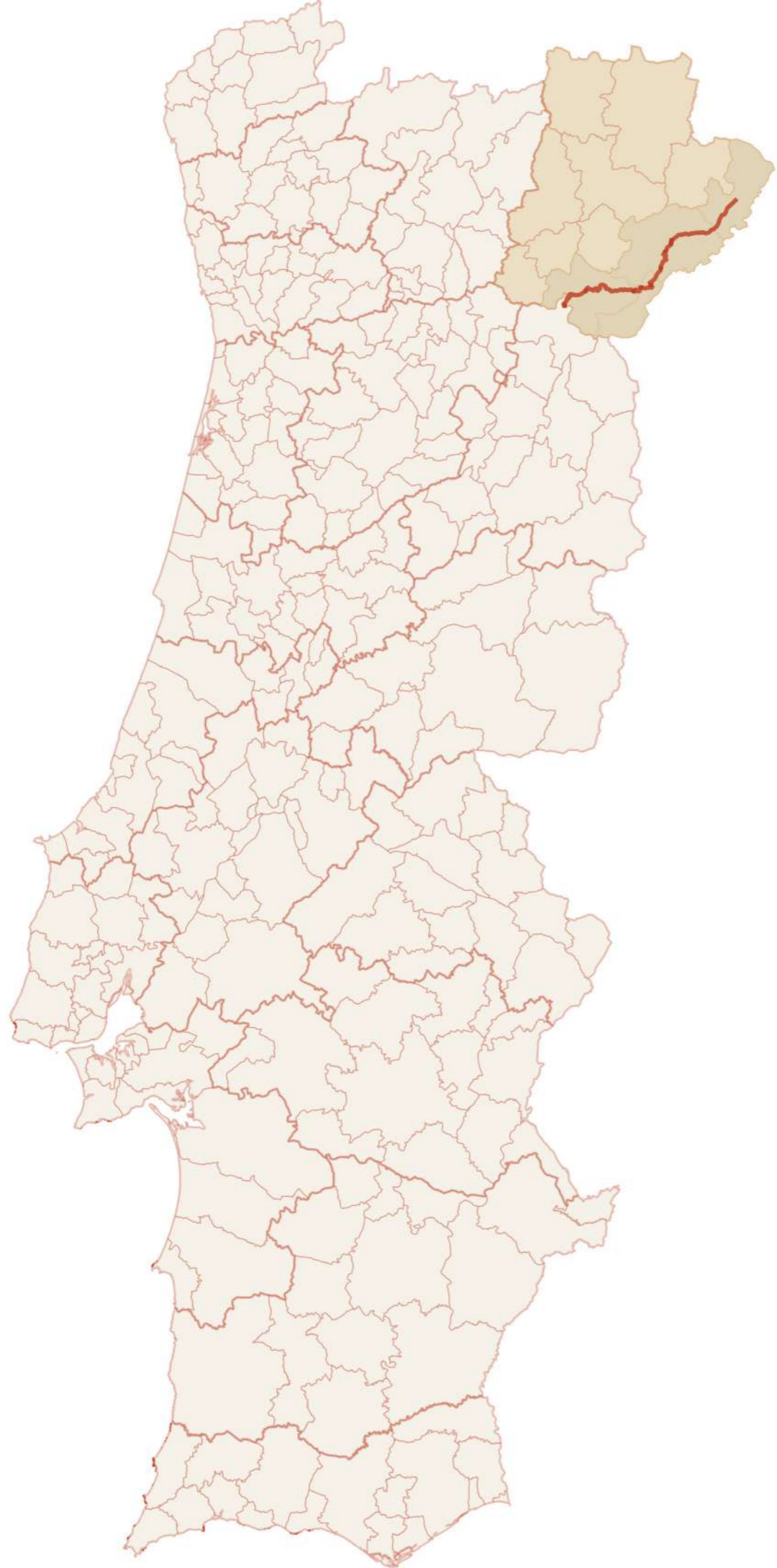
F.

Apêndice 4

Mapa de aproximação ao território do Sabor
(Portugal com delimitação dos distritos e concelhos)
Sem escala

Elaborado pela autora (2022/23)

É demarcado o percurso da antiga Linha do Sabor e
estão realçados os concelhos atravessados pela mesma



Apêndice 5

Cronologia: Momentos-chave da Linha do Sabor

Elaborado pela autora (2022/23)



1844

- Criação da Companhia das Obras Públicas

28/10/1856

- Inauguração da primeira linha ferroviária portuguesa, Linha do Leste, com o percurso entre Lisboa e o Carregado

1887

- É concluída a Linha do Douro (ligação entre o Porto e a fronteira com Espanha)

1903

- É definido o traçado final da Linha do Sabor.
- Início da construção da ponte do Pocinho

[1908]

- Início da construção da Estação de Carviçais

06/07/1927

- Inauguração do segundo troço entre Carviçais e Lagoaça

22/05/1938

- Inauguração do troço final (4º) da Linha, na extensão entre Mogadouro e Duas Igrejas/Miranda (estação terminal)

1983

- Fim das viagens de passageiros na Linha; continuação do transporte de mercadorias com recurso a locomotivas a vapor

1854

- Publicada a carta que referencia a lei de fevereiro de 1850, com representação do esquema geral das redes de comunicação nacionais

1877

- Elaborado o plano de trabalho para as linhas a construir no país

1898

- São retomados os estudos para a futura Linha do Sabor. Por recomendação do grupo encarregue dos estudos a Linha passa a adotar a utilização da via estreita

1904

- Início dos trabalhos de construção da Linha

17/09/1911

- Inauguração do 1º troço da Linha do Sabor, na extensão de 35km, entre o Pocinho e Carviçais

01/06/1930

- Inauguração troço (3º) entre Lagoaça e Mogadouro

1979

- As locomotivas a vapor são substituídas pelas automotoras e autocarros da C.P. para o transporte de passageiros

01/08/1988

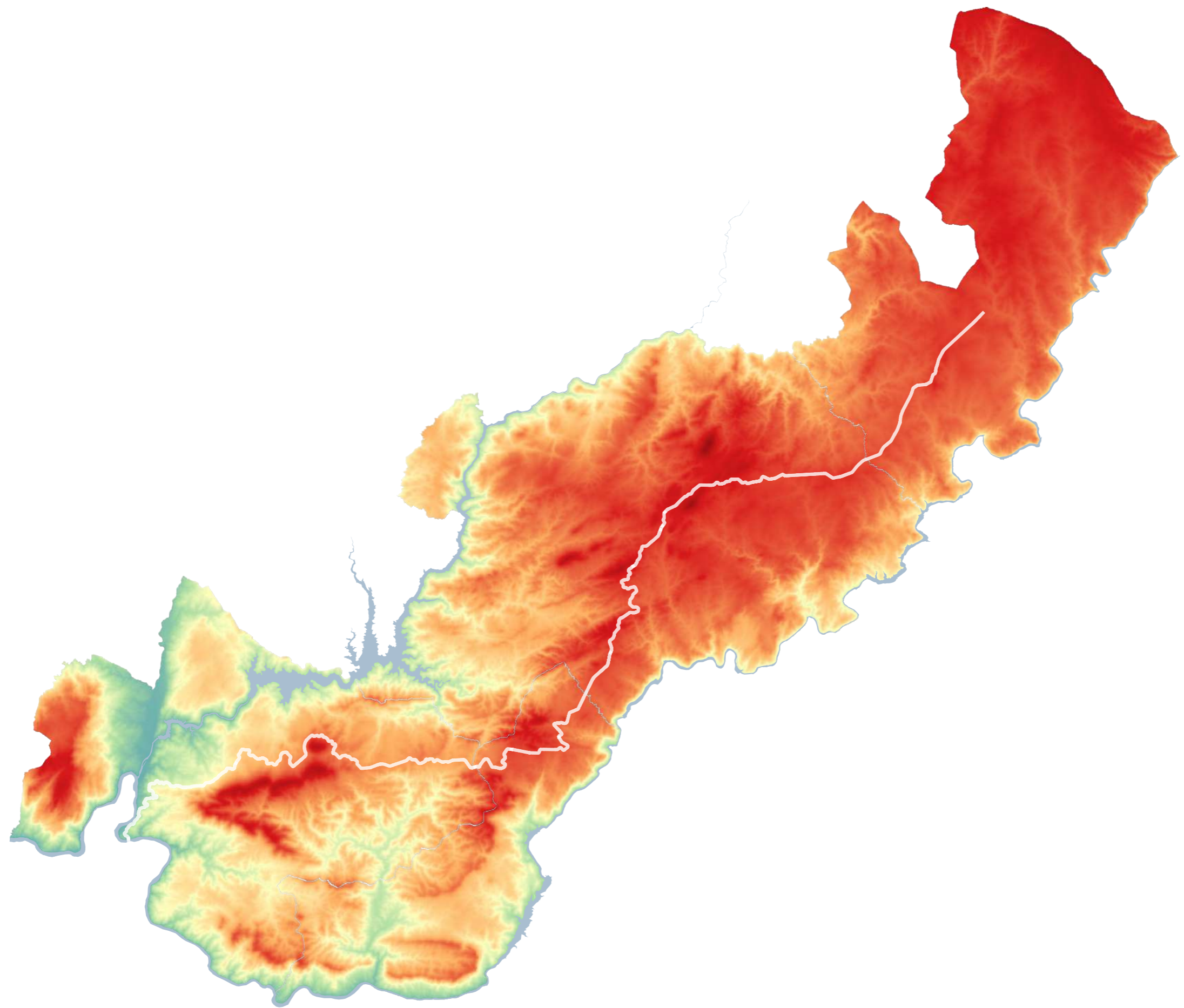
- Data oficial do encerramento à exploração da Linha do Sabor



Apêndice 6

Hispometria sombreada dos concelhos servidos pela Linha do Sabor
MDT retirado do programa QGIS

Elaborado pela autora (2022/23)



Rios Douro e Sabor



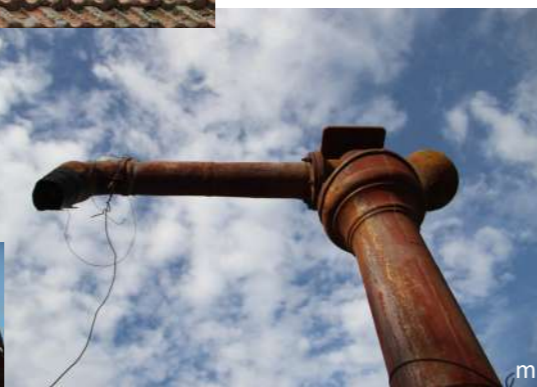
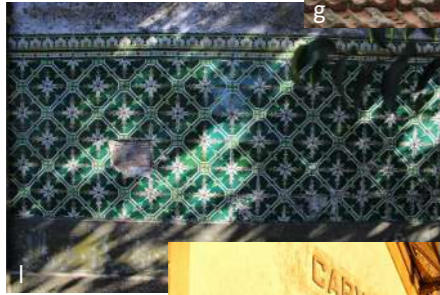
Apêndice 7

Estação Ferroviária de Carviçais & Carviçais, aldeia
Composições fotográficas

Elaboradas pela autora (2022/23)

Todas as fotografias presentes neste atlas foram tiradas pela autora do trabalho.

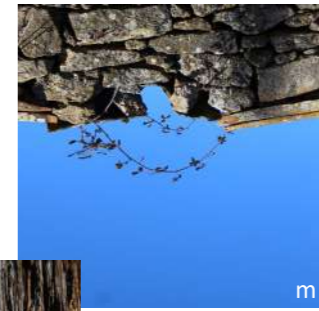
- a - Azulejo da fachada lateral do Edifício de Passageiros. Fevereiro de 2023.
- b - Estação de Carviçais vista das linhas (lado norte). Fevereiro de 2023.
- c - Pormenor do teto do Gabinete do Chefe de Estação. É visível o estado de degradação dos revestimentos resultantes de anos de abandono e falta de manutenção. Fevereiro de 2023.
- d - Cobertura do Edifício de Passageiros (pormenor). A cobertura, de estrutura em madeira, projeta-se para além do volume. Novembro de 2022.
- e - Bilheteira da Estação. Fevereiro de 2023.
- f - Pormenor do embasamento e soleira de um dos vãos da fachada a sul (principal). Novembro de 2022.
- g - Pormenor da cobertura desabada da Estação. Novembro de 2022.
- h - Pormenor da caleira da cobertura da Estação. Novembro de 2022.
- i - Conjunto edificado da Estação Ferroviária de Carviçais. Fevereiro de 2023.
- j - Chaminé do Edifício de Passageiros. Fevereiro de 2023.
- k - Paineis em azulejo para suporte de luminárias. Novembro de 2022.
- l - Paineis em azulejo (azulejo de padrão) da fachada lateral do Edifício de Passageiros. Fevereiro de 2023.
- m - Torneira de arrefecimento da Estação. Situa-se entre as duas das antigas linhas que serviam a Estação (a linha que seguia do Pocinho a Duas-Igrejas e uma das duas linhas abertas no troço de Carviçais). Novembro de 2022.
- n - Fachada lateral do Edifício de Passageiros. É visível a sombra projetada pelo volume das Retretes, a oeste do E.P.. Fevereiro de 2023.
- o - Pormenor da peça em granito que suporta a estrutura da cobertura no exterior (fachada norte). O volume do Cais Coberto recua em relação ao Edifício de Passageiros ficando a parte da cobertura que avança com um maior vão; o suporte é feito por peças em granito que se encastram na fachada. Novembro de 2022.
- p - Pormenor da porta do Cais Coberto (interior). Fevereiro de 2023.
- q - Peça de remate da cobertura da Casa do Carregador. Novembro de 2022.
- r - Letreiro de Carviçais na Torre de Água da Estação.
- s - Pormenor da parede da fachada sul (principal) onde houve aplicado o painel em azulejo que decorava as fachadas da Estação.



s

Todas as fotografias presentes neste atlas foram tiradas pela autora do trabalho.

- a - Pormenor do remate de cobertura de uma habitação da aldeia. Fevereiro de 2023.
- b - Construção de traçado tradicional com escadaria de acesso exterior. Fevereiro de 2023.
- c - Rua de Carviçais. Fevereiro de 2023.
- d - Pilar estrutural de construção em ruína. Fevereiro de 2023.
- e - Fachada de uma habitação devoluta em Carviçais. Fevereiro de 2023.
- f - Pormenor da estrutura em madeira de uma cobertura de uma construção em ruína. Fevereiro de 2023.
- g - Habitação de traçado tradicional, em alvenaria de pedra e com escadaria exterior. Fevereiro de 2023.
- h - Antiga habitação tradicional (devoluta). Fevereiro de 2023.
- i - Atrelado sob telheiro anexo a habitação. A estrutura do telheiro é de madeira e apoia em paredes de alvenaria de pedra.
- j - Pormenor de cobertura de construção em Carviçais. Fevereiro de 2023.
- k - “Frontão” no topo da fachada principal de uma habitação. Destaque para o momento de junção entre a parede em alvenaria de pedra e a telha da cobertura. Fevereiro de 2023.
- l - Janela de uma construção devoluta no centro da aldeia. Fevereiro de 2023.
- m - Pormenor da cumieira de uma cobertura (em ruína). Fevereiro de 2023.
- n - Alvenaria de pedra de uma construção da aldeia. Fevereiro de 2023.
- o - Fachada principal de habitação tradicional. Fevereiro de 2023.
- p - Ovelhas de criação particular. Sendo Carviçais um aldeia de cariz rural, é habitual os moradores terem criação animal que é mantida em espaços contíguos às habitações. Fevereiro de 2023.
- q - Paisagem para os montes transmontanos a sul de Carviçais. Fevereiro de 2023.
- r - Fachada principal de construção tradicional. Fevereiro de 2023.
- s - Pormenor de viga em madeira de um construção em ruína. Fevereiro de 2023.



Apêndice 8

Diagrama das fachadas principais das estações estudadas pela Turma 3

Elaborado pela autora com base nos levantamentos feitos pelos alunos da Turma 3 de PFA (2023)

Destacam-se a volumetria geral, os vãos e as principais linhas das fachadas. O alçado representada é sempre a fachada contrária ao lado das linhas, à exceção de Vilar do Rei, Variz e Urrós). Sem escala



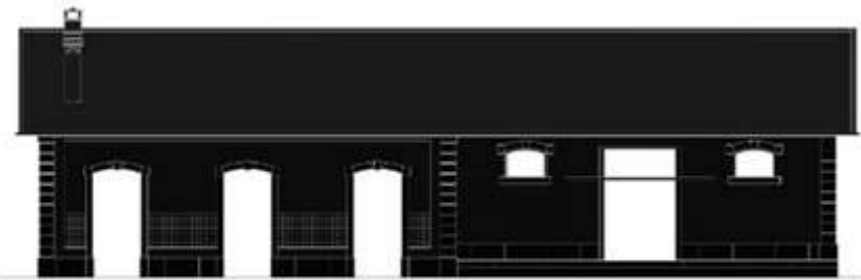
Torre de Moncorvo



Larinho



Carvalhal



Carviçais



Freixo-de-Espada-à-Cinta



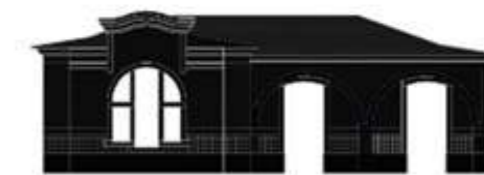
Bruçó



Vilar do Rei



Mogadouro



Variz



Urrós



Sendim



Duas-Igrejas/Miranda

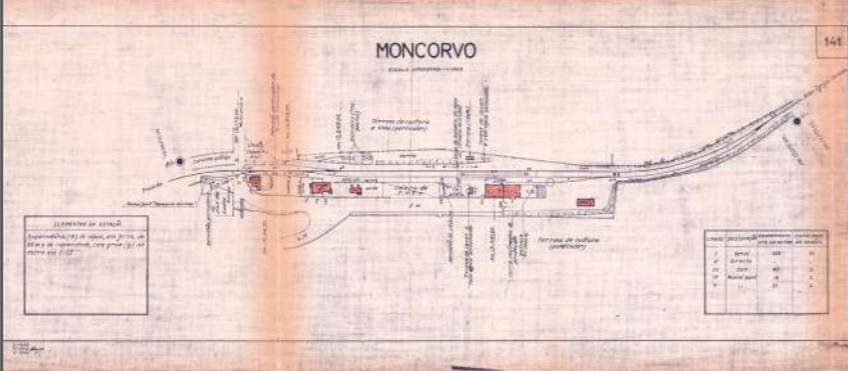

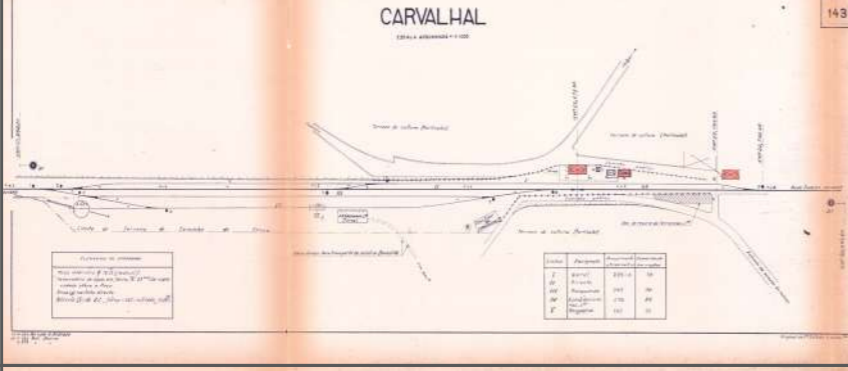
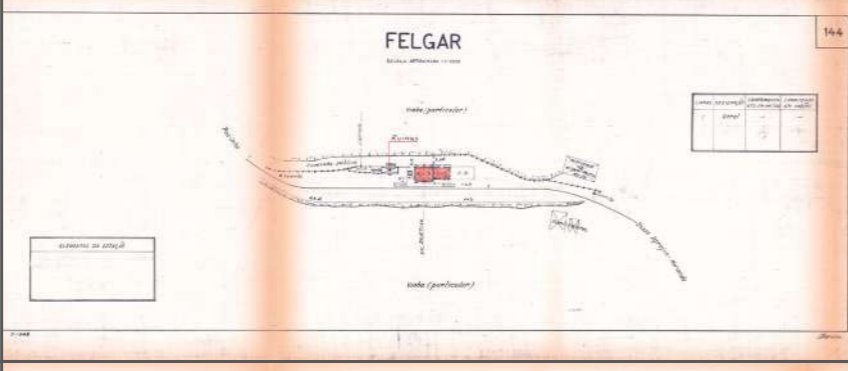
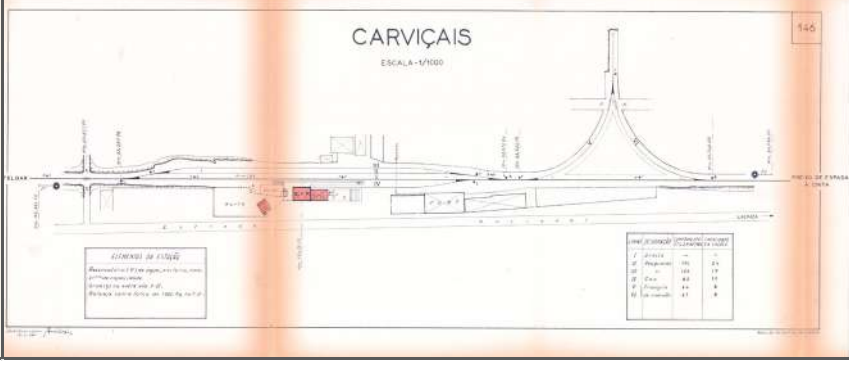
Apêndice 9

Tabela com dados relativos às estações e apeadeiros da Linha do Sabor presentes no **Levantamento de Instalações em Linhas Desativadas - Linha do Sabor**, da DIF - SDEF [1960-?].



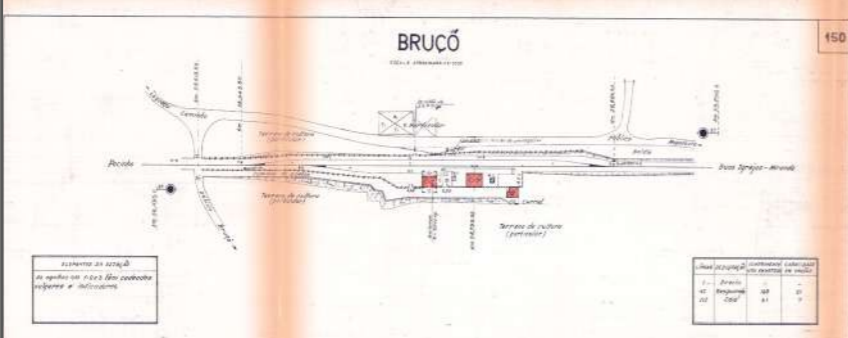

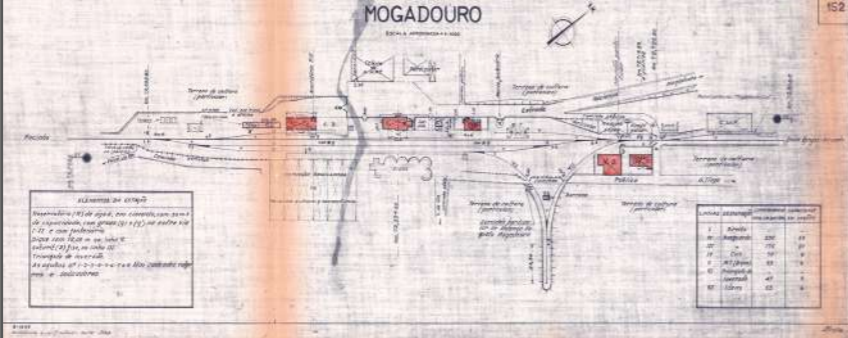
Elaboradas pela autora (2022/23)

Plantas de implantação, quilometro, datas de abertura e fecho, estruturas anexas ao complexo e tipo de linha.

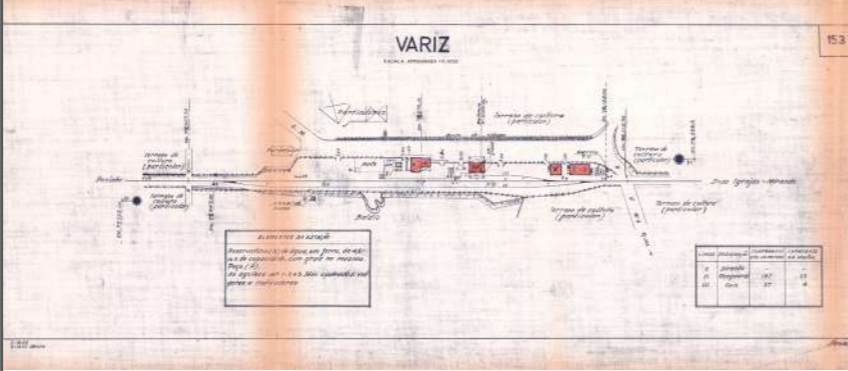

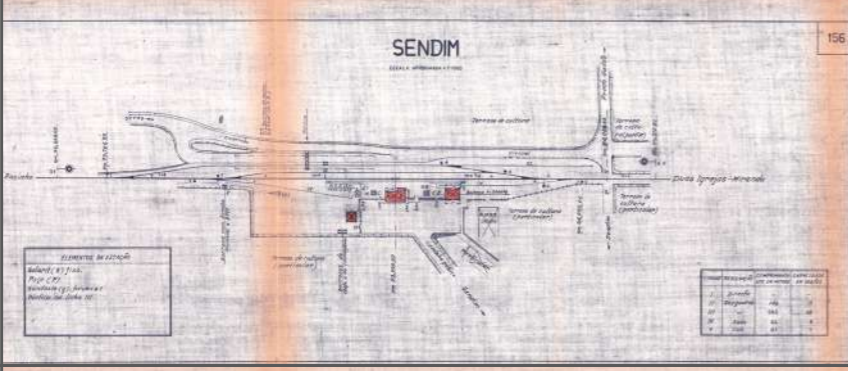
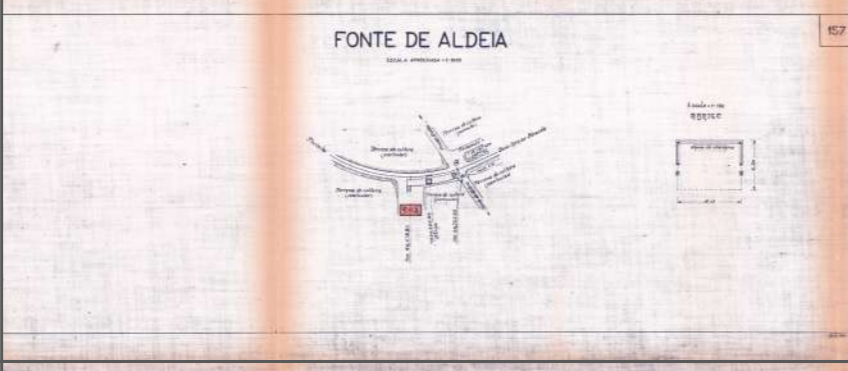
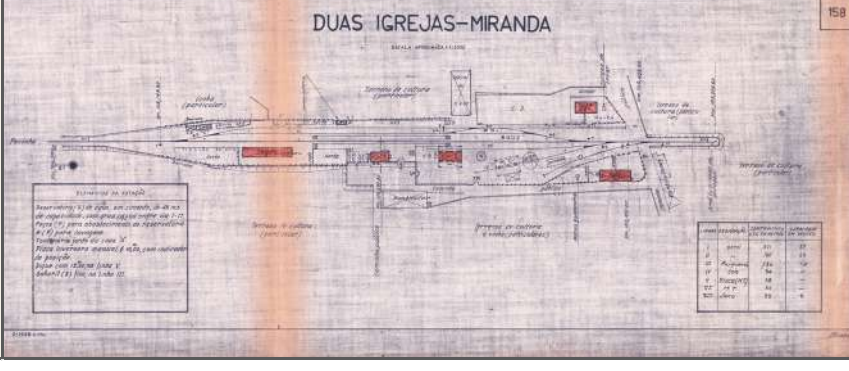
AMTM - Levantamento de Instalações em Linhas Desativadas – Linha do Sabor, da DIF – SDEF [1960-...]

Estação	Implantação	KM	Data de abertura	Data de fecho	V.O. (Via e Obras)	FNPT	Habitação independente (número; tipo)	C.C. acoplado ao E.P.	Inversão de sentido
Torre de Moncorvo		12,341	1º troço setembro de 1911	agosto de 1988	Sim	Sim Celeiro	3; A, B, C	Sim	Não ***
Larinho		16,496			Sim (2)	Não	Não	Sim	Não
Carvalhal		22,673			Sim	Não*	1; A	Não	Sim Placa giratória
Felgar		25,471			Não	Não	1; A (em ruína)	Sim	Não
Carviçais		33,473			Não	Sim Armazém	1; A	Sim	Sim Triângulo de inversão

AMTM - Levantamento de Instalações em Linhas Desativadas – Linha do Sabor, da DIF – SDEF [1960-...]

Estação	Implantação	KM	Data de abertura	Data de fecho	V.O. (Via e Obras)	FNPT	Habitação independente (número; tipo)	C.C. acoplado ao E.P.	Inversão de sentido	
Freixo-de-Espada-á-Cinta ▲		42,327	2º troço	agosto de 1988	Não	Não	Não	Sim	Não	
Lagoaça ▲		49,351			julho de 1927	Sim	Não	Não	Sim	Não
Bruçó ▲		58,795			Não	Sim Armazém	1; A	Não	Não	
Vilar do Rei		68,804	3º troço	junho de 1930	Não	Não	1; A	Não	Não	
Mogadouro		72,554			Sim (3)	Sim Silos + Celeiro	1 cada; A, B, C	Não	Sim Triângulo de inversão	

AMTM - Levantamento de Instalações em Linhas Desativadas – Linha do Sabor, da DIF – SDEF [1960-...]

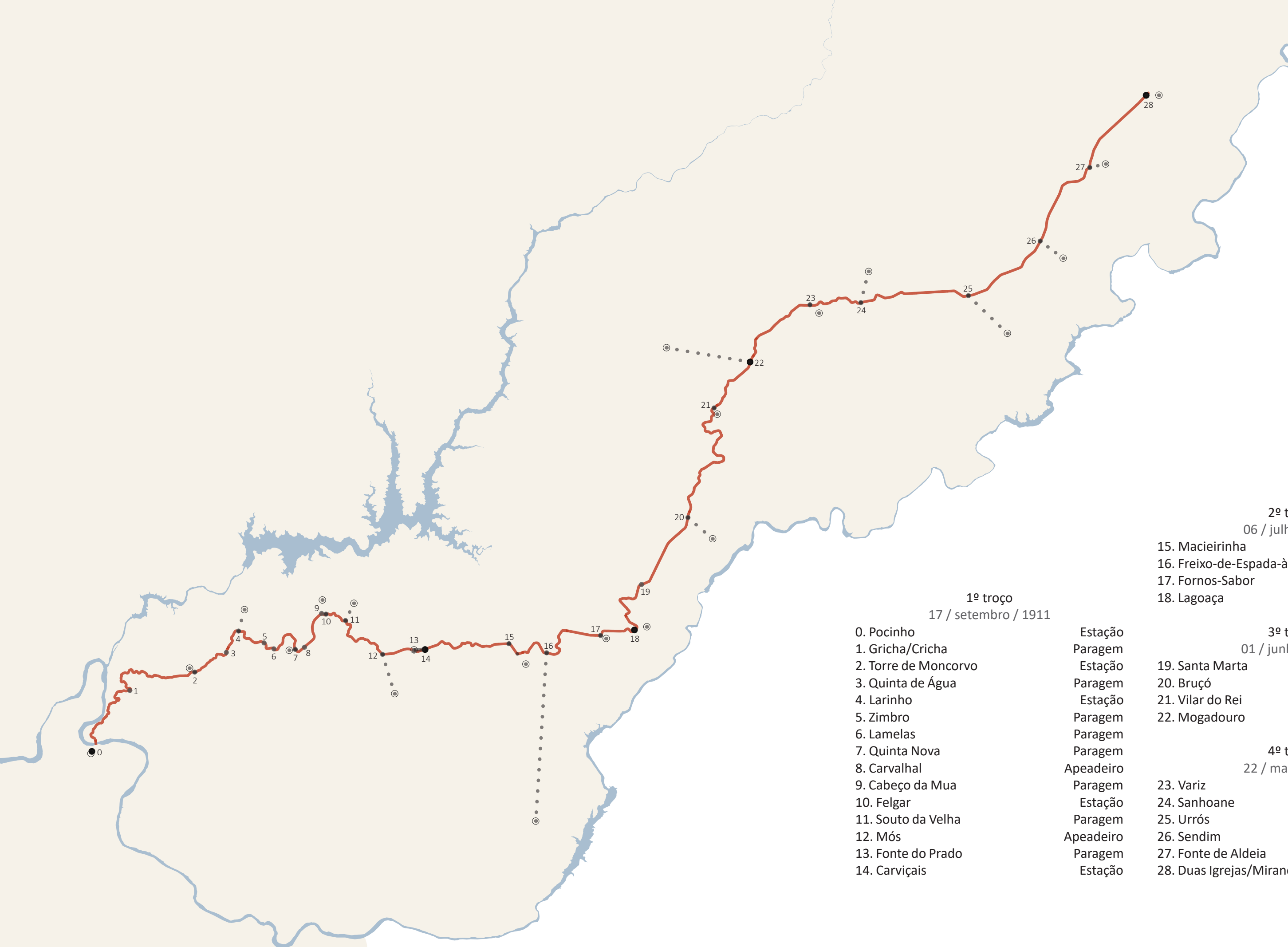
Estação	Implantação	KM	Data de abertura	Data de fecho	V.O. (Via e Obras)	FNPT	Habitação independente (número; tipo)	C.C. acoplado ao E.P.	Inversão de sentido
Variz		78,078	4º troço maio de 1938	agosto de 1988	Sim	Não	1; A	Não	Não
Urrós		88,276			Sim	Não	1; A	Não	Não
Sendim		93,95			Não	Sim Celeiro	1; A	Não	Não
Fonte de Aldeia (paragem c/ abrigo)		99,672			Sim	Não	Não	Não	Não
Duas Igrejas Miranda		105,29			Não	Sim Celeiro	1 cada; A**, B, C, D, E**	Não	Sim Placa giratória

Apêndice 10

A Linha do Sabor
Marcação de todos os pontos de paragem da Linha

Elaborado pela autora (2023)

Marcação da localização correspondente a cada ponto de paragem e
indicação da localidade que lhe dá nome.
São indicadas as datas de abertura à exploração e a categoria
atribuída a cada estrutura (paragem/apeadeiro/estação).



