



Stefane Simões  
**Para Um (Re)uso da Estação Ferroviária  
de Torredeita**

UMinho | 2019

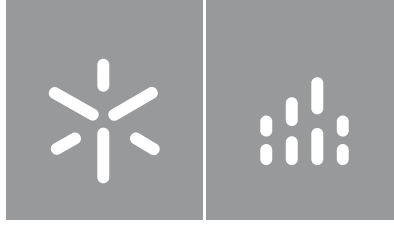


**Universidade do Minho**  
Escola de Arquitetura

Stefane Simões

**Para Um (Re)uso da Estação Ferroviária  
de Torredeita**

março de 2019



**Universidade do Minho**  
Escola de Arquitetura

Stefane Simões

**Para Um (Re)uso da Estação Ferroviária  
de Torredeita**

Dissertação de Mestrado  
Ciclo de Estudos Integrados Conducentes ao  
Grau de Mestre em Arquitetura

Trabalho efetuado sob a orientação do  
**Professor Doutor Bruno Figueiredo**

## **DECLARAÇÃO**

É AUTORIZADA A REPRODUÇÃO INTEGRAL DESTA TESE/TRABALHO APENAS PARA EFEITOS DE INVESTIGAÇÃO, MEDIANTE DECLARAÇÃO ESCRITA DO INTERESSADO, QUE A TAL SE COMPROMETE;

Universidade do Minho, 31/10/2019

Assinatura: \_\_\_\_\_

## **DECLARAÇÃO DE INTEGRIDADE**

Declaro ter atuado com integridade na elaboração do presente trabalho académico e confirmo que não recorri à prática de plágio nem a qualquer forma de utilização indevida ou falsificação de informações ou resultados em nenhuma das etapas conducente à sua elaboração.

Mais declaro que conheço e que respeitei o Código de Conduta Ética da Universidade do Minho.

Universidade do Minho, 31/10/2019

Assinatura: \_\_\_\_\_



## **Agradecimentos**

Este trabalho teve a colaboração e apoio de várias pessoas, que, de forma direta ou indireta, contribuíram para a sua realização. Cabe-me a mim entregar os meus sinceros agradecimentos a todos, contudo, pretendo deixar um agradecimento especial:

Ao Professor Arquiteto Bruno Figueiredo, por toda a sua paciência e modo como conseguiu sempre instruir-me e estimular o meu interesse pelo conhecimento.

Ao Arquiteto Carlos Figueiredo, pela disponibilidade e vontade em me ajudar na passagem de informação para desenvolvimento desta dissertação.

Aos meus amigos, que sempre me apoiaram, pelo carinho e compreensão proporcionado ao longo destes anos.

Aos meus pais e irmã, por todo o apoio incondicional e incansável que me deram ao longo de todo este processo.

À Ana, pelo carinho, companheirismo, amor e tudo o que representa para mim.

Muito obrigado.

## Resumo

Situada na freguesia de Torredeita, em Viseu, insere-se uma antiga estação ferroviária que servia a Linha do Dão com princípio e fim nas cidades de Viseu e Santa Comba Dão, desativada definitivamente no ano de 1988. Esta ação levou ao abandono e esquecimento de todas as estações adjacentes à linha perdendo totalmente as suas funções.

Nas últimas décadas, algumas destas estações foram albergando novos projetos que depois de várias tentativas conseguiram prevalecer. No entanto, a estação de Torredeita continua, até hoje, sem qualquer tipo de função ou uso. Porém, o aparecimento da Ecopista do Dão, com o propósito de reavivar as memórias pertencentes à antiga Linha Ferroviária, abriu um largo leque de oportunidades para projetos de reabilitação destas antigas estações ao longo da sua estrutura.

Atualmente, a composição que define o caso de estudo é preservada pela Fundação Joaquim dos Santos, que, após várias tentativas de adotar uma função aos volumes, acabou por desistir do objetivo devido à fraca adesão da população, demonstrando indícios de constante vandalismo.

Esta dissertação pretende, então, realizar uma análise global das estações ao longo da Linha no seu estado atual e, finalmente, focar numa proposta de reabilitação com nova função para a antiga estação de Torredeita, com argumentos que possam servir a freguesia em si, e também a macro estrutura que é a Ecopista do Dão, que se tornou não só numa mais valia para a região com a emergência de várias oportunidade de negócio, como também conseguiu trazer para o interior do país vários turistas ao longo de todo o ano.

O projeto ambiciona apresentar uma proposta de reabilitação que, apesar de contratar uma função completamente diferente do antigo, não pretende descaracterizar os volumes ou destruir por completo as suas memórias.

Palavras-chave: Torredeita, Estação, Caminhos-de-ferro, Ecopista, Reabilitação

## **Abstract**

Located in the parish of Torredeita, in Viseu, is inserted an old railway station that served the Dão Line with start and end in the city of Viseu and Santa Comba Dão, permanently disabled in 1988. This action led to the abandonment and forgetfulness of all stations adjacent to the line completely losing their functions.

In recent decades, some of these stations have been hosting new projects that after several attempts were able to prevail, however, the Torredeita station continues today without any function or use, however, with the emergence of the Dão Ecopista with the concept of reviving the memories of the old railway line, a wide range of opportunities for rehabilitation projects of these old stations has been opened along the structure.

Currently, the composition that defines the case study is preserved by the Joaquim dos Santos Foundation, which after several attempts to sweeten a function to the volumes, eventually gave up the objective due to the poor adherence of the population, showing signs of constant vandalism.

This dissertation intends to perform a global analysis of the stations along the line in its current state and finally focus on a rehabilitation proposal with new function for the old Torredeita station, with arguments that may serve the parish itself, but also the macro structure Dão Ecopista, which has become not only an asset for the region with the emergence of several business opportunities, but has also managed to bring several tourists to the interior of the country throughout the year.

The project aims to present a rehabilitation proposal that despite hiring a completely different function from the old one, does not intend to decharacterize the volumes or completely destroy their memories.

Key words: Torredeita, Station, Railways, Ecopista, Restoration



## Índice

<b>Agradecimentos</b>	III
<b>Resumo</b>	IV
<b>Abstract</b>	V
<b>Índice</b>	VI
<b>Índice de figuras</b>	VIII
<b>1. Introdução</b>	1
<b>2. Enquadramento</b>	5
2.1. Enquadramento Histórico	6
2.1.1. Os caminhos-de-ferro em Portugal	6
2.1.1.1 Rede ferroviária	7
2.1.1.2. As mudanças do território Português	7
2.1.1.3. Pontes	8
Linha do norte: Ponte D. Maria Pia – 4 de Novembro de 1877	8
2.1.1.4. Túneis	9
Linha de Sintra: Túnel do Rossio – 1890	9
2.1.1.5. Estações	10
Estação São Bento - Porto	11
2.2. A linha ferroviária do Dão	12
2.3. A Ecopista do Dão	14
2.4. Análise morfológica e Técnica das Estações ao Longo da Linha do Dão	16
2.4.1. Estação de Figueiró	17
2.4.2. Estação de Farminhão	20
2.4.3. Estação Parada de Gonta	23
2.4.4. Estação de Sabugosa	26
2.4.5. Estação de Tonda	29
2.4.6. Estação de Treixedo	32
2.5. Apreciações geral das estações analisadas	35

2.6. Torredeita e a linha do dão - 130 ano de coabitação	36
2.6.1. A Linha do Dão	38
1988 - Encerramento da Linha do Dão	38
2011 - Inauguração da Ecopista do Dão	38
2017 - A Estação como elemento de entrada para a Vila	39
<b>3. Levantamento</b>	43
3.1. Levantamento arquitetónico	44
<b>4. Diagnóstico de estado de conservação</b>	55
4.1. Global	56
Pelo Exterior	56
Pelo Interior	57
4.2. Paredes exteriores e interiores	58
4.3. Pavimentos	61
4.4. Cobertura	63
4.5. Vãos	67
<b>5. Proposta</b>	69
5.1. Memória descritiva e justificativa	70
5.1.1. Introdução	70
5.1.2. Condicionantes	70
5.1.3. Definição do Projeto	70
Instalações Sanitárias de Apoio	71
Estação de Receção e Alojamento / Antiga Casa do Chefe	71
Espaço de Restaurante / Antigo Armazém de Mercadorias	72
Novos Volumes de Apoio	72
Peças desenhadas	74
<b>6. Conclusão</b>	81
<b>7. Referências Bibliográficas</b>	83
<b>8. Anexos</b>	87

## Índice de Figuras

<b>Figura 1.</b> Capas de Gazetas dos Caminhos de Ferro de 1906 a 1940 ( <a href="http://restosdecoleccion.blogspot.pt/2010/12/publicidade-aos-caminhos-de-ferro.html">http://restosdecoleccion.blogspot.pt/2010/12/publicidade-aos-caminhos-de-ferro.html</a> )	6
<b>Figura 2.</b> Ponto D. Maria Pia ( <a href="http://www.porto24.pt/wp-content/uploads/2016/06/Ponte-Maria-Pia-Arquivo-Hist%C3%B3rico-Municipal-do-Porto.jpg">http://www.porto24.pt/wp-content/uploads/2016/06/Ponte-Maria-Pia-Arquivo-Hist%C3%B3rico-Municipal-do-Porto.jpg</a> )	9
<b>Figura 3.</b> Estação do Rossio em construção ( <a href="http://lh5.ggpht.com/-V3OSNBcsy40/ThI86Og7DJI/AAAAAAAAAIdE/cgOJwVmYjjU/s1600/Tunel-do-Rossio.14.jpg">http://lh5.ggpht.com/-V3OSNBcsy40/ThI86Og7DJI/AAAAAAAAAIdE/cgOJwVmYjjU/s1600/Tunel-do-Rossio.14.jpg</a> )	10
<b>Figura 4.</b> Atual túnel do Rossio ( <a href="http://www.diarioimobiliario.pt/Actualidade/Municipios-do-Oeste-quer-em-linha-ferroviaria-no-Rossio">http://www.diarioimobiliario.pt/Actualidade/Municipios-do-Oeste-quer-em-linha-ferroviaria-no-Rossio</a> )	10
<b>Figura 5.</b> Estação de São Bento - Porto, em 1971 ( <a href="http://lh4.ggpht.com/-DfO9uY7n_pY/UYtVxveSosl/AAAAAAAA2_M/OdTJ7TCZ6q8/s1600/Caminhos-de-Ferro.49-Estao-de-S.-Ben%25255B2%25255D.jpg">http://lh4.ggpht.com/-DfO9uY7n_pY/UYtVxveSosl/AAAAAAAA2_M/OdTJ7TCZ6q8/s1600/Caminhos-de-Ferro.49-Estao-de-S.-Ben%25255B2%25255D.jpg</a> )	11
<b>Figura 6.</b> Antiga Estação de Viseu (MENDES, António Reinaldo (2009). <i>História do Caminho-de-ferro - Vida de um Ferroviário</i> . 1ª Edição - pag. 44)	12
<b>Figura 7.</b> A Ponte Mosteirinho após adaptação para passagem pedonal da Ecopista ( <a href="https://www.ecopista-portugal.com/img/home/ponte2.jpg">https://www.ecopista-portugal.com/img/home/ponte2.jpg</a> )	14
<b>Figura 8.</b> Distribuição da Ecopista do Dão por Municípios	15
<b>Figura 9.</b> Esquema das estações ao longo da Ecopista do Dão	16
<b>Figura 10.</b> Estado atual da antiga estação de Figueiró	17
<b>Figura 11.</b> Vista axonométrica da composição que define a antiga estação de Figueiró	17
<b>Figura 12.</b> Fachada atual da antiga bilheteira com caixilharias em alumínio lacado branco, atualmente usado como junta de freguesia	19
<b>Figura 13.</b> Pormenor de tratamento e adaptação de rede elétrica e telefónica para novo layout	19
<b>Figura 14.</b> Pormenor de vão exterior com caixilharia em alumínio, substituindo a antiga porta em madeira da fachada Este	19
<b>Figura 15.</b> Espaço interior do café/bar com adição de piso superior em estrutura metálica e acesso por escada em madeira	19
<b>Figura 16.</b> Espaço interior do café/bar com caixilharia em alumínio para vão lateral pré-existente	19
<b>Figura 17.</b> Piso superior em mezanino com estrutura metálica e estrutura da cobertura em madeira preservada, à vista	19
<b>Figura 18.</b> Pormenor de escada de acesso a piso superior revestida em madeira	19
<b>Figura 19.</b> Antigo armazém da antiga estação de Figueiró, atualmente adaptado a café/bar	19

