

O modelo como identidade

As construções ferroviárias da Linha do Sabor



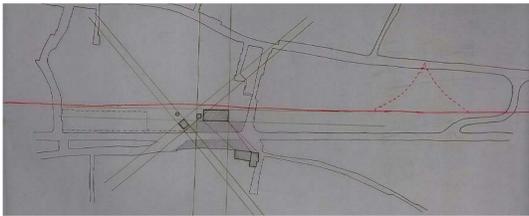
Bragança | Torre de Moncorvo | Carviçais

- . Planta da aldeia de Carviçais com marcação do conjunto de projeto (localização), na escala 1:5.000
- . Planta de implantação do projeto, na escala 1:500
- . Alçado de conjunto do projeto, na escala 1:500

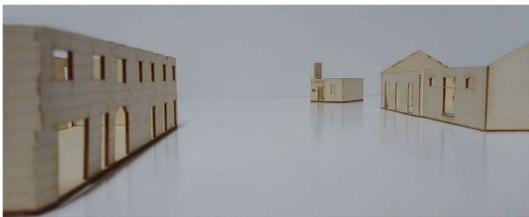
A aldeia e Carviçais, localizada nas terras quentes transmontanas, alberga hoje pouco mais 500 habitantes dispersos numa área total de quase 70km². A implantação das edificações foi sendo feita em torno da praça central que delimita a Igreja Paroquial e a partir da qual se estendem as vias principais 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 2 km. Topograficamente, a aldeia está situada numa linha de fecho, numa zona sem grandes alterações altimétricas (virtualmente plana).

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. A proposta trata ainda o espaço público que existe entre os objetos a intervir (Largo da Estação) e o jardim da Estação.

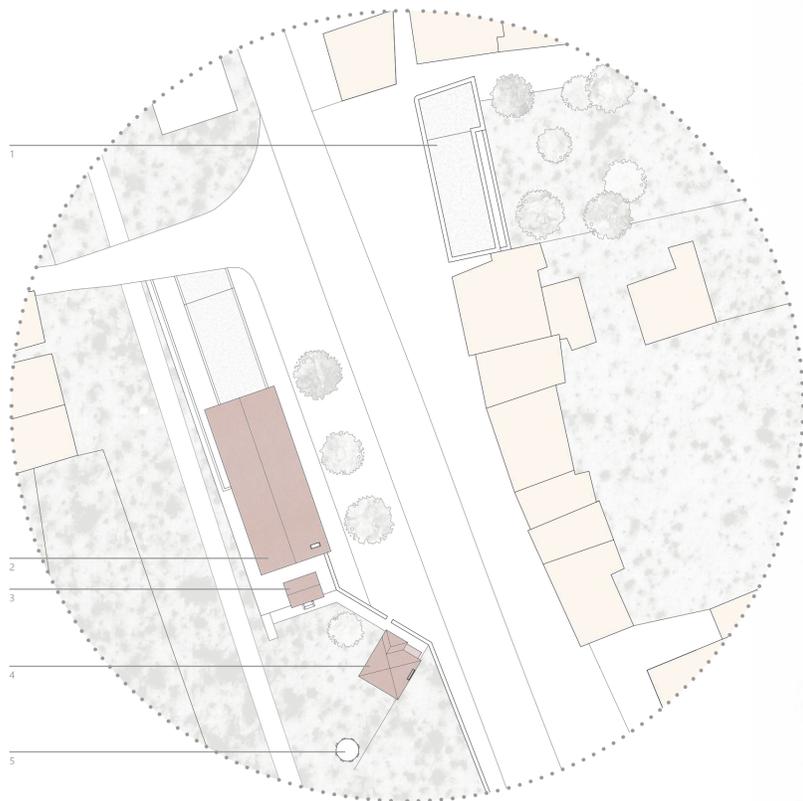
Preende-se assim a recuperação do edificado da Estação e o redesenho da sua envolvente direta, devolvendo a este ponto da aldeia o seu papel enquanto importante ponto de paragem. A introdução de novos programas (de uso público, que servem tanto a população da aldeia como os utilizadores da Ecopista do 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.



Esboço inicial da implantação dos objetos a intervir, com estudo dos ângulos e relações entre os vários volumes