1º troço
17 / setembro / 1911

- 0. Pocinho
- 1. Gricha/Cricha
- 2. Torre de Moncorvo
- 3. Quinta de Água
- 4. Larinho
- 5. Zimbro
- 6. Lamelas
- 7. Quinta Nova
- 8. Carvalhal
- 9. Cabeço da Mua
- 10. Felgar
- 11. Souto da Velha
- 12. Mós
- 13. Fonte do Prado
- 14. Carviçais

- Estação
- Paragem
- Estação
- Paragem
- Estação
- Paragem
- Paragem
- Paragem
- Apeadeiro
- Paragem
- Estação
- Paragem
- Apeadeiro
- Paragem
- Estação

2º troço
06 / julho / 1927

- 15. Macieirinha
- 16. Freixo-de-Espada-à-Cinta
- 17. Fornos-Sabor
- 18. Lagoaça

- Apeadeiro
- Estação
- Apeadeiro
- Estação

3º troço
01 / junho / 1930

- 19. Santa Marta
- 20. Bruçó
- 21. Vilar do Rei
- 22. Mogadouro

- Paragem
- Estação
- Estação
- Estação

4º troço
22 / maio / 1938

- 23. Variz
- 24. Sanhoane
- 25. Urrós
- 26. Sendim
- 27. Fonte de Aldeia
- 28. Duas Igrejas/Miranda

- Estação
- Apeadeiro
- Estação
- Estação
- Apeadeiro
- Estação



Pocinho



Gricha



Torre de Moncorvo



Quinta de Água



Larinho



Zimbro



Lamelas



Quinta Nova



Carvalhal



Cabeço da Mua



Felgar



Souto da Velha



Mós



Fonte do Prado



Carviçais



Macieirinha



Freixo-de-Espada-à-Cinta



Fornos-Sabor



Lagoaça



Santa Marta



Bruçó



Vilar do Rei



Mogadouro



Variz



Sanhoane



Urrós



Sendim



Fonte de Aldeia



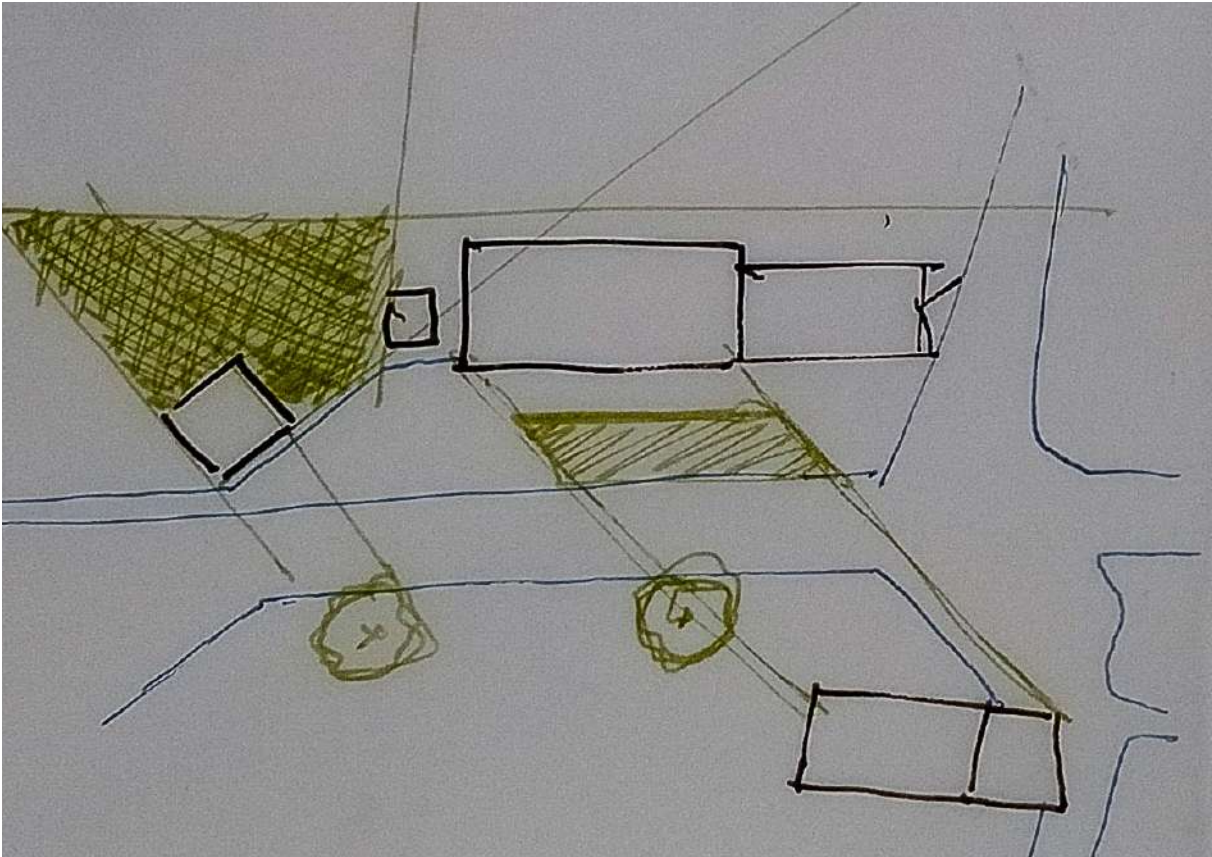
Duas Igrejas/Miranda

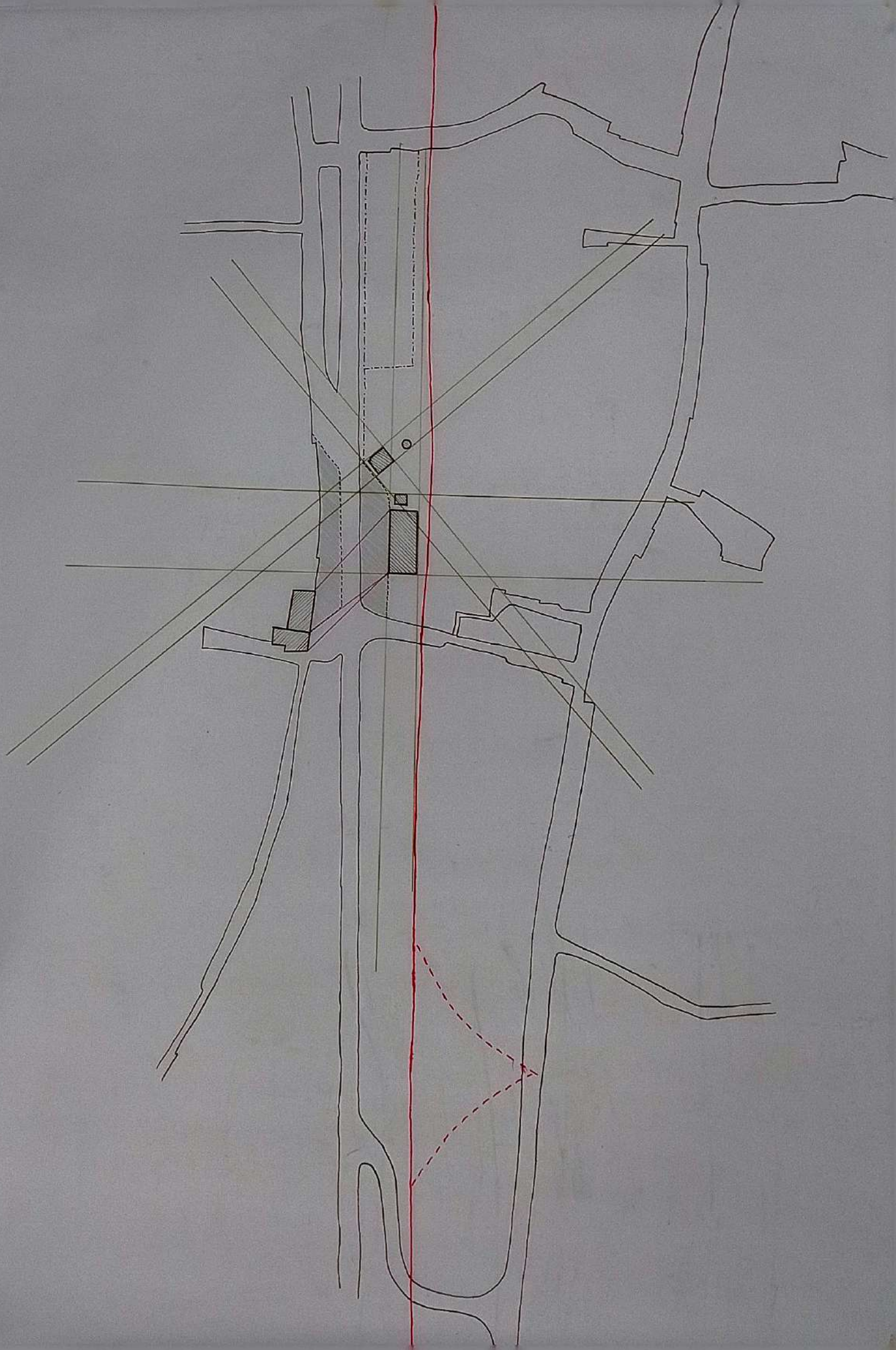
Apêndice 11

Processo de projeto

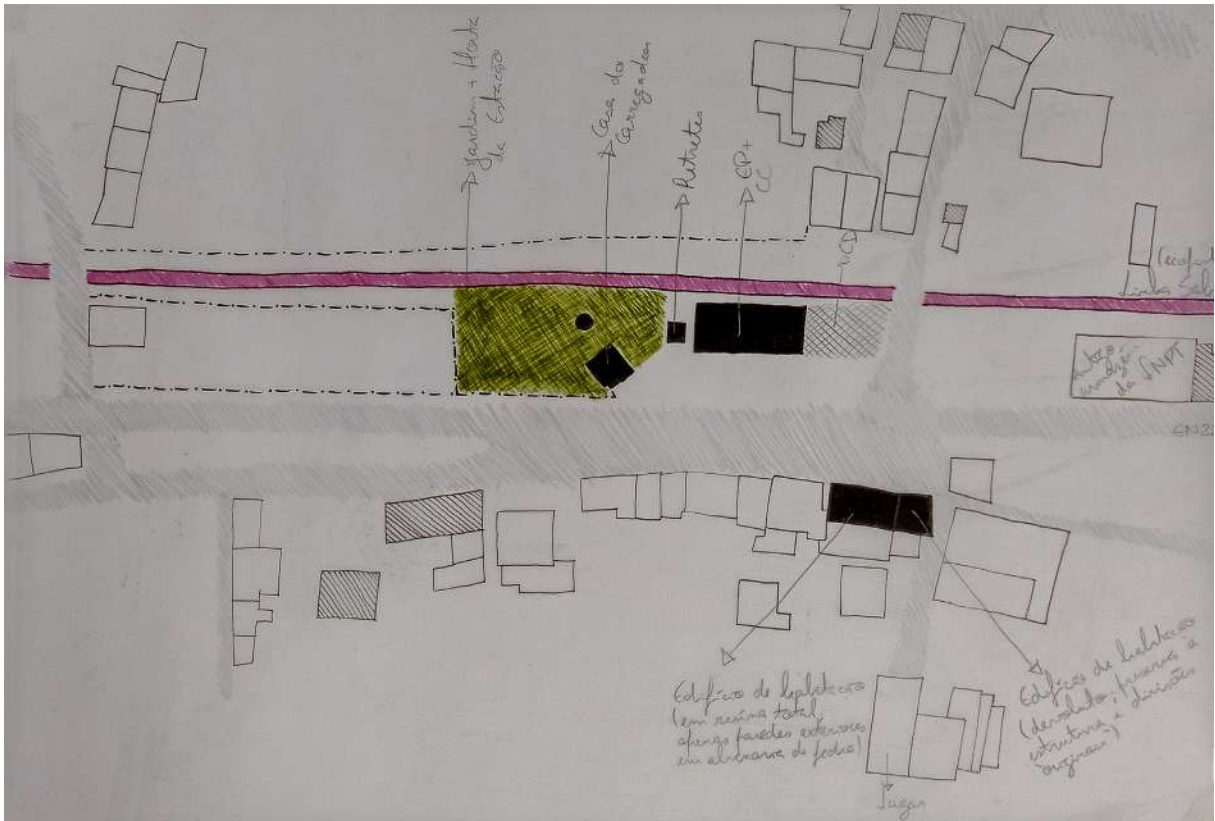
Desenhos da autora (2022/23)

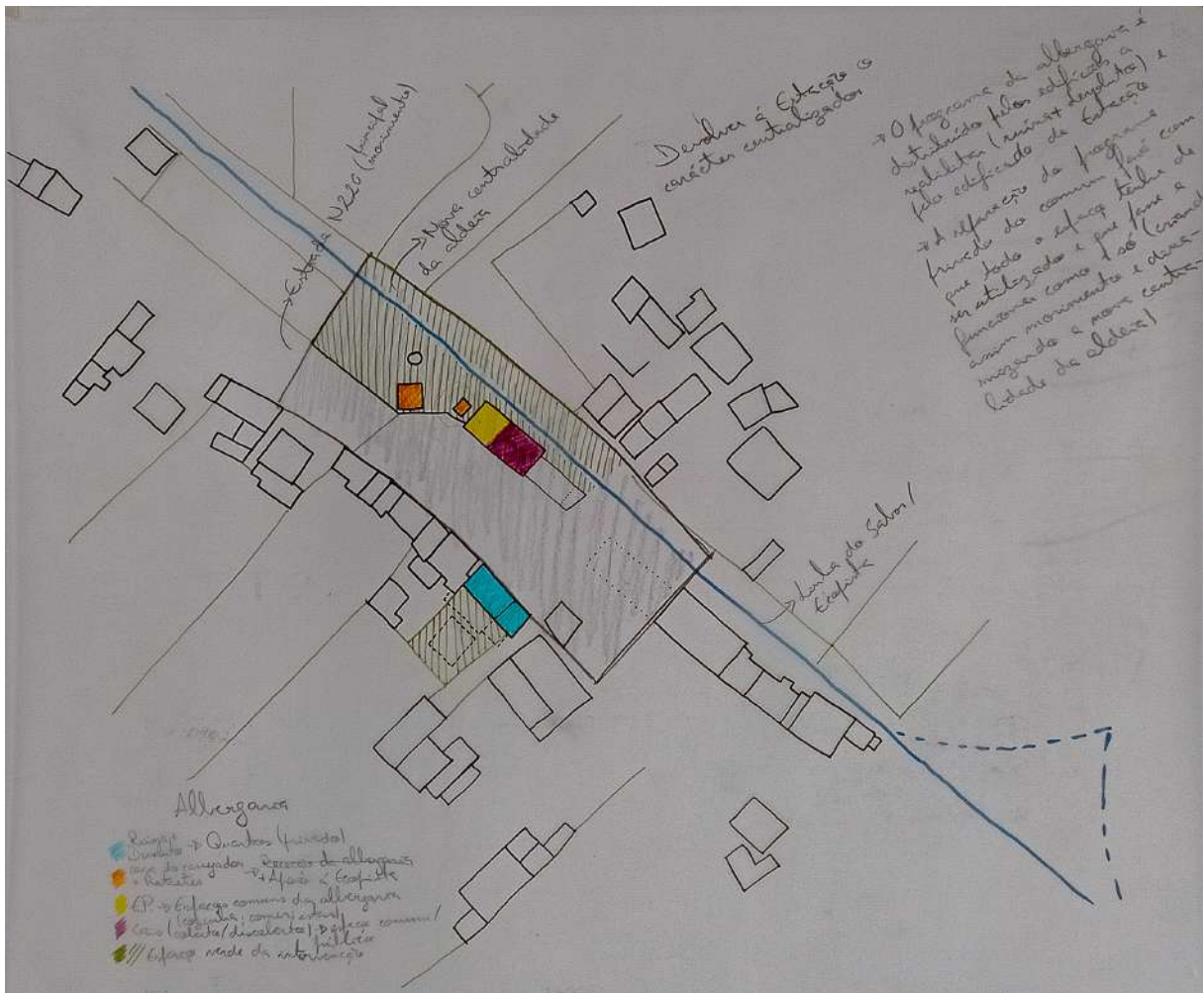
Esquissos iniciais, maquete de estudo e
pormenor do azulejo do Edifício de Passageiros

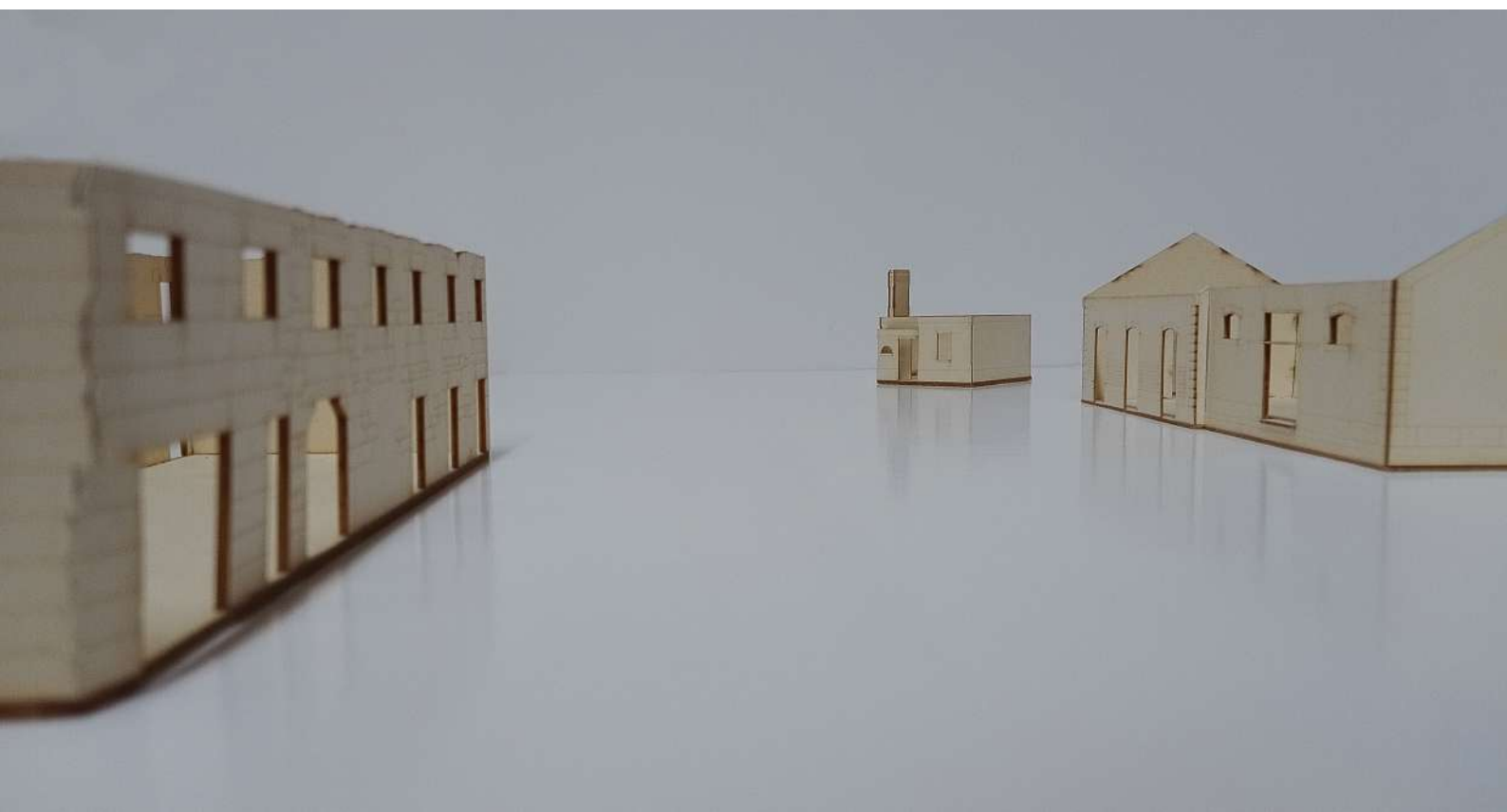


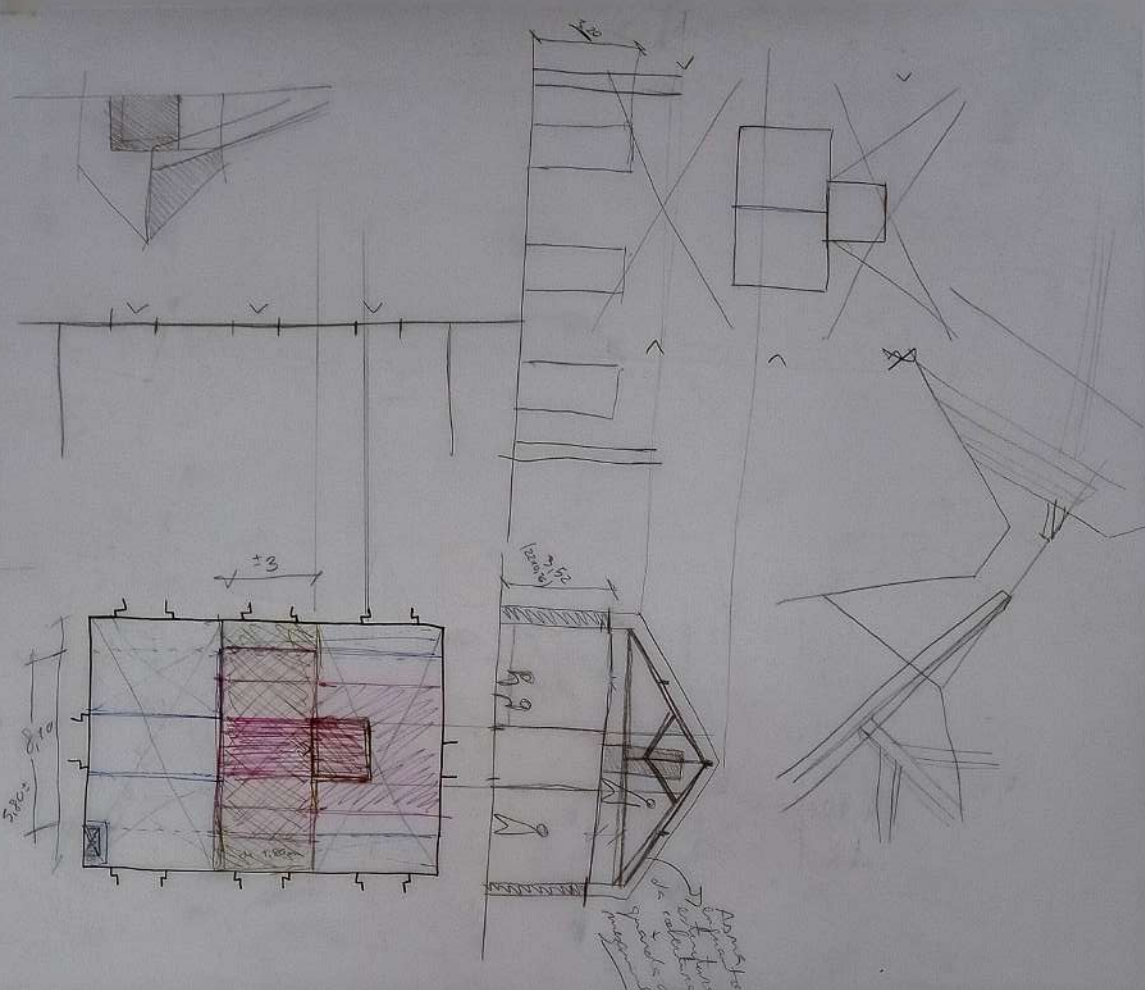




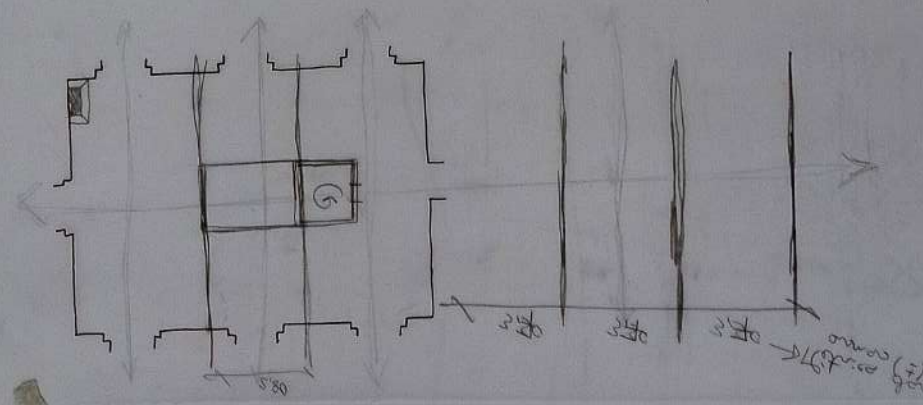






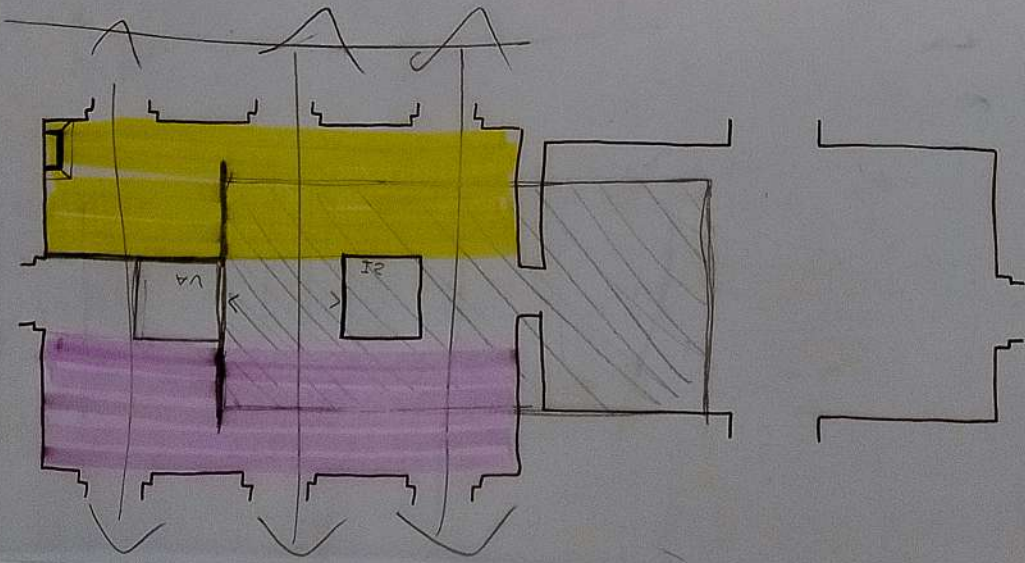
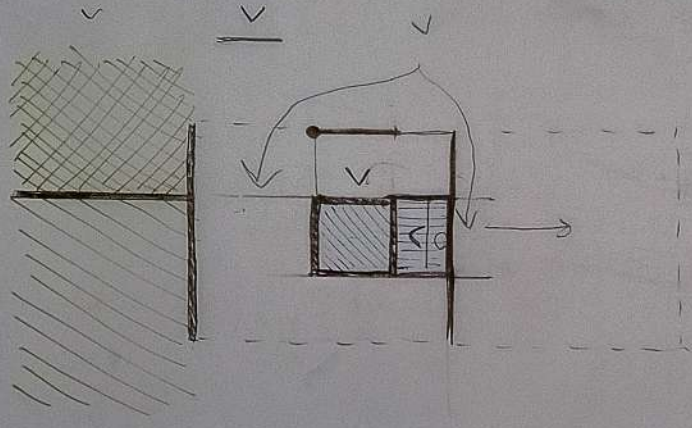
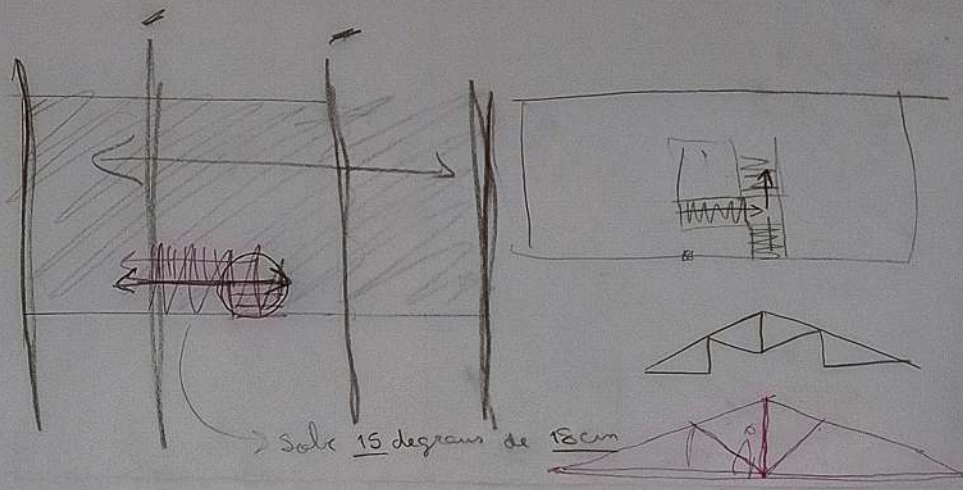


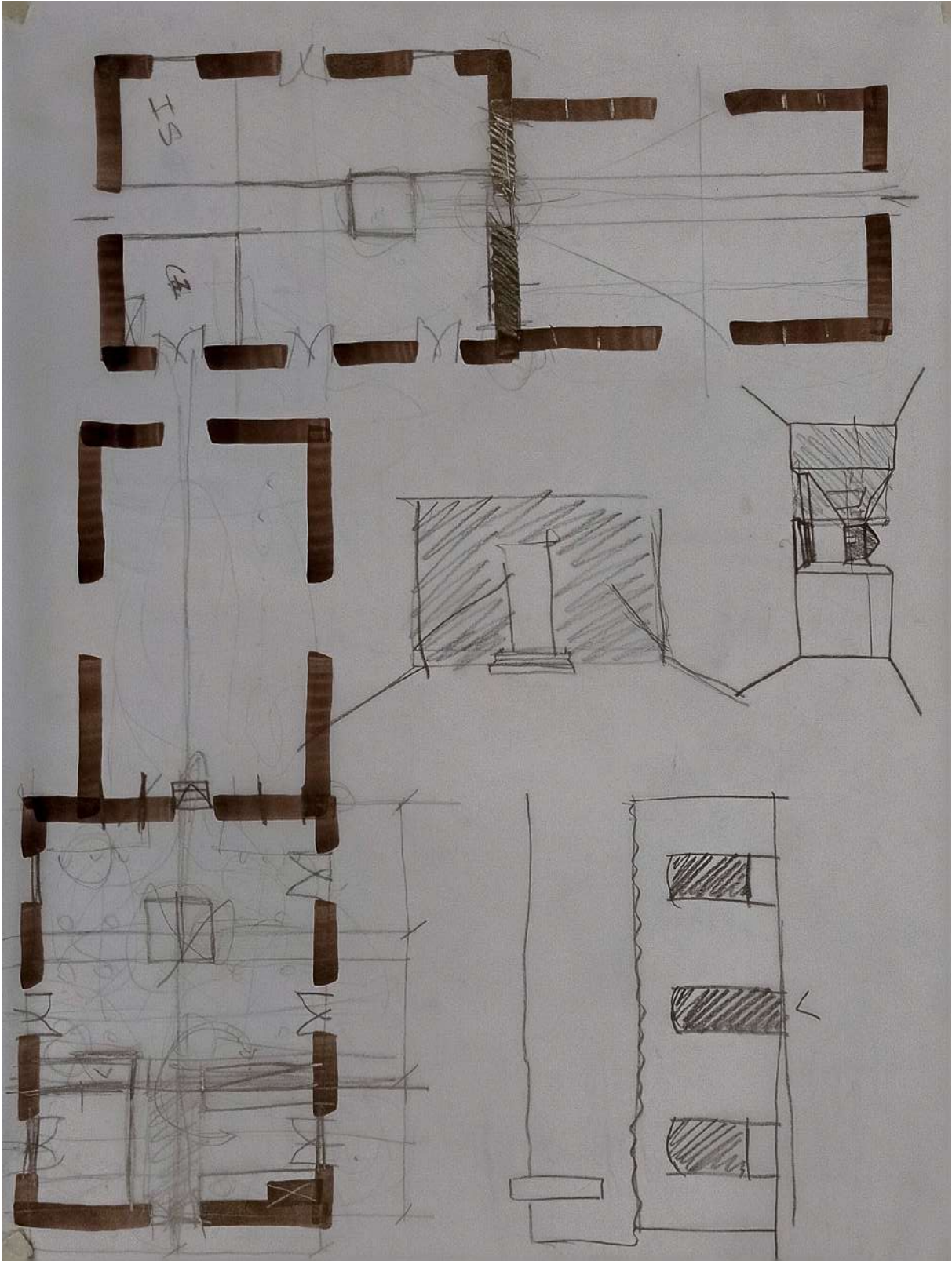
pontos
 de ventilação
 no telhado de
 madeira

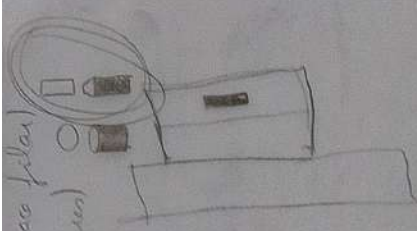


detalhes
 de ventilação

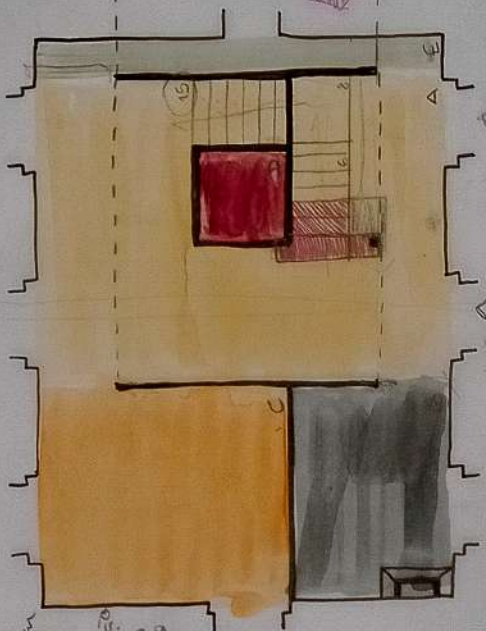
8/17
 5/10



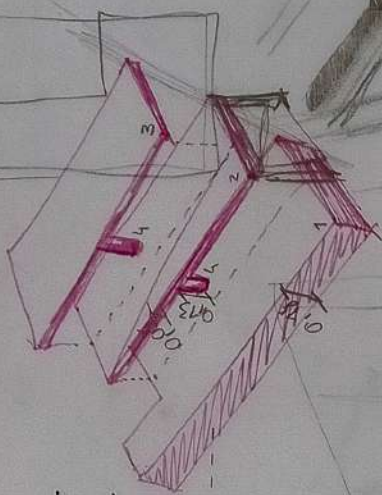




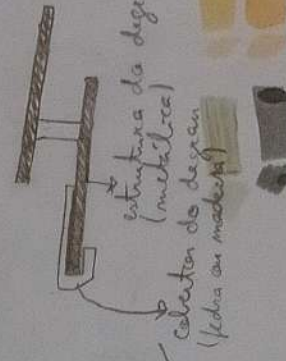
- 1- Pedra maciça (transbordando as linhas e agarrando-se ao pilar)
- 2- Laje de pedra
- 3- Laje de pedra
- 4- Suportes metálicos (colocados em retângulos)



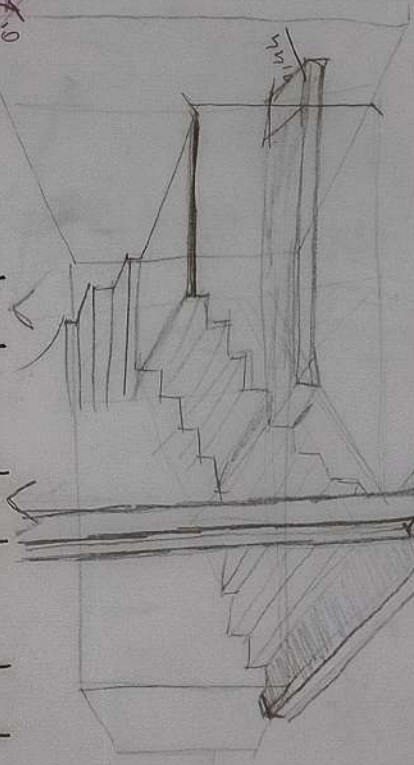
- Zona de estufa
- A-1 circulação
- B- Cozinha
- C- Zona de lazer
- D- Instalações sanitárias
- E- Circulação



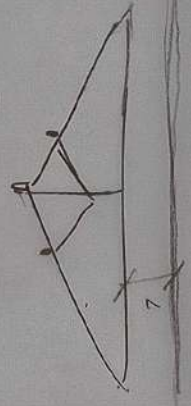
Elemento de suporte a q
centra (metálico)

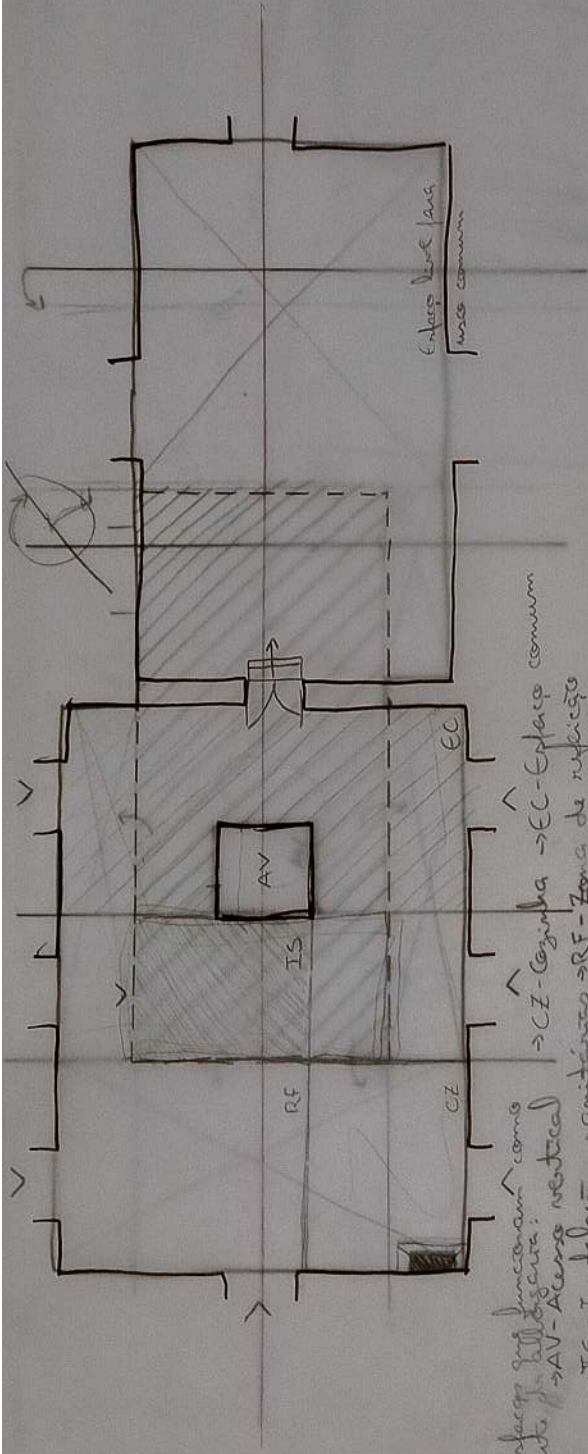


estrutura da degrem
(metálica)
cobertor do degrem
(pedra ou madeira)