<b>Figura 20.</b> Fachada atual das instalações sanitárias de apoio à composição da ecopista, com caixilharias em alumínio e vidro fosco	19
<b>Figura 21.</b> Fotografia de enquadramento exterior da estação de Farminhão	20
<b>Figura 22.</b> Vista axonométrica da composição que define a antiga estação de Farminhão	20
<b>Figura 23.</b> Alçado Oeste do antigo volume de bilheteira, atualmente usado como espaço de café	21
<b>Figura 24.</b> Alçado Oeste do antigo volume de armazém, atualmente usado como restaurante	21
<b>Figura 25.</b> Interior de café/bar localizado na antiga bilheteira da Estação de Farminhão	22
<b>Figura 26.</b> Antecâmara de acesso às instalações sanitárias	22
<b>Figura 27.</b> Entrada de espaço de restaurante	22
<b>Figura 28.</b> Balcão de serviço/atendimento de espaço de restauração	22
<b>Figura 29.</b> scada em madeira de acesso a piso adicionada após reabilitação sentido descendente.	22
<b>Figura 30.</b> Escada em madeira de acesso a piso adicionada após reabilitação sentido ascendente	22
<b>Figura 31.</b> Piso superior adicionado para grupos/eventos	22
<b>Figura 32.</b> Pormenor de ligação entre gesso cartonado e estrutura em madeira existente	22
<b>Figura 33.</b> Pormenor de ligação entre gesso cartonado e estrutura em madeira existente	22
<b>Figura 34.</b> Alçado de vão tipo com caixilharia em alumínio branco de perfil minimalista	22
<b>Figura 35.</b> Pormenor de novas caixilharias em alumínio colocadas após reabilitação	22
<b>Figura 36.</b> Antiga Estação de Parada de Gonta atualmente usado como restaurante	23
<b>Figura 37.</b> Vista axonométrica da composição que define a antiga estação de Parada de Gonta	23
<b>Figura 38.</b> Vista interior de espaço de restaurante para lance de escadas efetuado em betão, com revestimento em granito no espelho e cobertor	25
<b>Figura 39.</b> Vista interior de espaço de restaurante para zona de receção e balcão	25
<b>Figura 40.</b> Pormenor de lance de escadas	25
<b>Figura 41.</b> Piso superior de restaurante	25
<b>Figura 42.</b> Alçado de vão tipo “janela” em alumínio lacado	25
<b>Figura 43.</b> Alçado de vão tipo “porta” em alumínio lacado	25
<b>Figura 44.</b> Pormenor de caixilharia em alumínio	25
<b>Figura 45.</b> Pormenor de passagem de cabo elétrico para iluminação exterior	25
<b>Figura 46.</b> Vista exterior de antigo armazém	25
<b>Figura 47.</b> Interior de antigo armazém	25

<b>Figura 48.</b> Estrutura de madeira e esteio de pedra para suporte de cobertura	25
<b>Figura 49.</b> Interior de antigo armazém com pormenor de fecho de portas/janelas pré-existentes	25
<b>Figura 50.</b> Vista exterior de pequeno equipamento de apoio com instalações sanitárias, com substituição de portas por madeira lacada branco	25
<b>Figura 51.</b> Fotografia de enquadramento exterior da Estação de Sabugosa	26
<b>Figura 52.</b> Axonometria de composição que define a antiga estação de Sabugosa	26
<b>Figura 53.</b> Alçado atual do equipamento central da antiga estação de Sabugosa com substituição de todas as caixilharias exteriores pré-existentes em madeira por PVC	27
<b>Figura 54.</b> Espaço atual sem uso, antigamente usado como armazem da antiga estação de Sabugosa	28
<b>Figura 55.</b> Vista exterior do antigo armazem em desuso	28
<b>Figura 56.</b> Vista do equipamento central pelo interior do armazem	28
<b>Figura 57.</b> Instalações sanitárias de apoio, com portas em chapa de alumínio verde	28
<b>Figura 58.</b> Interior de instalações sanitárias, com louças e cerâmicos novos	28
<b>Figura 59.</b> Interior de instalações sanitárias, com teto falso em forro de madeira	28
<b>Figura 60.</b> Fotografia da antiga estação de Tonda	29
<b>Figura 61.</b> Vista axonométrica da composição que define a antiga estação de Tonda	29
<b>Figura 62.</b> Vista exterior do equipamento central, com reboco areado substituído por peças cerâmicas	30
<b>Figura 63.</b> Pormenor dos vãos exteriores em madeira lacada com vidro temperado no topo	30
<b>Figura 64.</b> Vista exterior do equipamento de armazém, com todas as caixilharias em madeira retiradas e vão das “traseiras” aberto	31
<b>Figura 65.</b> Vista pelo interior do equipamento de armazém, com vestígios de reabilitação a nível de pinturas (vandalizadas posteriormente) e estrutura em madeira à vista	31
<b>Figura 66.</b> Vista exterior do pequeno equipamento de apoio de instalações sanitárias com apenas um vão de acesso pelo lado Norte	31
<b>Figura 67.</b> Vista exterior do pequeno equipamento de apoio de instalações sanitárias com caixilharias em madeira branco	31
<b>Figura 68.</b> Fotografia da antiga estação de Treixedo atualmente em ruínas	32
<b>Figura 69.</b> Vista axonométrica da composição que define a antiga estação de Treixedo	32
<b>Figura 70.</b> Esquema de possível encaixe entre vigas de madeira para suporte de laje intermédia e tetos	32
<b>Figura 71.</b> Espaço interior de antigo equipamento de bilheteira e casa de chefe de estação	34

<b>Figura 72.</b> Pormenor interior de chaminé em pedra, para uso na antiga habitação do chefe de estação	34
<b>Figura 73.</b> Pormenor de fissura pelo lado exterior de parede com tubagem de esgoto no interior	34
<b>Figura 74.</b> Pormenor interior com negativos da estrutura em madeira nas paredes de pedra, indiciantes da forma como se orientava a estrutura de apoio à laje e cobertura	34
<b>Figura 75.</b> Vista atual de antigo volume de armazém da Estação de Treixedo	34
<b>Figura 76.</b> Vista pelo lado interior do antigo armazém, com vegetação ao longo de todo o pavimento	34
<b>Figura 77.</b> Vista pelo lado interior do antigo armazém com vão de entrada	34
<b>Figura 78.</b> Igreja Matriz Torredeita ( <a href="https://www.allaboutportugal.pt/imagethumb">https://www.allaboutportugal.pt/imagethumb</a> )	36
<b>Figura 79.</b> Antiga Locomotiva a Vapor ( <a href="https://mapio.net/pic/p-4237779/">https://mapio.net/pic/p-4237779/</a> )	36
<b>Figura 80.</b> Ecomuseu - Carros de bois ( <a href="https://fjs.pt/ecomuseu/index.php?option=com_content&amp;view=article&amp;id=47&amp;Itemid=53">https://fjs.pt/ecomuseu/index.php?option=com_content&amp;view=article&amp;id=47&amp;Itemid=53</a> )	36
<b>Figura 81.</b> Pontos de interesse em Torredeita	37
<b>Figura 82.</b> As Linhas Ferroviárias antes de 1974 e na atualidade	39
<b>Figura 83.</b> Antigo percurso da Linha do Dão, atual Ecopista	40
<b>Figura 84.</b> Estrutura em ferro enferrujado inserido na parede exterior	58
<b>Figura 85.</b> Pormenor de parede exterior pelo lado interior	59
<b>Figura 86.</b> Parede interior com estrutura de tabique exposto	59
<b>Figura 87.</b> Parede interior com saibro e gesso a desfazer-se	60
<b>Figura 88.</b> Cruzamento de pavimento térreo com parede	60
<b>Figura 89.</b> Fissuração no pavimento térreo	61
<b>Figura 90.</b> Estado do pavimento superior com ondulações e fissurações	62
<b>Figura 91.</b> Cobertura de volume de casa de banho pelo interior	63
<b>Figura 92.</b> Aspeto exterior do volume de instalações sanitárias	63
<b>Figura 93.</b> Estado do teto interior do piso superior	64
<b>Figura 94.</b> Beirado Saliente do volume central da composição da estação	64
<b>Figura 95.</b> Estado do beirado saliente visível pelo exterior	65
<b>Figura 96.</b> Estado das madeiras da cobertura visível pelo exterior	65
<b>Figura 97.</b> Degradação da cobertura do volume de armazém	66
<b>Figura 98.</b> Surgimento de fungos e fissurações nas telhas	66
<b>Figura 99.</b> Estado dos vãos exteriores do edifício das instalações sanitárias	67

<b>Figura 100.</b> Fachada Este do volume sanitário	67
<b>Figura 101.</b> Pormenor de porta de acesso ao volume	67
<b>Figura 102.</b> Vista geral dos vãos da fachada Norte	68
<b>Figura 103.</b> Pormenor de janela de equipamento central	68
<b>Figura 104.</b> Pormenor de vedante a descascar na envolvente dos vidros	68
<b>Figura 105.</b> Estado de degradação de porta de acesso	68

## **1. Introdução**



O presente trabalho centra-se no desenvolvimento de um projeto cujo principal propósito é realizar uma reflexão sobre um conjunto edificado, de inegável valor patrimonial, que hoje se encontra num processo iminente de descaracterização. Trata-se da antiga estação ferroviária de Torredeita, que apesar de várias tentativas para a sua reutilização, idealizadas por habitantes da área, não se conseguiu afirmar como um equipamento viável e consistente, voltando rapidamente para o esquecimento e abandono. Apesar do seu potencial e valor patrimonial já existente na história e desenvolvimento de Portugal, o surgimento da Ecopista contribuiu para toda uma nova visibilidade e necessidade clara de intervir. O aparecimento da Ecopista do Dão, no ano de 2011, desencadeou uma nova esperança de vida para todas as infraestruturas existentes no seu percurso. É neste contexto que se encontra o núcleo motivador deste trabalho, levando assim a uma proposta de reabilitação a desenvolver nesta dissertação.