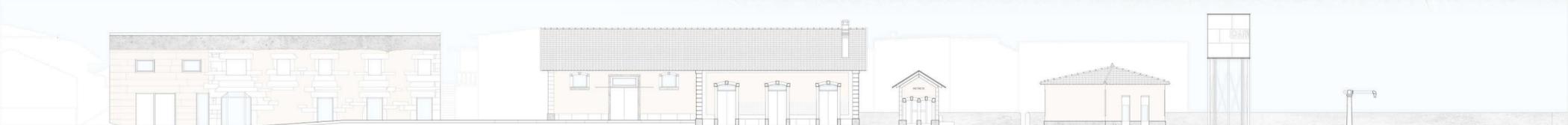


Maquete de estudo do projeto



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

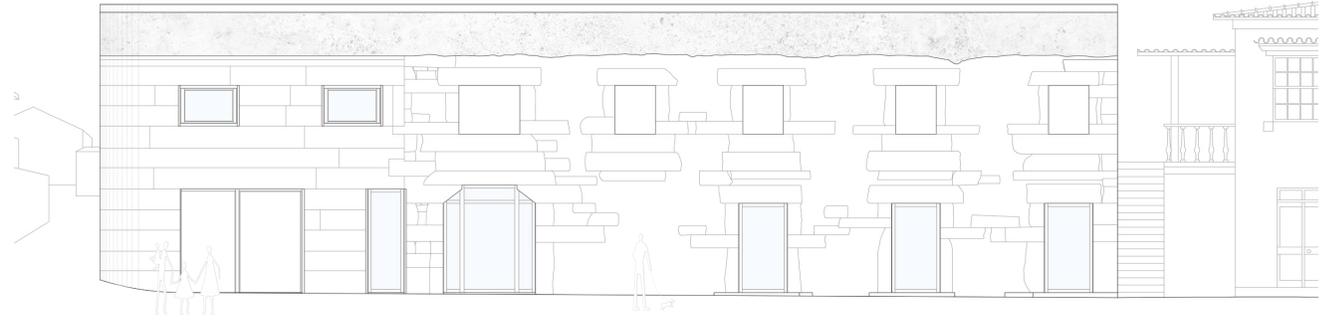
- . Alçado principal (norte)
- . Corte longitudinal (corte A)
- . Plantas do primeiro piso e piso térreo
- . Corte transversal (corte B)

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 de Carviçais. Ambos apresentam características comuns ao restante edificado local, constituindo assim exemplos da arquitetura tradicional e vernacular que se pode encontrar na aldeia de Carviçais.

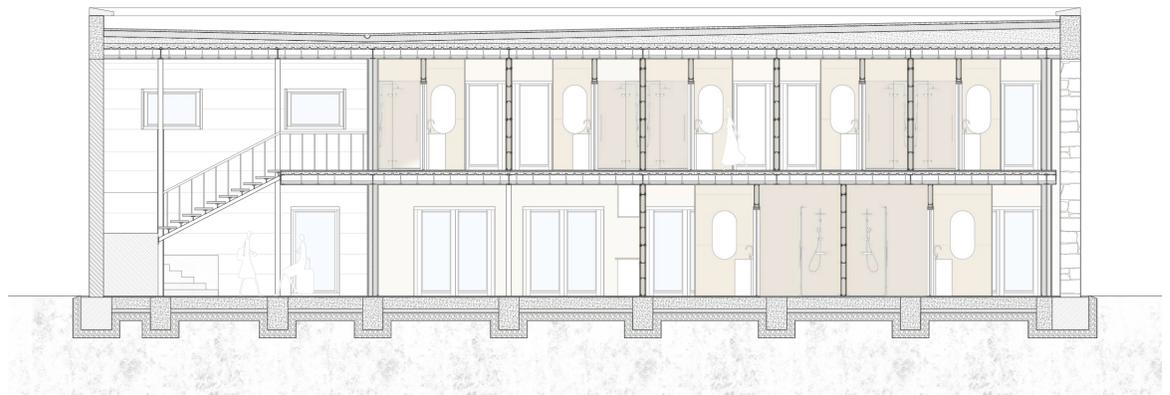
Estas construções vêm no seguimento do arruamento (Avenida do Sol) que se desenvolve paralelamente ao eixo da EN220 e fazem o remate do alinhamento. Os volumes são ladeados a nascente por uma estrada que dá acesso a um lagar de azeite, de exploração privada, de pequenas dimensões, a sul por pequenas 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.

A proposta toma a presumível organização interior dos espaços originais como base à implementação do novo programa. 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.

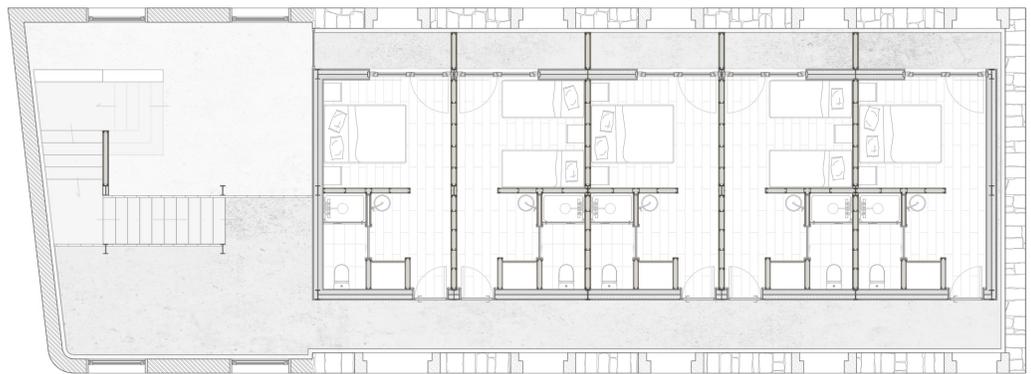
Tem-se como base ao projeto o conceito da caixa enquanto elemento organizador do espaço interior, a "caixa" que dentro de uma caixa pré-existente recebe o espaço habitável. O projeto começa pela proposta de retirar todas as divisões interiores e manter, da pré-existência, apenas as paredes exteriores 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, recebendo os espaços afetos à albergaria (zona de receção, quartos duplos e espaços comuns).