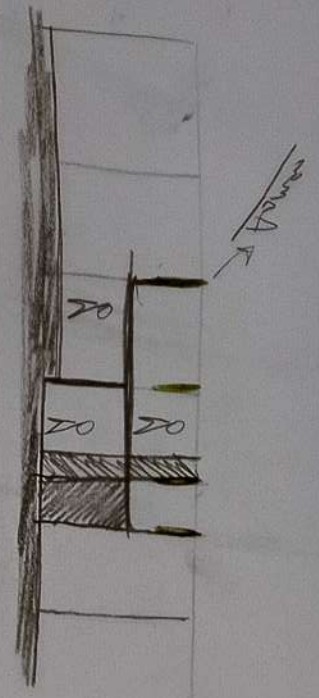
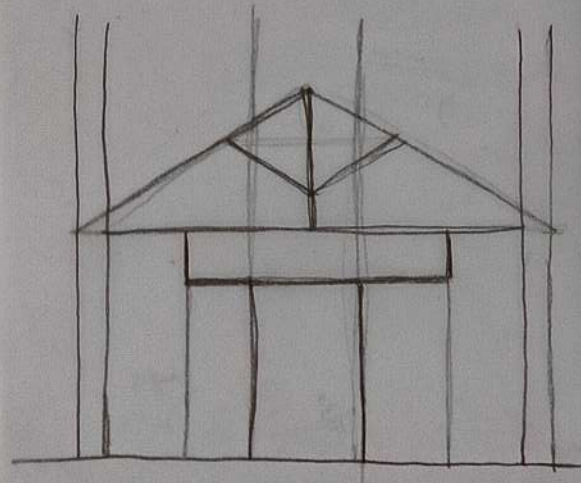


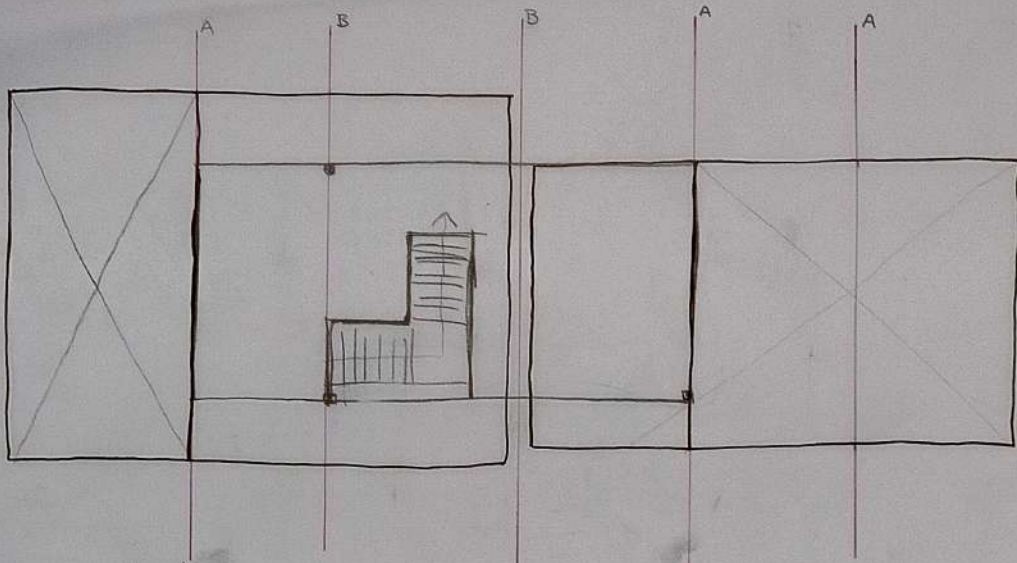
Degrem em pedra





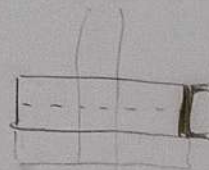
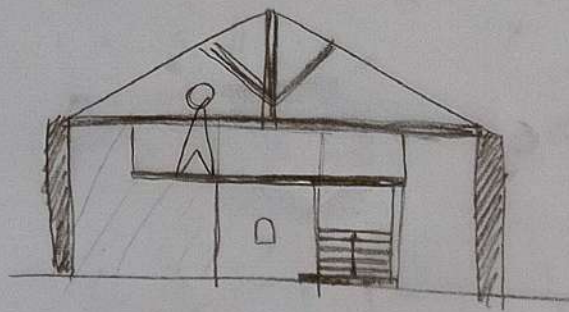
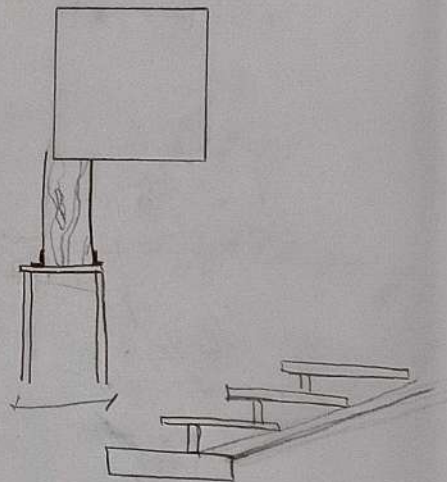
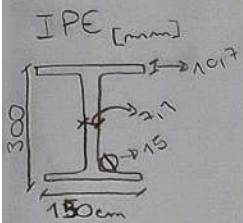
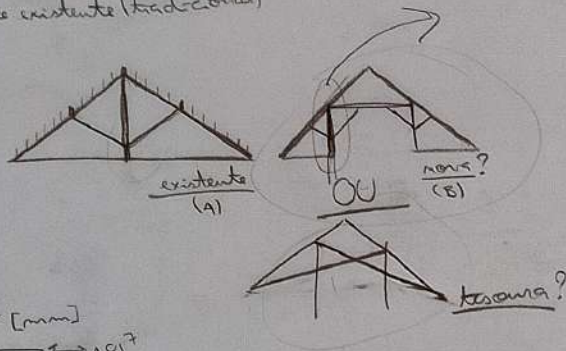
Espaço que funciona como
 parte da circulação:
 → AV - Área vertical
 → IS - Instalações sanitárias → RF - Zona de recepção
 → CZ - Cozinha → EC - Espaço comum



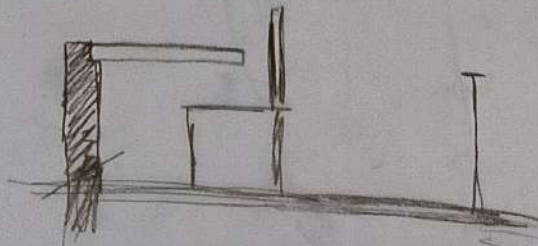


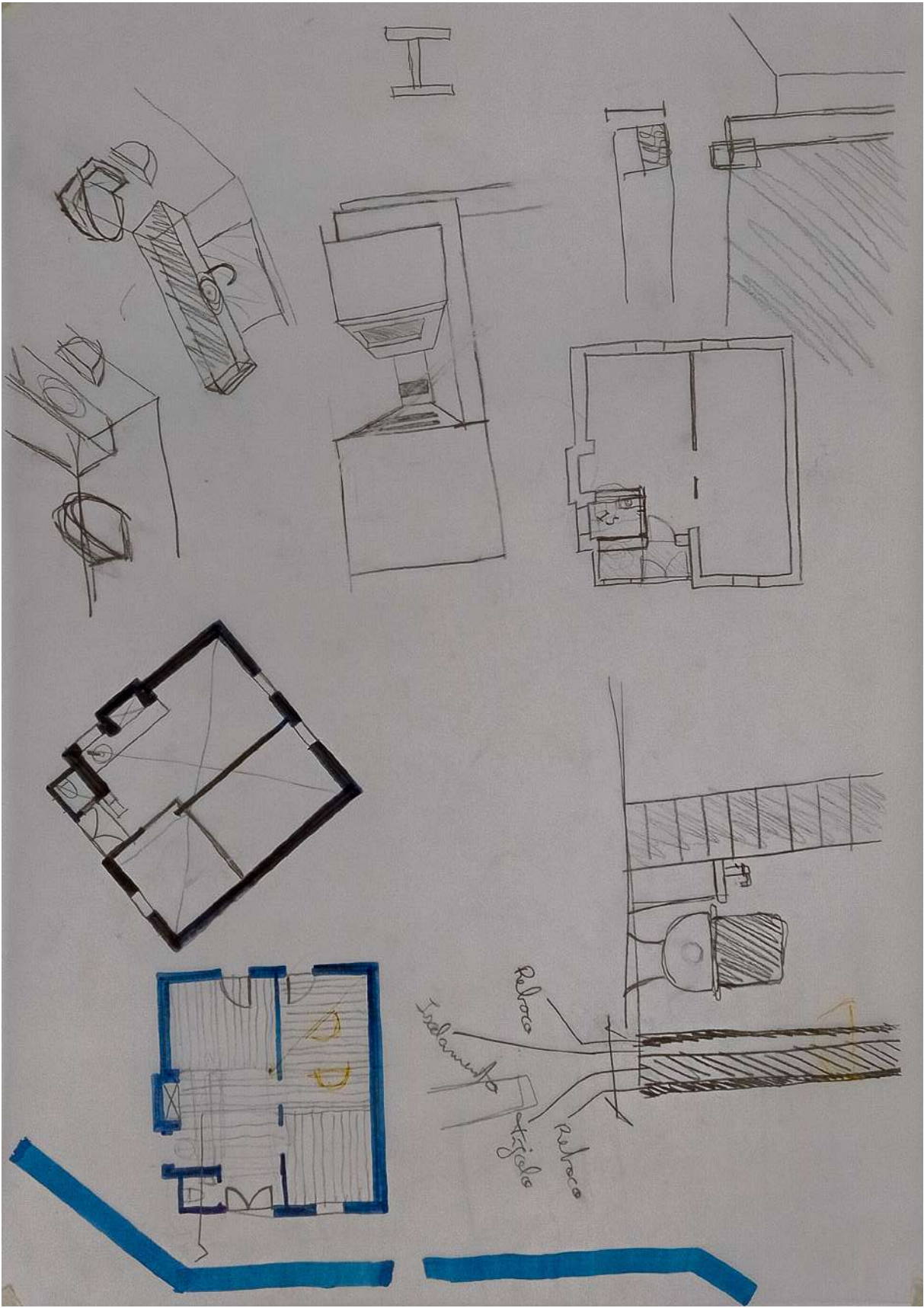
Atenas:

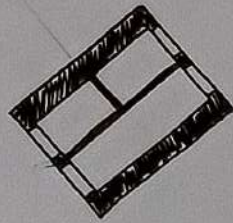
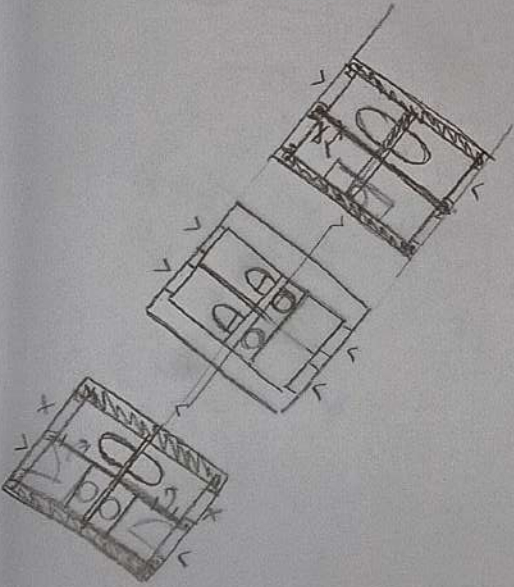
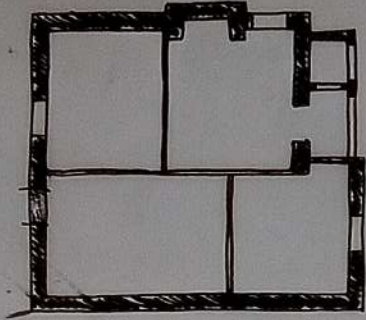
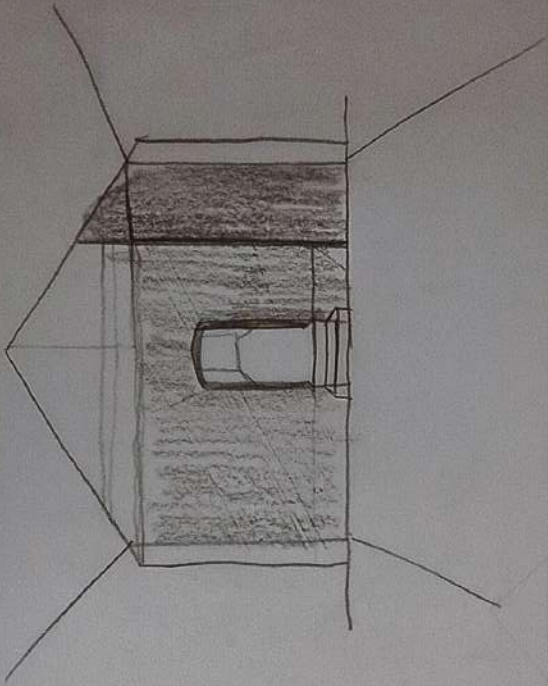
A → corresponde ao desenho das
 asas originais (modelo tradicional)
 B → asa nova, com base no
 modelo existente (tradicional)



Pedro Botelho
 Lp Complexo de Cursos
 (Guimarães)







Casa de Cornejo

• Pinta "diminution"
 "cas" de elongation (el
 receptor, etc.)
 Volume de aparta
 à "exceptos"

Planta

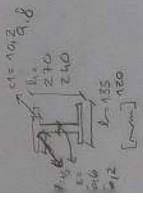
• Reação a planta
 original e deve de
 aparta à "exceptos"
 (principalmente)



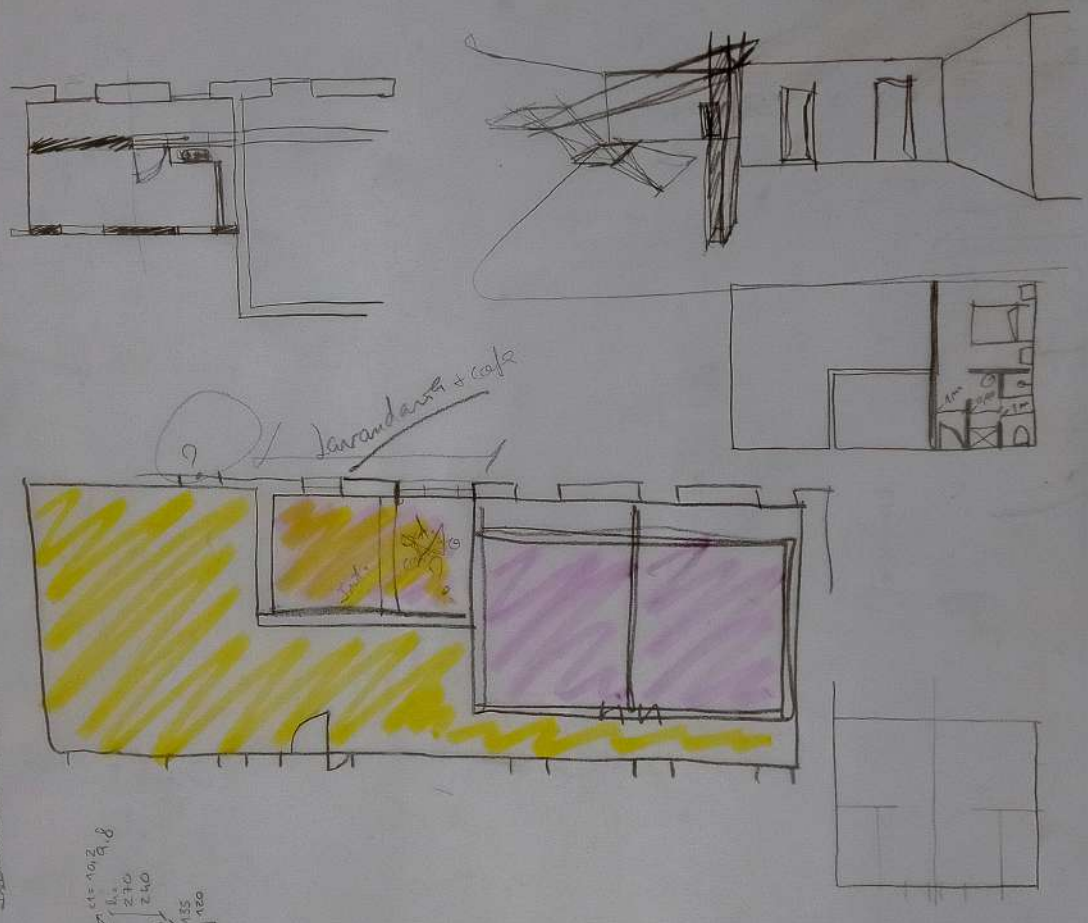


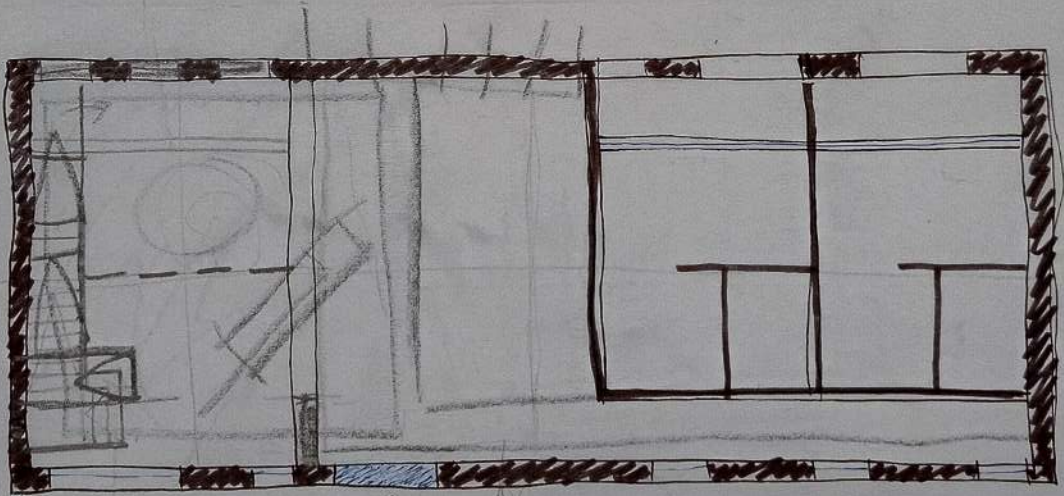
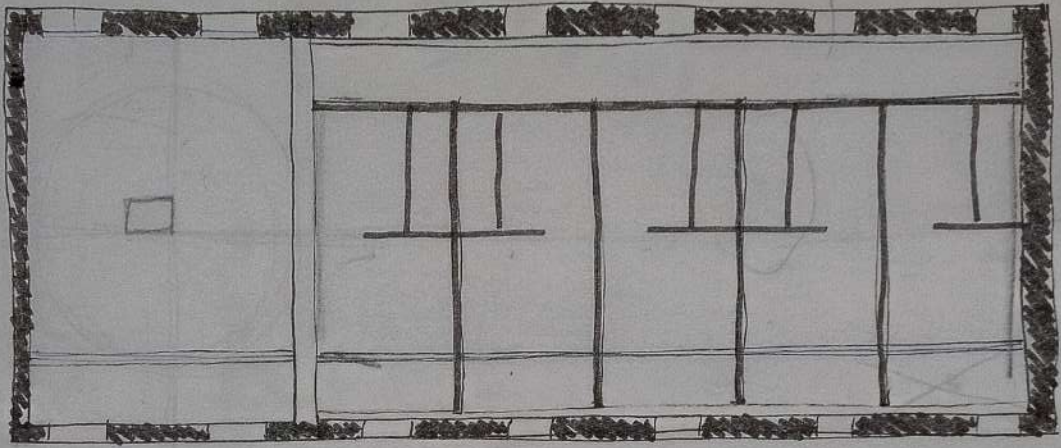


Estuque melilica
Paredes de chameira
Cafete (café)
Tubo de ventilação (dimensões)

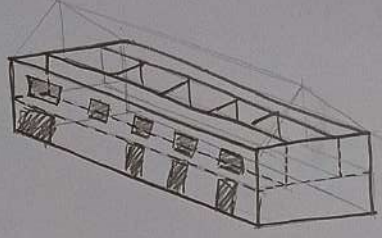


lavandaria + café



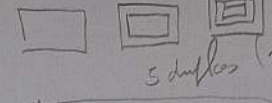


Sanco Alameda → Calcestr (o) → 1.º andar ved. i.i.



Box in box

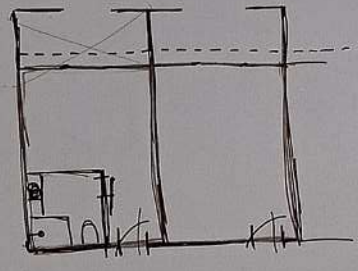
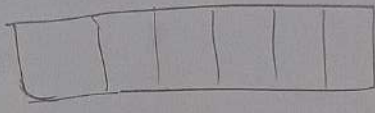
Caixa - caixa - caixa



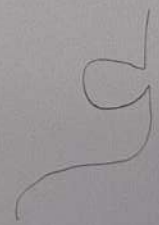
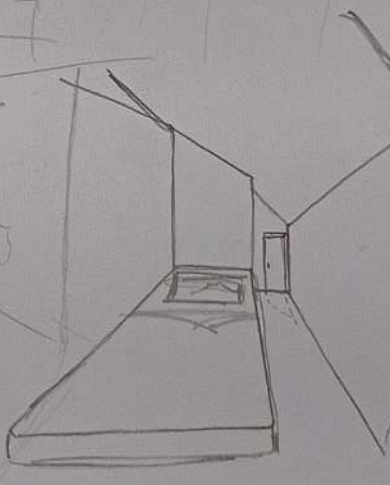
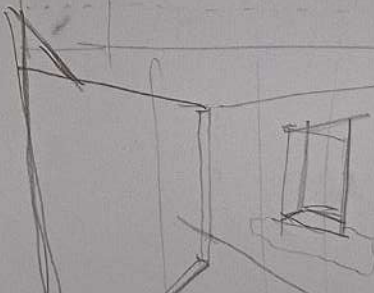
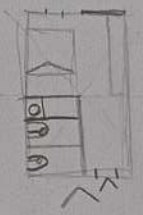
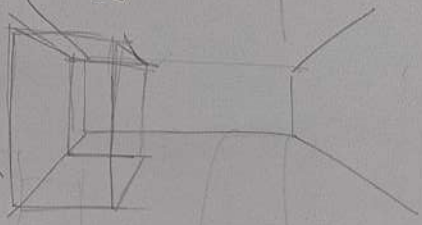
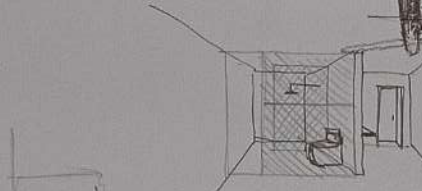
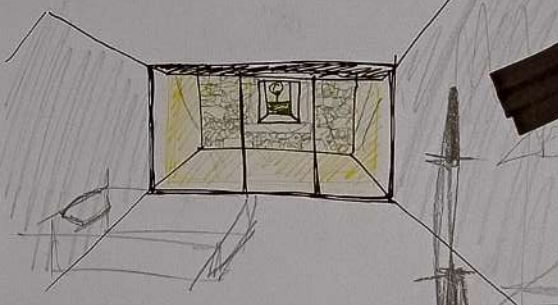
5 duplos (10 par)

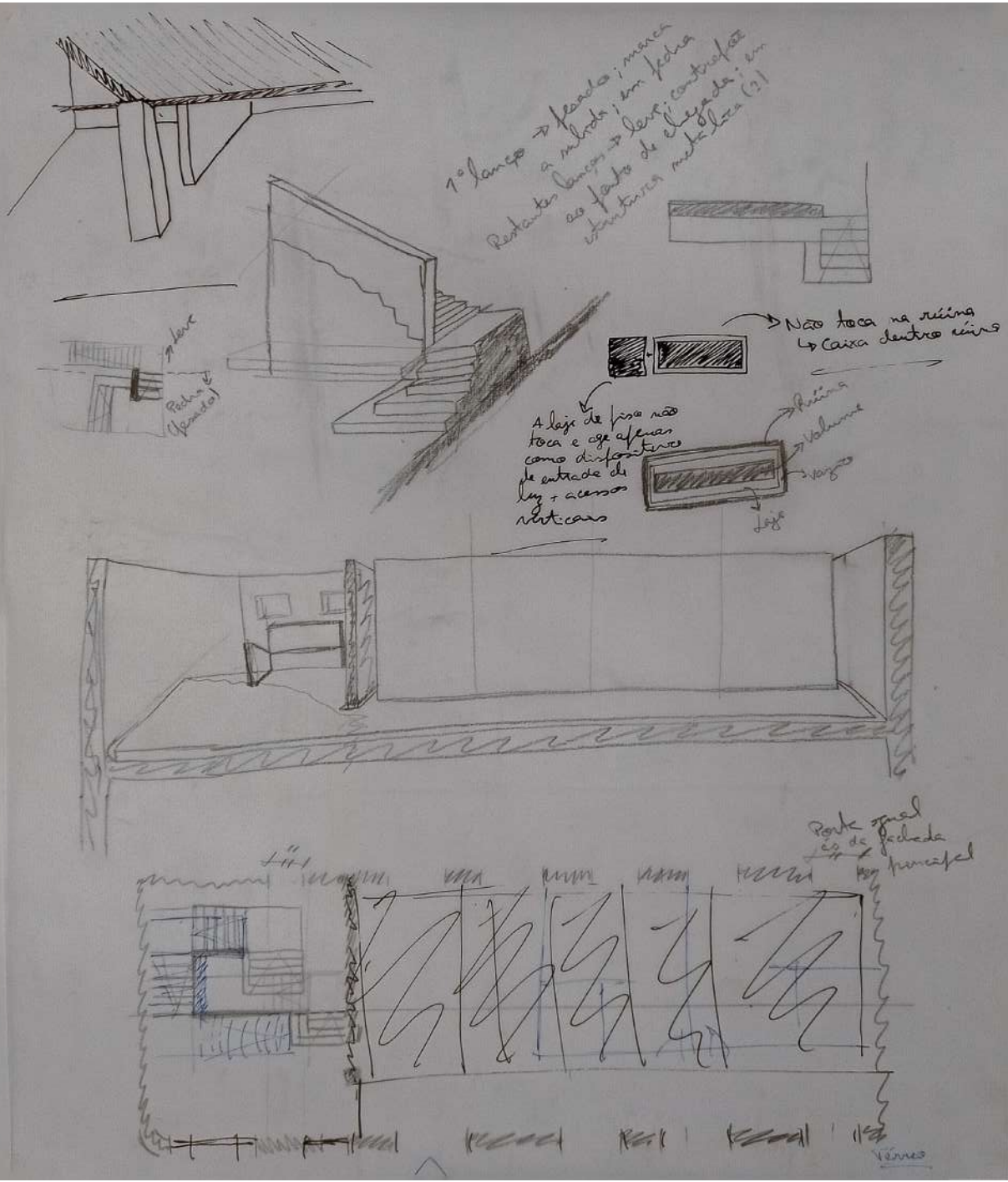
Arquitetura chã

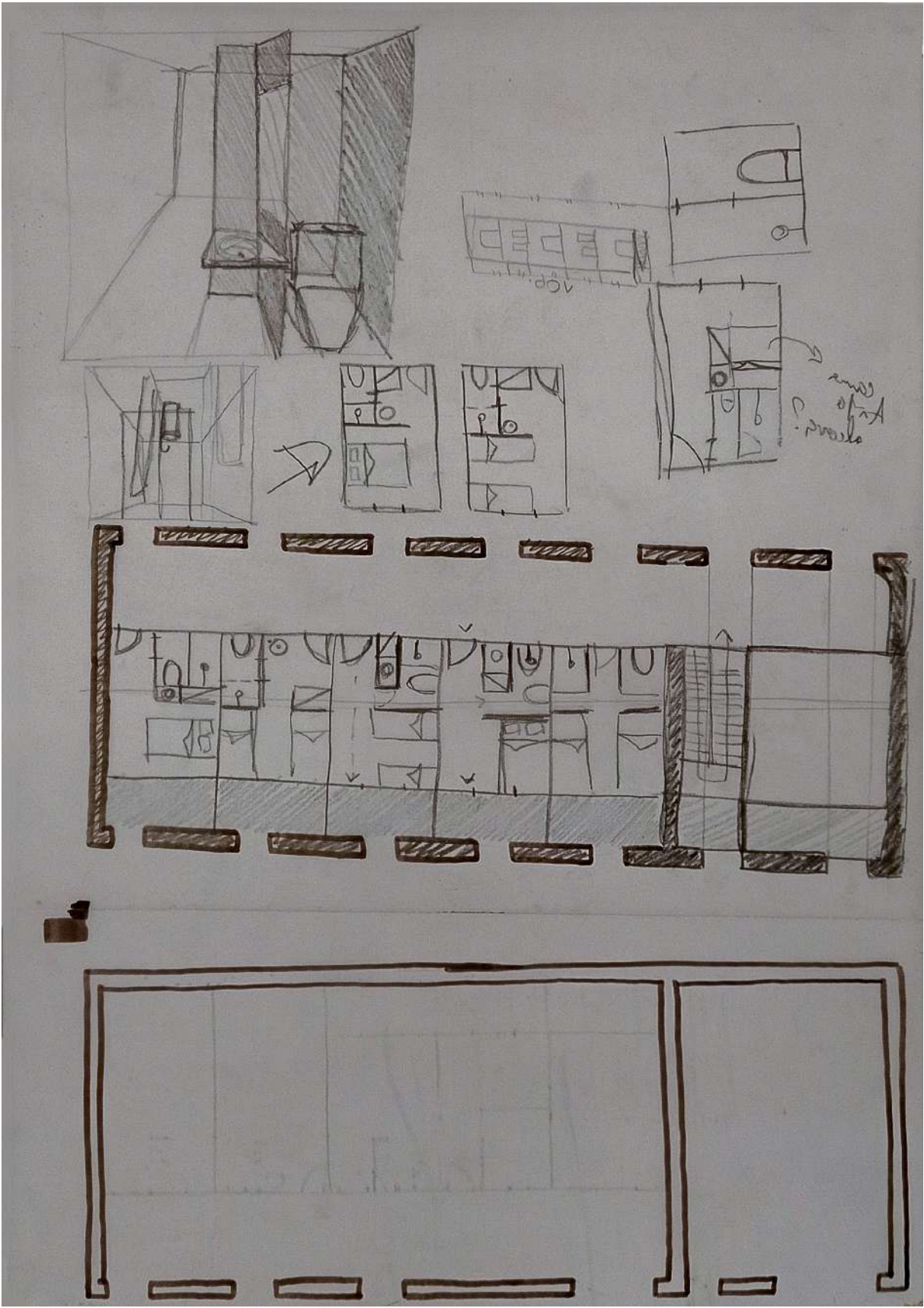
Caixa cega



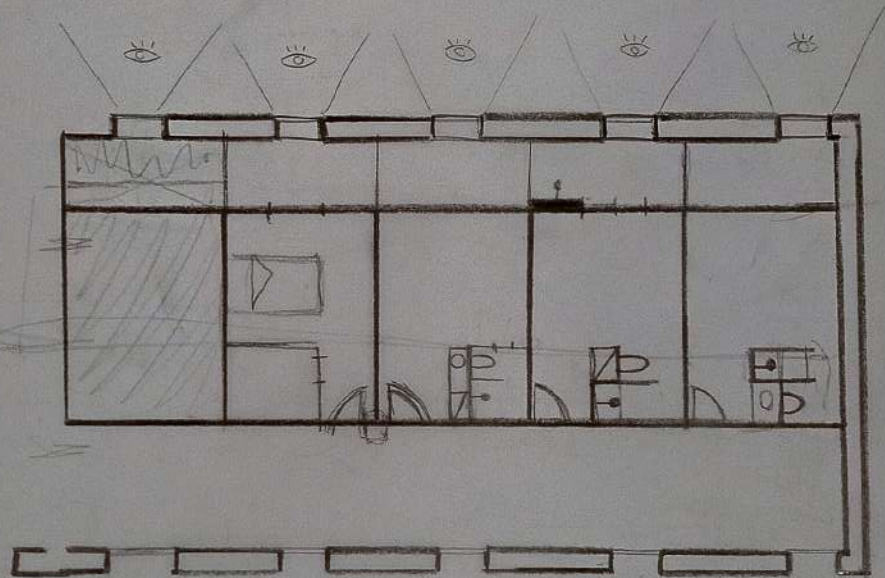
Reflexão e estrutura da cobertura do caso calcestr?