A criação da Ecopista teve como intuito preservar fisicamente a memória da antiga linha do Dão, uma das linhas mais afluentes do caminho-de-ferro que fazia ligação entre o município de Viseu e Santa Comba Dão. O resultado dessa intervenção criou mudanças notórias, tais como, a diminuição do isolamento das populações das freguesias existentes ao longo do seu percurso, e também o crescimento e desenvolvimento dessas regiões, tanto a nível económico como social, incluindo a vila de Torredeita.

O objetivo será transformar o conceito da Ecopista do Dão, na requalificação/renovação do espaço urbanístico e dos seus elementos arquitetónicos que acompanham essa infraestrutura, nomeadamente as estações. A intenção de requalificar e adaptar as estações para novos usos, tal como foi pensado para a criação da Ecopista, pretende ser o principal objetivo para conservar as memórias dos elementos edificados, que muito beneficiaram e serviram os habitantes das freguesias e da própria infraestrutura.

Esta dissertação tenta, assim, incidir no desenvolvimento e estudo de novas propostas de programas, que possam viabilizar o uso da estação ferroviária de Torredeita, existente desde 1890, tendo como principal objetivo preservar o seu valor histórico e cultural e acima de tudo, torná-la num objeto de progresso social, cultural e económico sempre em harmonia com a grande infraestrutura que é a Ecopista do Dão.

Este projeto pretende ser desenvolvido à base de estudos, com o auxílio de alguns testemunhos, debatendo temas como a análise social da região; a observação pessoal da freguesia, conseguindo assim uma maior proximidade para com os seus habitantes; a investigação de serviços existentes na zona, a fim de perceber as suas debilidades e igualmente compreender quais as necessidades de maior prioridade. Paralelamente a este estudo, será feita uma análise territorial da nova Ecopista, analisando a sua história e todas as intervenções realizadas nas estações ao longo do seu percurso. Neste tema, será, também, feita uma breve análise histórica da importância dos caminhos-de-ferro em Portugal, sendo uma referência quase obrigatória para o enquadramento histórico de todo este contexto, desde a sua projeção, execução e inauguração. Será, ainda, referido e analisado o impacto que a rede ferroviária criou no território Português, tanto a nível urbanístico como cultural, desde a criação de pontes, túneis e, particularmente, o objeto de estudo em questão, as estações. Toda esta envolvimento é motivo suficiente para promover a

sua parte histórica e explicar a importância nesta temática de reabilitação das estações que, ao longo dos anos, se foram desativando com o declínio e abandono de várias linhas em todo o país, partindo de um conceito de “trabalhar do geral para o particular” até este afetar o foco principal da estação de Torredeita.

Em conclusão, esta dissertação terá como foco principal a estação de Torredeita e o seu objeto de estudo, investigando a sua envolvimento no território, nomeadamente na freguesia de Torredeita, efetuando levantamentos arquitetónicos e registos fotográficos, identificando as suas patologias, como prováveis origens de soluções a debater, de possíveis usos e/ou funções a atribuir ao edifício, através das análises territoriais realizadas anteriormente na forma de um projeto final de arquitetura. Será discutido, desde o conceito de espaço, à organização espacial e mobiliário a propor, os respetivos materiais e a pormenorização, mostrando todo o detalhe minucioso desde caixilharias, até aos acabamentos interiores.



## **2. Enquadramento**

## 2.1. Enquadramento Histórico

### 2.1.1. Os caminhos-de-ferro em Portugal

Ainda que o tema principal desta dissertação realce toda a organização da Linha do Dão, mais especificamente a das suas estações, é necessário introduzir uma breve contextualização temporal da sua existência, da sua função, e, essencialmente, o seu simbolismo, que, nos dias de hoje, contém uma elevada influência nos caminhos-de-ferro em Portugal. Contudo, pretende-se refletir, fundamentalmente, na sua origem e de que modo essa infraestrutura globalizante transformou o país em temáticas de cariz urbanístico, social e cultural em um contexto mais pormenorizado e rigoroso.



Figura 1. Capas de Gazetas dos Caminhos de Ferro de 1906 a 1940

Portugal passou por um longo processo de mudança, desde a primeira publicação do decreto oficial relacionado com os Caminhos-de-Ferro de Portugal até à sua burocrática construção e inauguração, tendo sido juntamente fundada a Companhia das Obras Públicas de Portugal, no dia 19 de dezembro de 1844, 19 anos depois de ter sido inaugurado o primeiro caminho-de-ferro em Inglaterra. O objetivo seria executar e avançar com todas as obras autorizadas por lei e financiadas pelo Governo. O lançamento do primeiro decreto oficial, permitiria à Companhia ficar encarregue da totalidade da construção da via-férrea que ligasse Lisboa à fronteira entre Portugal – Espanha, com um prazo limitado de 10 anos. Contudo, o prazo estipulado terminou e o contrato não foi cumprido, levando à dissolvença da Companhia e ao abandono dos projetos, sem previsão de um futuro próximo. Após alguns anos do encerramento da Companhia das Obras Públicas, foi criado, em 1852, o Ministério de Obras Públicas, Comércio e Indústria, com a função de supervisionar todos os assuntos relacionados com o Caminho-de-Ferro. No mesmo ano foi publicado um novo decreto que promove a construção de uma nova linha, que teria como principais pontos de ligação a cidade do Porto e Lisboa, com a reestruturação da linha anteriormente projetada que iria ligar Lisboa até à fronteira de Espanha. Ainda no ano de 1852, as obras foram iniciadas, tendo sido concluídas no ano de 1856, quatro anos após o seu começo, e inauguradas no dia 28 de outubro 1856, tornando Portugal no 14º país, a nível mundial, a submeter-se a este meio de transporte.

#### **2.1.1.1. Rede Ferroviária**

Foi durante o reinado de D. Luís I, entre 1861 e 1889 (ano da inauguração da Linha do Dão) que se assistiu ao maior número de inaugurações de caminhos-de-ferro, tendo sido feitos até ao final do seu reinado, um valor aproximado de 1900km de via. No entanto, no início do século XX, houve um avanço notório do desenvolvimento das linhas férreas em todo o país com a introdução de um acordo estipulado pelo estado, em 1927, que promovia a unificação de todas as linhas, tendo sido responsabilizadas à empresa Comboios de Portugal, com as siglas de CP, no entanto, só em 1947 esse acordo foi oficialmente regularizado.

Importante salientar que, após estas mudanças, Portugal sofreu uma enorme transformação a nível paisagístico e urbanístico por consequência da adaptação de todas as linhas, tornando-se num dos países com mais ligações vias-férreas, com um processo bastante desenvolvido. Este facto deu origem a uma redução significativa do combate ao isolamento e à falta de comunicação do país com o resto da Europa. Algo que pareceu simples no início com uma mera ligação entre a Península Ibérica, resultou numa das maiores infraestruturas comunicantes.

#### **2.1.1.2. As mudanças do território Português**

A implantação dos caminhos-de-ferro, obrigou Portugal a experienciar novas e variadas técnicas e engenhos para que fosse possível superar obstáculos de natureza física, de forma a quebrar o cerco topográfico existente em várias povoações. Técnicas que, conseqüentemente, transformaram o país, com o desen-

volvimento de grandes infraestruturas, tais como, os carris, as travessas, as pontes, os túneis, as passagens de nível e por fim as estações. Todos estes elementos tiveram de se interligar e ser considerados de forma coletiva e harmoniosa, sendo que os carris, o alicerce mais importante, no entanto o mais básico, tiveram de ser desenvolvidos de forma contínua em todo o país (como ilustrado na imagem anterior), apesar de serem construídos por “troços” ou percursos definidos.

A necessidade de vencer as configurações dos mapas topográficos e atravessar os rios incentivou à construção de elementos pontuais, no entanto cruciais, para o bom funcionamento da infraestrutura, despertando o interesse de ilustres autores, tais como o Eng.º Gustavo Eiffel, responsável pela construção da ponte Maria Pia, situada sobre o rio Douro, que fazia a ligação entre a cidade do Porto e a de Vila Nova de Gaia, tornou Portugal num palco de engenharia de pontes, túneis e passagens de nível à escala mundial.

### **2.1.1.3. Pontes**

*“Dá-se o nome de ponte quando a infraestrutura possui um vão com um comprimento igual ou superior a quatro metros. Quando o tamanho é inferior, designa-se de pontão.” (MENDES, ANTÓNIO REINALDO, História do Caminho-de-Ferro - Vida de um Ferroviário, 2009, p.52).*

Ao longo de todo o processo da construção dos Caminhos-de-Ferro foram edificadas centenas de pontes, de forma a permitir uma circulação mais rápida, direta e confortável das linhas. Atualmente, existem mais de duas mil pontes ferroviárias no país. Embora, todas tenham sido relevantes, existem algumas que foram um marco importante para a memória e visão externa na Europa. Todas elas imprimindo um traço particular à paisagem, criando um total e inovador ambiente com a passagem do comboio.