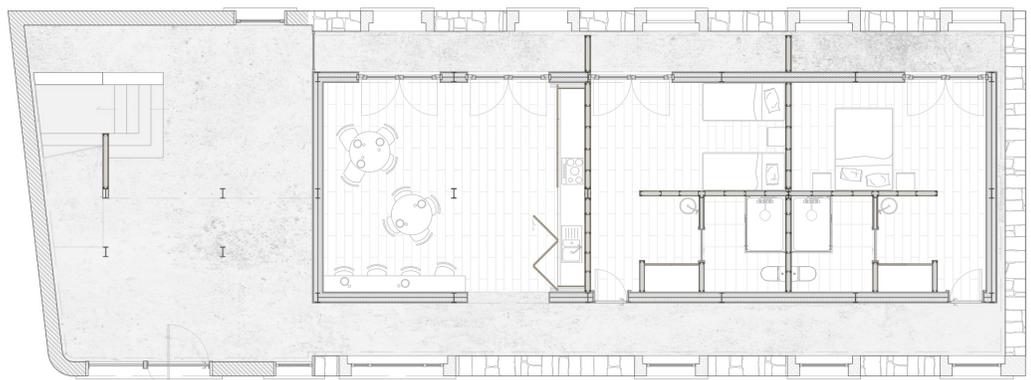
Alçado principal (norte)



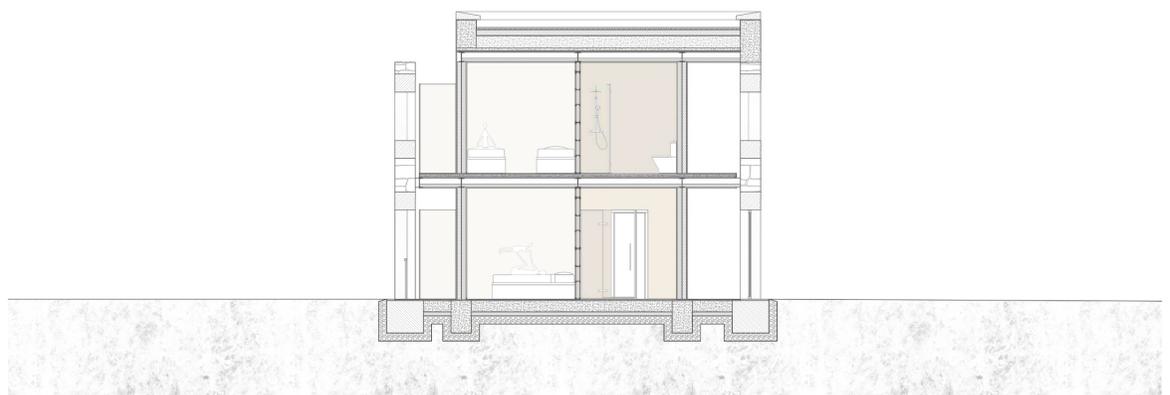
Corte A (longitudinal)



Planta do primeiro piso



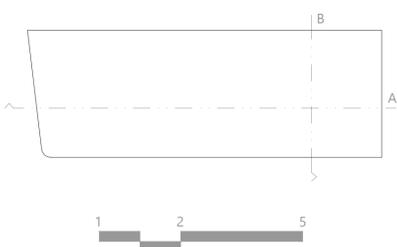
Planta do piso térreo



Corte B (transversal)



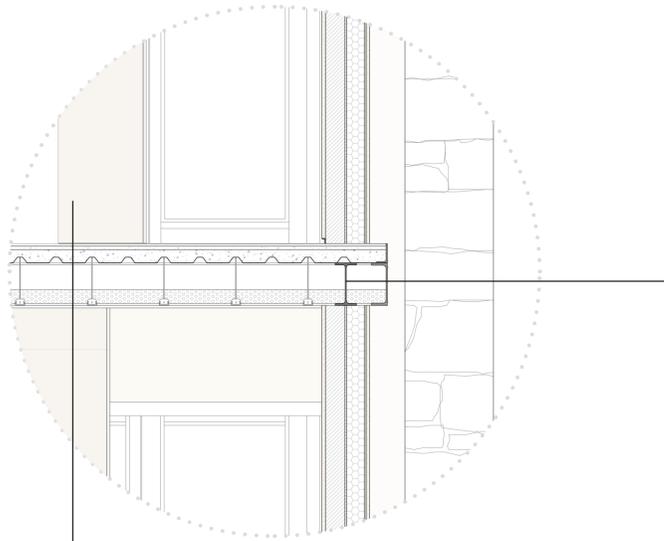
Pormenor da alvenaria de pedra dos antigos edifícios de habitação a intervir (estado atual).
Fotografia da autora, fevereiro de 2023.