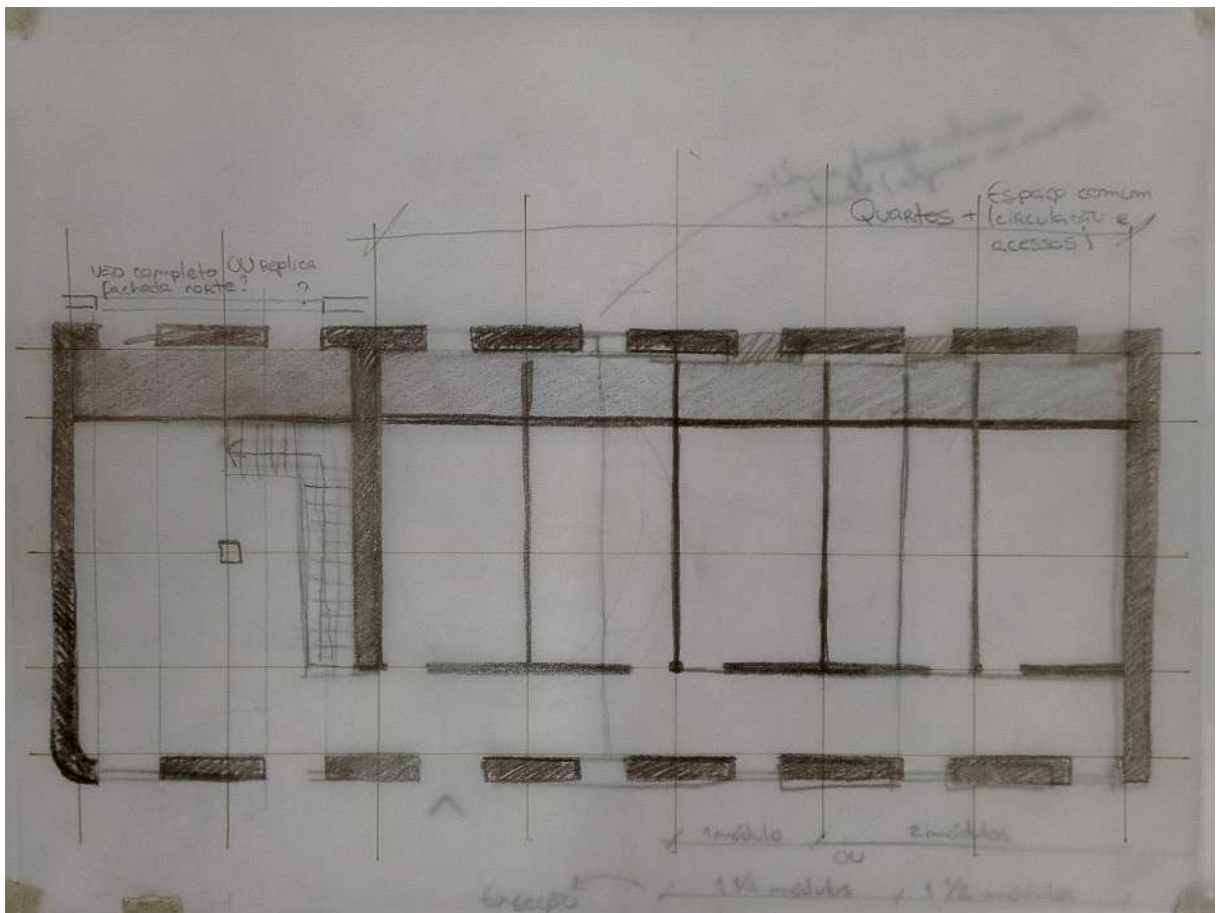
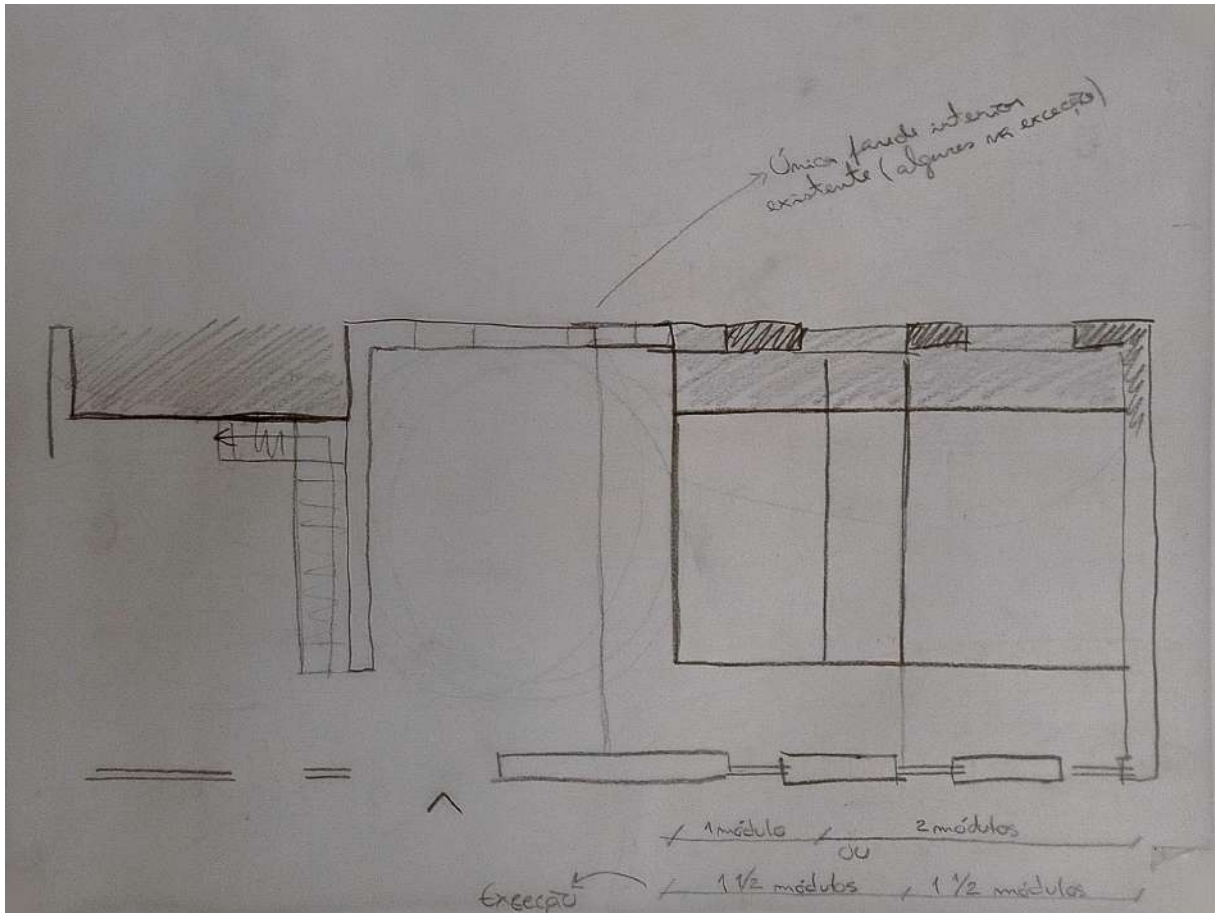


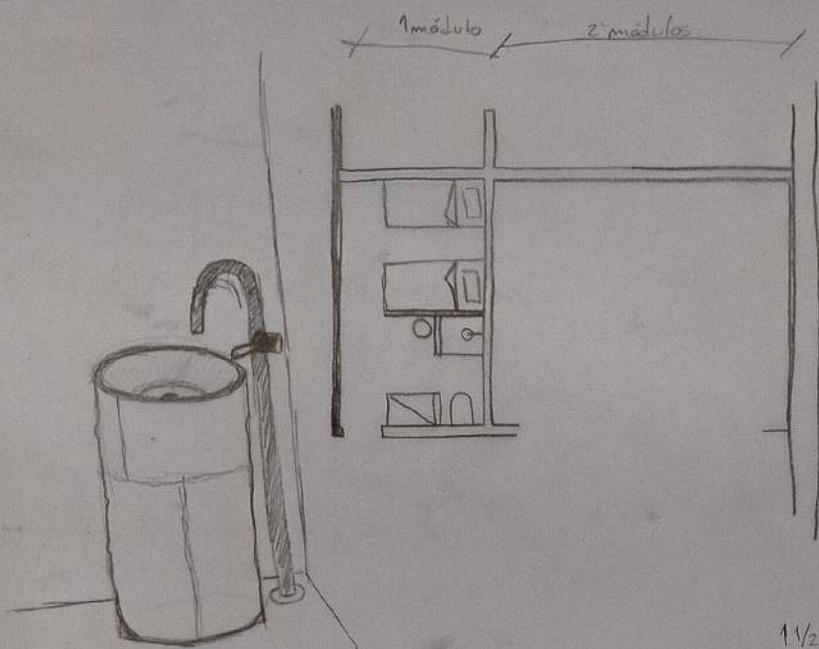


- Quartos c/ frente para sul (normalmente)
- frente norte → circulação + espaços de estar/lazer/trabalho (comum)

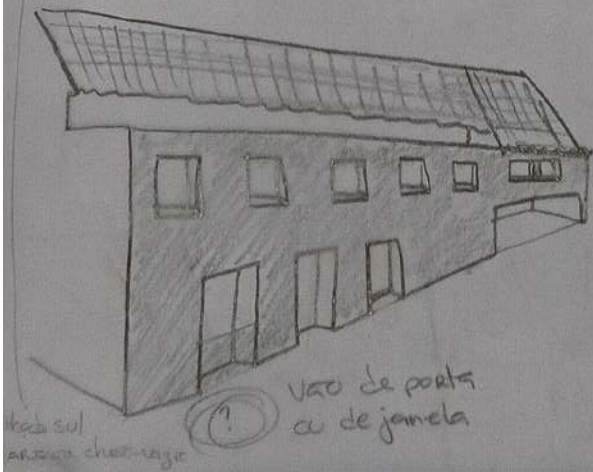
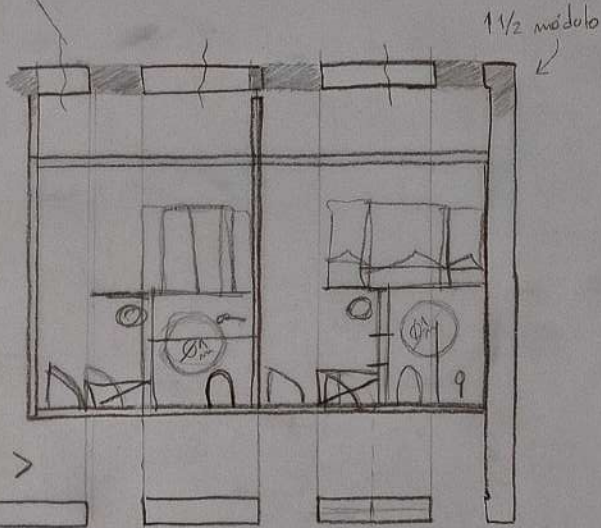


ENZZO ↓ Estrucço



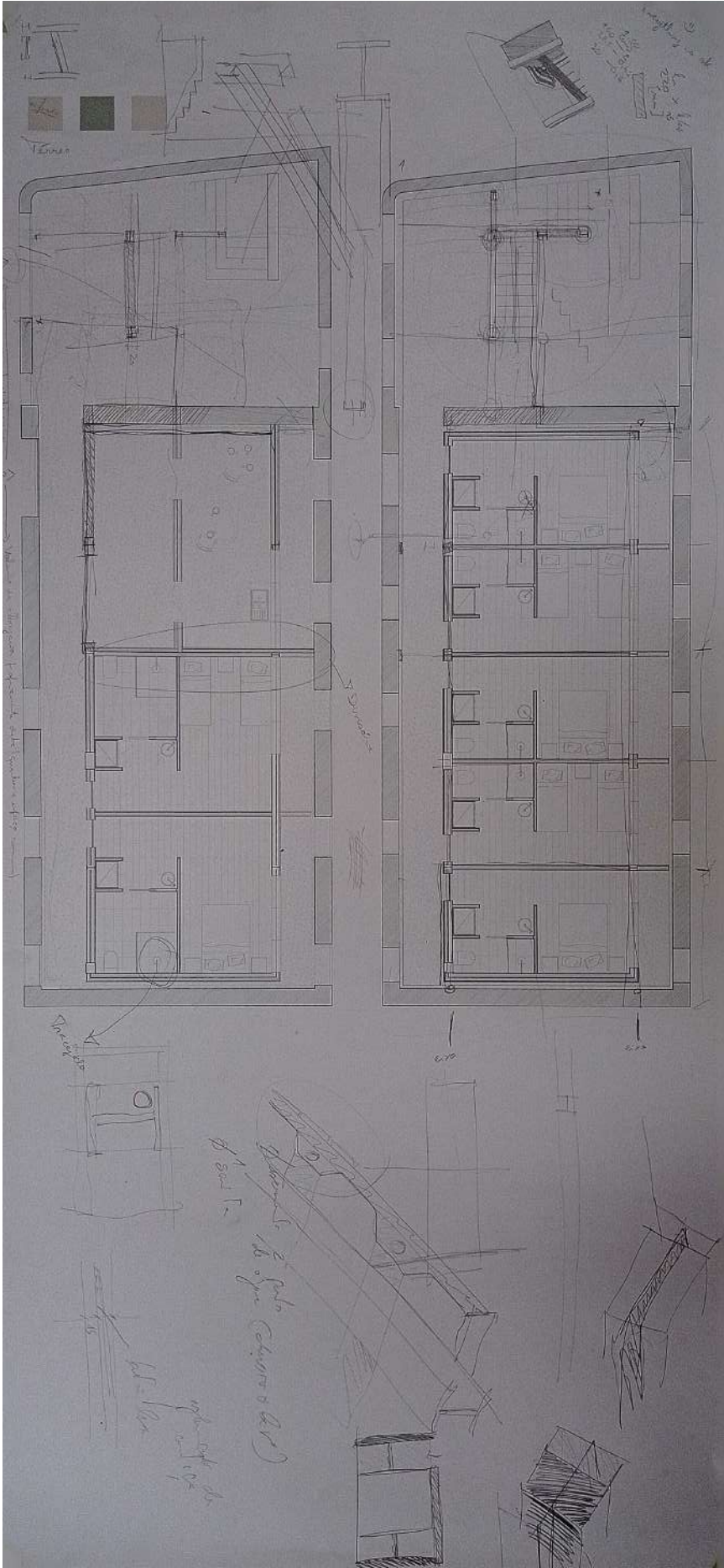


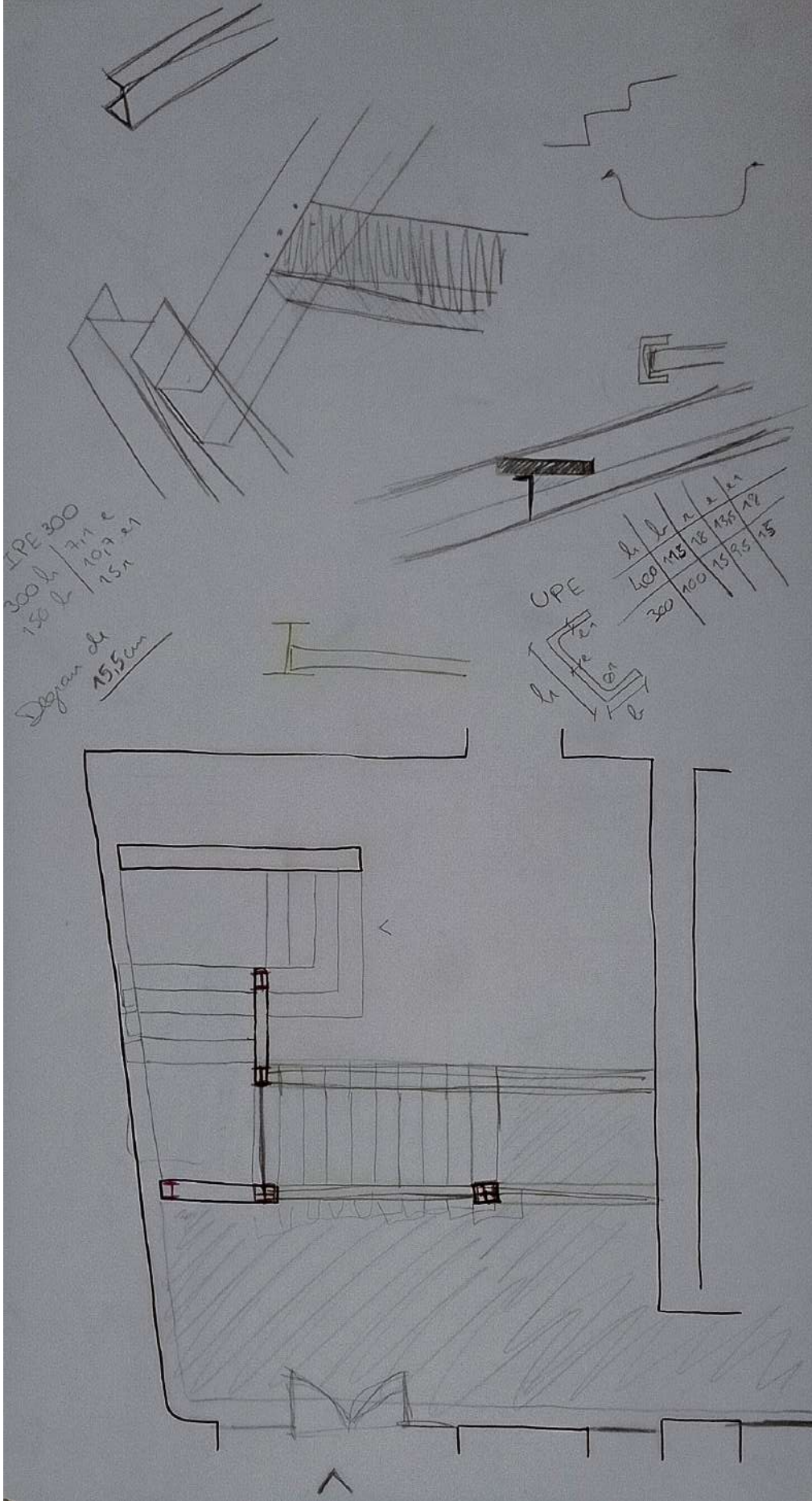
- Acessibilidade
- IS maior
- Espaço exterior fechado (mantém o uso igual à fachada principal)
- ↳ Inverter chato-vazio ???



Vão de porta ou de janela

Modo sul
antes chato-vazio

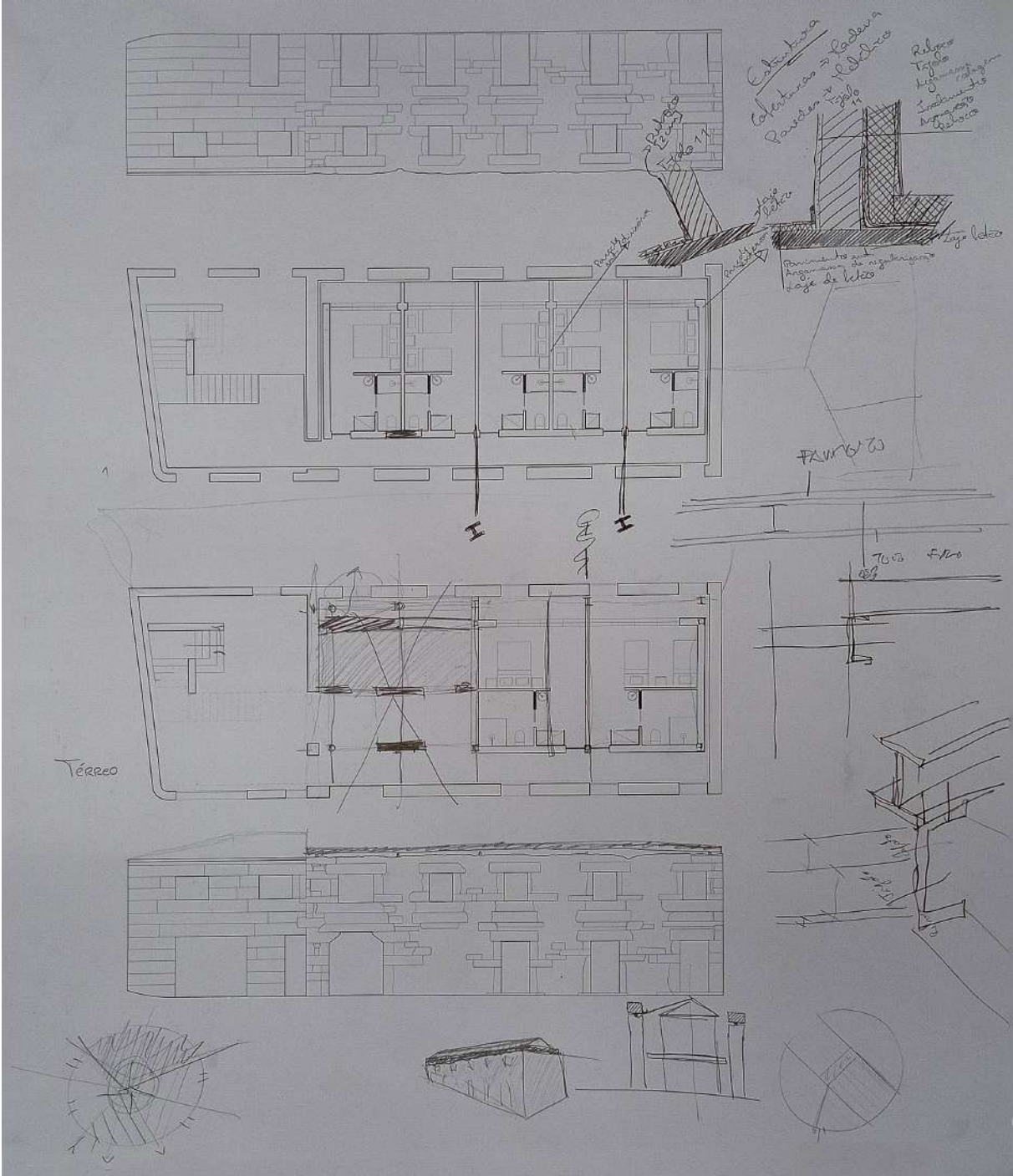




UPE 300
 300 h / 711 e
 156 b / 107 e₁
 151

Diagram de
 155 cm

h	b	e	e ₁
400	135	18	133
300	100	15	95



Anexos

Anexo I

Enunciado para Projecto Final de Arquitetura, Turma 3
Pare, Escute e Olhe: O ramal ferroviário do Sabor
Projecto Final de Arquitetura | 1º Semestre
Turma 3 – Ano lectivo 2022/2023

Maria Rosália Palma Guerreiro, Paula André Ramos Pinto e José Luís Saldanha



Pare, Escute e Olhe: O ramal ferroviário do Sabor

Projecto Final de Arquitectura | 1º Semestre | Turma 3 – Ano lectivo 2022/2023

Maria Rosália Palma Guerreiro, Paula André Ramos Pinto e José Luís Saldanha

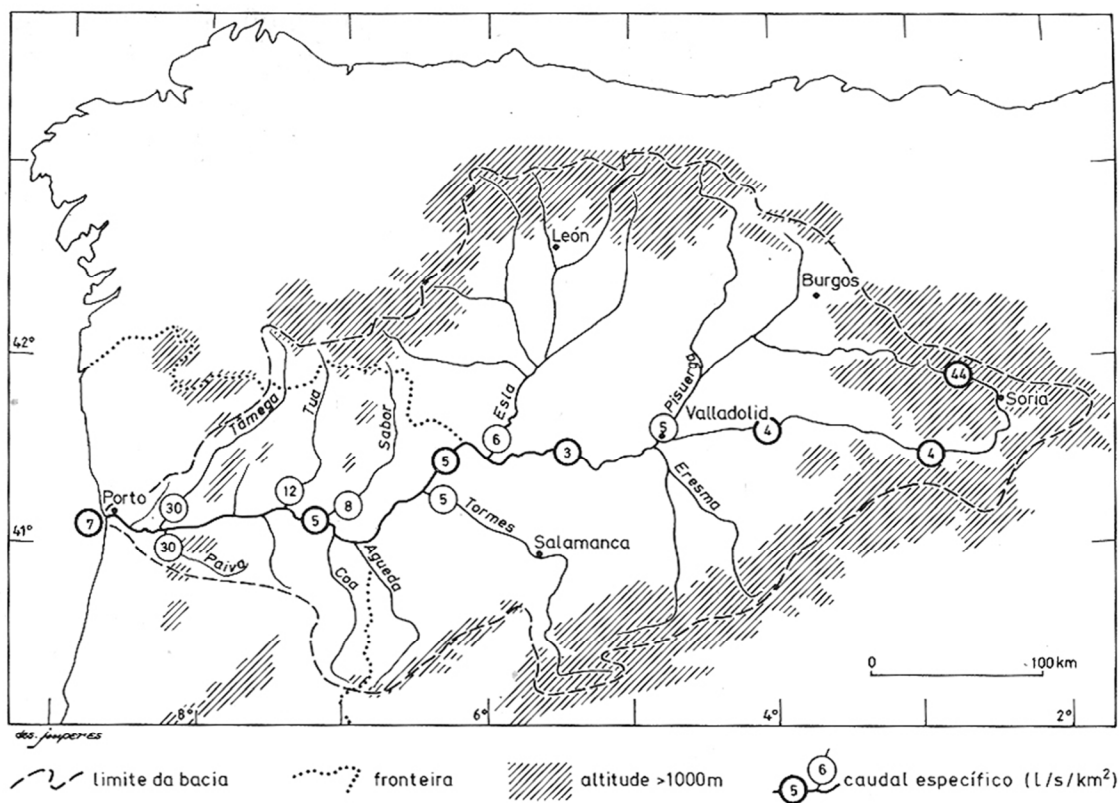


Figura 115.

A bacia do Rio Douro.

Fonte: "Geografia de Portugal", Vol. II

A Linha do Douro e seus ramais ferroviários

O caminho-de-ferro, surgido com a Revolução Industrial em Inglaterra, chegou a Portugal em 28 de Outubro de 1856, com a inauguração da linha Lisboa-Carregado, tendo alastrado até final do século XIX a todo o território nacional, servindo para abreviar distâncias entre partes remotas do país e globalizar hábitos, costumes, moda e falar. A natureza pesada deste sistema de transporte, tanto na sua via-férrea como no peso e dimensão das suas composições, obriga a trajectórias bem desenhadas e tão suaves quanto possível, o que explica que, com frequência, sigam sensivelmente paralelas a cursos de água e talvegues, os quais, pela fluência natural das águas, percorrem linhas de menor declive entre vertentes. A linha de comboio do Douro, construída entre 1875 e 1887 (quando alcançou La Fregeneda, em Espanha), é bom exemplo disso, assim como o são os nomes tomados pelos quatro ramais ferroviários que com ela se correspondiam, dos maiores afluentes do grande rio nortenho: Tâmega, Corgo, Tua e Sabor.

O tráfego internacional da linha ferroviária do Douro cessou a 1 de Janeiro de 1985, tendo recuado o seu terminal de Barca d'Alva para o Pocinho em 1988. Os seus ramais foram sucessivamente encerrados: as linha do Tâmega, do Tua e do Corgo, em 2009, tendo sido realizada uma **ecopista** no trajecto da primeira, entre Amarante e Chapa, em 2011, e uma outra entre Vila Real e Vila Pouca de Aguiar, na segunda, em 2007. Em parte da linha do Corgo,

foi instalado o Metro de Mirandela, que desde 2018 não circula, por aguardar obras e aquisição de novo material circulante. A linha do Sabor, contudo, teve encerramento em período anterior ao daqueles ramais, quando deixou de se fazer a ligação ferroviária de Duas Igrejas ao Pocinho, em 1988, no mesmo ano em que esta última substituiu Barca de Alva, como estação terminal da linha do Douro.

A Ecopista do Sabor – Geografia Sentimental

O lugar ainda não existe antes de a ponte existir. Antes de a ponte se erguer existem, naturalmente, muitos pontos ao longo do rio que podem ser ocupados por algo. Um deles prova ser um lugar, e é-o por causa da ponte. Assim, a ponte não vem directamente a um lugar para se erguer nele; antes, o lugar ganha existência apenas em resultado da ponte.

Martin Heidegger

CONSTRUIR, HABITAR, PENSAR [*Bauen, Wohnen, Denken*] (1951) conferência pronunciada por ocasião da "Segunda Reunião de Darmstadt", publicada em *Vorträge und Aufsätze*, G. Neske, Pfullingen, 1954 (tradução do inglês: JLSaldanha)

Quando a humanidade desbrava¹ novas paragens, lançando caminhos, rodovias e ferrovias, abrem-se novos pontos de vista sobre o mundo. Oferecem-se assim à contemplação humana novas *paisagens* – expressão que surge por primeira vez com Francisco de Holanda, nos seus diálogos “Da Pintura Antigua”, de 1548, onde num dos seus diálogos tertulianos coloca nada menos que Miguel Ângelo, dizendo sobre os pintores do norte de Europa: “O seu pintar é trapos, maçonarias, verduras de campos, sombras d’árvores e rios e pontes, a que chamam paisagens, e muitas feçuras para cá e muitas para acolá”². *Paisagem* trata-se assim, originalmente, de uma *representação* do território, e, se na sua figuração pictórica pressupunha a acção do pintor, na selecção daquilo que escolhe pintar, também na acepção contemporânea, de observação da realidade, implica “a criatividade necessária para contemplar o mundo físico, quando somos capazes de receber uma mensagem estética que surge do diálogo sentimental com a própria natureza”³.

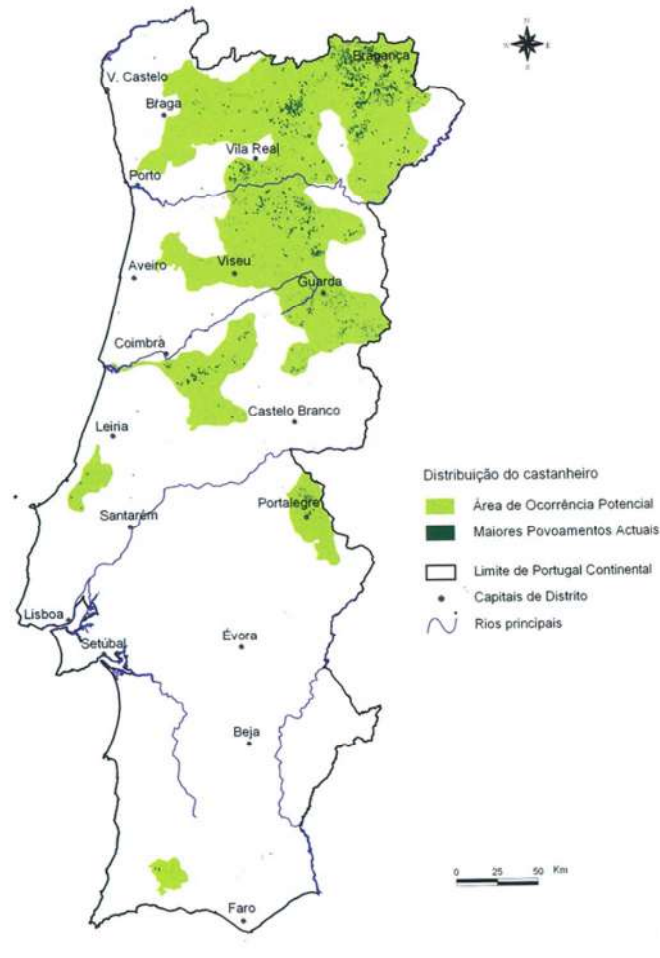
O crescimento da indústria automóvel, incluindo a disponibilidade de autocarros de carreira, veio provocar o melhoramento e a sofisticação das redes rodoviárias e - para além do aumento do tráfego aéreo - tiveram como consequência uma contracção das redes ferroviárias, provocando o encerramento de linhas e ramais, conforme sucedeu com o do Sabor. Removidos os carris e dormentes, sobraram as suas plataformas, pertença da IP Património (das Infraestruturas de Portugal), que assegura a gestão dos edifícios e linhas de comboio desactivadas. Em articulação com a Fundação Serra Henriques, por protocolo com o Departamento de Arquitectura e Urbanismo, irão os estudantes da turma 3 de Projecto Final de Arquitectura do ISCTE desenvolver os seus trabalhos sobre aquele ramal ferroviário desactivado, parcialmente convertido em ecopista na actualidade, a qual potencialmente se poderá alargar a todo o traçado do antigo caminho-de-ferro.

¹ Retirar ao estado bravio.

² “Diálogos em Roma”, Livros Horizonte, 1984, p.29.

³ MORENO MENDOZA, Arsénio – *Presentación*, in “Paisaje Mediterráneo”. Milão: Electa, 1992.

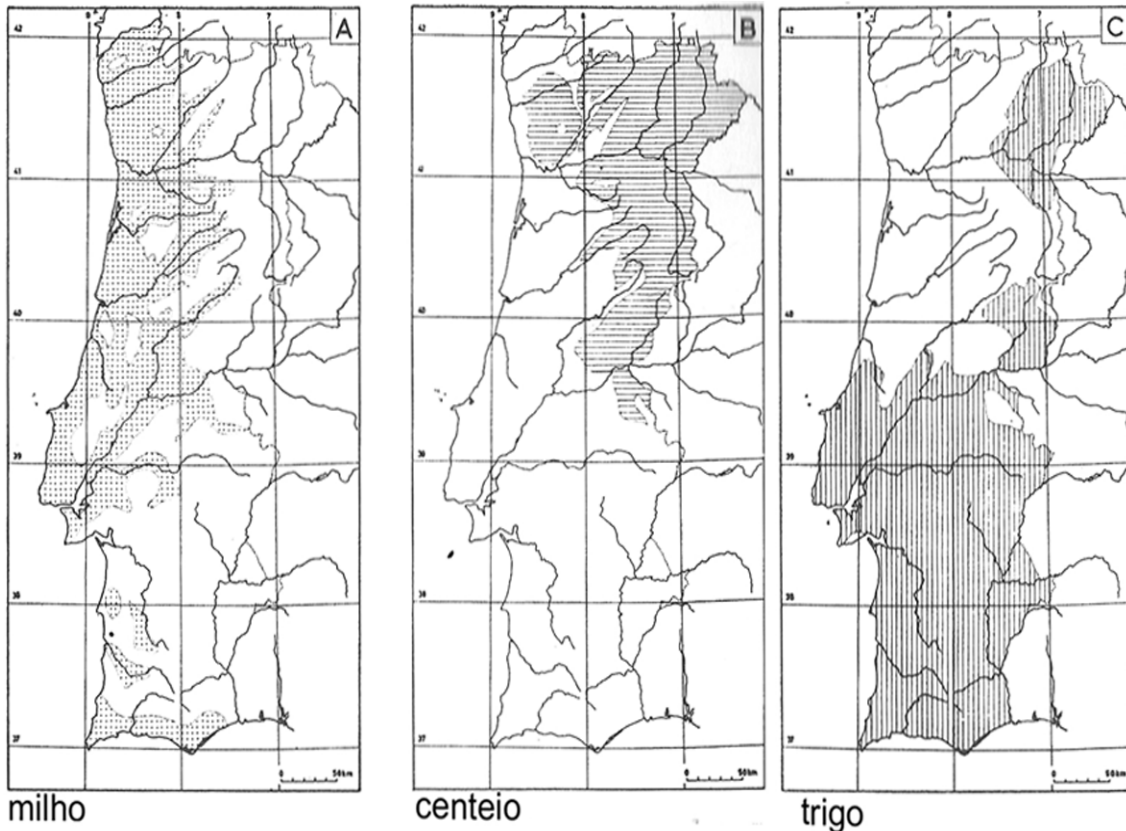
Figura 5.4 – Carta de distribuição do castanheiro em Portugal. (FC)



Fonte: “Árvores e Florestas de Portugal”, Volume 05, “Do Castanheiro ao Teixo”

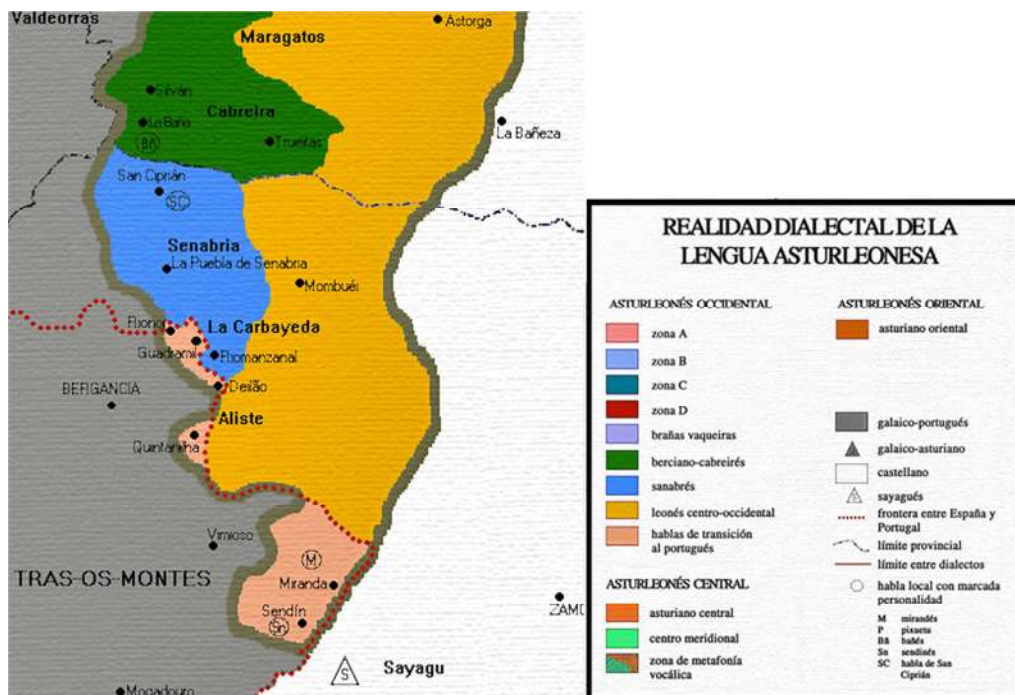
O traçado do ramal do Sabor, com ligação à linha do Douro no Pocinho e estação terminal em Duas Igrejas, junto a Bragança, realiza uma secção do distrito sediado nessa cidade, correspondente à parte oriental de Trás-os-Montes, que por sua vez se reparte entre a “Terra Quente” e a “Terra Fria” transmontana. Ao primeiro caso, pertencem Torre de Moncorvo, e parte de Freixo de Espada à Cinta, juntamente com Alfândega da Fé, Carraceda de Ansiães, Macedo de Cavaleiros, Mirandela, Valpaços e Vila Flor. Ao segundo caso, correspondem Miranda do Douro e Mogadouro – para além de Vinhais, Bragança e Vimioso. De sultos nestes três últimos municípios, origina sensivelmente 90% da produção portuguesa de castanha, sendo o castanheiro (*Castanea sativa*) - que também se cultiva para talhadia em castiçais, com talhadura de varas para cestaria – a árvores distintiva da região. No que se refere ao coberto arbóreo, assinala-se também a abundância do carvalho-negral (*Quercus pyrenaica*).

De terras de Miranda, em termos agro-pecuários e gastronómicos, tem fama nacional a raça bovina Mirandesa, que origina a célebre “posta”, evidenciando-se a tradição do cultivo do centeio, cereal panificável, tal como o trigo, por poder igualmente levar – e, novamente, a castanha, que antes da introdução da batata na Europa, e da expansão da fruticultura, assumia importância ainda maior, inclusivamente na produção da “falacha”: o pão feito com farinha de castanha (SILVA, 2007: 44). Consume-se ainda a castanha feita em sopa, e mantém importância enquanto alimento do porco Bísaro, que adquire assim sabor especial, em particular na forma de presuntos e paletas.