Porém, um dos maiores problemas da altura estava relacionado com a projeção e construção de pontes metálicas, sendo este o material mais benéfico e propício para esse tipo de estruturas. A pedra destacava-se com primazia em relação aos metais, pois era considerada um material “eterno”, no entanto, a sua construção era bastante lenta e a capacidade de vencer grandes vãos sem a necessidade de conter apoios intermédios era muito limitada, provocando assim o desenvolvimento e a imposição das pontes em ferro.

#### Linha do norte: Ponte D. Maria Pia – 4 de Novembro de 1877

Considerada uma das maiores obras-primas executada pelo engenheiro Eiffel, foi uma das pontes que transportava a Linha do Norte sobre o rio Douro, com 61,2 metros de altura, e um vão de 160 metros, cujo arco representou na época uma inovação técnica a nível mundial. Apesar de tudo, o seu uso foi encerrado no dia 21 de junho de 1991 devido às muitas restrições provenientes da sua concessão inicial, tais como restrições de velocidade, não permitindo ultrapassar velocidades superiores a 20km/h e o

facto de apenas possuir uma via única, que acabaram por ditar o seu fim como infraestrutura ferroviária. A ponte esteve em serviço durante 114 anos até o surgimento da Ponte de São João, estrutura construída junto à Ponte Maria Pia, projetada por Edgar Cardoso.



Figura 2. Ponto D. Maria Pia

#### 2.1.1.4. Túneis

“ Os túneis têm a particularidade de evitar as grandes inclinações dos montes e serras e vencer outros obstáculos aparentemente intransponíveis “ (MENDES, ANTÓNIO REINALDO. *História do Caminho-de-ferro - Vida de um Ferroviário.*, 2009, P.57).

Atualmente, a nossa rede ferroviária apresenta cerca de 119 túneis, com uma extensão total de 29,5km, que apesar de não demonstrarem tanta popularidade a nível internacional, tornaram possível o encurtamento de várias linhas ao longo do país, atravessando montes pelo seu interior demonstrando um bom avanço tecnológico devido aos extensos túneis construídos. Sendo que todos eles foram importantes para o desenvolvimento da rede, apenas alguns serão referidos como sendo os que mais marcaram o processo de composição dos caminhos-de-ferro.

#### Linha de Sintra: Túnel do Rossio – 1890

Infraestrutura que perfaz o segmento inicial da Linha de Sintra, estabelecendo ligação à Baixa de Lisboa com uma extensão de 2,613kms e perfil abobadado de 8m de largura por 6m de altura.





Figura 3. Estação do Rossio em construção



Figura 4. Atual túnel do Rossio

### **-2.1.1.5. Estações**

As estações constituem uma importante parte do sistema ferroviário, sendo elas o elemento de ligação entre as pessoas e a “máquina” que transporta. Até ao final do século XX, as estações geriam todo o percurso realizado entre uma estação e a outra, sendo que nelas era possível identificar um edifício principal, constituindo o primeiro andar a residência do chefe da estação, dormitórios, instalações sanitárias, cais de mercadoria e gruas de abastecimento de águas às locomotivas a vapor. No entanto,

elas foram sofrendo várias alterações ao longo do tempo, tendo muitos dos seus elementos iniciais sido destruídos ou desativados.

Devido a questões arquitetónicas, implantação ou pela sua história, são consideradas uma referência importante na história do Caminho-de-Ferro em Portugal, sendo que apesar de todas importantes, algumas surgem com mais destaque.

### **Estação de São Bento - Porto**



Figura 5. Estação de São Bento - Porto, em 1971

Estação ferroviária levantada em 1916, localizada no centro da cidade do Porto, considerada um dos edifícios mais emblemáticos que marcou o movimento artístico nacional, com o edifício apresentado em forma de “U”, da autoria do arquiteto Marques da Silva.

## 2.2. A Linha Ferroviária do Dão



Figura 6. Antiga Estação de Viseu

A Linha do Dão, também conhecida como o Ramal de Viseu ou Linha de Santa Comba Dão a Viseu, foi uma linha ferroviária de via estreita que ligava Santa Comba Dão, originalmente com ligação na Linha da Beira Alta, à cidade de Viseu, no centro do país.

Tratava-se de uma linha em caminho de ferro de via métrica de bitola estreita, com uma extensão de cerca de 49,30 quilómetros que conseguia unir e desmistificar o isolamento encontrado na cidade de Viseu perante o resto do território nacional, através da ligação de Santa Comba Dão à linha da Beira Alta.

Esta linha entrou em serviço como transporte de pessoas e mercadorias em 1890, tendo facilitado a vida a vários passageiros, permitindo a construção de habitações mais afastadas do centro da cidade de Viseu, a abertura de várias fábricas de produção de matéria-prima ao longo da via, devido à função rápida e fácil de transporte de mercadorias servido pela infraestrutura, podendo usufruir da linha como método de viagem rotineira para dentro e fora da cidade, quebrando em larga escala o isolamento vivido pelo território central do país, através da ligação à linha da Beira Alta na estação de Santa Comba Dão.

O caminho-de-ferro do Dão demonstrou, assim, uma importância fulcral na história da região centro de Portugal, permitindo aos habitantes de Viseu e arredores deslocarem-se, facilmente, para o litoral, norte e sul, com ligação ao Porto com a linha do Vouga (a partir da Estação de Viseu) e o Ramal de Aveiro, e com ligação a Lisboa com a linha da Beira Alta (a partir da Estação de Santa Comba Dão), ambas conectadas através do troço efetuado pela Linha Do Dão.

Infelizmente, devido a vários fatores externos como a crise económica nacional vivida em 1930, a crescente concorrência do transporte rodoviário e o início das hostilidades na Segunda Guerra Mundial, em 1939/40, levaram à exclusão de vários comboios ao longo de todo o território Português, incluindo

a Linha do Dão. Consequentemente, e após a integração da CP para gestão desta infraestrutura, esses fatores levaram à interrupção do transporte de mercadorias, em 1972 e definitivamente em 1988, com o transporte de pessoas, devido ao baixo movimento/receitas geradas na época, já que apenas se efetuava uma viagem por dia, levando ao completo abandono e desuso da infraestrutura e dos seus componentes, nomeadamente as estações.

Atualmente, este antigo troço foi convertido em Ecopista, tentando reativar as memórias históricas fornecidas pela linha, seguindo à risca o percurso realizado pelo caminho-de-ferro, através de um projeto realizado em parceria entre os municípios de Viseu, Tondela e Santa Comba Dão. Iniciando-se em 2007, com uma extensão de 8,27 quilómetros entre Viseu e Figueiró, e o restante em 2011, completando o percurso até Santa Comba Dão, com a extensão de 49,30 quilómetros.

### 2.3. A Ecopista do Dão

As memórias da linha do Dão foram transformadas em Ciclovia, desenvolvida em 2011, a partir de um projeto realizado no âmbito de uma parceria entre os municípios servidos pela linha (Santa Comba Dão, Tondela e Viseu), que previa o restauro de todas as estações, apeadeiros e restantes obras de arte da linha, incluindo postes elétricos de iluminação pública ao longo de todo o seu percurso.

A Ecopista do Dão desenvolve-se ao longo do antigo ramal ferroviário do Dão, numa extensão de 49,30Km, atravessando os Municípios de Viseu, Tondela e Santa Comba Dão. É considerada de extremo valor paisagístico, turístico e ambiental, assumindo-se como um dos pilares estratégicos de desenvolvimento deste território. Esta infraestrutura de recreio e desporto reveste-se de elevado interesse tanto para os habitantes locais, como para os visitantes, apresentando-se como um catalisador para o desenvolvimento das temáticas do turismo de natureza, cultural e paisagístico.

O surgimento da Ecopista, não só consegue trazer um novo significado para as estruturas esquecidas e abandonadas, como também consegue absorver / agregar outras infraestruturas na sua proximidade, permitindo a criação de vários outros programas e estruturas que possibilitem o enriquecimento da região centro, dentro de múltiplas temáticas ou áreas a desenvolver, sejam elas na arquitetura, no desporto, na gastronomia, no património histórico-cultural ou até mesmo a natureza. Com esta nova “linha” é então possível abrir uma série de portas voltadas para o futuro e para o desenvolvimento.

Estruturas como a Ponte Mosteirinho, desenvolvida por Gustave Eiffel, intransitável e “abandonada” até ao desenvolvimento deste projeto, surge novamente como um grande ponto turístico, não só pela sua adaptação para passagem pedonal e passagem da Ecopista, mas também pela sua visibilidade mundial, pela estrutura e design criados ao longo dos anos.



Figura 7. A Ponte Mosteirinho após adaptação para passagem pedonal da Ecopista

Oportunidades como intervenções nas antigas estações que serviam a antiga linha ferroviária começaram a ganhar força, recuperando aquilo que é património histórico-cultural português. Posto isto, torna-se natural o surgimento de interesses em analisar estas composições e potencializar esses espaços, com intuito de fixar e proporcionar serviços não só aos habitantes desta região, como aos aventureiros / turistas que percorrem esta via.