O modelo como identidade
As construções ferroviárias da Linha do Sabor

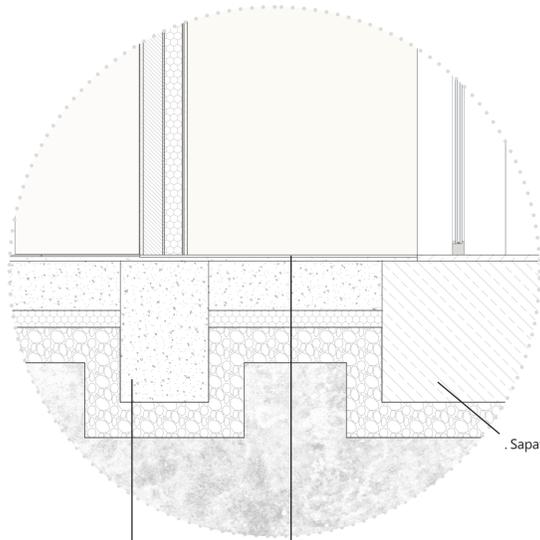


Axonometria da Albergaria na Ruína
Detalhes construtivos na escala 1:20



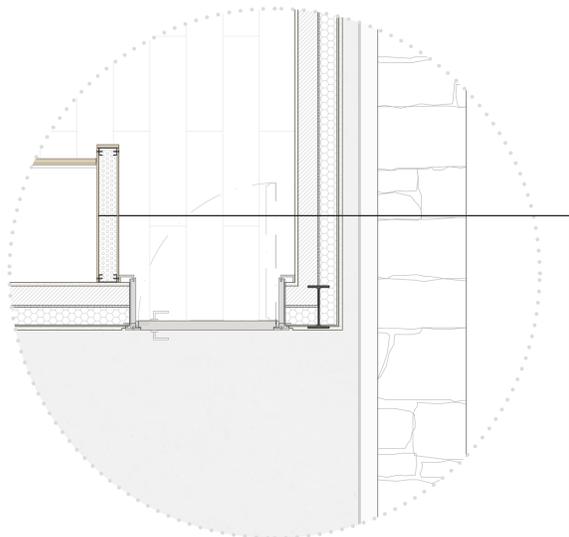
- . Parede divisória em Valchromat (em vista)
- . Soalho em madeira de carvalho branco
- . Betonilha de regularização (2 cm)
- . Laje colaborante em betão armado (7,5 cm) e chapa nervurada (tipo MT-32 Chagas)
- . Viga (em vista) de perfil IPE 240
- . Isolamento acústico em lã mineral (8 cm)
- . Tecto 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).

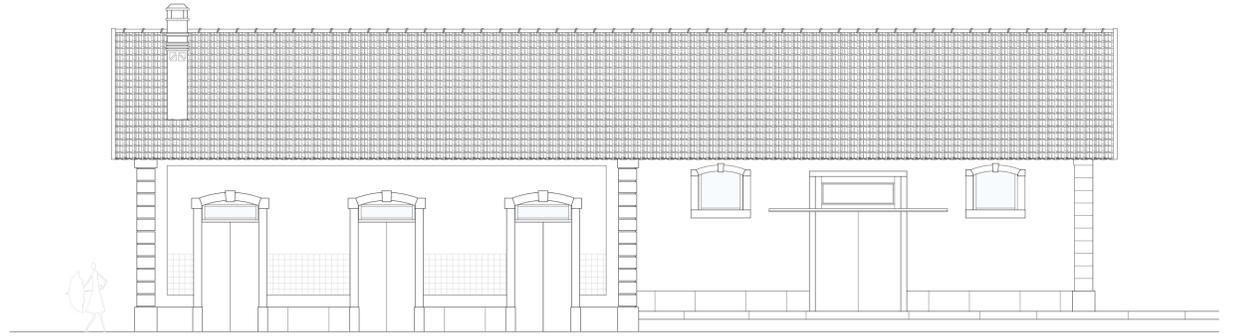
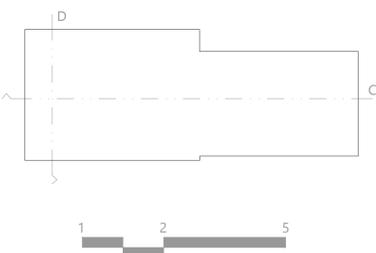
O projeto, tanto do Edifício de Passageiros como do Cais Coberto, corresponde à utilização de modelos base (projeto-tipo para apeadeiro) usados no início do século para as construções ferroviárias nacionais.

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).