Prática de culturas arvenses em Portugal, de acordo com Orlando Ribeiro, em "Portugal. O Mediterrânico e o Atlântico", 1945

Culturalmente, releva o mirandês, língua asturo-leonesa e, como tal, anterior à criação das fronteiras entre Portugal e Espanha. O rio Sabor, enquanto factor geográfico de separação do resto do país, facilitou a conservação da sua fala, que se reparte entre os dialectos setentrional, central e sendinês (centrado em Sendim). No interessante caso de Rio de Onor - a povoação luso-espanhola, dividida em dois pela fronteira e que é atravessada pelo Rio Onor, tributário do Sabor – e Guadramil fala-se (ou falava-se) uma língua asturo-leonesa muito próxima ao mirandês.



Histórica e culturalmente muito significativa é também a criação, em 1545, da diocese de Miranda do Douro, que, como tal, possui Sé-Catedral: o mais precioso edifício do distrito de Bragança, apesar de se tratar da mais pequena cabeça de bispado em Portugal – cabendo recordar que, na Idade Média, a denominação de cidade era exclusiva das povoações onde o bispo se achava sediado.

Proposta Territorial e Arquitectónica

A Convenção para a Protecção do Património Mundial, Cultura e Natural da UNESCO, de 1972, estabeleceu princípios de preservação de bens do património cultural e natural de excepcional interesse. Para efeitos do presente trabalho, tomam-se os princípios próprios dos “locais de interesse”, conforme estabelecido no artigo primeiro daquele documento:

Obras do homem, ou obras conjugadas do homem e da natureza, e as zonas, incluindo os locais de interesse arqueológico, com um valor universal excepcional do ponto de vista histórico, estético, etnológico ou antropológico.

Portugal possui presentemente quatro paisagens culturais classificadas pela UNESCO, uma das quais se estende justamente até ao Pocinho: a Região Vinhateira do Alto Douro. Propõe-se aos estudantes que, em registo análogo, procedam a uma abordagem integrada ao património cultural e natural da bacia hidrográfica do Rio Sabor, e daquela da margem direita do Rio Douro, acima do Pocinho e até ao seu trecho internacional, em especial na proximidade do traçado do antigo ramal rodoviário.

Assumi a UNESCO, por outro lado (Charter for Architectural Education, 1996), que a Arquitectura é herança cultural e colectiva, por isso, de interesse público, o que naturalmente inclui o conjunto edificado das estações ferroviárias e suas dependências (habitação, cais cobertos, etc.), que ao longo da linha do Sabor existem, constituindo memória social e industrial.

Tanto enquanto património com valor artístico, como pela qualidade material que incorporam, aqueles edifícios deverão ser reabilitados e ampliados com construção nova, correspondente a uma albergaria, como aquelas que no passado davam guarida e dormida aos viandantes, ao longo dos caminhos, à maneira das *mansio* (plural *mansionis*) e *mutatio* (plural *mutationes*) das vias romanas.

O conjunto de albergarias, entre Moncorvo e Duas Igrejas, oferecerão pontos de repouso, dormida e toma de refeições para aqueles que queiram percorrer a ecopista, gozando das vistas que a mesma oferece e da tranquilidade do ambiente. Os estudantes poderão localmente identificar programas complementares a este, que se revelem oportunos para as localidades onde se situam. A linha do Corgo possui uma extensão completa de 71,400 km. Considerando que um ser humano adulto e saudável pode caminhar até 4 km/hora, admite-se a possibilidade de realizar o percurso num mínimo de dois dias, mas a existência do conjunto de albergarias admite a possibilidade do caminhante optar por um ritmo mais pausado, escolhendo o local onde repousar conforme a sua cadência e o momento, tomar uma refeição, ou dormir no qual que mais lhe apraza.

Albergaria — Lugar ou edifício onde se oferecia albergue, abrigo, refúgio ou hospedagem, donde veio a usar-se tb. como sinónimo de hospedaria ou estalagem. «Entre as nações mais bárbaras» houve A. destinadas a viandantes (Viterbo, *Elucidário*). Regista-se a sua existência no antigo Egipto, China, Índia, Grécia e Roma, dispostas à beira dos caminhos mais importantes. Pretendiam substituir o lar longínquo dos viandantes ou dá-lo, passagieramente, aos pobres que o não tinham.

Fonte: “Enciclopédia Luso-Brasileiro de Cultura”, Volume 1. Lisboa: Verbo, 1963

O cristianismo, requintando as qualidades afectivas, aperfeçoou e multiplicou as A., destinadas principalmente aos pobres e peregrinos, dispondo-as, na Europa, ao longo das antigas estradas romanas e de outros caminhos que permitiam o trânsito das peregrinações a Roma, Colónia, Jerusalém, Rocamadour, Cantuária, etc., verificando-se o mesmo na Península Ibérica para abrigar os peregrinos de Santiago de Compostela, Roncesvalles, Monserrate e Guadalupe.

Tb. conhecidas por «albergues», «hospícios» (*hospitium*) ou «hospitais» (*hospitales*), não recolhiam apenas viajantes com saúde; se acaso eles adoeciam, levavam-lhes médico ou cirurgião para os tratar e não lhes faltavam com medicamentos e dietas.

Metodologia de Trabalho

Os estudantes serão distribuídos inicialmente em 3 grupos:

- Aqueles que se dedicarão às estações de Moncorvo, Larinho, Carviçais (município de Torre de Moncorvo) e Freixo-de-Espada-à-Cinta – **4 membros**.
- Aqueles que se dedicarão às estações de Bruçó, Vilar do Rei, Mogadouro e Variz (todas no município de Mogadouro) – **4 membros**.
- Aqueles que se dedicarão às estações de Urrós (município de Mogadouro), Sendim e Duas Igrejas (ambas no município de Miranda do Douro) - **3 membros**.

Durante as primeiras semanas de aulas, será organizada uma viagem pela Linha do Sabor, com visita aos edifícios e locais a interencionar, assim como às localidades, edifícios e outros locais de interesse principal na região.

O semestre desenrola-se em aulas laboratoriais e seminários, onde se privilegia a troca e o diálogo, com o objectivo de fortalecer a formação crítica e pensamento conjunto sobre o panorama da arquitectura a desenvolver. Os seminários incluem conversas centradas no olhar externo de convidados, nas áreas da fotografia, das artes integradas (azulejos) e do património, abordados de forma geral e a partir das quais podem ser desenhados focos e abordagens mais específicos. Considera-se simultaneamente uma orientação mais detida em interesses particulares de investigação do aluno.

Considerando que qualquer intervenção arquitectónica deve contribuir para um todo maior – a paisagem – deverá proceder-se ao seu mapeamento, analisando como funciona do ponto de vista ecológico, e identificar as acções a tomar em cada escala, para preservação do seu carácter e respeito pela sua vocação - motivo que nos levou à escolha deste caso de estudo. Para estes efeitos, serão realizadas aulas para aplicação de um conjunto de metodologias de representação e análise espacial designadas por SIG (Sistemas de Informação Geográfica), para o mapeamento e visualização de dados com a consequente produção de cartografia temática, análise fisiográfica e do terreno, análise da estrutura visual e espacial da paisagem, análise bioclimática e análise sintáctica (Sintaxe Espacial ou Lógica Social do Espaço). Cada metodologia aplicada envolve um conjunto de teorias, tecnologias e práticas aplicadas a diferentes escalas e casos de estudo e ainda conforme os interesses de investigação do aluno.



Pare, Escute e Olhe:

O ramal ferroviário do Sabor

Anexo II

Desenhos técnicos da Estação de Carviçais Disponibilizado pela IP Património

. CN, Serviço de Via e Obras - **Planta geral da estação de Carviçais.**

Des.º N.º 3-S.

[19--].

. [CN, Serviço de Via e Obras] - **Carviçais - Des.º146.**

(1948)

. C.P., Serviço de Via e Obras (Serviço de Estudos) - **Linha do Sabor: Estação de Carviçais: Construção de Instalações Sanitárias na Residência de um Agente da Exploração. Planta.** Des.º N.º 2950.

(1964)

. Gabinete de Património/Serviço de Domínio e Cadastro - **Linha do Sabor. Planta Nº 21.**

[190-]

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

SERVIÇO DE VIA E OBRAS

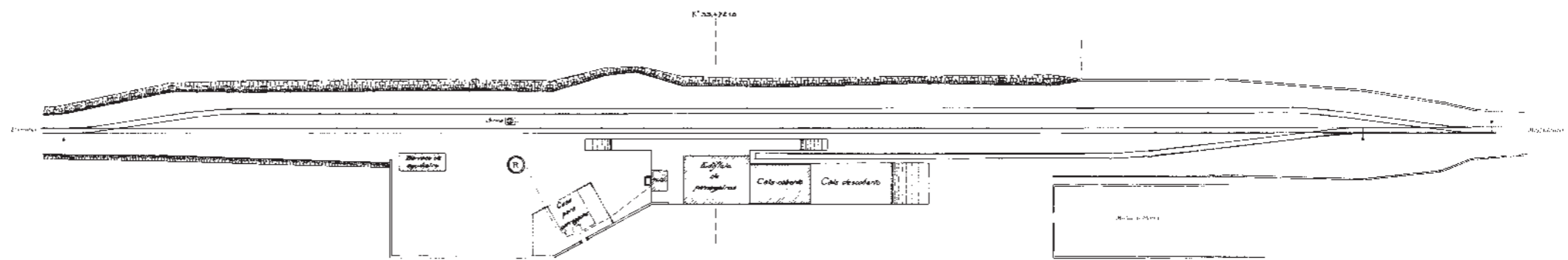
Linha do Vale do Sabar

Planta geral da estação
de
CARVIÇAIS

ESCALA = 1:500

DES.º Nº 3-S.

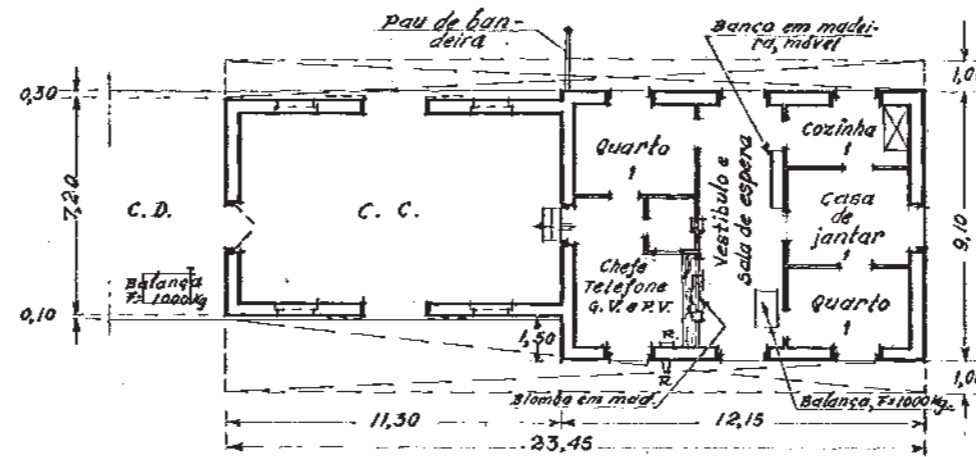
Obras a executar
para a habilitação do equipamento



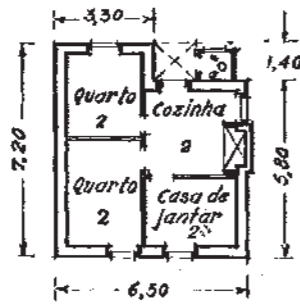
CARVIÇAIS

ESCALA = 1:200

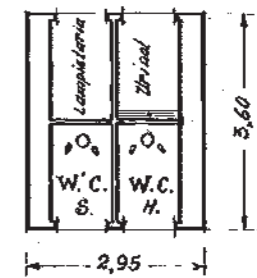
E.P.



CGS 59 5



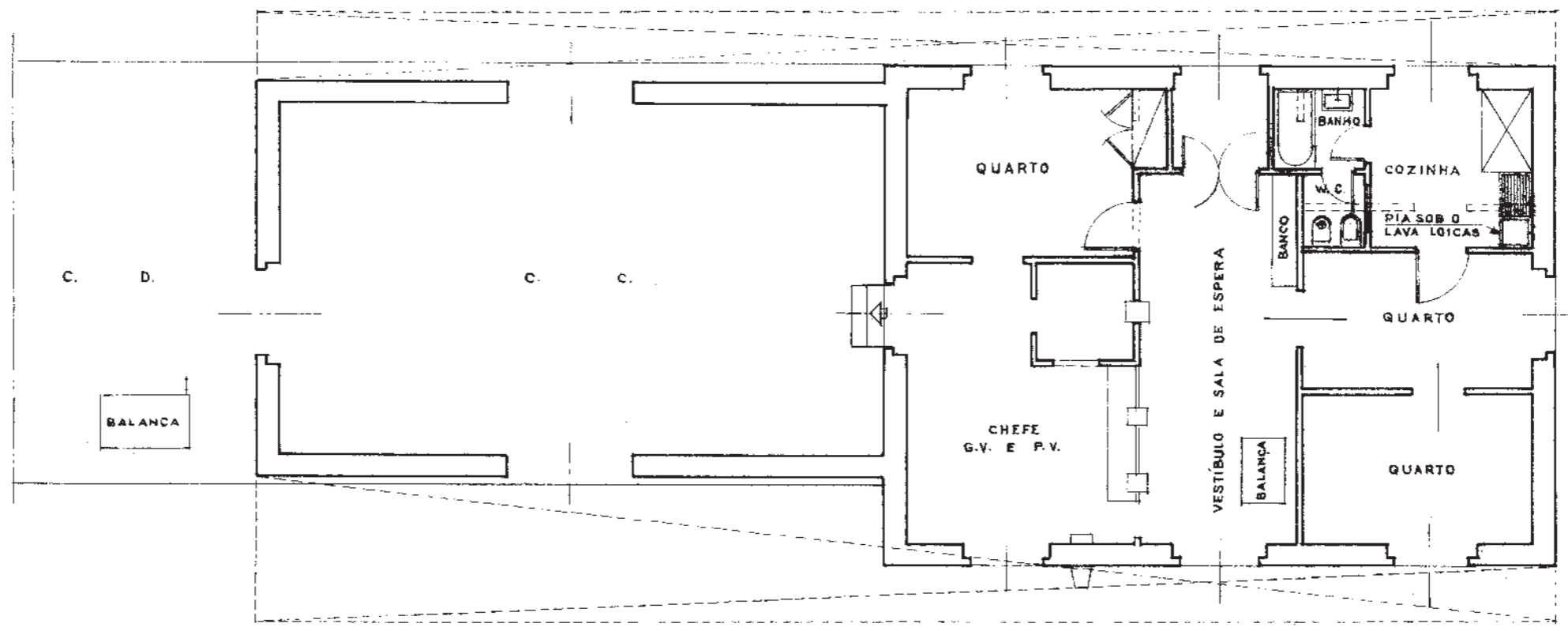
Escala = 1:100
RETRETES



303/61/55
2950
27 de Outubro 64

WISTO
CALLE DE LOS CARVIAIS

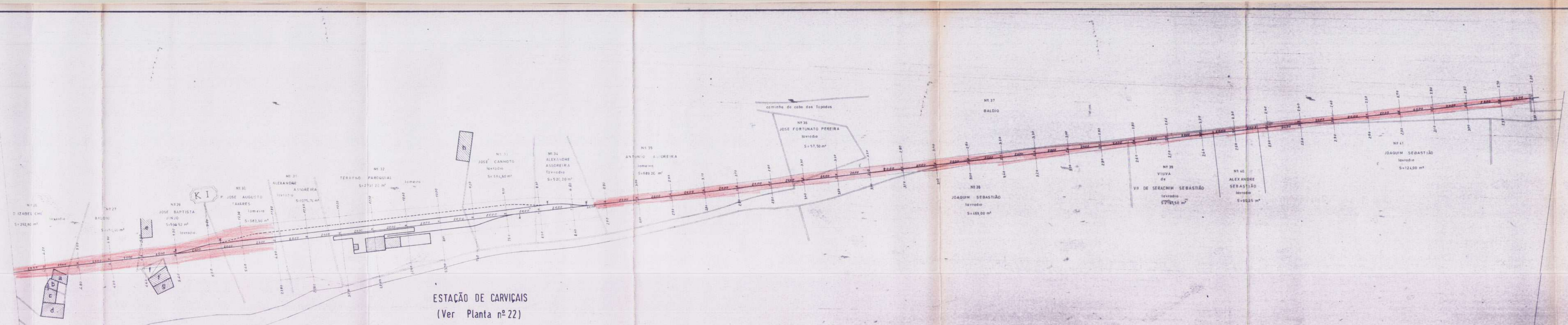
Px038
27 de Outubro 64



PLANTA

C.P. VIA E OBRAS		LINHA DO SABOR	
SERVIÇO DE ESTUDOS		ESTAÇÃO DE CARVIÇAIS	
DES: N° 2950	ESCALA	CONSTRUÇÃO DE INSTALAÇÕES SANITÁRIAS	
27 de Outubro de 1964	1:100	NA RESIDÊNCIA DE UM AGENTE DA EXPLORAÇÃO	
Engenheiro Chefe da Via e Obras		PLANTA	

Linha do Sabor
Km: 33,316 a 34,236



ESTAÇÃO DE CARVIÇAIS
(Ver Planta nº 22)

- Nº 26 (a) D. ANTONIO JAMBETA ... S= 15,75 m²
- (b) JOSE SEBASTIAO MOURA ...
- (c) JOSE VICTORIO ...
- (d) FRANCISCO COXO ...
- (e) ANTONIO GUERRA ...
- Nº 28 (ff) JOSE BENTO ... S= 14,25 m²
- (g) FRANCISCO COXO ...
- (h) JOSE CANHOTI ...

L. DO SABOR
DES. Nº 493 D.S.E.
3316 a 34,236
DES. Nº 2 de 24

GABINETE DE PATRIMÔNIO / SERVIÇO DE DOMÍNIO E CADASTRO

Linha do Sabor

PLANTA Nº 21

Kms. 33,316 a 34,236

Terreno do domínio público ferroviário

A Chefe de Serviço

O Director do Gabinete

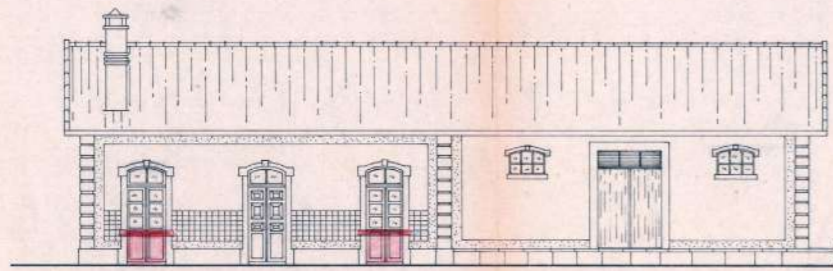
Esc. 1/1000

Anexo III

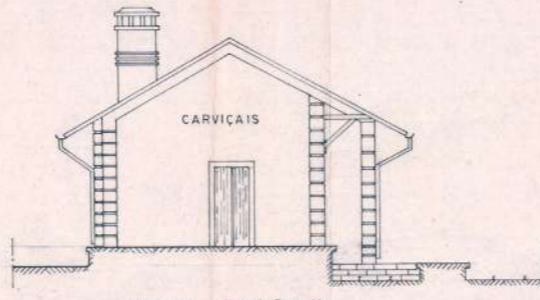
Documentação técnica relativa à Estação de Carviçais
Disponibilizada pelo Arquivo Municipal de Torre de Moncorvo

. C.P., Região Norte S.I.F., Gabinete Técnico; AMTM - **Linha do Sabor: Estação de Carviçais: Transformação de duas portas em janelas. Plantas, Alçados e Corte.** Desenho Nº 4021.
(1977)

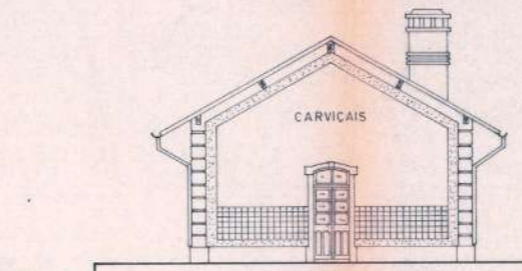
. DIF-SDEF; AMTM- **Levantamento de Instalações em Linhas Desativadas: Linha do Sabor.** [1960-?]
Planta de implantação e fichas de levantamento.



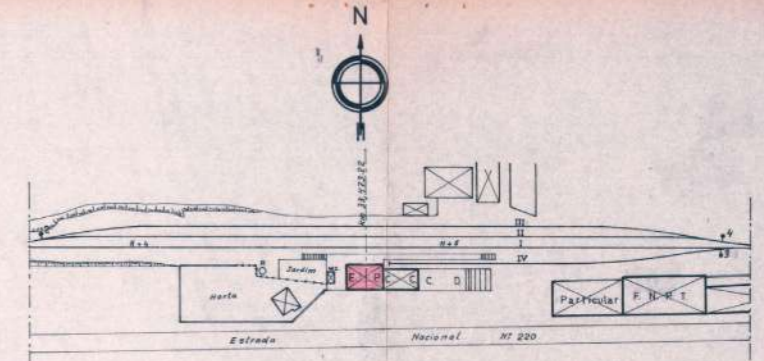
Alçado Principal (Frente à E.N.)



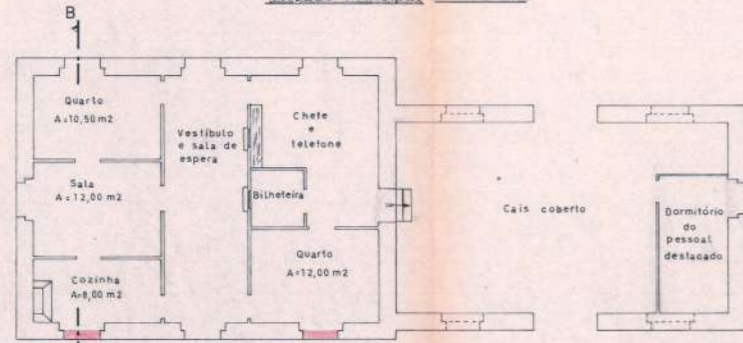
Alçado lateral Direito



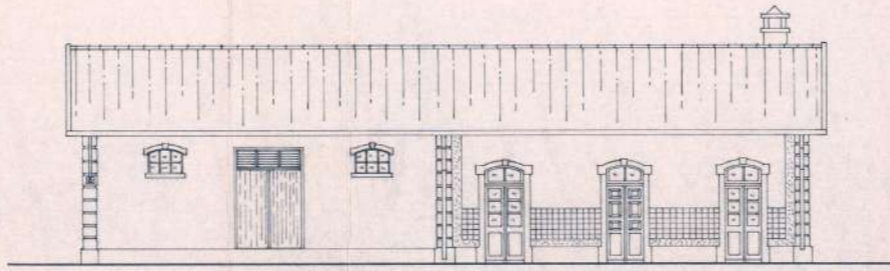
Alçado lateral Esquerdo



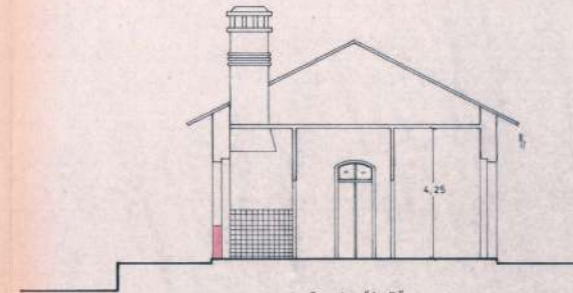
PLANTA TOPOGRÁFICA
Escala - 1:1000



Planta



Alçado Posterior (Frente às Linhas)



Corte 'A-B'

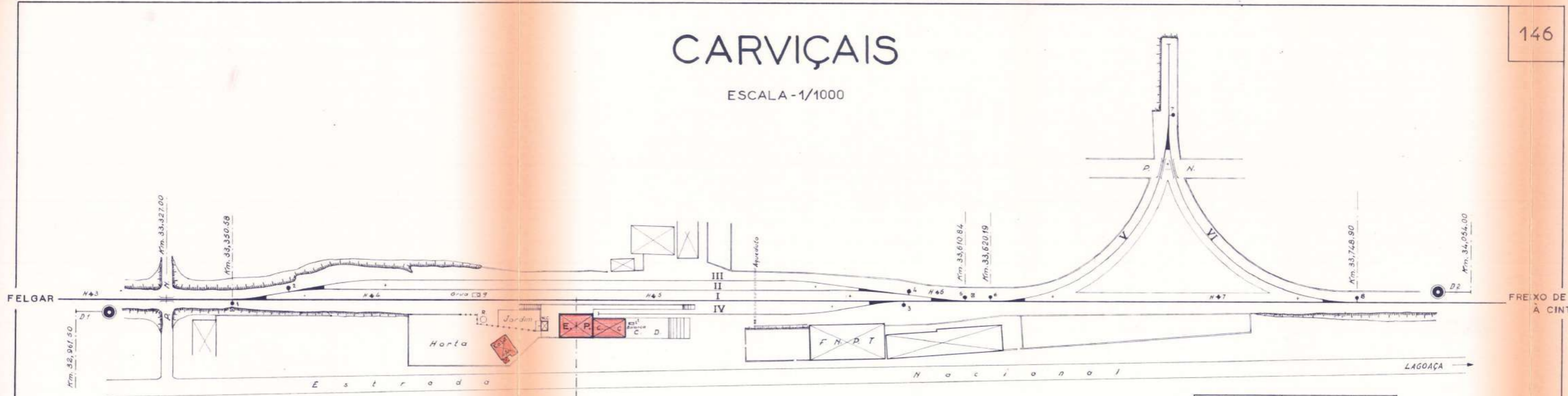
REGIÃO NORTE		LINHA DO SABOR	
S.I.F.		ESTACÃO DE CARVIÇAIS	
GABINETE TÉCNICO		Transformação de duas portas em janelas.	
PROJECTO	ESCALAS	PLANTAS, ALÇADOS e CORTE	
DESENHOU	1:100	DESENHO Nº	4 0 2 1
VERIFICOU	1:1000	SUBSTITUI O DES. Nº	
DESENHADO EM	RECTIFICADO EM		
22 / 11 / 877			

847

CARVIÇAIS

ESCALA - 1/1000

146



ELEMENTOS DA ESTACÃO
Reservatório (R) de água, em ferro, com 21m³ de capacidade.
Grua (G) na entre via I-II.
Balança com a força de 1000 Kg. no C.D.

LINHAS	DESIGNAÇÃO	COMPRIMENTO ÚTIL EM METROS	CAPACIDADE EM VAGÕES
I	Directa	—	—
II	Resguardo	194	24
III	"	153	19
IV	Cais	82	10
V	Triângulo	64	8
VI	de inversão	67	8

Desenhado e copiado por António
13-5-560

Região do Des. Nº 2613/5670



LINHA DO SABOR

Km. 33,479

E.P., habitação e cais coberto



*** EDIFICIOS EM LINHAS DESACTIVADAS ***

--- MEMORIA DESCRITIVA ---

LINHA-RAMAL Sabor Km 33.479 lado D -Area(m2) 202
Utilizacao: Edificio de Passageiros Cais Coberto e Habitacao - en-
contra-se habitada
Localizacao Carviçais

*** CARACTERISTICAS DO EDIFICIO ***

N. de divisoes por piso-cave. ___ -r/c. 7 -1. ___ -2. ___ -3. ___
Paredes ext. em: Alvenaria rebocada e caiada Est. conserv: Razoável
Paredes int. em: ___ " ___ " ___ " ___ Est. conserv: ___ " ___
Portas ext. e janelas em: Madeira Est. cons: ___ " ___
Portas interiores em: ___ " ___ Est. cons: ___ " ___
Cobertura em: Telha Marselha Est. conservacao: ___ " ___
Pavimentos em: Betonilha e soalho Est. conservacao: ___ " ___
Tectos em: Madeira Est. conservacao: ___ " ___

*** ESCADAS ***

Interiores em: ___ Est. conservacao: ___
Exteriores em: ___ Est. conservacao: ___

*** INSTALACOES SANITARIAS ***

Compostas de: Pia
Estado de conservacao: Muito mau Esgotos: Fossa
Agua: Tem -Rede publica: ___ -Rede C.P. x
Electricidade: Tem -Rede publica: x -Rede C.P. ___

*** ENQUADRAMENTO URBANISTICO OU PAISAGISTICO ***

Zona urbanistica tipo Rural em Carviçais



LINHA DO SABOR

Km. 33,447

Habitação

*** EDIFICIOS EM LINHAS DESACTIVADAS ***

--- MEMORIA DESCRITIVA ---

LINHA-RAMAL Sabor Km 33.442 -lado D -Area(m2) 44

Utilizacao: Habitacao

Localizacao Carrigais - dentro da Estacao

*** CARACTERISTICAS DO EDIFICIO ***

N. de divisoes por piso-cave.-r/c. 4 -1.-2.-3.

Paredes ext. em: Alvenaria rebocada e caiada Est. conserv: Razoável

Paredes int. em: " " " " Est. conserv: " "

Portas ext. e janelas em: Madeira Est. cons: Mau

Portas interiores em: " Est. cons: " "

Cobertura em: Telha Marselha Est. conservacao: " "

Pavimentos em: Betonilha e soalho Est. conservacao: " "

Tectos em: Madeira Est. conservacao: " "

*** ESCADAS ***

Interiores em: Est. conservacao:

Exteriores em: Est. conservacao:

*** INSTALACOES SANITARIAS ***

Compostas de: Pia e lavatório

Estado de conservacao: Muito mau Esgotos: Fossa

Agua: Tem -Rede publica: x -Rede C.P.

Electricidade: Tem -Rede publica: x -Rede C.P.

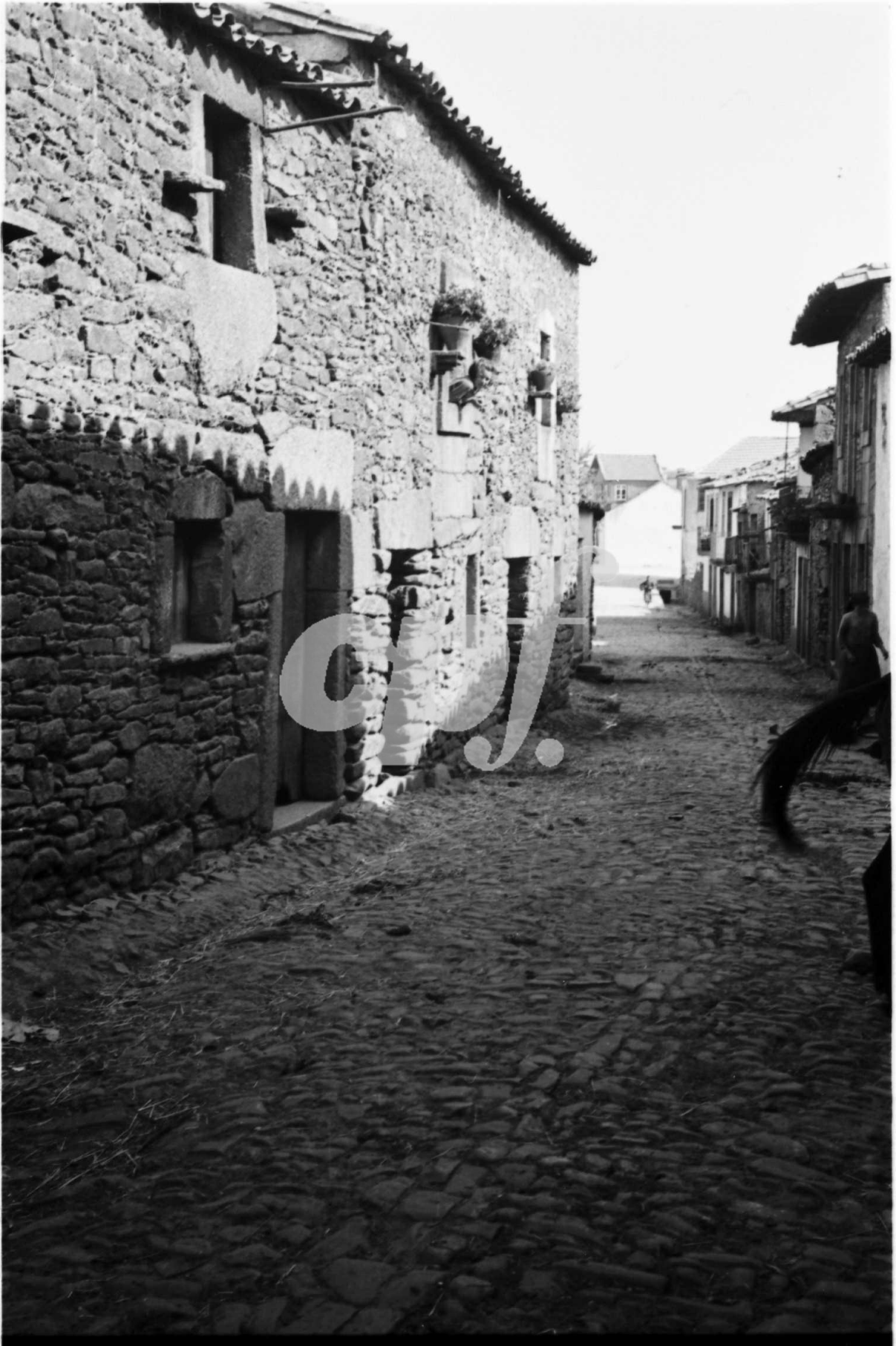
*** ENQUADRAMENTO URBANISTICO OU PAISAGISTICO ***

Zona urbanística tipo Rural em Carrigais

Anexo IV

Fotografias do Centro Português de Fotografia

- . FILGUEIRAS, Octávio Lixa; [Trás-os-Montes e fotografias de família, julho 1955] - **Carviçais**.
(1955) PT/CPF/OLF/0010/000031.
- . FILGUEIRAS, Octávio Lixa; [Trás-os-Montes e fotografias de família, julho 1955] - **Carviçais**.
(1955) PT/CPF/OLF/0010/000032.
- . FILGUEIRAS, Octávio Lixa; [Trás-os-Montes e fotografias de família, julho 1955] - **Carviçais**.
(1955) PT/CPF/OLF/0010/000033.





Anexo V

LNEG - Carta Geológica de Portugal: Folha 11-D Carviçais

Anexo VI

SOLER, Enrique - **Mapa de la red de Ferrocarriles de España y Portugal y Zona de protectorado español en Marruecos (1937).**
Biblioteca del Instituto Geográfico Nacional, CC BY 4.0 ign.es.