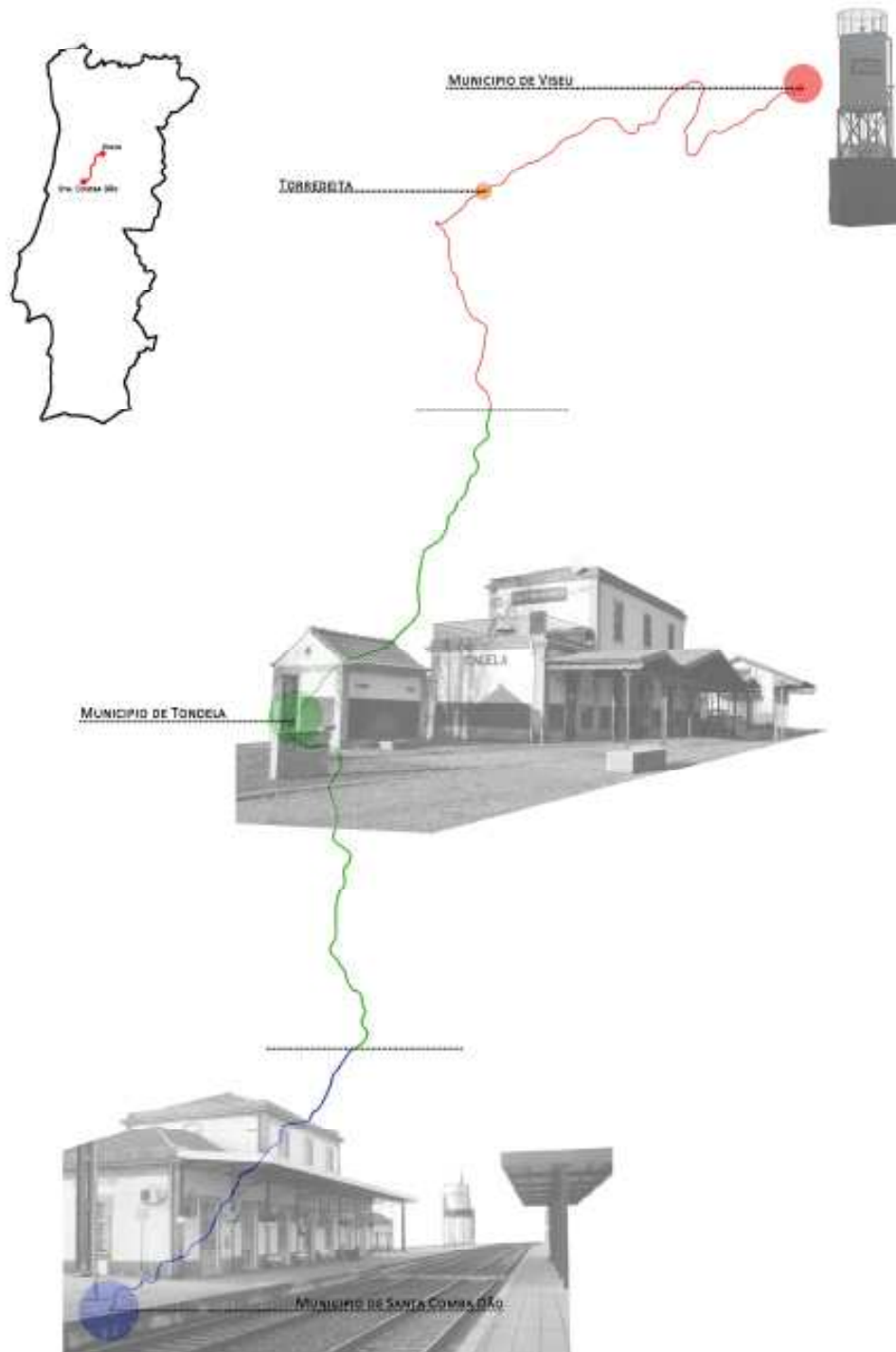


Figura 8. Distribuição da Ecopista do Dão por Municípios

## 2.4. Análise Morfológica e Técnica das Estações ao Longo da Linha do Dão

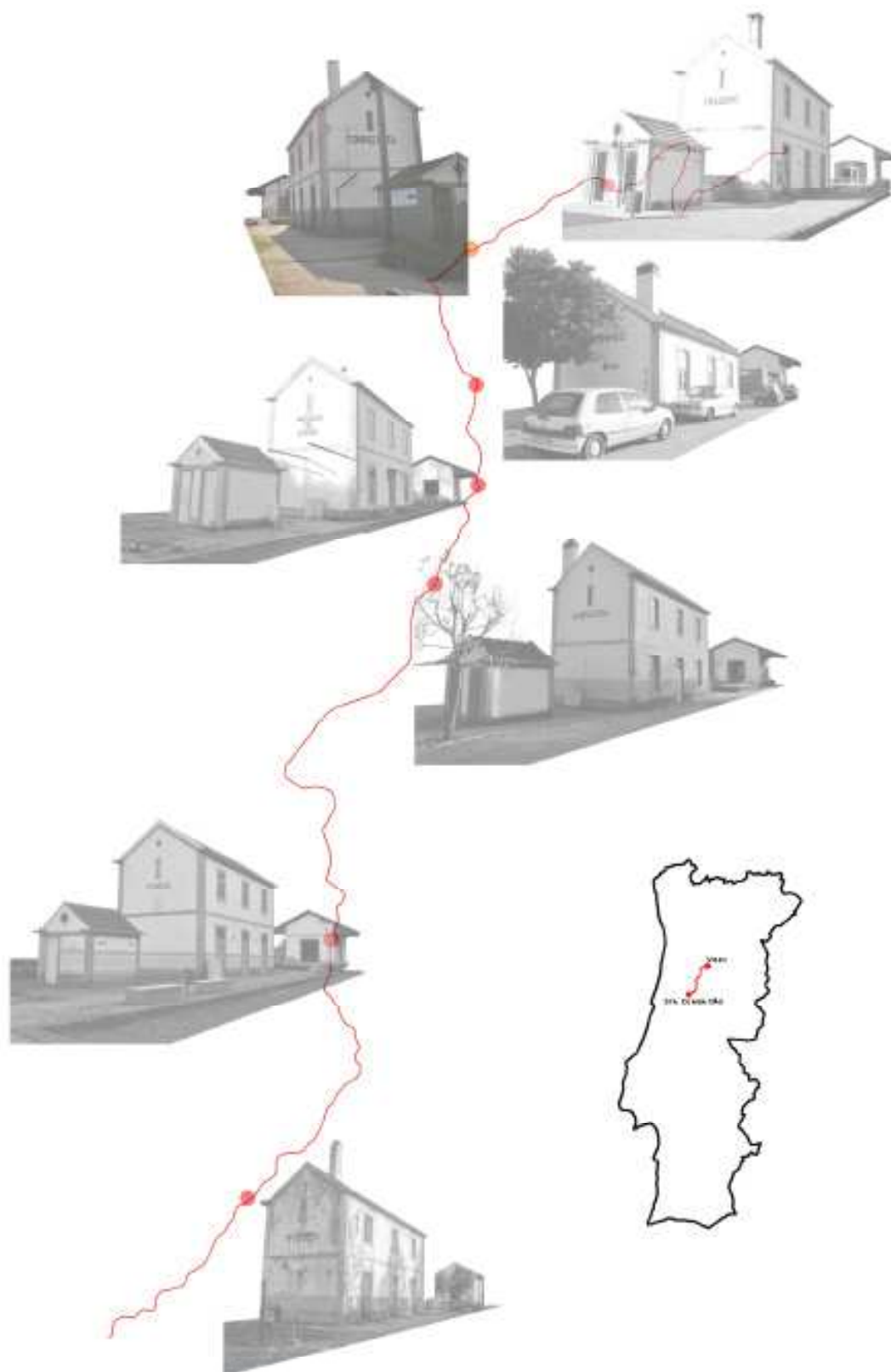


Figura 9. Esquema das estações ao longo da Ecopista do Dão

### 2.4.1. Estação de Figueiró



Figura 10 Estado atual da antiga estação de Figueiró

Estação da Linha ferroviária do Dão, localizada ao quilómetro 7,5, composta por dois volumes construídos, antigamente usados como armazém e habitação do chefe de estação, e um terceiro volume usado como espaço de instalações sanitárias de apoio à antiga estação.

Após o seu abandono e desuso, iniciou-se a idealização de uma possível adaptação do espaço para uso público da freguesia, recebendo como função a sede da Junta de Freguesia no equipamento central e café/bar no antigo equipamento. Optando, apenas, para o terceiro volume por uma renovação de materiais no seu interior, mantendo o seu carácter de apoio com instalações sanitárias.

Atualmente, o equipamento central apresenta-se com uma planta retangular de 12,65m de comprimento e 6,02m de largura, revestida na cobertura com telha marselha, em telhado de duas águas,

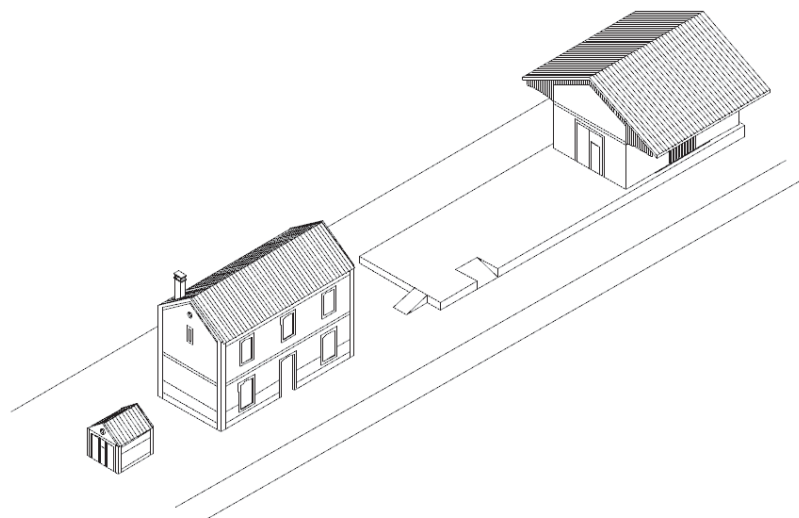


Figura 11. Vista axonométrica da composição que define a antiga estação de Figueiró



com beiral saliente. Paredes em alvenaria de pedra, coberta com reboco de cal e os alçados norte e sul com três entradas emolduradas com ombreiras e lintel em granito. Os alçados menores (este e oeste) apresentam-se no topo com um óculo com moldura em granito.

No pavimento térreo foram substituídos todos os cerâmicos. No piso superior foi colocado um novo flutuante e foram, também, colocados tetos falsos em gesso cartonado em ambos os pisos, com paredes divisórias completamente novas em gesso cartonado com acabamento em pintura e remates com rodapé em pvc. As caixilharias pré-existentes em madeira foram substituídas por alumínio e, apenas, foi dada uma renovação visual pelo lado exterior, com trabalhos de pintura e limpeza da pedra.

No volume do antigo armazém, transformado atualmente num bar, apresenta-se uma planta com 6,85m de largura e 10,80m de comprimento, revestida na cobertura com telha marselha, em telhado de duas águas sobre estrutura de madeira visível pelo interior, composto por 2 conjuntos de 2 empenas, 2 diagonais, 1 pendural e uma viga apoiada sobre as paredes em pedra, suportando toda a estrutura e libertando por completo o espaço interior (evitando pilares). Foi adicionado um piso/mezanino através de uma estrutura metálica em aço galvanizado colocada pelo interior, com acesso através de uma escada revestida em madeira e colocadas caixilharias em alumínio em todos os vãos existentes (inexistentes antes da intervenção). Nas madeiras exteriores já existentes (portadas laterais e frontal) foram realizados trabalhos de manutenção, pintura e envernizamento.

No volume mais pequeno, foram apenas substituídas as caixilharias em madeira por alumínio, com portas em vidro fosco, renovados os cerâmicos interiores e colocados novos equipamentos sanitárias, mantendo a sua função original de apoio ao conjunto dos equipamentos. Apresentando, assim, uma planta retangular com 3,03m de largura e 3,34m de comprimento, revestida na cobertura com telha marselha, em telhado de duas águas, com beiral saliente sobre estrutura de madeira, com parede em alvenaria de pedra e vãos emoldurados com ombreiras e lintel em granito, semelhante ao apresentado no volume central.