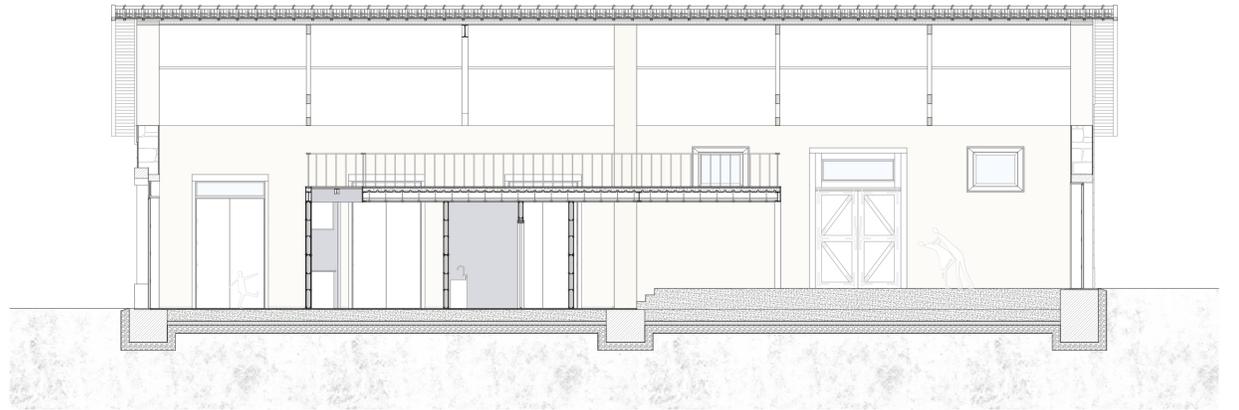
A proposta começa por "esvaziar" o volume de todas as divisões interiores (o antigo escritório do Chefe de Estação é também removido mas a sua forma e localização são preservadas). É tirado proveito do pé-direito total da estrutura para a introdução de uma "caixa-mesa" que cria um espaço em mezanino (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.



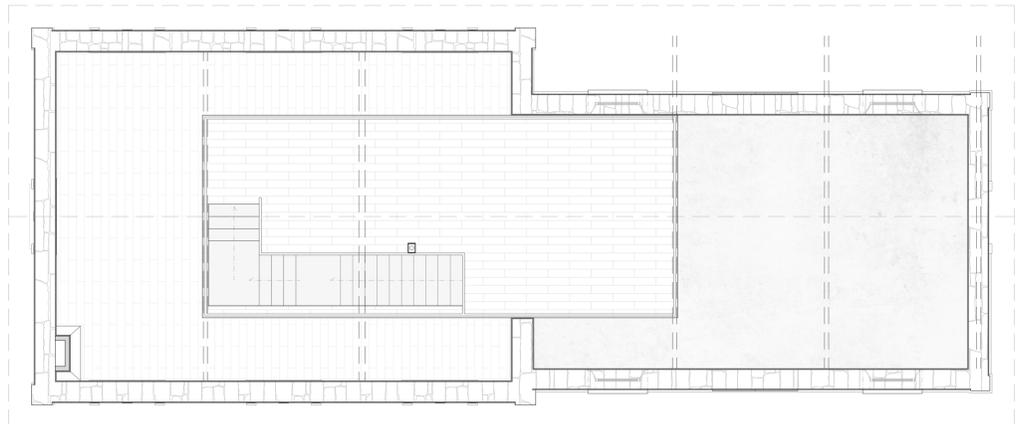
Passageiros e Chefe de Estação à espera da locomotiva (lado norte, linhas).
Carviçais- Julho de 1933: Estação do Caminho de Ferro de Carviçais.
Jerónimo Teixeira (1933)



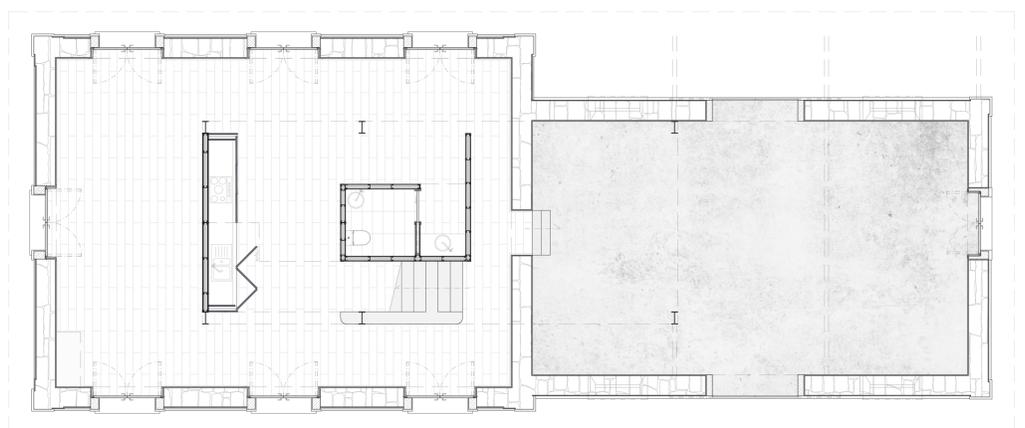
Alçado principal (sul)