Anexo VII

Desenhos técnicos para projeto-tipo para Cais Coberto
Estrutura em madeira e em alvenaria

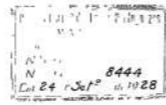
Disponibilizados pelo arquiteto António Borges
Unidade de Gestão de Condomínios e Outro Edificado
Departamento de Gestão de Instalações e de Condomínios

Caminhos de ferro Portugueses

VIA E OBRAS

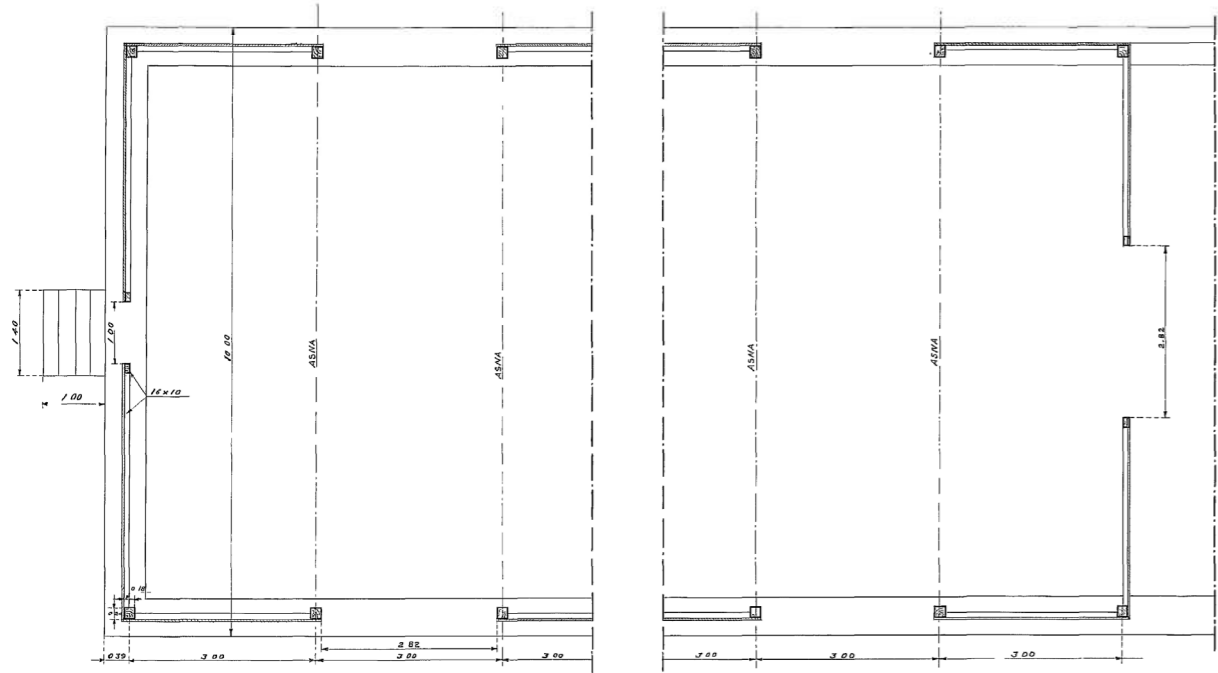
Aprovada por officio 4112V
17-12-1928

TIPO DE CAES COBERTO

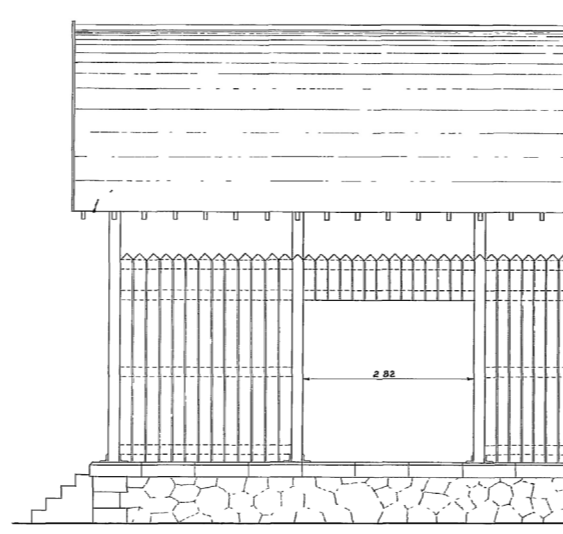


Escala = 1/50 e 1/10

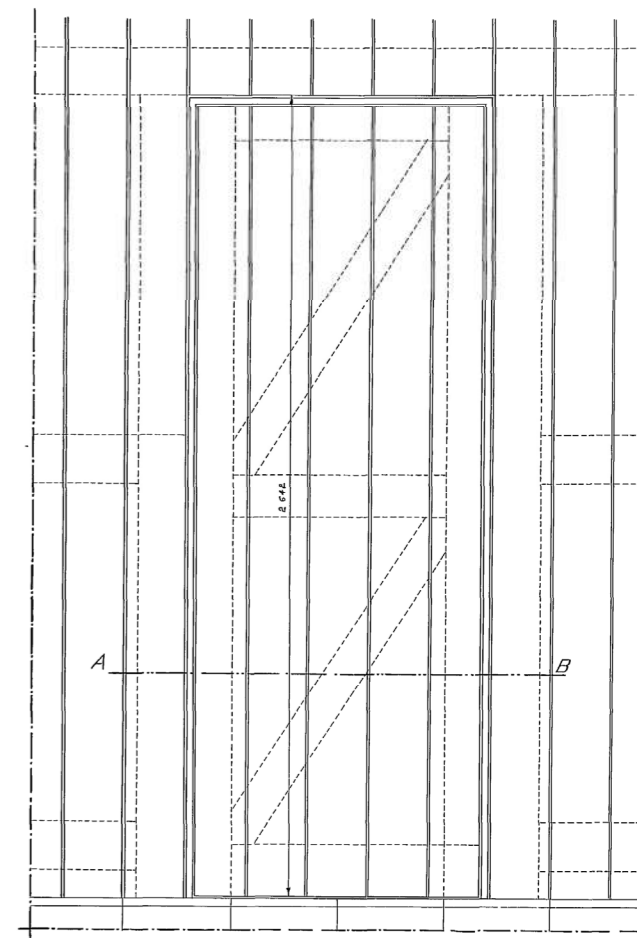
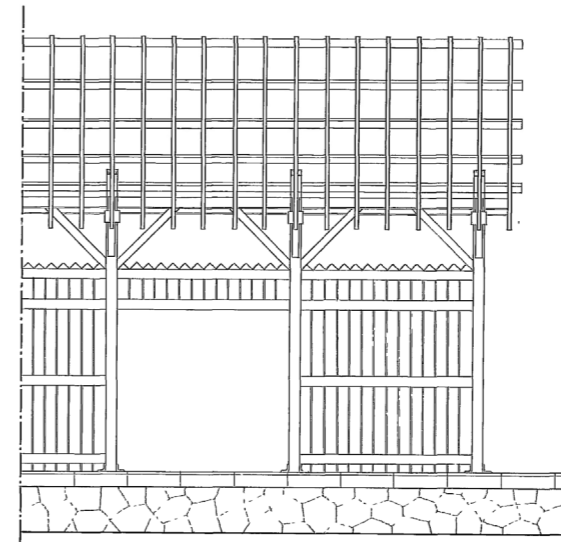
PARA DETALHES VER DES^o 8398 e 8448



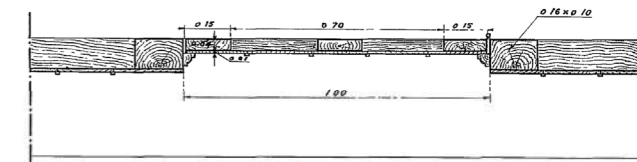
PLANTA



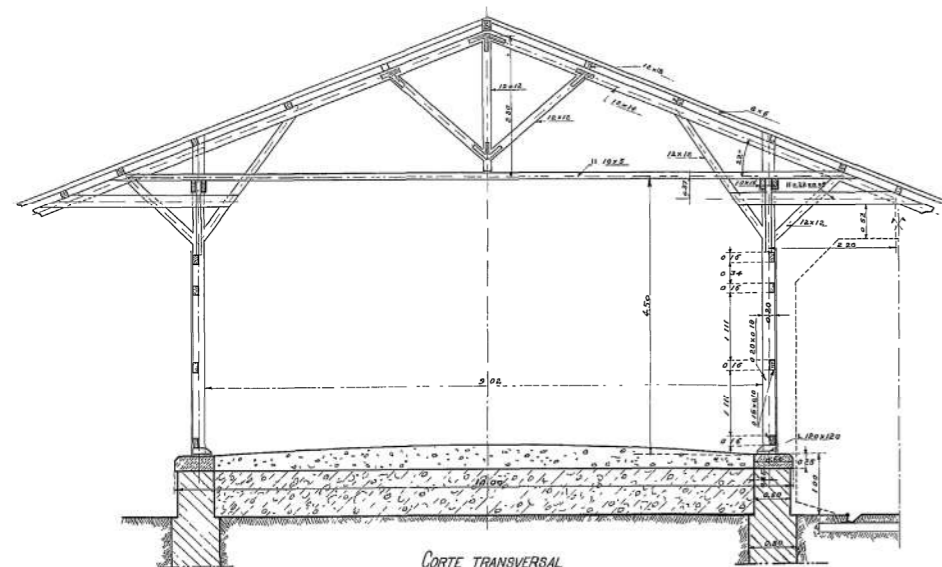
ALÇADO



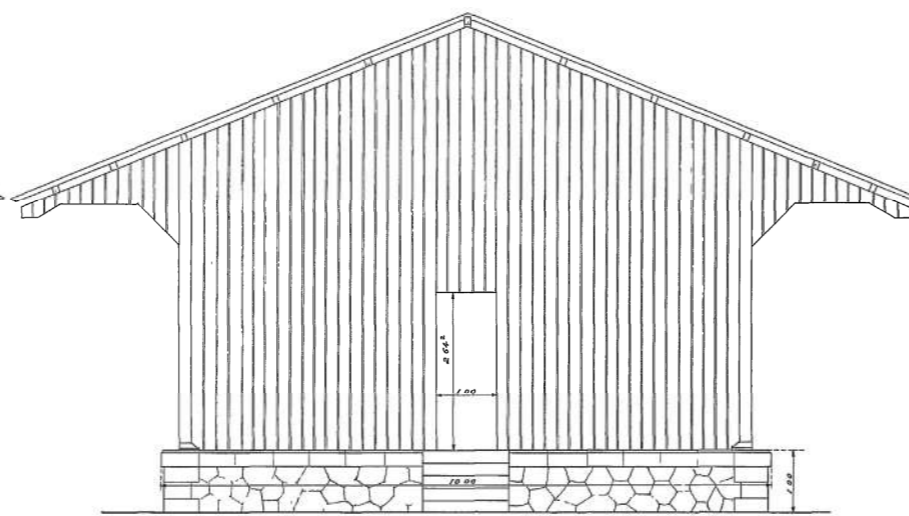
DETALHE DA PORTA



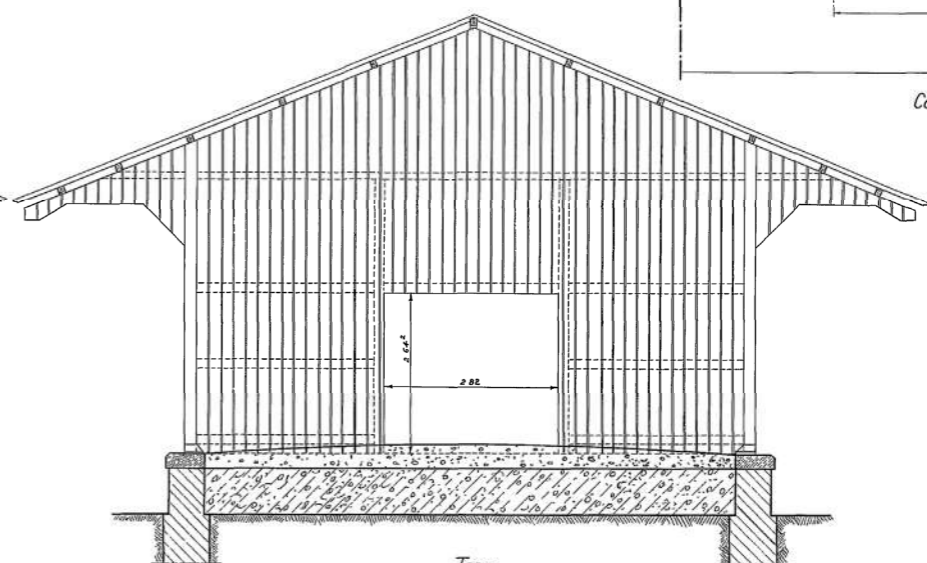
CORTE POR AB



CORTE TRANSVERSAL



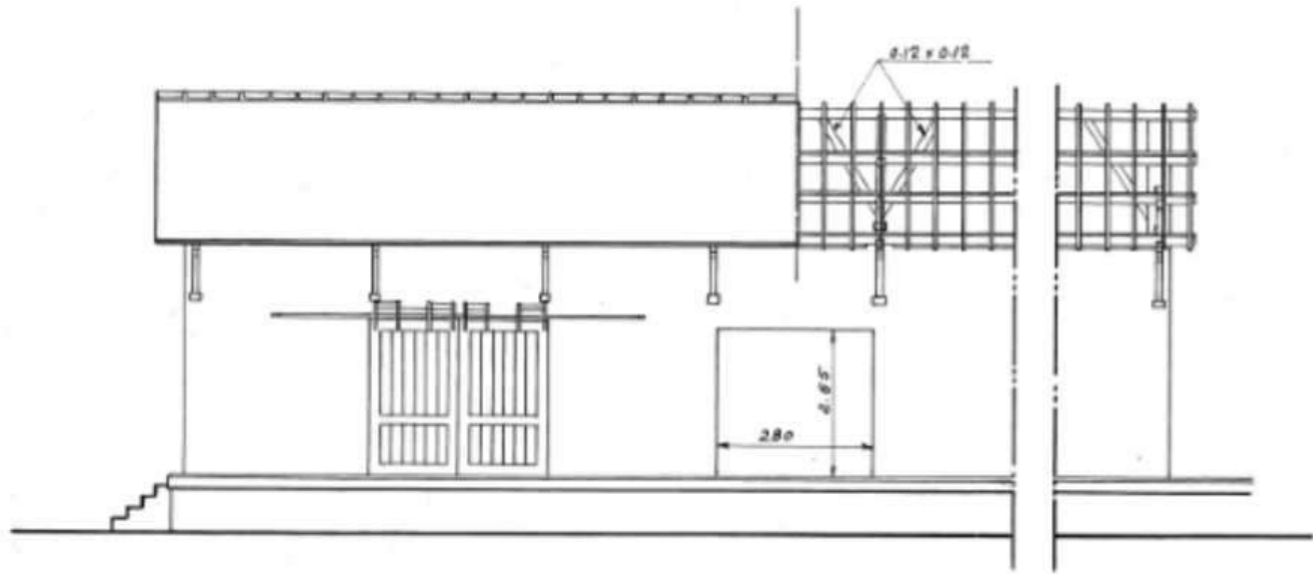
TOPO



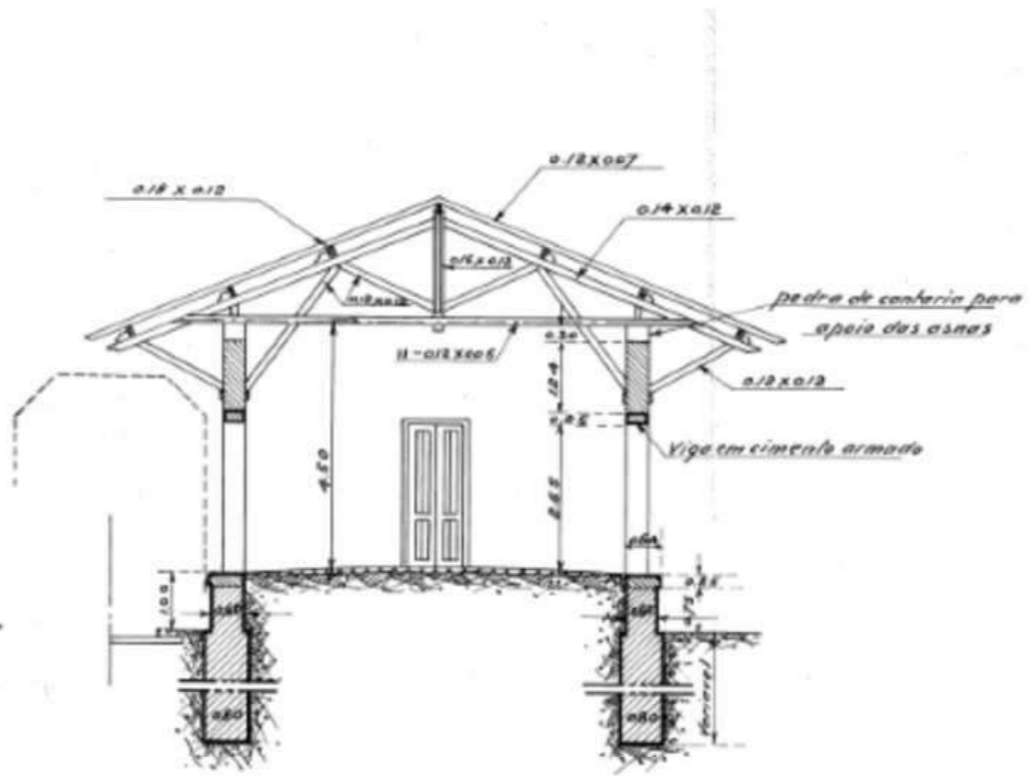
TOPO

Handwritten signature and date: 1928

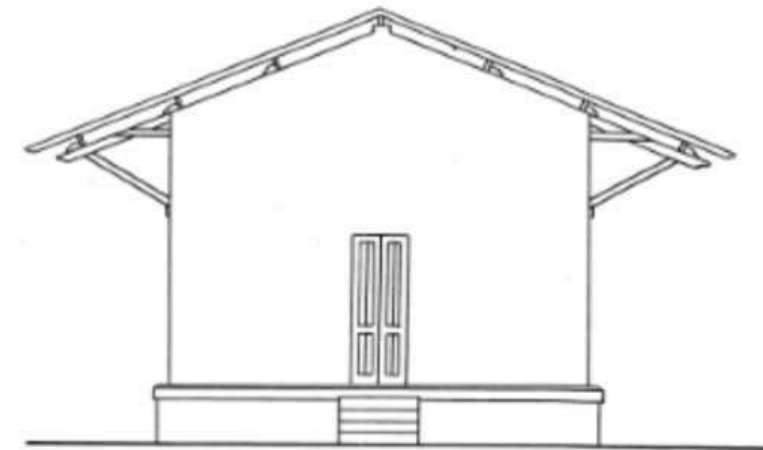
Handwritten notes and dates: 9-1-28, 23-V-28



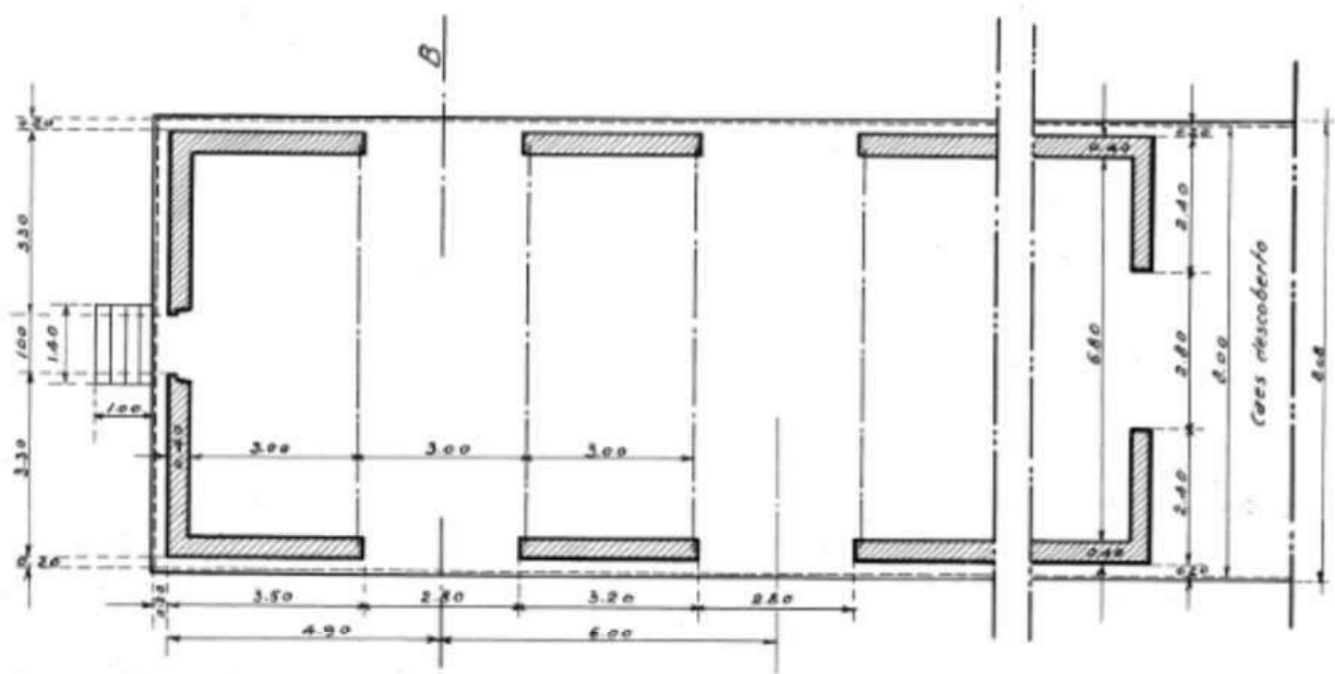
Alçado principal



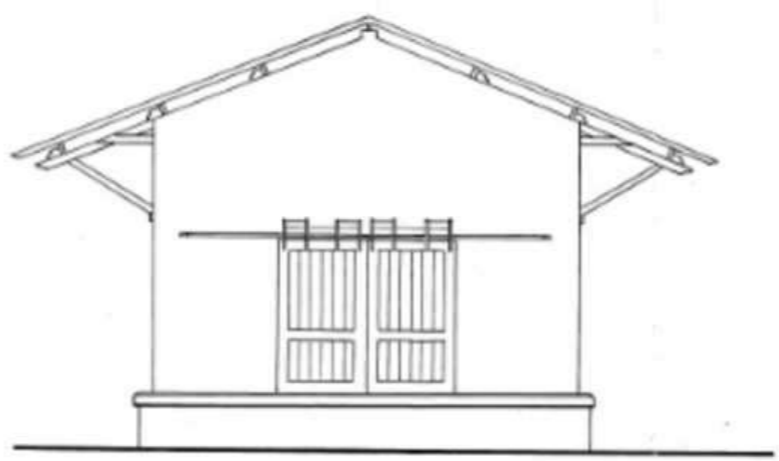
Corte por A.B.



Alçado lateral esquerdo



Planta



Alçado lateral direito

O modelo como identidade
As construções ferroviárias da Linha do Sabor

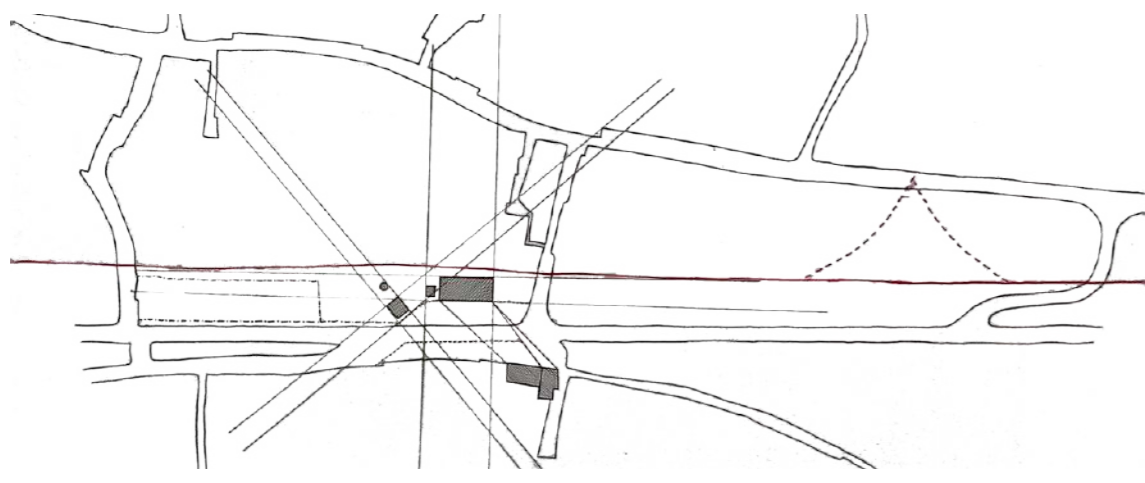
Bragança | Torre de Moncorvo | Carviçais

- . Planta de localização | Aldeia de Carviçais com marcação do conjunto de projeto, na escala 1:5.000
- . Planta de implantação do projeto, na escala 1:500
- . Alçado de conjunto do projeto, na escala 1:500

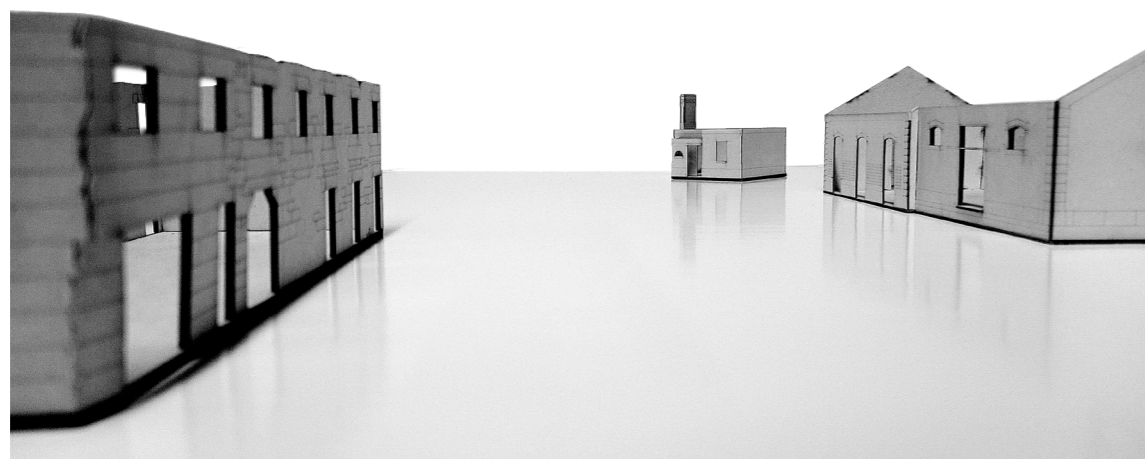
A aldeia de Carviçais, localizada nas terras quentes transmontanas, alberga hoje pouco mais 500 habitantes dispersos numa área total de quase 70km². A implantação das edificações foi sendo feita em torno da praça central que delimita a Igreja Paroquial e a partir da qual se estendem as vias principais da aldeia. Com a passagem da Linha do Sabor, que inaugurou o primeiro troço em 1911 precisamente até Carviçais, a aldeia tornou-se um importante ponto intermediário, fazendo a serventia deste novo eixo de comunicação às populações circundantes que não estavam ainda servidas pela ferrovia. Paralela à Linha corre também a Estrada Nacional 220, construída entre as décadas de 1930 e 1940, que é atualmente o principal eixo de comunicação que liga a aldeia às povoações vizinhas. Ambas as vias atravessam a aldeia, cortando a malha longitudinalmente e fazendo com que esta tenha crescido de forma linear numa extensão total de cerca de 2km. Topograficamente, a aldeia está situada numa linha de fecho, numa zona sem grandes alterações altimétricas.

Reconhecendo o valor que o conjunto edificado da Estação Ferroviária de Carviçais, do ponto de vista patrimonial mas também sentimental e da memória, a proposta de projeto faz a reabilitação e refuncionalização do conjunto edificado da Estação e ainda de dois edifícios de habitação devolutos, localizados no lado oposto do eixo rodoviário EN220.

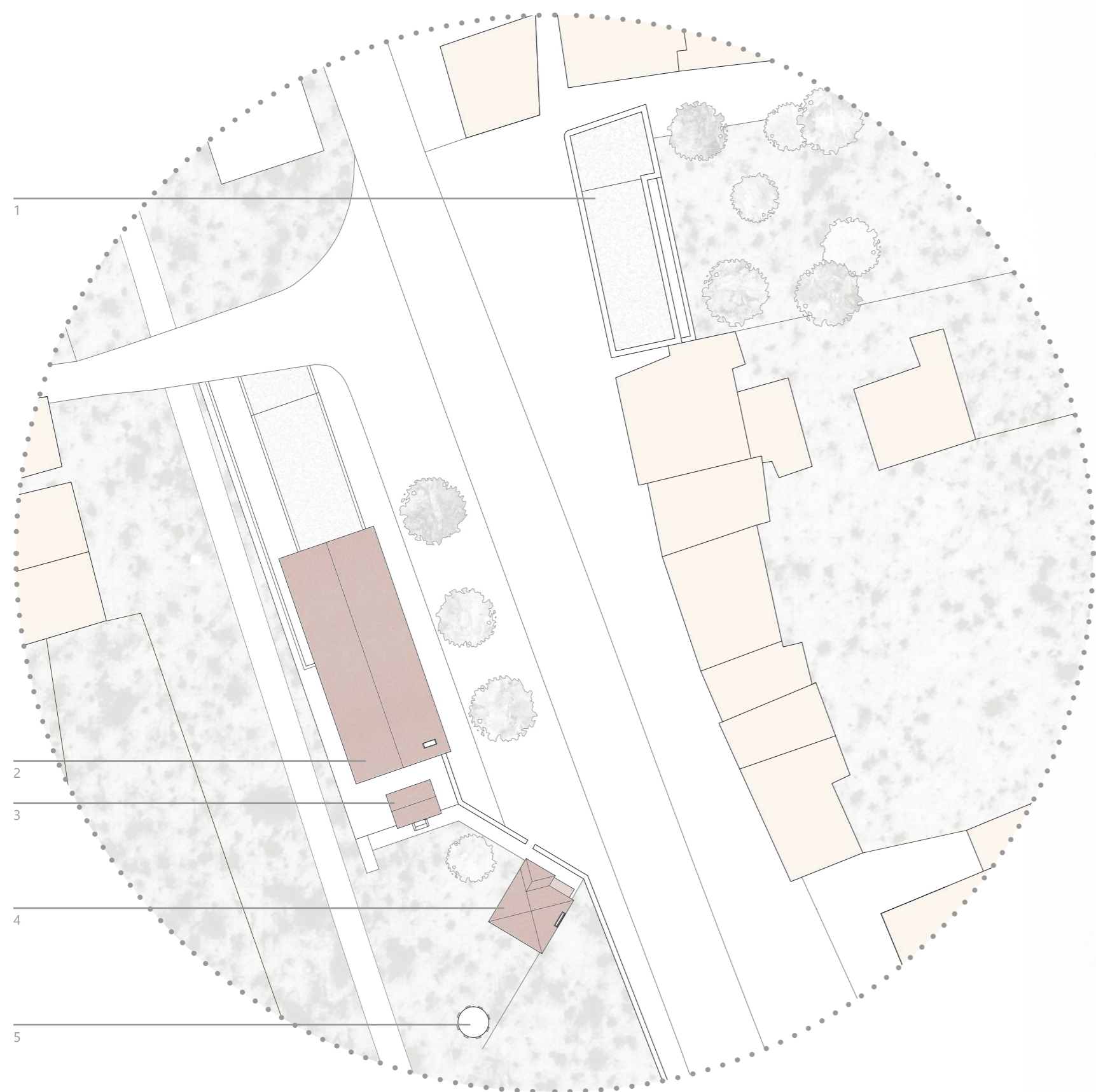
Pretende-se assim a recuperação do edificado da Estação e o redesenhar da sua envolvente direta, devolvendo a este ponto da aldeia o seu papel enquanto importante ponto de paragem. A introdução de novos programas (de uso público, que servem tanto a população da aldeia como os utilizadores da Ecopista do Sabor, que termina pouco depois da aldeia de Carviçais), objetiva à reativação das estruturas e ao reposicionamento da centralidade da aldeia para junto daquele que em tempos foi um dos principais pontos de paragem da localidade.



Esquema inicial da implantação dos objetos a intervir, com estudo dos ângulos e relações entre os vários volumes

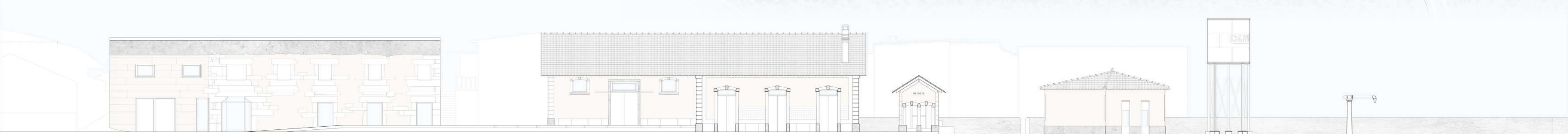


Maquete de estudo do projeto



Planta de implantação
Na escala 1:500

- 1 - Albergaria
- 2 - Edifício de Passageiros e Cais Coberto (Estação)
- 3 - Retretes
- 4 - Casa do Carregador
- 5 - Torre de Água



O modelo como identidade
As construções ferroviárias da Linha do Sabor



Desenhos técnicos da proposta de intervenção para a Albergaria na Ruína

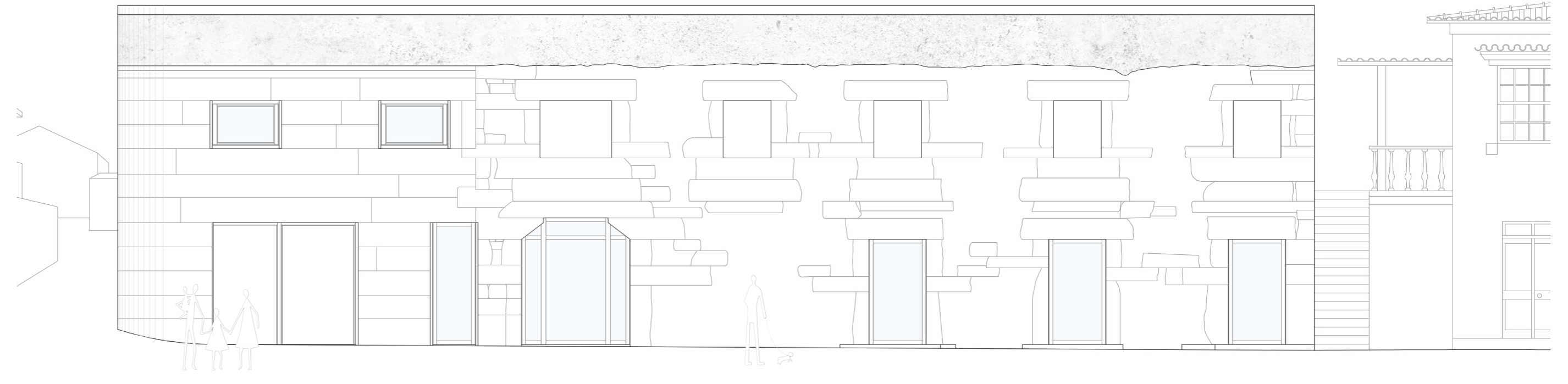
- . Alçado principal (norte)
- . Corte longitudinal (corte A)
- . Plantas do primeiro piso e piso térreo
- . Corte transversal (corte B)

A introdução do programa da albergaria é proposto para dois antigos edifícios de habitação que se localizam em frente à Estação (estando os objetos separados pelo eixo da EN220 que se atravessa pela aldeia). Ambos apresentam características comuns ao restante edificado local, constituindo assim exemplos da arquitetura tradicional e vernacular que se pode encontrar na aldeia de Carviçais.

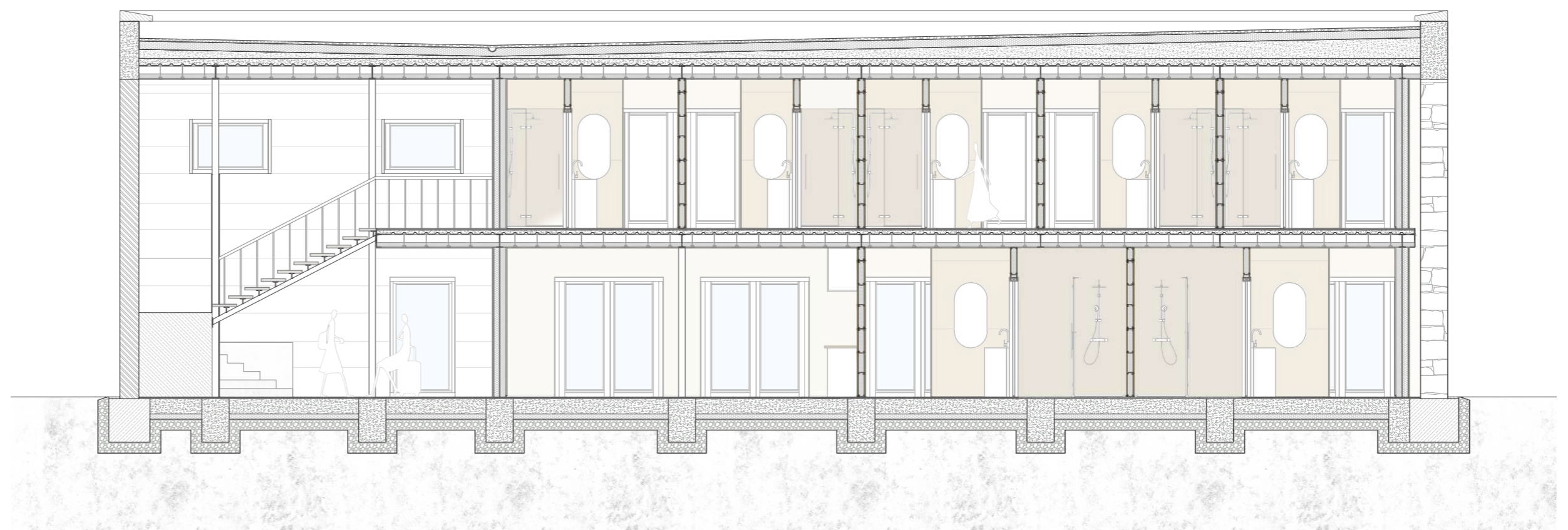
Estas construções vêm no seguimento do arruamento que se desenvolve paralelamente ao eixo da EN220 (Avenida do Sol) e fazem o remate do alinhamento. Os volumes são ladeados a nascente por uma estrada que dá acesso a um lagar de azeite (de exploração privada e pequenas dimensões), a sul por pequenas construções (anexos das habitações circundantes, que na proposta de intervenção são retiradas para permitir a abertura da fachada traseira) e a poente por edifícios também de carácter habitacional.