Figura 12. Fachada atual da antiga bilheteira com caixilharias em alumínio lacado branco, atualmente usado como junta de freguesia



Figura 13. Pormenor de tratamento e adaptação de rede elétrica e telefónica para novo layout



Figura 14. Pormenor de vão exterior com caixilharia em alumínio, substituindo a antiga porta em madeira da fachada Este

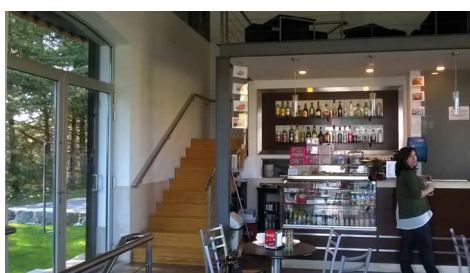


Figura 15. Espaço interior do café/bar com adição de piso superior em estrutura metálica e acesso por escada em madeira

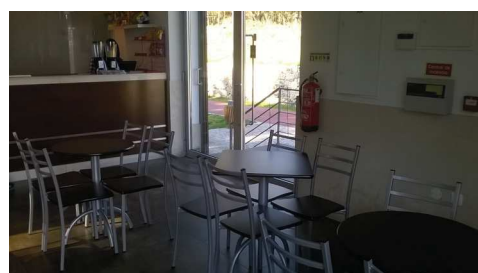


Figura 16. Espaço interior do café/bar com caixilharia em alumínio para vão lateral pré-existente



Figura 17. Piso superior em mezanino com estrutura metálica e estrutura da cobertura em madeira preservada, à vista



Figura 18. Pormenor de escada de acesso a piso superior revestida em madeira



Figura 19. – Antigo armazém da antiga estação de Figueiró, atualmente adaptado a café/bar



Figura 20. Fachada atual das instalações sanitárias de apoio à composição da ecopista, com caixilharias em alumínio e vidro fosco

## 2.4.2. Estação de Farminhão



Figura 21. Fotografia de enquadramento exterior da estação de Farminhão

Estação da Linha Ferroviária do Dão, localizada ao quilómetro 16, composta por dois volumes construídos, antigamente usados como armazém e centro de venda de bilhetes. Carecia de um piso superior para habitação do chefe de estação, sendo esta a única estação da linha do Dão que não apresentava piso superior.

Após o fecho da linha, foi realizado um trabalho de readaptação do espaço para uso público, transformando o equipamento central num bar, e o antigo armazém num restaurante.

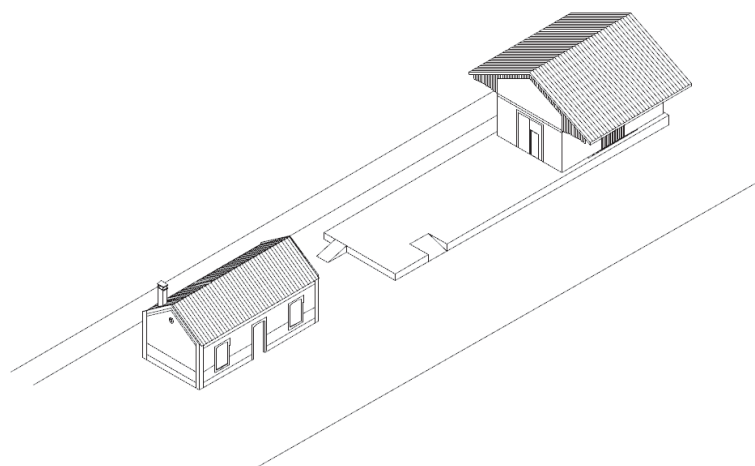


Figura 22. Vista axonométrica da composição que define a antiga estação de Farminhão

Atualmente, apresenta-se no equipamento central uma planta retangular com 12,50m de comprimento e 6m de largura, revestida na cobertura com telha marselha, em telhado de duas águas, com beiral saliente.

Paredes exteriores em alvenaria de pedra, coberta com reboco de cal e os alçados Este e Oeste com três entradas emolduradas com ombreiras e lintel em granito. Os alçados menores (Norte e Sul) apresentam-se no topo com um óculo com moldura em granito.

Foram removidas as paredes interiores em tabique, e colocadas paredes divisórias interiores em gesso cartonado, de forma a obter instalações sanitárias, espaço central de café e espaço de cozinha/balcão para atendimento.

Nos pavimentos foram removidos os cerâmicos existentes e colocados novos e foi colocado um teto falso em gesso cartonado.

As caixilharias pré-existentes em madeira foram substituídas por pvc branco e vidro fosco e foram realizados trabalhos de manutenção pelo lado exterior através de retoque de pinturas e limpeza de granitos.

No volume do antigo armazém, transformado atualmente num restaurante, apresenta-se uma planta com 6,85m de largura e 10,80m de comprimento, revestida na cobertura com telha marselha em telhado de duas águas sobre estrutura de madeira visível pelo interior, composto por 2 conjuntos de 2 empenas, 2 diagonais, 1 pendural e uma viga apoiada sobre as paredes em pedra, suportando placas em painel sandwich e acabamento em telha marselha com beiral saliente.

No interior, foi adicionado um piso através de uma estrutura em madeira ocupando quase toda a área do volume, duplicando a sua área útil, tornando o piso de cima numa sala de refeições e o piso de baixo para refeições, balcão de atendimento e cozinha.

Como acabamentos, foi colocado um pavimento cerâmico no piso inferior e um pavimento de madeira flutuante no piso superior, com acabamento de paredes em pintura e rodapé em madeira (no piso superior). As caixilharias todas em pvc branco, incluindo porta de entrada e uma nova porta de acesso, rasgada nas traseiras, em alumínio, para abastecimento da cozinha.



Figura 23. Alçado Oeste do antigo volume de bilheteira, atualmente usado como espaço de café



Figura 24. Alçado Oeste do antigo volume de armazém, atualmente usado como restaurante



Figura 25. Interior de café/bar localizado na antiga bilheteira da Estação de Farminhão



Figura 26. Antecâmara de acesso às instalações sanitárias



Figura 27. Entrada de espaço de restaurante



Figura 28. Balcão de serviço/atendimento de espaço de restauração



Figura 29. Escada em madeira de acesso a piso adicionada após reabilitação sentido descendente.



Figura 30. Escada em madeira de acesso a piso adicionada após reabilitação sentido ascendente



Figura 31. Piso superior adicionado para grupos/eventos



Figura 32. Pormenor de ligação entre gesso cartonado e estrutura em madeira existente



Figura 33. Pormenor de ligação entre gesso cartonado e estrutura em madeira existente



Figura 34. Alçado de vão tipo com caixilharia em alumínio branco de perfil minimalista



Figura 35. Pormenor de novas caixilhariias em alumínio colocadas após reabilitação

### 2.4.3. Estação Parada de Gonta



Figura 36. Antiga Estação de Parada de Gonta atualmente usado como restaurante

Estação da Linha Ferroviária do Dão, localizada ao quilómetro 19, composta por três volumes, antigamente usados como armazém, habitação do chefe de estação/venda de bilhetes e instalações sanitárias de apoio à antiga estação.

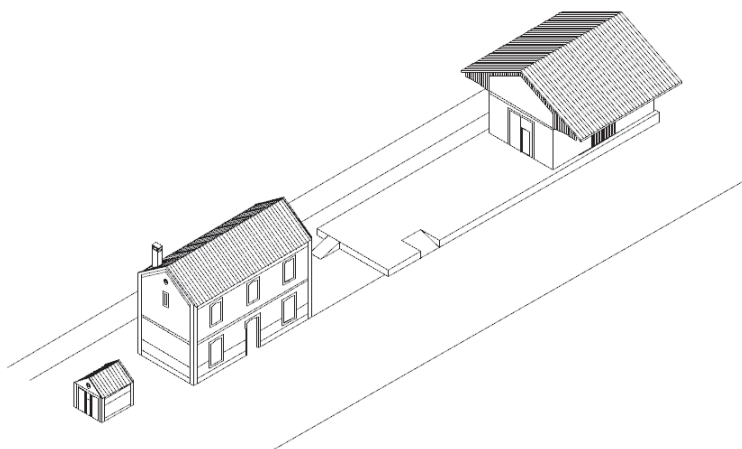


Figura 37. Vista axonométrica da composição que define a antiga estação de Parada de Gonta

Após a descontinuidade dos serviços prestados pela Linha do Dão, que levou ao abandono e desativação da estação, a Câmara Municipal restaurou a estação no ano de 2011. Foi arrendada em 2012 a uma entidade privada que, no mesmo ano, iniciou as obras de adaptação da habitação/bilheteira para um restaurante, tendo sido realizado um trabalho de readaptação do espaço para uso público, transformando o equipamento central num pequeno restaurante. O equipamento de apoio/instalações sanitárias foi renovado e foram removidas todas as caixilharias do antigo armazém, sendo apenas um espaço aberto e amplo sem uso.

Atualmente, apresenta-se no equipamento central uma planta retangular com 12,50m de comprimento e 6m de largura, revestido na cobertura com telha marselha, em telhado de duas águas, com beiral saliente.

As paredes exteriores são em alvenaria de pedra, coberta com reboco de cal e os alçados Este e Oeste com três entradas emolduradas com ombreiras e lintel em granito. Os alçados menores (Norte e Sul) apresentam-se no topo com um óculo com moldura em granito.

Foram removidas as paredes interiores em tabique e colocadas paredes divisórias em alvenaria de tijolo, de forma a limitar um espaço para cozinha, libertando tudo o resto, de forma a ficar o mais amplo possível para restauração, incluindo o piso superior onde não se encontra divisão nenhuma.

As escadas pré-existentes foram removidas e colocadas no lado oposto do edifício, ocupado em toda a sua dimensão o lado norte do equipamento, com um patamar de descanso junto à janela, interrompendo-a a meio.

Para o piso superior, foi removida toda a estrutura pré-existente em madeira e colocada uma estrutura em betão aligeirado, com vigotas a atravessarem o edifício na transversal, apoiadas nas paredes de pedra.

Os cerâmicos existentes nos pavimentos do piso inferior foram removidos e colocados novos, o mesmo aconteceu no piso superior, onde também foi colocado um acabamento em cerâmico ao longo de todo o pavimento, acompanhado de um rodapé equivalente.