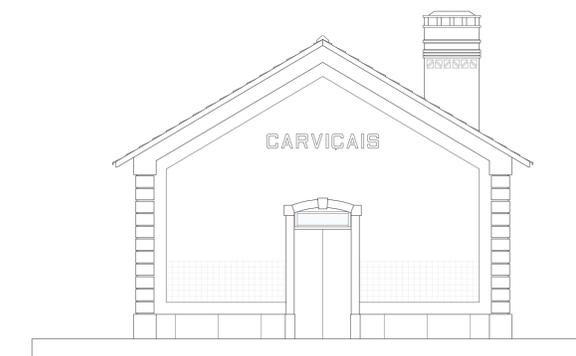
Corte C (longitudinal)



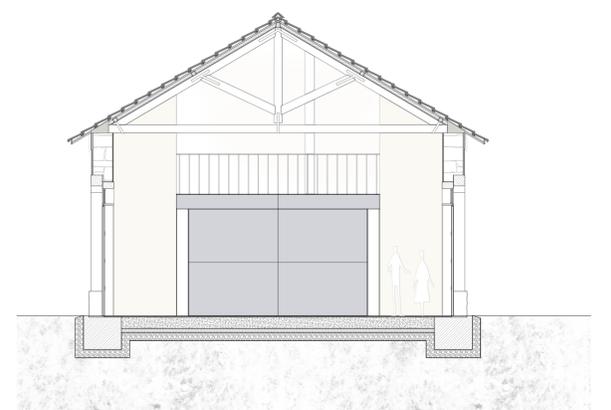
Planta do primeiro piso (mezanino)



Planta do piso térreo



Alçado lateral (poente)

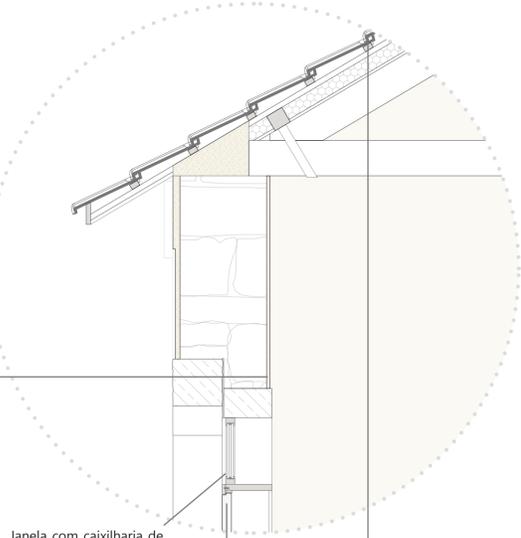
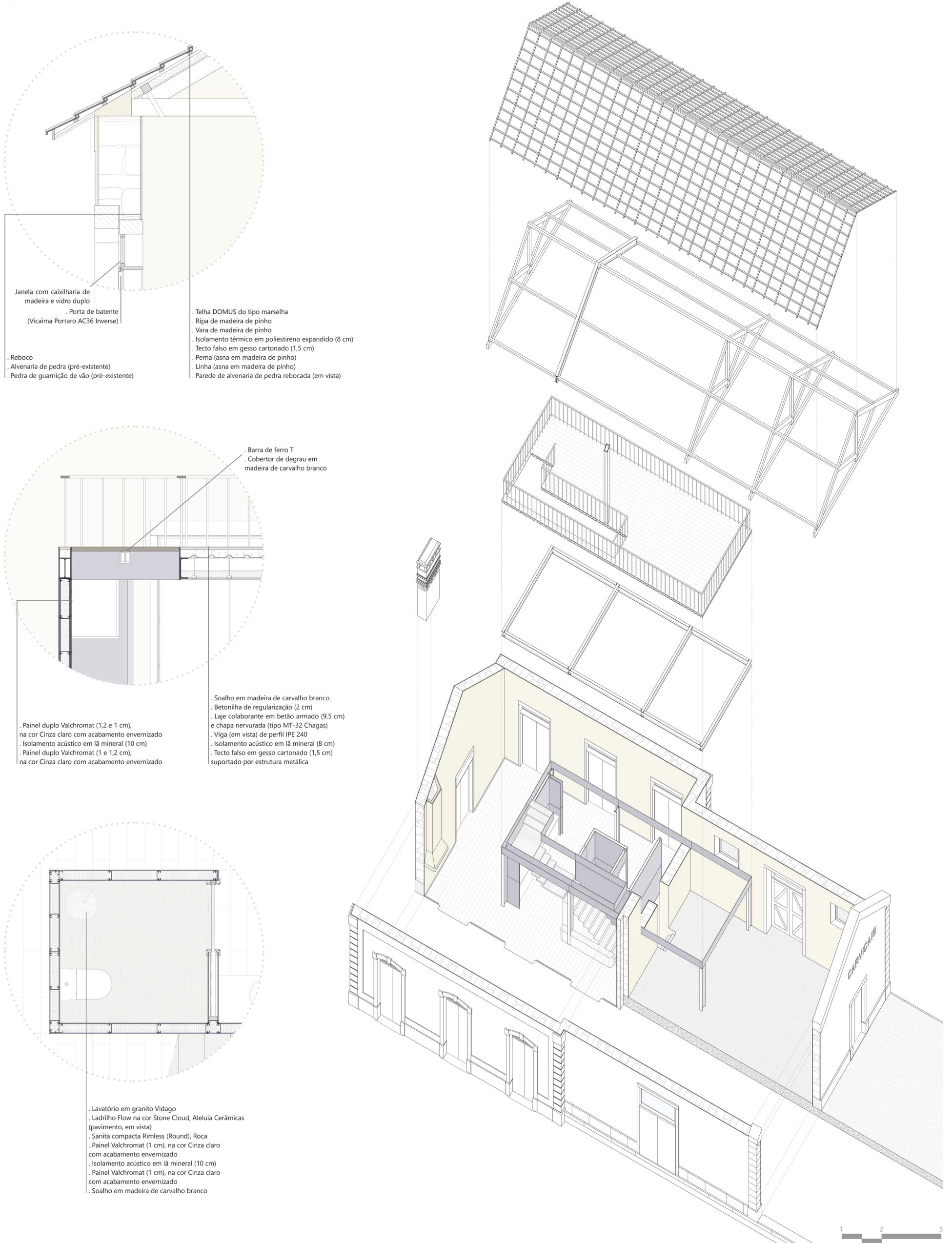