A proposta toma a presumível organização interior dos espaços originais como base à implementação do novo programa. Do edificado pré-existente mantém-se, tanto quanto possível, a estrutura original e a proposta de intervenção visa a preservação da volumetria original. São também mantidos os vãos exteriores - preservando assim a identidade dos edifícios e a sua imagem.

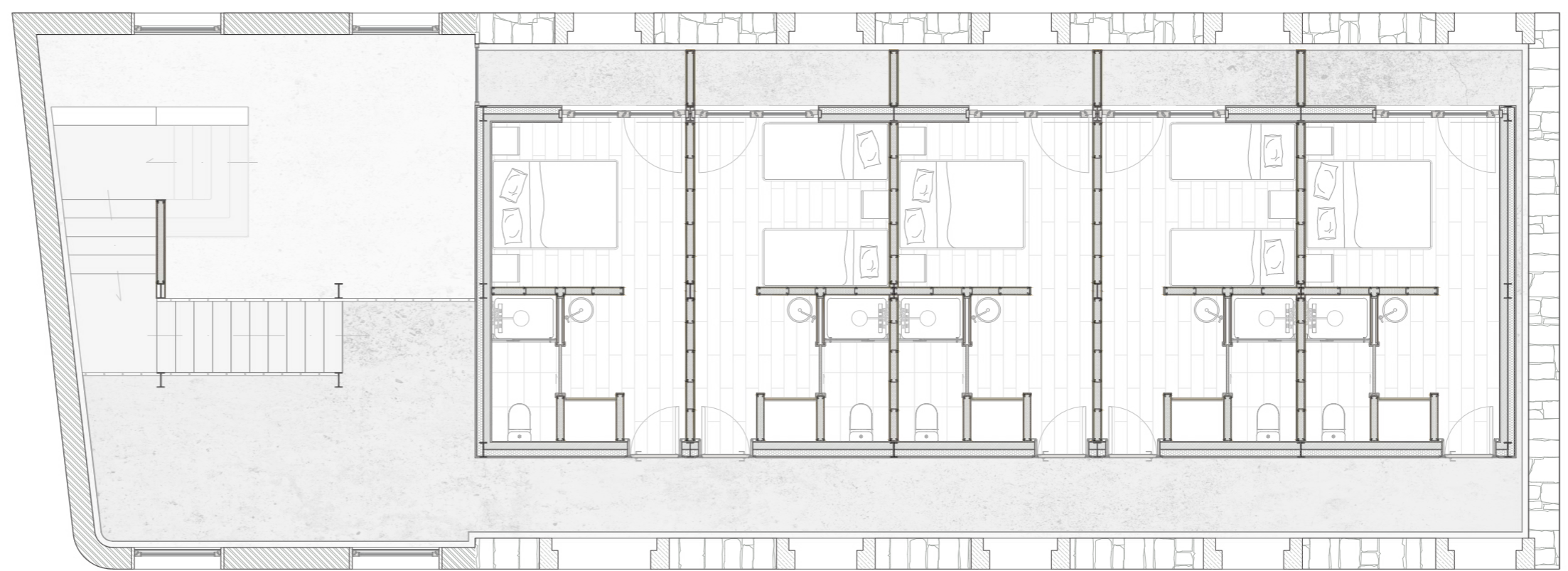
Tem-se como base ao projeto o conceito da caixa enquanto elemento organizador do espaço interior, a "caixa" que dentro de uma caixa pré-existente recebe o espaço habitável. O projeto começa pelo retirar de todas as divisões interiores e mantém, da pré-existência, apenas as paredes exteriores e os vãos. É também feita a ligação interior entre os dois volumes até então independentes, passando assim o espaço interior a funcionar enquanto um só, recebendo os espaços afetos à albergaria (zona de receção, quartos duplos e espaços comuns).



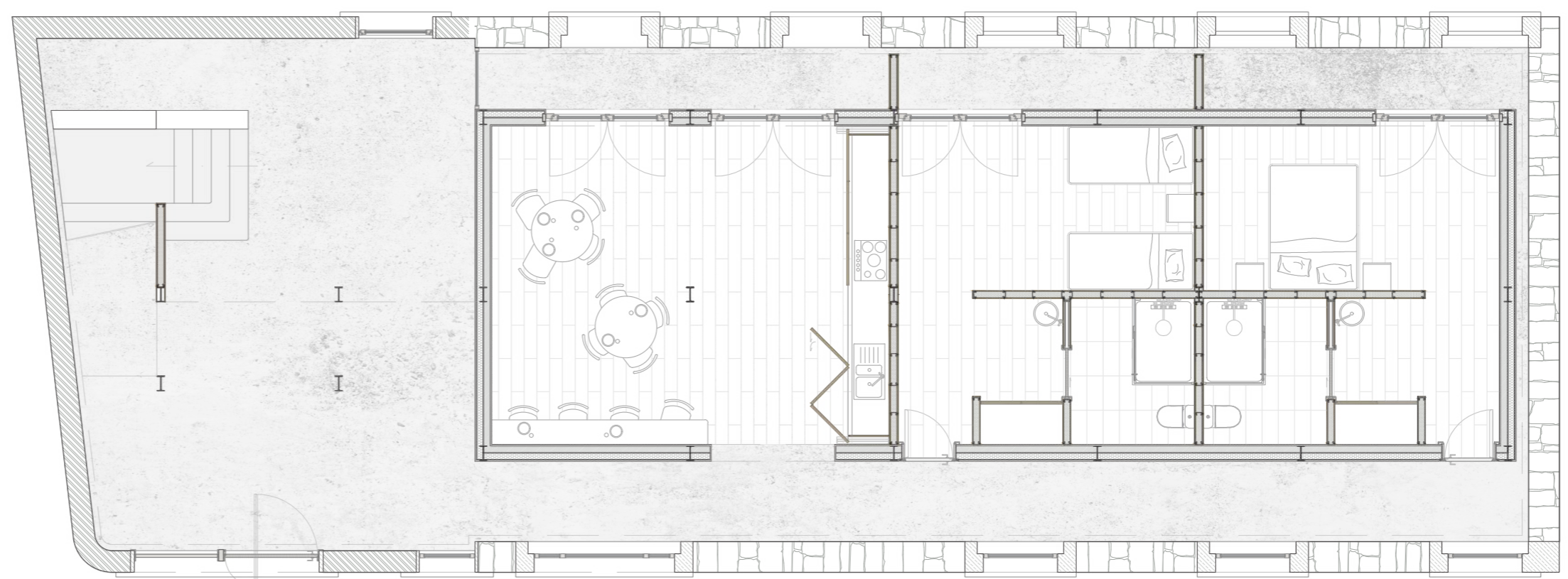
Alçado principal (norte)



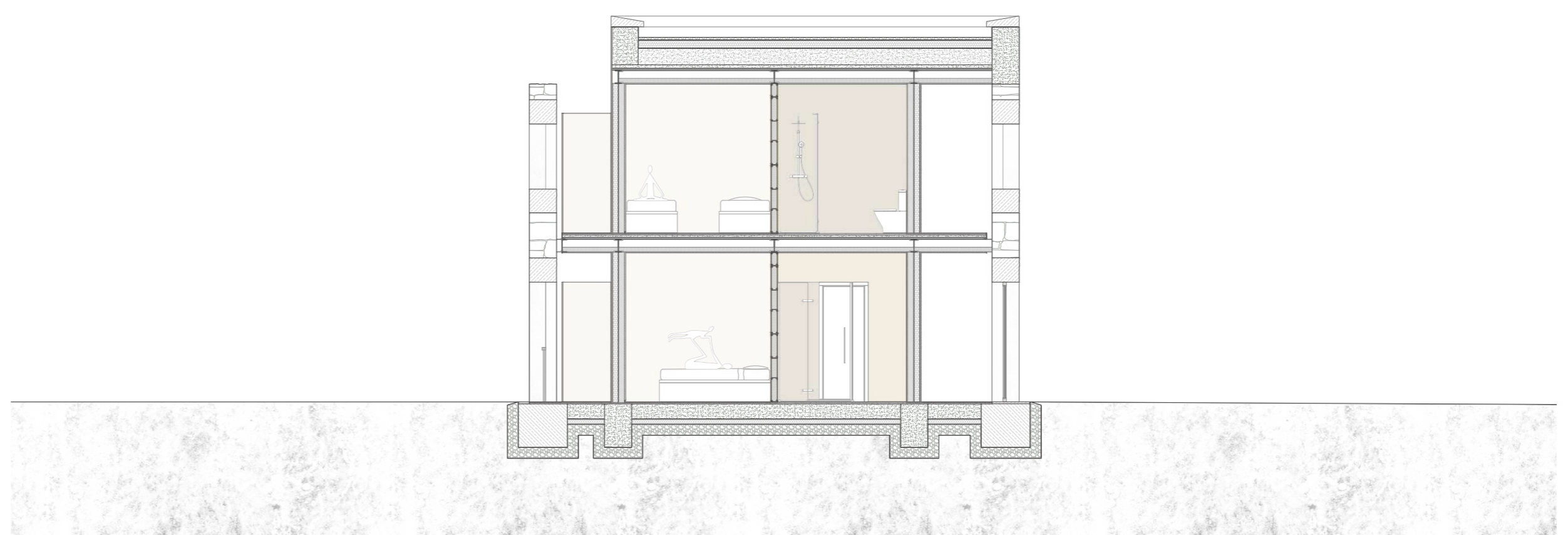
Corte A (longitudinal)



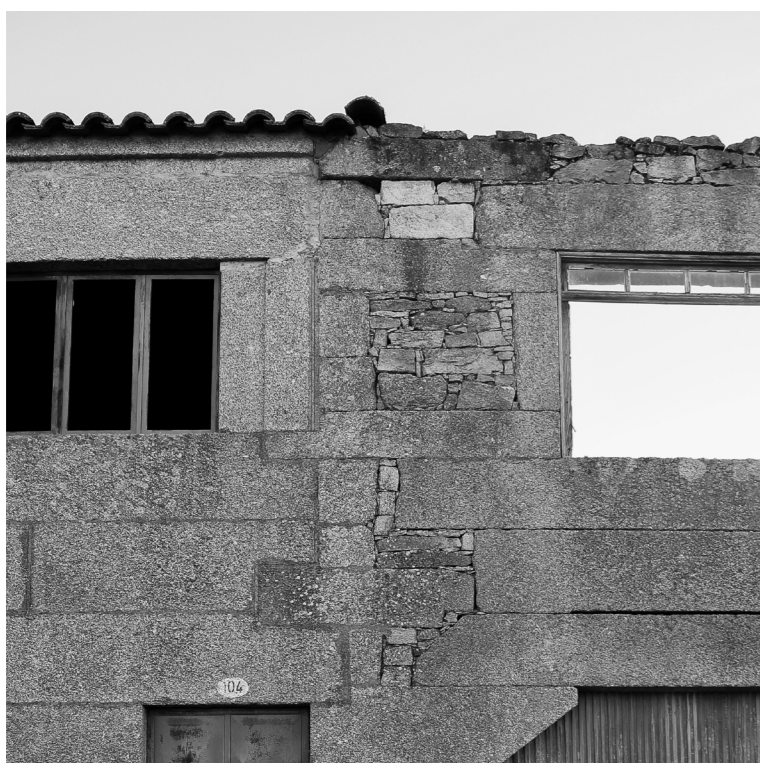
Planta do primeiro piso



Planta do piso térreo



Corte B (transversal)



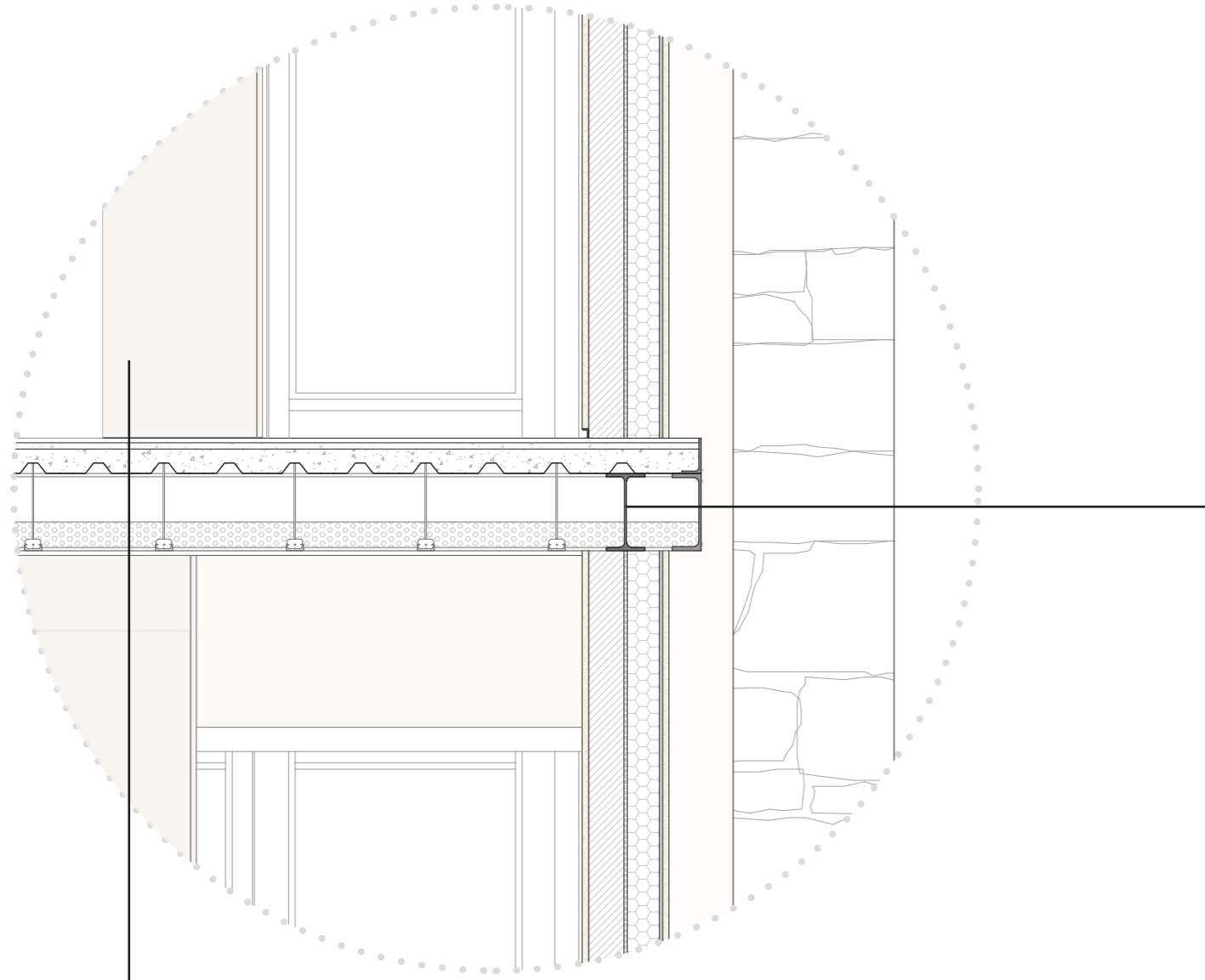
Pormenor da alvenaria de pedra dos antigos edifícios de habitação a interencionar (estado atual).
Fotografia da autora, fevereiro de 2023.



O modelo como identidade
As construções ferroviárias da Linha do Sabor

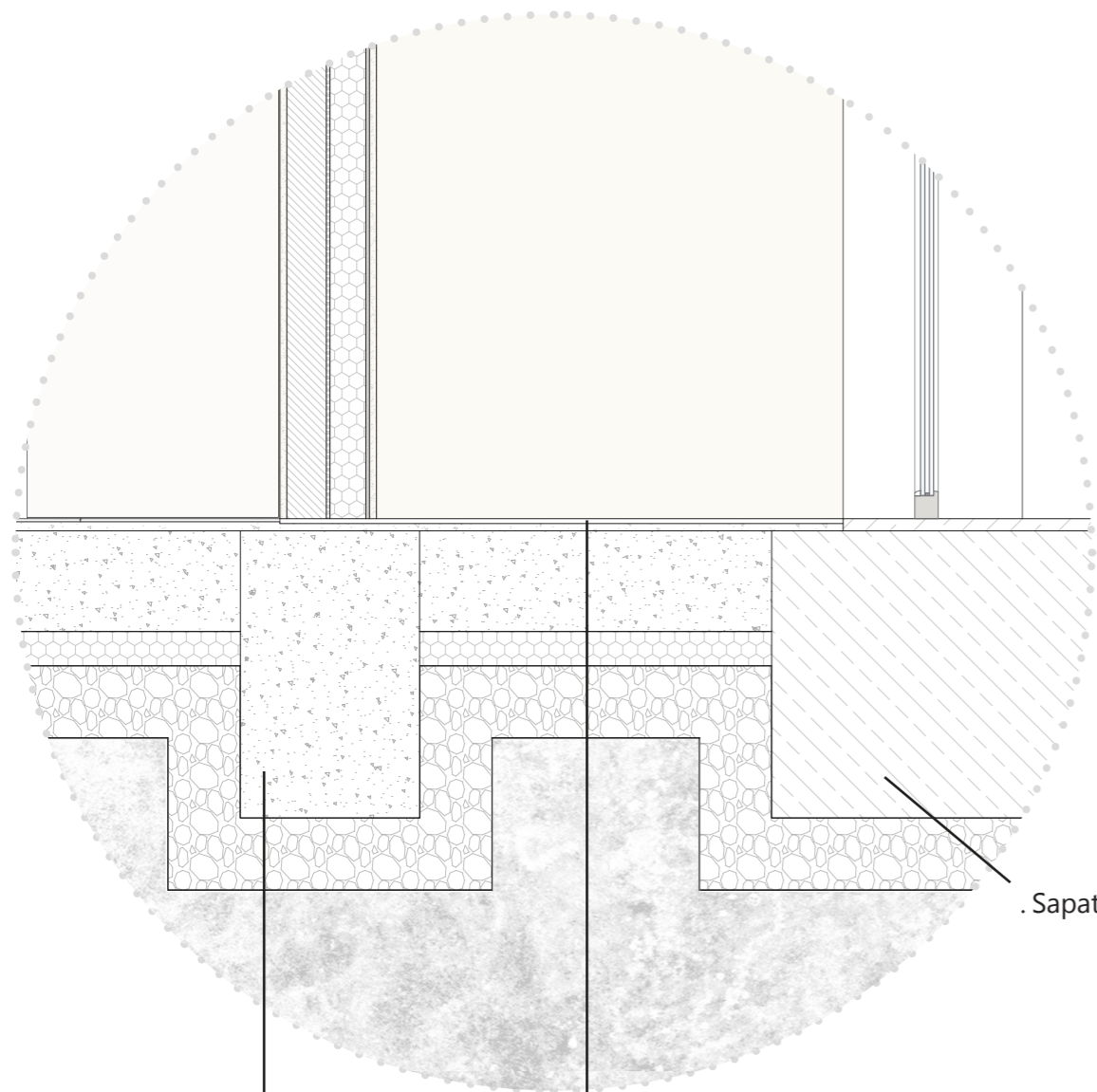


Axonometria da Albergaria na Ruína
Detalhes construtivos na escala 1:20



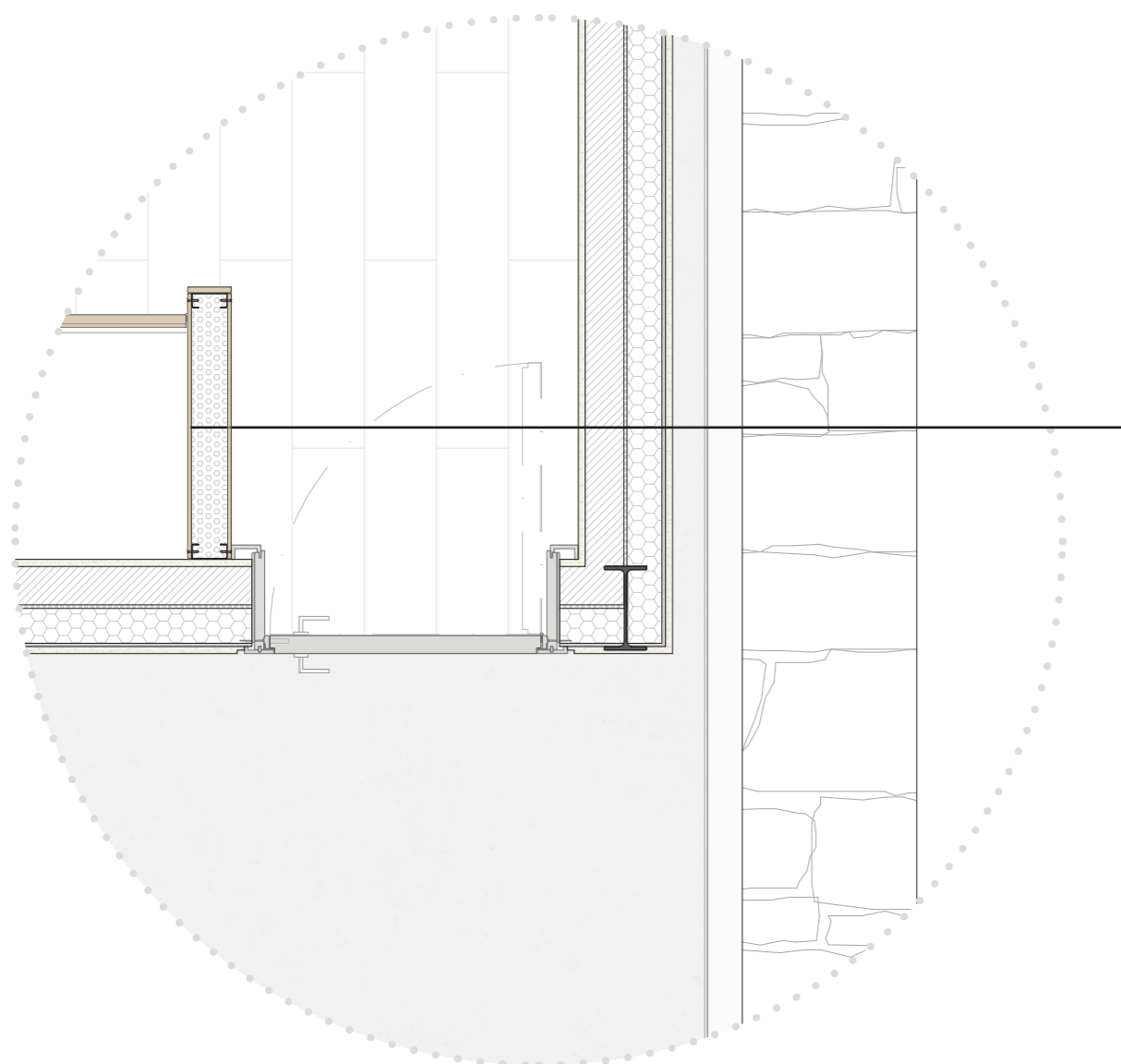
- . Parede divisória em Valchromat (em vista)
- . Soalho em madeira de carvalho branco
- . Betonilha de regularização (2 cm)
- . Laje colaborante em betão armado (7,5 cm) e chapa nervurada (tipo MT-32 Chagas)
- . Viga (em vista) de perfil IPE 240
- . Isolamento acústico em lã mineral (8 cm)
- . Tecto falso em gesso cartonado (1,5 cm) suportado por estrutura metálica

- . Viga de perfil IPE 240
- . Perfil UPN 240
- . Parede exterior em alvenaria de pedra (pré-existência)



- . Sapata em pedra pré-existente
- . Pavimento em microcimento (tipo Sika na cor Forja)
- . Betonilha de regularização (2 cm)
- . Laje de betão armado (28 cm)
- . Tela de impermeabilização
- . Isolamento térmico em poliestireno expandido (9,5 cm)
- . Tela de polietileno
- . Enrocamento/Gravilha
- . Manta geotextil
- . Terreno

- . Sapata corrida em betão armado



- . Parede divisória (estrutura metálica em aço galvanizado)
- . Painel Valchromat (1 cm), na cor Branco com acabamento envernizado
- . Isolamento acústico em lã mineral (10 cm)
- . Painel Valchromat (1 cm), na cor Branco com acabamento envernizado

- . Parede da caixa em sistema ETICS
- . Reboco
- . Alvenaria de tijolo de 11 cm
- . Argamassa de colagem
- . Isolamento térmico em poliestireno expandido (10 cm)
- . Revestimento armado
- . Reboco

- . Parede exterior em alvenaria de pedra (pré-existência)



O modelo como identidade
As construções ferroviárias da Linha do Sabor



Desenhos técnicos da proposta de intervenção no Edifício de Passageiros e Cais Coberto (Estação)

- . Alçado principal (sul, contrário à linha)
- . Corte longitudinal (corte C)
- . Plantas do primeiro piso (mezanino) e piso térreo
- . Alçado lateral (poente) e corte transversal (corte D)



O conjunto que constitui a Estação corresponde ao Edifício de Passageiros e aos dois Cais, coberto e descoberto. Caso comum das edificações ferroviárias da época, a estrutura do Cais Coberto encontra-se acoplado ao do E.P., chegando a haver uma passagem interna de um volume para o outro (original e mantida no projeto).

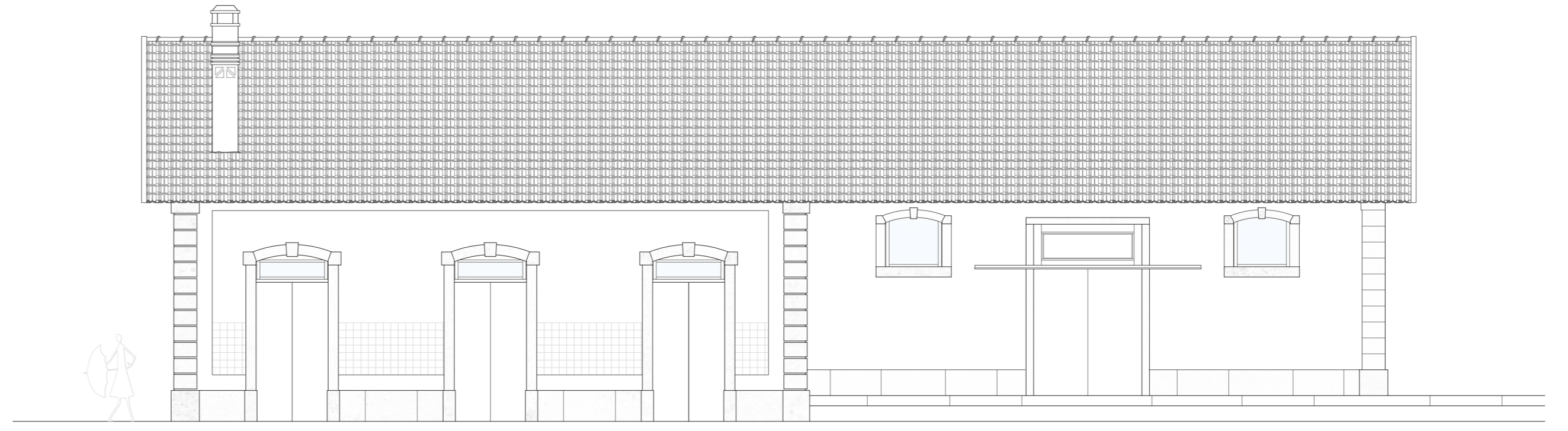
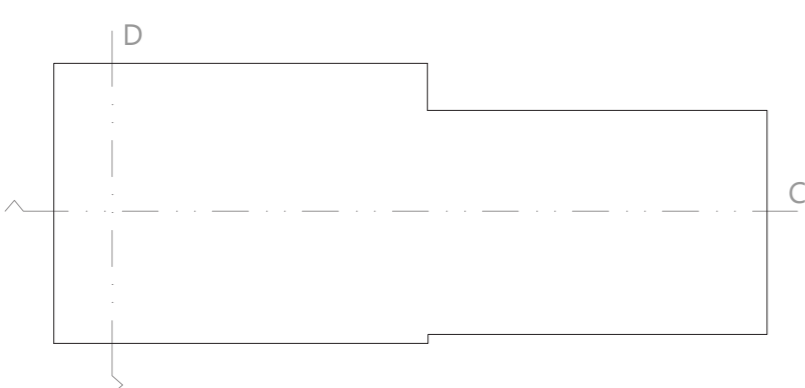
O projeto, tanto do Edifício de Passageiros como do Cais Coberto, corresponde à utilização de modelos base (projeto-tipo para apeadeiro) usados no início do século para as construções ferroviárias nacionais.

É proposto para o Edifício de Passageiros, que é considerado o principal elemento edificado dos conjuntos ferroviários, a recuperação de toda a estrutura e a introdução de um programa de uso público para a população (com a criação de um espaço comum para uso da população, com zona de copa e de estar).

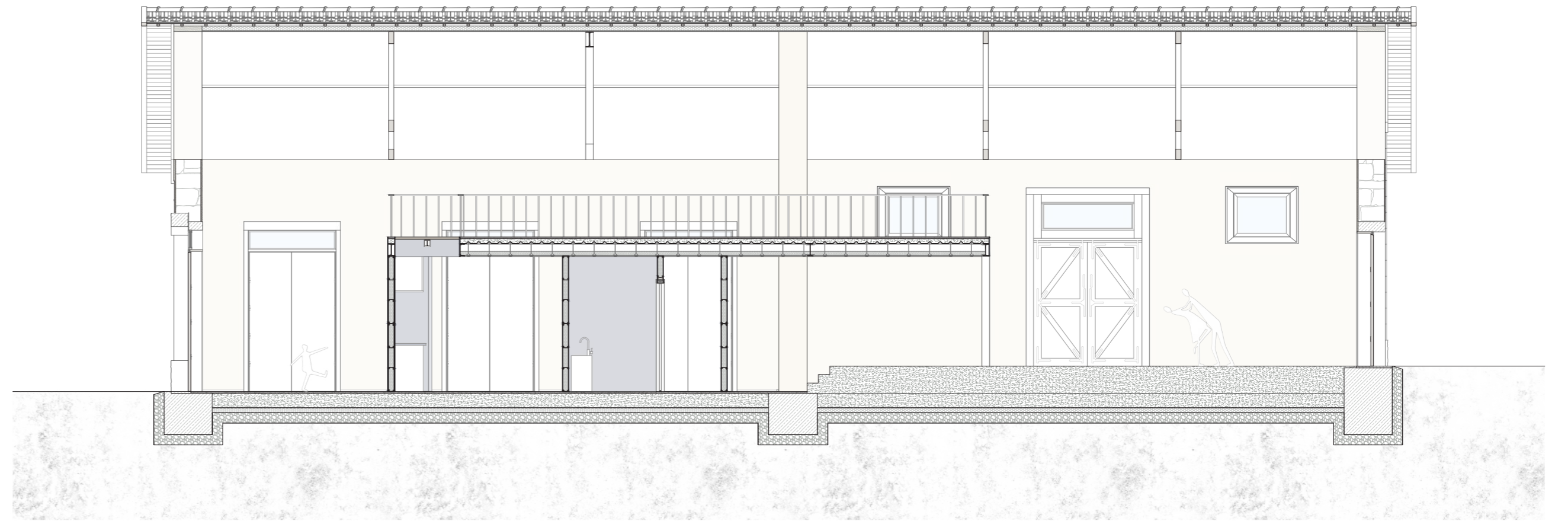
A proposta começa por "esvaziar" o volume de todas as divisões interiores (o antigo escritório do Chefe de Estação é também removido mas a sua forma e localização são preservadas). É tirado proveito do pé-direito total da estrutura para a introdução de uma "caixa-mesa" que cria um espaço em mezanino (que cobre dois terços da planta - E.P. e C.C. - e contém sob si o espaço da copa e a instalação sanitária (no lugar do antigo escritório). São também recuperadas as asnas de madeira que sustentam a cobertura, passando estas a ser um elemento de destaque. O Cais Coberto mantém a sua configuração original, de planta livre e completamente desimpedida, mas é agora atravessado pelo plano que desenha o piso do mezanino.