As paredes foram todas pintadas de novo e substituídas todas as caixilharias dos vãos por alumínio lacado, com vidros simples para janelas e portas. Pelo exterior, foram apenas realizados trabalhos de manutenção através de retoques de pinturas e limpeza de granitos.

No volume antigo de armazém, foi apenas realizada uma limpeza arquitetónica, ou seja, removeram-se todas as caixilharias e divisórias, transformando o espaço num lugar “virgem” e amplo, sem qualquer uso potenciado até ao momento. Apresenta-se então com uma planta retangular, com 6,80m de largura e 10,80m de comprimento, revestido na cobertura com telha marselha, em telhado de duas águas sobre estrutura de madeira visível pelo interior, composto por 2 conjuntos de 2 empenas, 2 diagonais, 1 pendural e uma viga apoiada sobre as paredes em pedra, suportando o acabamento em telha marselha com beiral saliente.

No pequeno equipamento de apoio, com instalações sanitárias, foram apenas substituídas as caixilharias de madeira por madeira lacada branco, renovadas todas as pinturas no exterior, e renovado o pavimento cerâmico interior. Apresentando-se, assim, com planta retangular com 3,00m de largura e 3,34m de comprimento, revestido na cobertura com telha marselha, em telhado de duas águas com beiral saliente sobre estrutura de madeira, com parede em alvenaria de pedra e vãos emoldurados com ombreiras e lintel em granito, semelhante ao apresentado no volume central.

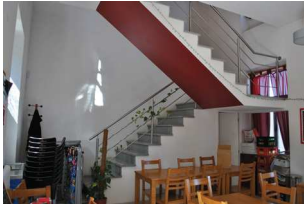


Figura 38. Vista interior de espaço de restaurante para lance de escadas efetuado em betão, com revestimento em granito no espelho e cobertor

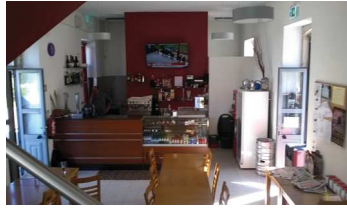


Figura 39. Vista interior de espaço de restaurante para zona de receção e balcão



Figura 40. Pormenor de lance de escadas



Figura 41. Piso superior de restaurante



Figura 42. Alçado de vão tipo "janela" em alumínio lacado



Figura 43. Alçado de vão tipo "porta" em alumínio lacado



Figura 44. Pormenor de caixilharia em alumínio



Figura 45. Pormenor de passagem de cabo elétrico para iluminação exterior



Figura 46. Vista exterior de antigo armazém



Figura 47. Interior de antigo armazém



Figura 48. Estrutura de madeira e esteio de pedra para suporte de cobertura



Figura 49. Interior de antigo armazém com pormenor de fecho de portas/janelas pré-existent



Figura 50. Vista exterior de pequeno equipamento de apoio com instalações sanitárias, com substituição de portas por madeira lacada branco



#### 2.4.4. Estação de Sabugosa



Figura 51. Fotografia de enquadramento exterior da Estação de Sabugosa

Estação da Linha Ferroviária do Dão, localizada ao quilómetro 24, composta por 3 volumes construídos, antigamente usados como armazém, centro de venda de bilhetes, com piso superior para casa do chefe de estação e um pequeno volume de apoio para instalações sanitárias públicas.

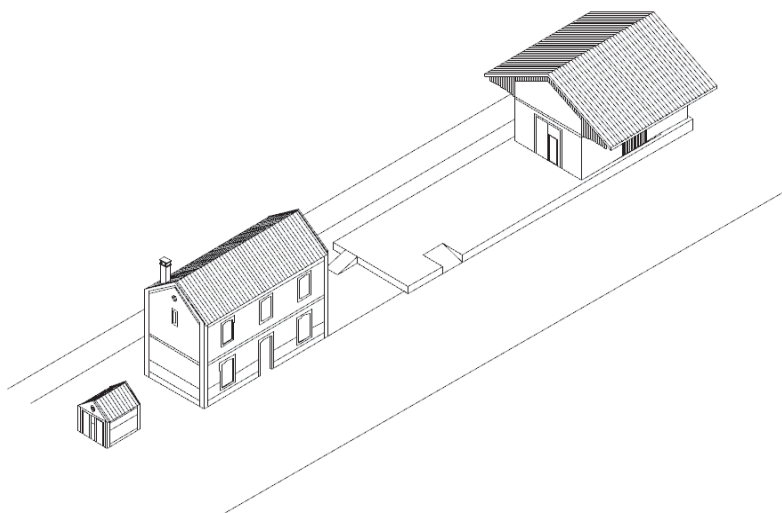


Figura 52. Axonometria de composição que define a antiga estação de Sabugosa

Apesar de não ter sido possível entrar no interior do equipamento central, pode-se observar que foram realizados trabalhos de manutenção e reabilitação do volume, servindo-o com um novo uso/função. Apesar de esta não ter sido identificada, foi possível realizar uma análise visual pelo seu exterior, com caixilharias apresentadas em pvc branco com aros verdes.

Através de análise apenas pelo lado exterior, o equipamento central apresenta-se com uma planta retangular com 12,50m de comprimento e 6,00m de largura, revestida na cobertura com telha marselha, em telhado de duas águas com beiral saliente.

As paredes exteriores, tal como as outras estações, apresentam-se em alvenaria de pedra, coberta com reboco de cal e os alçados maiores com três entradas emolduradas com ombreiras e lintel em granito saliente, apresentado nos alçados menores um óculo com moldura também em granito.

No volume do antigo armazém, tal como na estação de Parada de Gonta, foram realizados trabalhos de manutenção pela Câmara Municipal de Tondela, tendo sido apenas realizados trabalhos de pintura pelo lado exterior, removido removidas todas as divisórias do lado interior, de modo a amplificar todo o espaço, tornando-o “virgem”. Apresentando-se com uma planta com 6,80m de largura e 10,80m de comprimento, revestido na cobertura com telha marselha, em telhado de duas águas sobre estrutura de madeira visível composto por 2 conjuntos de 2 empenas, 2 diagonais, 1 pendural e uma viga apoiada sobre as paredes em pedra, suportando telha marselha com beiral saliente.

O pequeno equipamento de apoio é o único aberto ao público, tendo facilitado a sua análise.

Apresenta uma planta morfologicamente semelhante aos outros volumes, com uma dimensão de 3,03m de largura e 3,35m de comprimento, revestida na cobertura com telha marselha, em telhado de duas águas com beiral saliente sobre estrutura de madeira, com parede de alvenaria de pedra e vãos emoldurados com ombreiras e lintel em granito, semelhante ao apresentado nos restantes volumes.

Os vãos exteriores foram substituídos por portas em chapa de alumínio verde, colocado um revestimento uniforme em cerâmico ao longo do pavimento e paredes e colocado um teto falso em forro de madeira.



Figura 53. Alçado atual do equipamento central da antiga estação de Sabugosa com substituição de todas as caixilharias exteriores pré-existentes em madeira por PVC



Figura 54. Espaço atual sem uso, antigamente usado como armazem da antiga estação de Sabugosa



Figura 55. Vista exterior do antigo armazem em desuso

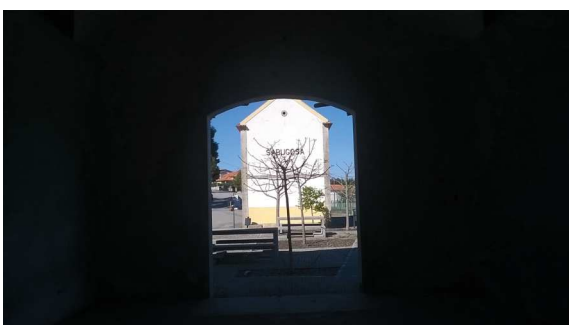


Figura 56. Vista do equipamento central pelo interior do armazem



Figura 57. Instalações sanitárias de apoio, com portas em chapa de alumínio verde



Figura 58. Interior de instalações sanitárias, com louças e cerâmicos novos



Figura 59. Interior de instalações sanitárias, com teto falso em forro de madeira

### 2.4.5. Estação de Tonda



Figura 60. Fotografia da antiga estação de Tonda

A penultima Estação da Linha ferroviária do Dão, localizado ao quilómetro 34, composto por 3 volumes construídos, antigamente usados como armazém, centro de vendas de bilhetes com piso superior para casa do chefe de habitação e um pequeno volume de apoio para instalações sanitárias públicas.

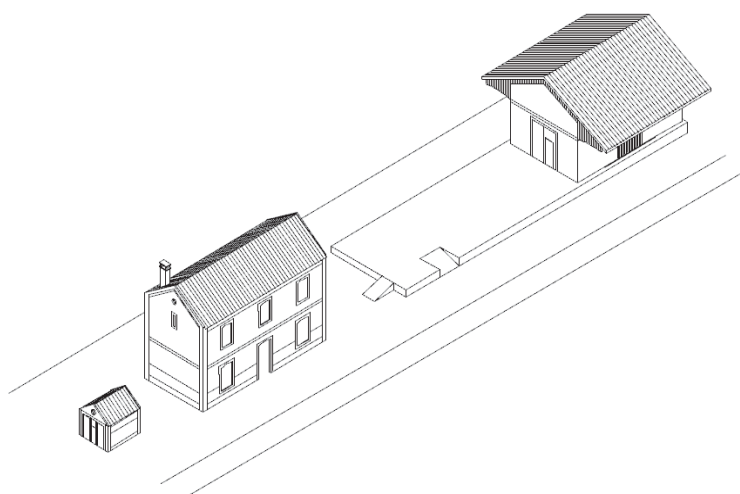


Figura 61. Vista axonométrica da composição que define a antiga estação de Tonda

Apesar de não ter sido possível entrar no interior do equipamento central, é possível observar que foram realizados trabalhos de manutenção e reabilitação nos volumes, servindo-os com um novo uso/função. O equipamento central foi transformado num moto clube.

Através de análise apenas pelo lado exterior, o equipamento central apresenta-se com uma planta retangular com 12,50m de comprimento e 6,00m de largura, revestido na cobertura com telha marselha, em telhado de duas águas com beiral saliente.

As paredes exteriores, tal como nas outras estações, apresentam-se em alvenaria de pedra, coberta com reboco de cal e os alçados maiores com três entradas emolduradas com ombreiras e lintel em granito saliente, apresentado nos alçados menores um óculo com moldura também em granito.

O reboco em areado foi substituído por um revestimento cerâmico a toda a sua volta e todas as caixilharias pré-existentes em madeira, foram substituídas por madeira lacada a cinza.