Corte D (transversal)

O modelo como identidade
As construções ferroviárias da Linha do Sabor



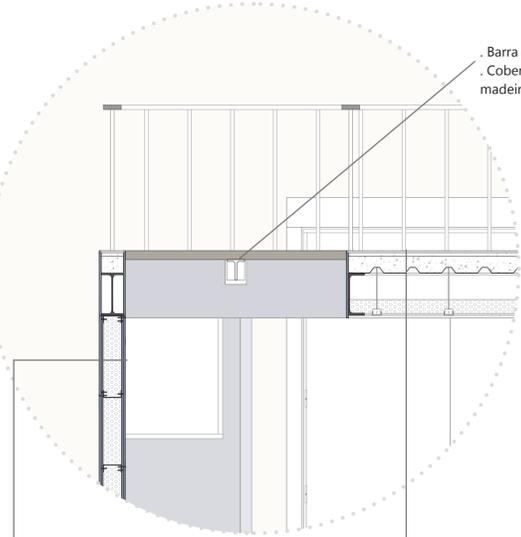
Axonometria do Edifício de Passageiros e Cais Coberto (Estação)
Detalhes construtivos na escala 1:20



Janela com caixilharia de madeira e vidro duplo
Porta de batente (Vicaima Portaro AC36 Inverse)

Reboco
Alvenaria de pedra (pré-existente)
Pedra de guarrição de vão (pré-existente)

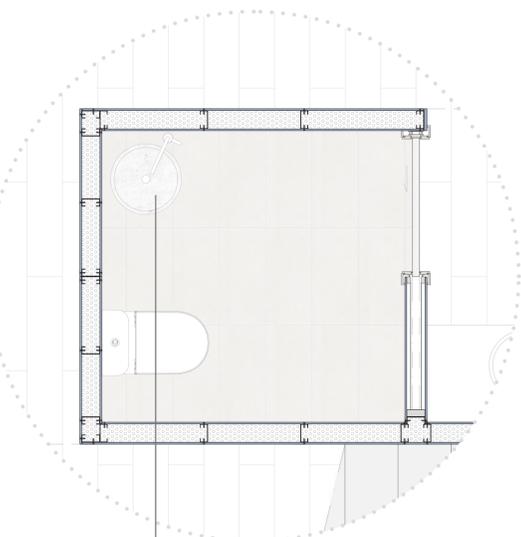
Telha DOMUS do tipo marseilha
Ripa de madeira de pinho
Vara de madeira de pinho
Isolamento térmico em poliestireno expandido (8 cm)
Tecto falso em gesso cartonado (1,5 cm)
Perna (asna em madeira de pinho)
Linha (asna em madeira de pinho)
Parede de alvenaria de pedra rebocada (em vista)



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



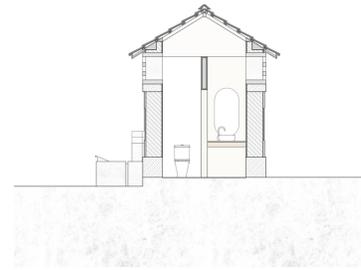
O complexo ferroviário de Carviçais compõe-se por um conjunto de três estruturas edificadas, fazendo parte deste o pequeno volume das Retretes e a Casa do Carregador, para além do Edifício de Passageiros e Cais Coberto. Existem ainda outras estruturas de cariz funcional/técnico, essenciais à operação 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.