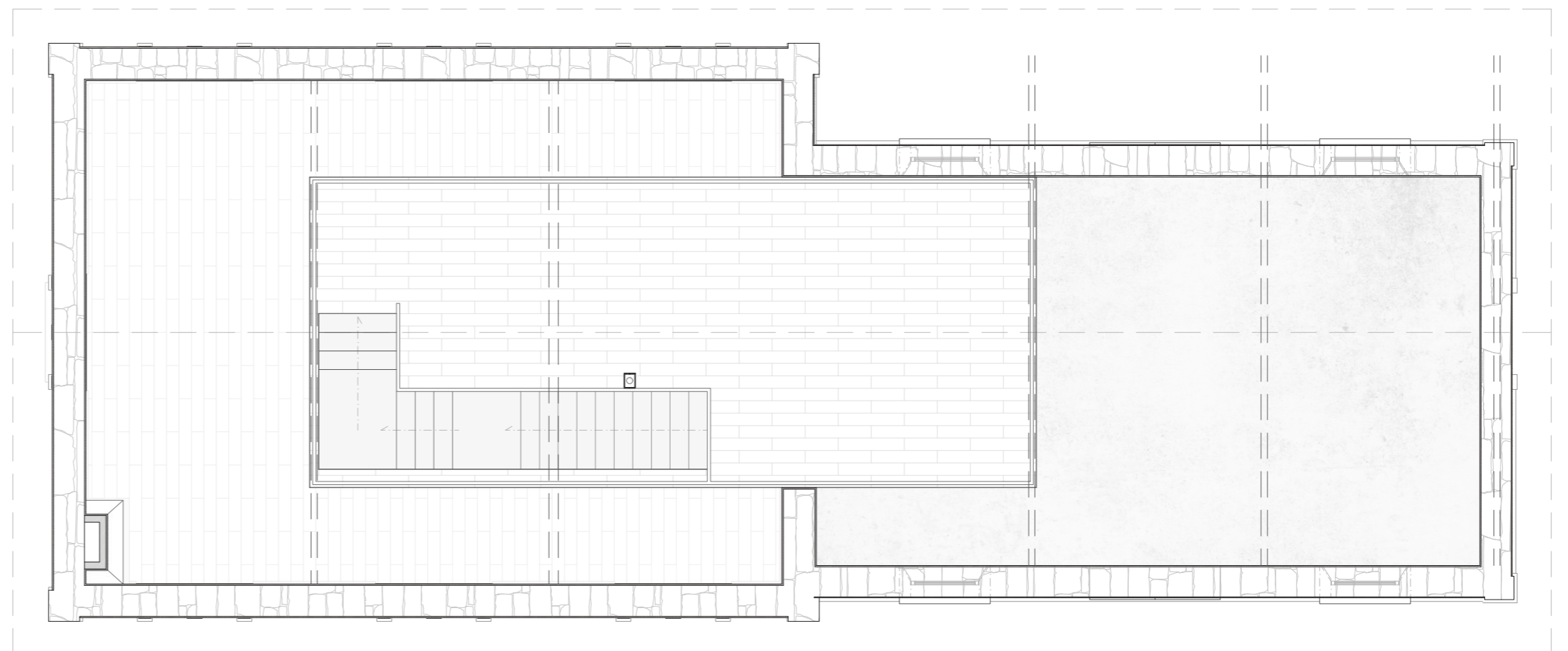
Passageiros e Chefe de Estação à espera da locomotiva (lado norte, linhas).
Carviçais- Julho de 1933: Estação do Caminho de Ferro de Carviçais.
Jerónimo Teixeira (1933)



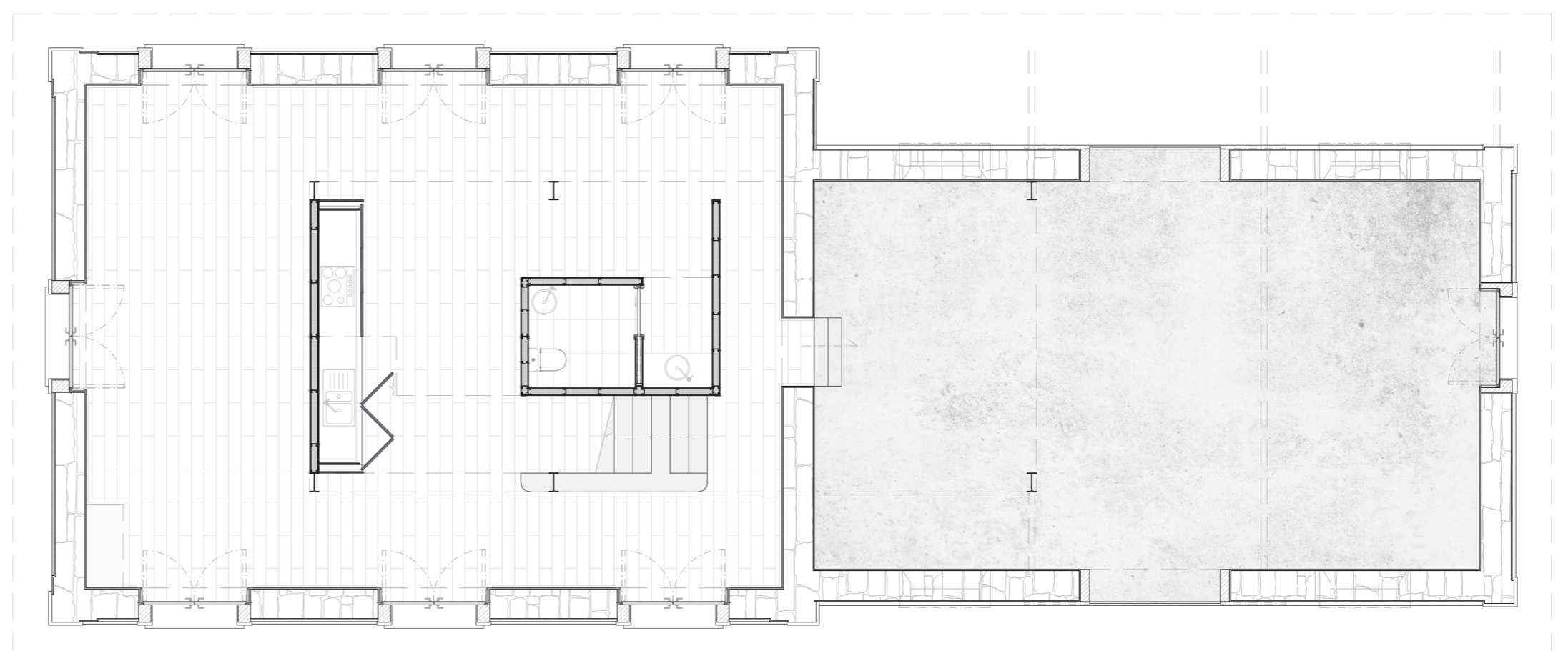
Alçado principal (sul)



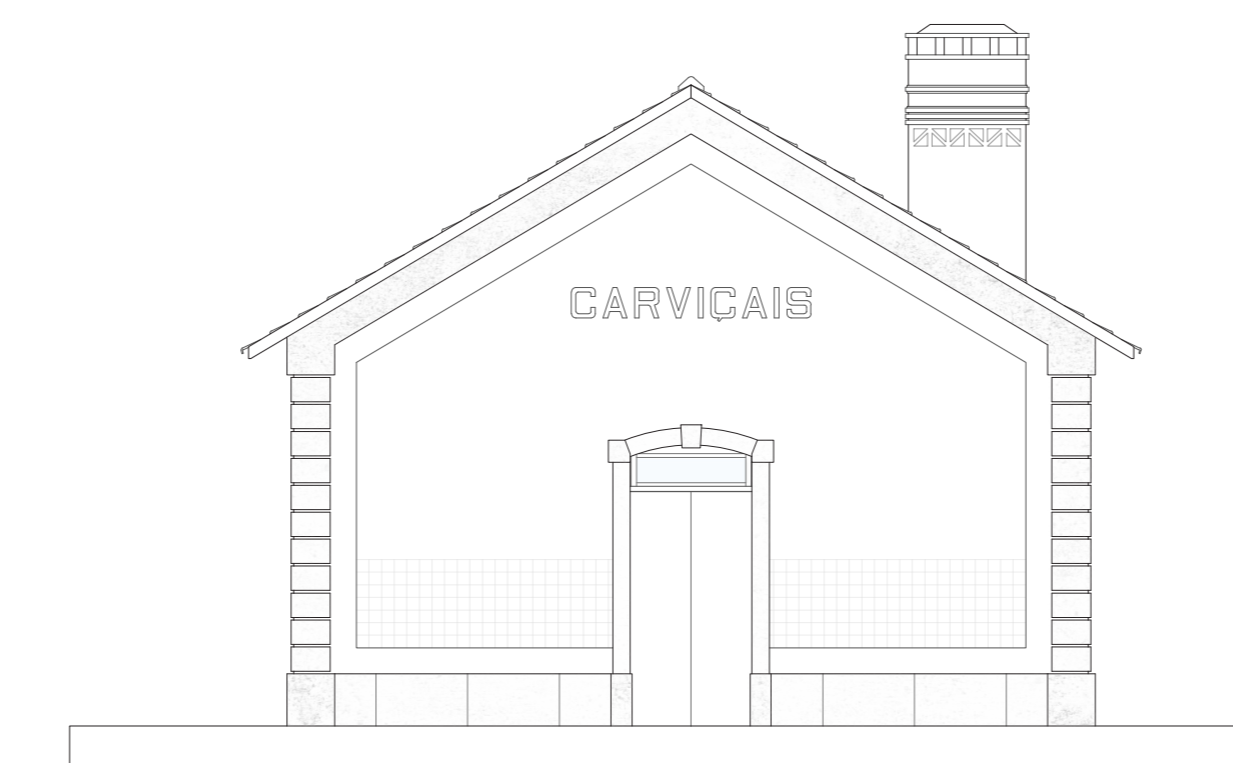
Corte C (longitudinal)



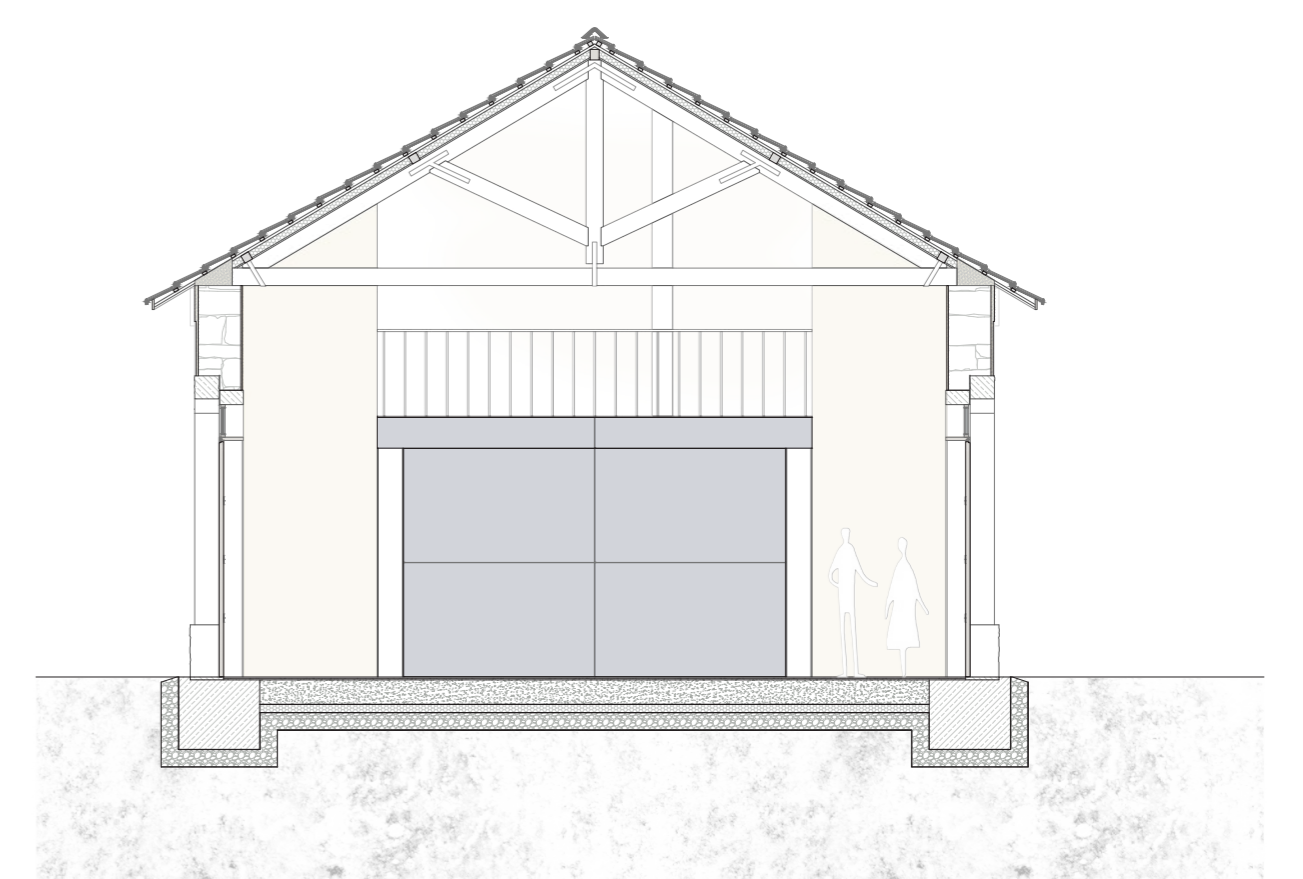
Planta do primeiro piso (mezanino)



Planta do piso térreo



Alçado lateral (poente)

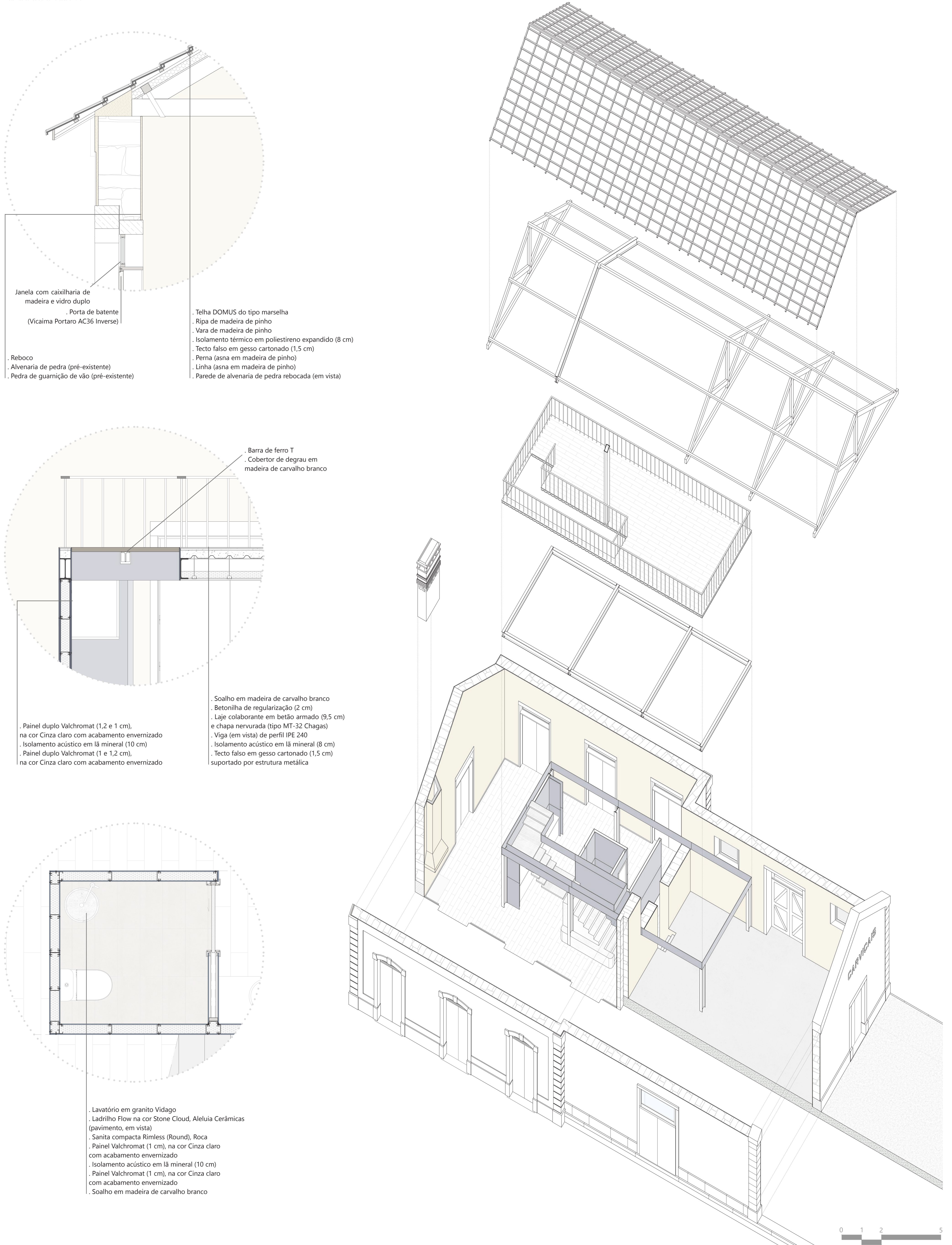


Corte D (transversal)

O modelo como identidade
As construções ferroviárias da Linha do Sabor



Axonometria do Edifício de Passageiros e Cais Coberto (Estação)
Detalhes construtivos na escala 1:20



Janela com caixilharia de madeira e vidro duplo
. Porta de batente (Vicaïma Portaro AC36 Inverse)

. Reboco
. Alvenaria de pedra (pré-existente)
. Pedra de guarrição de vão (pré-existente)

. Telha DOMUS do tipo marseilha
. Ripa de madeira de pinho
. Vara de madeira de pinho
. Isolamento térmico em poliestireno expandido (8 cm)
. Tecto falso em gesso cartonado (1,5 cm)
. Perna (asna em madeira de pinho)
. Linha (asna em madeira de pinho)
. Paredes de alvenaria de pedra rebocada (em vista)

. Barra de ferro T
. Cobertor de degrau em madeira de carvalho branco

. Painel duplo Valchromat (1,2 e 1 cm), na cor Cinza claro com acabamento envernizado
. Isolamento acústico em lã mineral (10 cm)
. Painel duplo Valchromat (1 e 1,2 cm), na cor Cinza claro com acabamento envernizado

. Soalho em madeira de carvalho branco
. Betonilha de regularização (2 cm)
. Laje colaborante em betão armado (9,5 cm) e chapa nervurada (tipo MT-32 Chagas)
. Viga (em vista) de perfil IPE 240
. Isolamento acústico em lã mineral (8 cm)
. Tecto falso em gesso cartonado (1,5 cm) suportado por estrutura metálica

. Lavatório em granito Vidago
. Ladrilho Flow na cor Stone Cloud, Aleluia Cerâmicas (pavimento, em vista)
. Sanita compacta Rimless (Round), Roca
. Painel Valchromat (1 cm), na cor Cinza claro com acabamento envernizado
. Isolamento acústico em lã mineral (10 cm)
. Painel Valchromat (1 cm), na cor Cinza claro com acabamento envernizado
. Soalho em madeira de carvalho branco

O modelo como identidade
As construções ferroviárias da Linha do Sabor

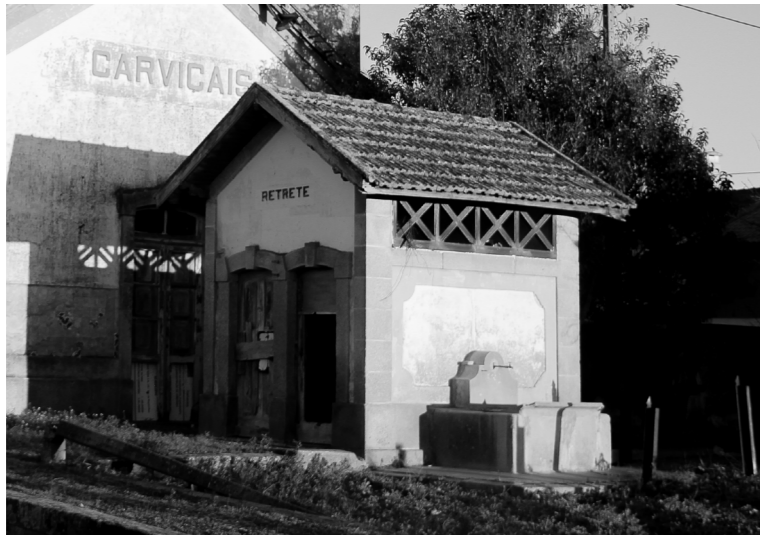
Desenhos técnicos da proposta de intervenção para as Retretes e Casa do Carregador
 . Alçados
 . Corte longitudinal e transversais (E, F, G e H)
 . Plantas



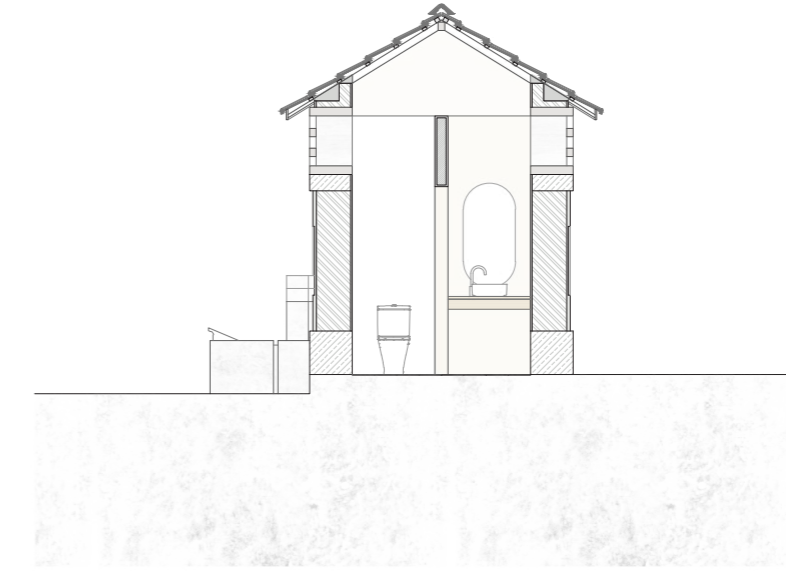
O complexo ferroviário de Carviçais compõe-se por um conjunto de três estruturas edificadas, fazendo parte deste o pequeno volume das Retretes e a Casa do Carregador, para além do Edifício de Passageiros e Cais Coberto. Existem ainda outras estruturas de cariz funcional/técnico, essenciais à operação das locomotivas e ao funcionamento da própria Estação, das quais se têm a Torre de Água, o Cais Descoberto, as básculas e torneiras de arrefecimento/gruas e, por fim, as linhas do caminho-de-ferro.

O volume das Retretes serviria enquanto instalações sanitárias para uso dos passageiros e pessoal ferroviário. O volume é recuperado e mantém a sua função original de apoio à Linha, agora em parte reabilitada e em funcionamento enquanto Ecopista. São mantido os vãos e repartição interior originais. A estrutura é construída em alvenaria de pedra e propõe-se a sua recuperação. O pé-direito útil é aumentado e a estrutura da cobertura passa a ser visível.

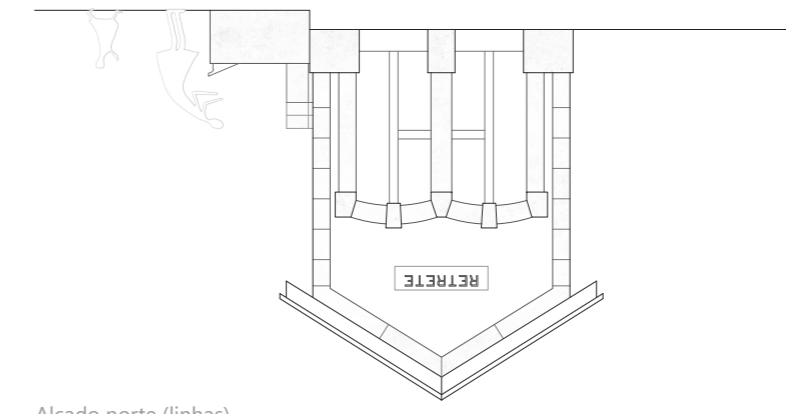
A Casa do Carregador, volume adicionado ao conjunto da Estação posteriormente à sua construção original, corresponde à tipologia ferroviária de Casa 'A'. As habitações destinadas aos ferroviários, neste caso o Carregador, também correspondiam a modelos usados para as construções ferroviárias. Propõe-se a refuncionalização deste espaço, passando a albergar um espaço de mercearia que possa dar resposta às necessidades dos habitantes da aldeia. A criação deste novo ponto comercial irá também tirar proveito da proximidade com a Ecopista e Estrada Nacional, podendo ainda dar o apoio aos visitantes que façam o percurso da antiga Linha do Sabor pela Ecopista.



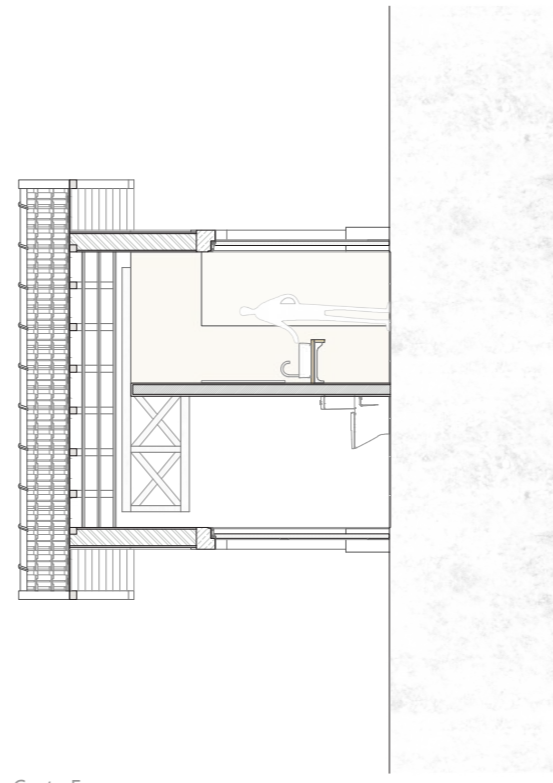
Conjunto ferroviário de Carviçais.
Fotografia da autora, fevereiro de 2023.



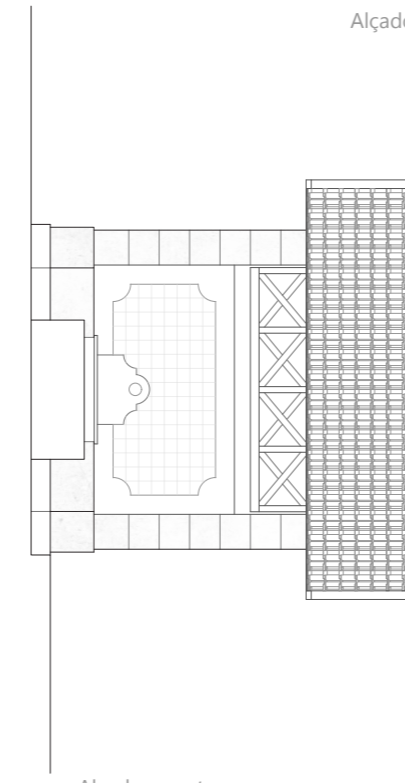
Corte E



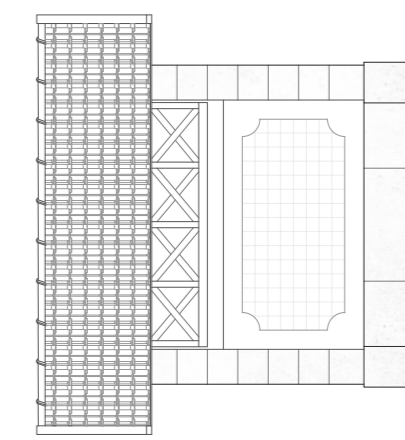
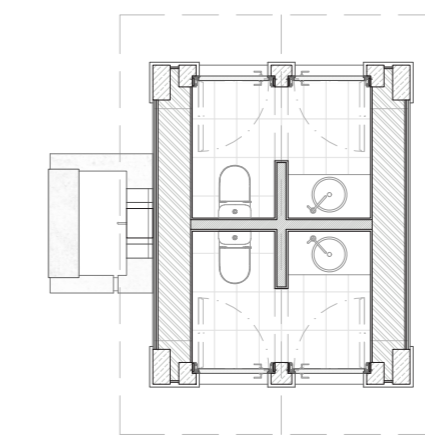
Alçado norte (linhas)



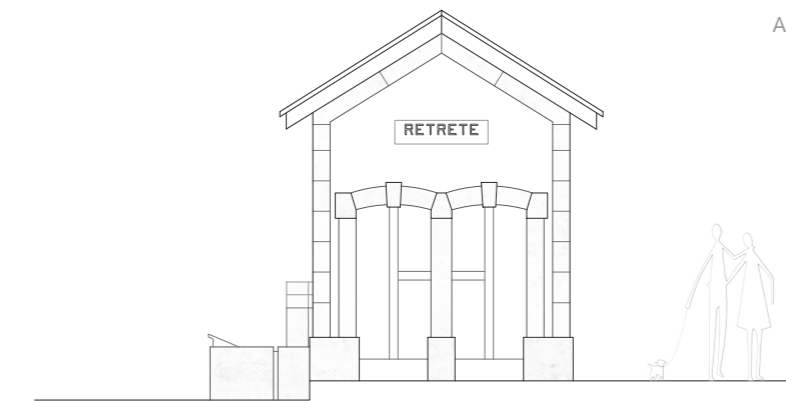
Corte F



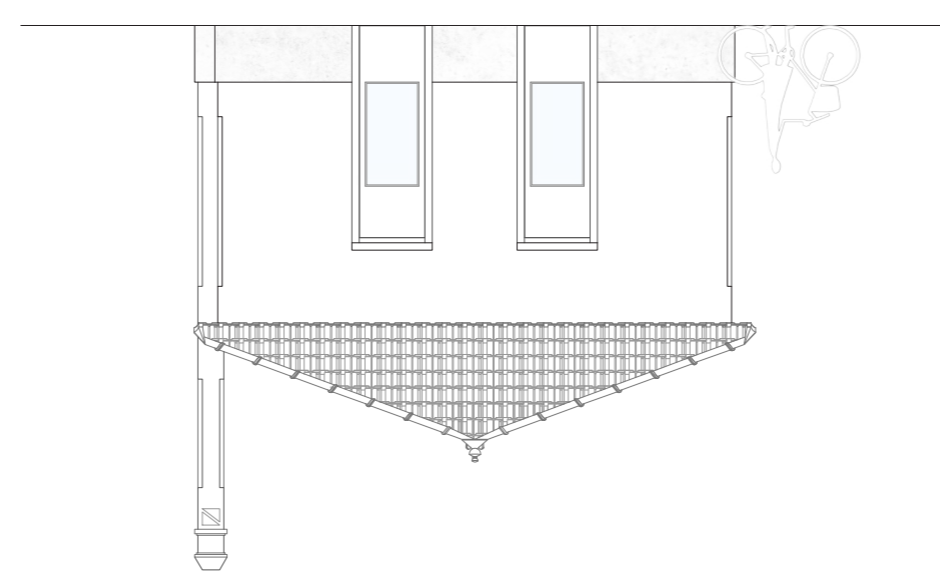
Alçado poente



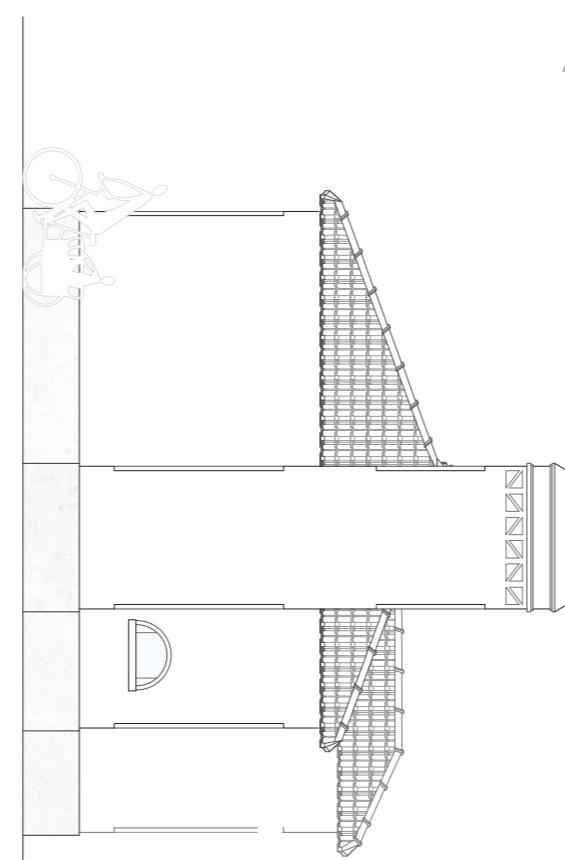
Alçado nascente



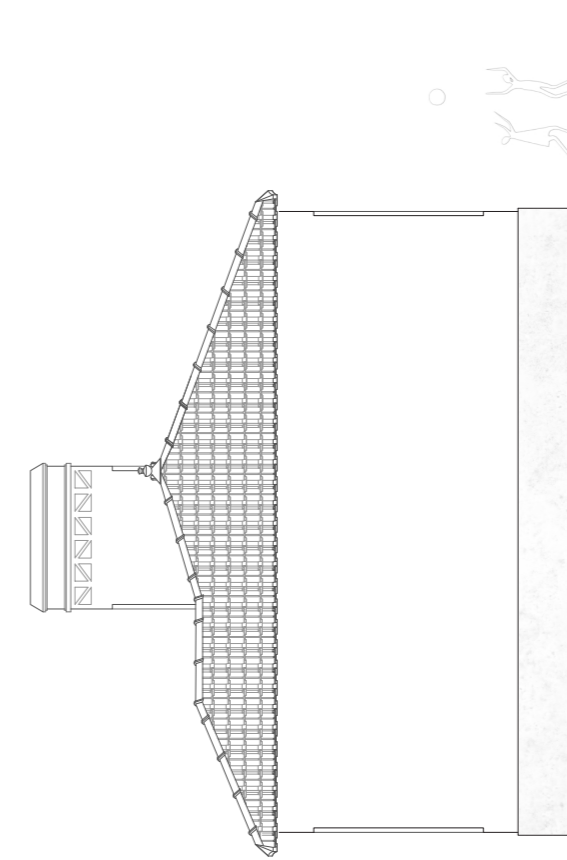
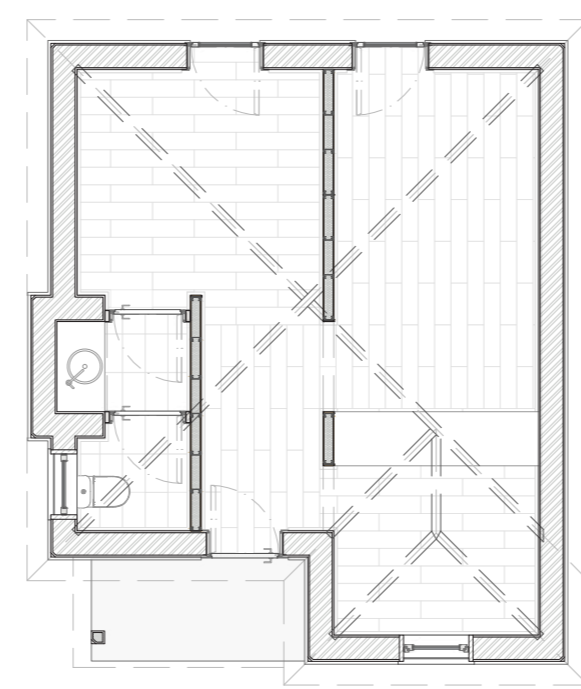
Alçado sul



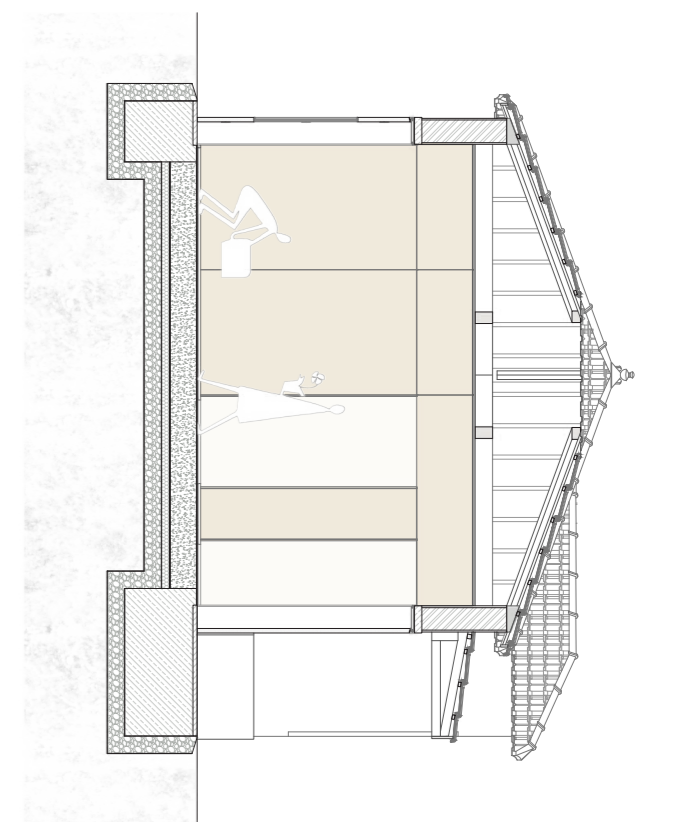
Alçado tardoz (noroeste)



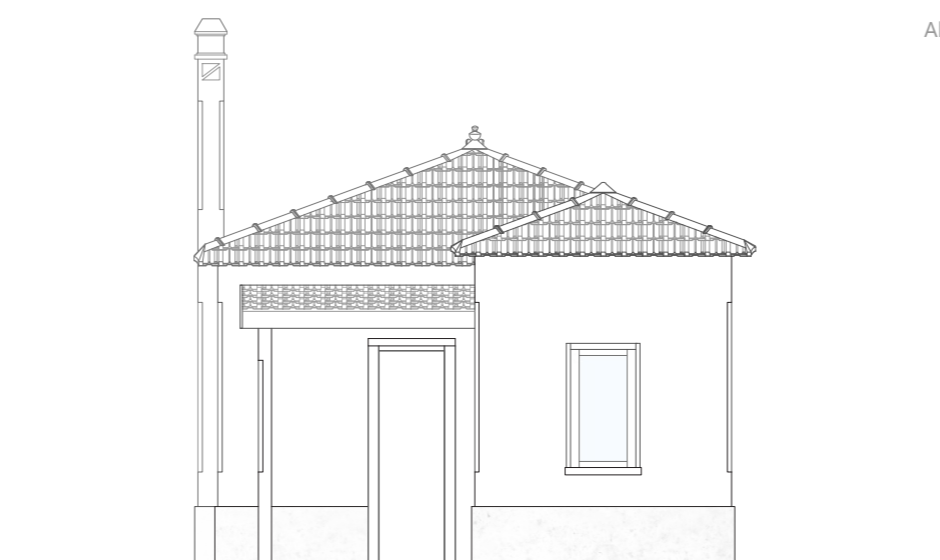
Alçado lateral (sudeste)



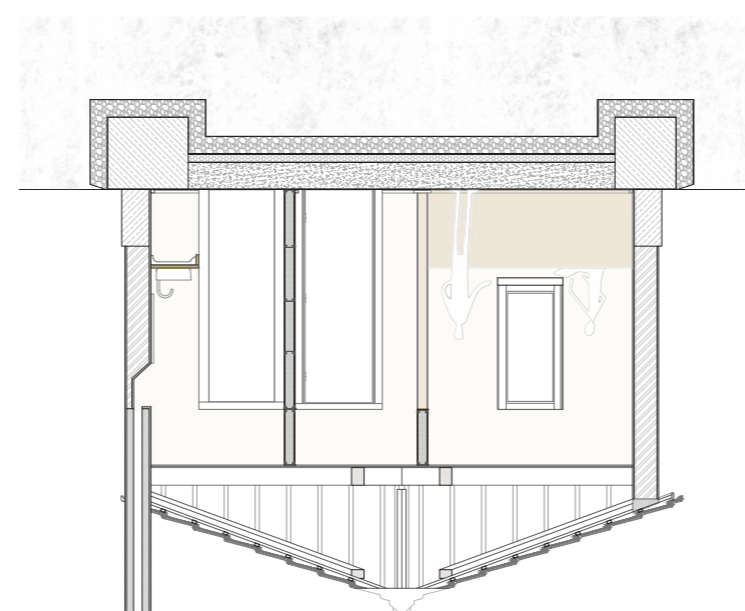
Alçado lateral (nordeste)



Corte H



Alçado principal (sudeste)



Corte G