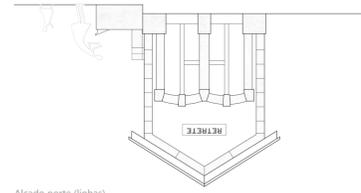
A Casa do Carregador, volume adicionado ao conjunto da Estação posteriormente à sua construção original, corresponde à tipologia ferroviária de Casa 'A'. As habitações destinadas aos ferroviários, neste caso o Carregador, também correspondiam a modelos usados para as construções ferroviárias. Propõe-se 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.



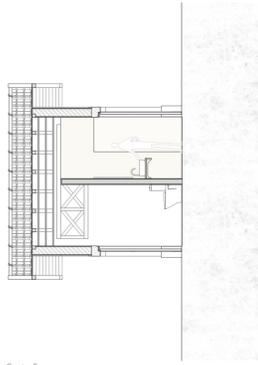
Conjunto ferroviário de Carviçais.
Fotografia da autora, fevereiro de 2023.



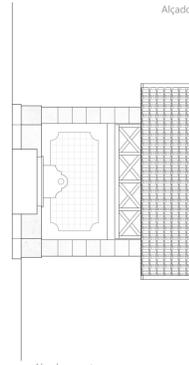
Corte E



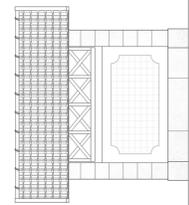
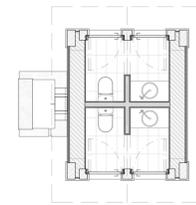
Alçado norte (linhas)



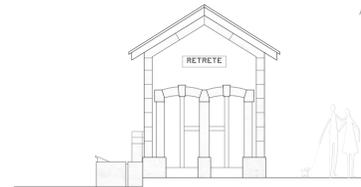
Corte F



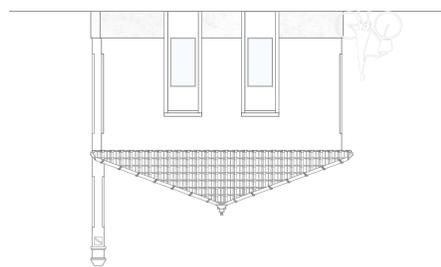
Alçado poente



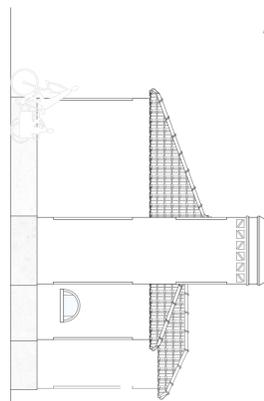
Alçado nascente



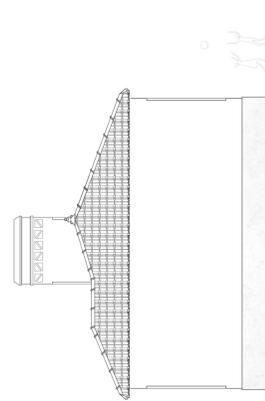
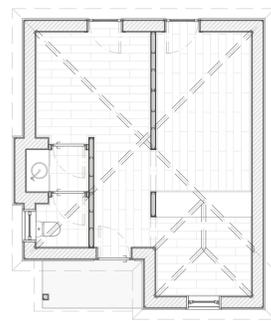
Alçado sul



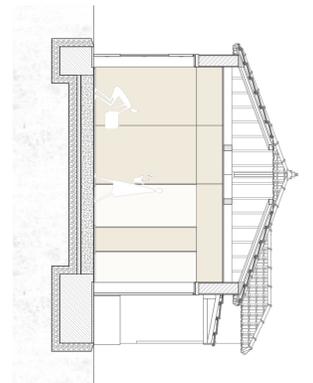
Alçado tardoz (noroeste)



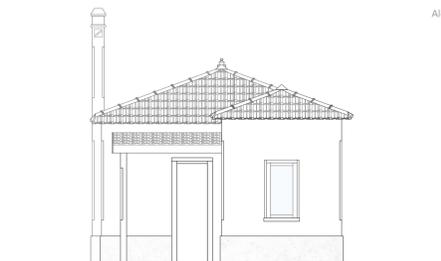
Alçado lateral (sudeste)



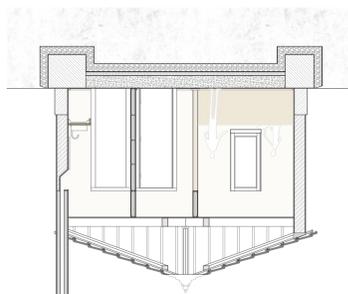
Alçado lateral (nordeste)



Corte H



Alçado principal (sudeste)



Corte G