No volume do antigo armazém, foram apenas realizados trabalhos de manutenção. Foram executados trabalhos de pintura pelo lado exterior, removidas todas as divisórias do lado interior de modo a amplificar todo o espaço, tornando-o “virgem”. Apresentando-se com uma planta com 6,80m de largura e 10,80m de comprimento, revestido na cobertura com telha marselha em telhado de duas águas sobre estrutura de madeira visível composto por 2 conjuntos de 2 empenas, 2 diagonais, 1 pendural e uma viga apoiada sobre as paredes em pedra, suportando telha marselha com beiral saliente.

Neste equipamento, é possível ver também uma abertura de porta nas traseiras, que, apesar de não ser visível nas restantes estações, é possível, após posterior análise, que todas elas tenham sido pensadas para ter este vão, podendo mesmo ter existido inicialmente e sido tapado posteriormente.

O pequeno equipamento apresenta uma planta morfologicamente semelhante aos outros volumes, com uma dimensão de 3,03m de largura e 3,35m de comprimento, revestido na cobertura com telha marselha, em telhado de duas águas com beiral saliente sobre estrutura de madeira, com parede de alvenaria de pedra e vãos emoldurados com ombreiras e lintel em granito, semelhante ao apresentado nos restantes volumes.

Com o reboco areado substituído por revestimento cerâmico (tal como no equipamento central), e, por razão desconhecida, tapada uma das portas de acesso às instalações sanitárias, passando de 4 entradas para apenas 3, onde foram, também, substituídas as caixilharias por madeira lacada.



Figura 62. Vista exterior do equipamento central, com reboco areado substituído por peças cerâmicas



Figura 63. Pormenor dos vãos exteriores em madeira lacada com vidro temperado no topo



Figura 64. Vista exterior do equipamento de armazém, com todas as caixilharias em madeira retiradas e vão das “traseiras” aberto



Figura 65. Vista pelo interior do equipamento de armazém, com vestígios de reabilitação a nível de pinturas (vandalizadas posteriormente) e estrutura em madeira à vista



Figura 66. Vista exterior do pequeno equipamento de apoio de instalações sanitárias com apenas um vão de acesso pelo lado Norte



Figura 67. Vista exterior do pequeno equipamento de apoio de instalações sanitárias com caixilharias em madeira branco

### 2.4.6. Estação de Treixedo



Figura 68. Fotografia da antiga estação de Treixedo atualmente em ruínas

Antiga estação da Linha Ferroviária do Dão, localizada ao quilómetro 44, composta por dois volumes construídos, usados como armazém e centro de venda de bilhetes.

Atualmente, este conjunto encontra-se em ruínas, sendo apenas um ponto de interesse/passagem da Ecopista do Dão. No entanto, é através da análise desta estação que é possível “esmiuçar” a constituição/construção destes equipamentos, tornando este conjunto no mais rico a nível de estudo e análise, permitindo visualizar quase todas as camadas de construção, à exceção das paredes interiores, não existindo qualquer vestígio atual.

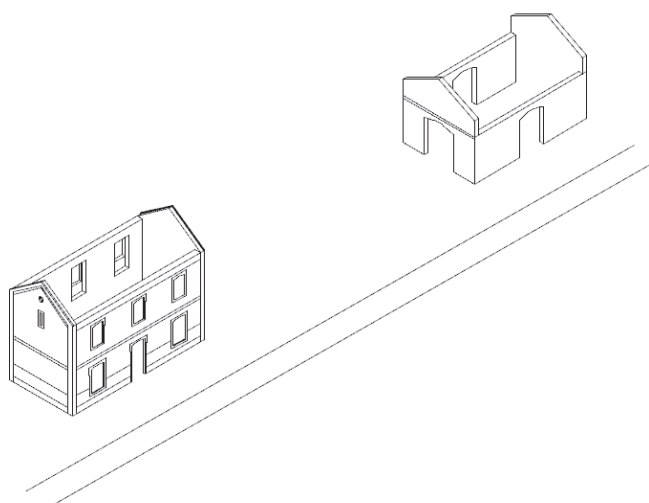


Figura 69. Vista axonométrica da composição que define a antiga estação de Treixedo

Morfológicamente, apresenta-se tal como todas as outras, com planta retangular com 12,50m de comprimento e 6m de largura, no equipamento central e planta retangular com 6,85m de largura e 10,80m de comprimento, no antigo armazém. Carecia de qualquer tipo de cobertura ou lajes que ruíram com o passar dos anos ou foram removidas por questões de segurança.

Pelo lado interior, percebe-se facilmente a constituição / pormenorização construtiva executada na altura, com as perfurações nas paredes pelo lado interior, sendo possível visualizar os locais onde as vigas de madeira se uniam às paredes de pedra, e de que forma o soalho era orientado. Possivelmente com sistema de encaixe conforme representado na figura seguinte.

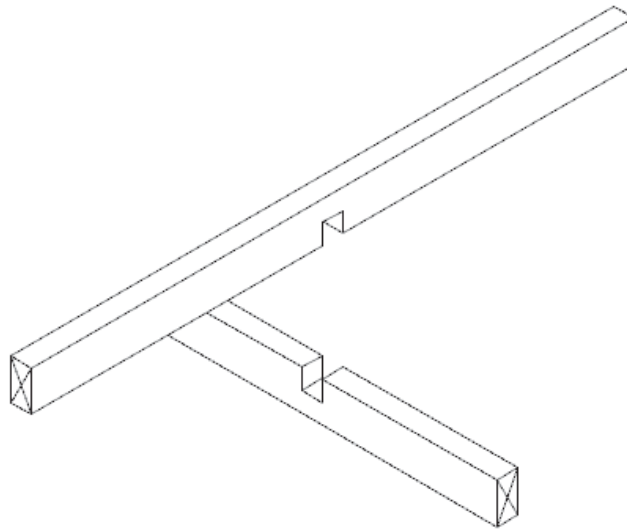


Figura 70. Esquema de possível encaixe entre vigas de madeira para suporte de laje intermédia e tetos

Pelo lado exterior torna-se também possível visualizar, através de fendas existentes nas paredes, a alvenaria de pedra, a camada de reboco em cal, a pintura, a tubagem de saneamento para uma possível sanita existente no piso superior e as antigas entradas ainda emolduradas com ombreiras e lintel em granito.

O volume usado como armazém, tal como o resto da composição, também se encontra em ruínas. Mantém, apenas, memória das paredes exteriores, não deixando qualquer vestígio da estrutura de madeira pré-existente para suporte da cobertura ou das portadas para acesso ao volume. A vegetação com o tempo acabou por absorver todo o pavimento, não sendo possível realizar nenhuma análise quanto à composição construtiva dos pavimentos térreos.





Figura 71. Espaço interior de antigo equipamento de bilheteira e casa de chefe de estação



Figura 72. Pormenor interior de chaminé em pedra, para uso na antiga habitação do chefe de estação



Figura 73. Pormenor de fissura pelo lado exterior de parede com tubagem de esgoto no interior



Figura 74. Pormenor interior com negativos da estrutura em madeira nas paredes de pedra, indiciantes da forma como se orientava a estrutura de apoio à laje e cobertura



Figura 75. Vista atual de antigo volume de armazém da Estação de Treixedo



Figura 76. Vista pelo lado interior do antigo armazém, com vegetação ao longo de todo o pavimento



Figura 77. Vista pelo lado interior do antigo armazém com vão de entrada

## 2.5. Apreciação geral das estações analisadas

Sendo esta dissertação focada na estação de Torredeita, torna-se importante não só analisar as estações da Ecopista do Dão no seu estado atual, mas também realizar uma apreciação geral arquitetónica dos trabalhos de reabilitação executados.

A existência de trabalho e preocupação na conservação e reutilização das estações é algo positivo no contexto cultural e histórico da região, no entanto, numa análise mais pessoal, não deixa de surgir um enorme sentimento de decepção e descaraterização desses patrimónios, no modo como essas reabilitações foram concretizadas, deixando apenas a “carcaça” dos edifícios e destruindo todo o “miolo”, sem qualquer apreço pela história e cultura representada pela sua antiga realidade.

Ao longo das análises efetuadas, complementadas com conversas realizadas por utilizadores daqueles espaços, foi possível observar a forma como os projetos foram pensados. Partindo de motivações económicas com instalações de negócio/ fontes de rendimento, e devido à grande afluência de pessoas que a Ecopista do Dão promoveu, os projetos surgem de forma apressada e pensada período a período e nunca como um todo. Este tipo de projeção espacial acaba por não fortalecer a articulação e a coerência nos espaços, desprovendo-os, também, de qualquer sentimento/memória do pré-existente, devido à brevidade com que se pretenderam executar estas reabilitações.

## 2.6. Torredeita e a Linha do Dão – 130 anos de coabitação

Torredeita, antiga freguesia pertencente ao Município de Viseu com 15,72km<sup>2</sup>, atualmente com cerca de 1500 habitantes, dista 10km do centro de Viseu, tendo sido reconhecida como Vila em maio de 1999. É hoje uma das vilas que mais luta para manter o crescimento e evolução. Tem vindo, no entanto, a cair no esquecimento devido à necessidade dos habitantes se fixarem mais próximo do centro da cidade por questões ligadas à empregabilidade.

O nome “Torredeita” teve origem nas palavras “Torre” (torre de Igreja), como sendo um lugar de referência para todas as pessoas e “Eita”, sendo este o nome do rio que fertilizava os terrenos de cultivo. Assim, formou-se o nome “Torre de Eita” que mais tarde passou para Torredeita.

As suas atividades económicas são, maioritariamente, focadas na agricultura, pecuária e comércio (pequenas indústrias), apresentando a Feira bimensal do Pedrão (segundo e quarto sábado de cada mês) e a Feira anual da Senhora de Março (25 de março).

A vila apresenta também uma enorme riqueza em património cultural construído, nomeadamente:

- A Igreja Matriz, capela da Senhora do Ribeiro;
- Ecomuseu Rural;
- Via Romana das Enforcadas;



Figura 78. Igreja Matriz Torredeita



Figura 79. Antiga Locomotiva a Vapor



Figura 80. Ecomuseu - Carros de bois

E locais de interesse turístico como o Parque da Senhora do Ribeiro, e Água d’Alte e Senhor do Pedrão.

Hoje em dia, Torredeita apresenta-se com uma densidade populacional de 98,9 hab./km<sup>2</sup> sendo que 47,8% são adultos, entre os 25 e 64 anos e 27,1% com idade superior a 65 anos, apresentando uma população bastante envelhecida que tem vindo a diminuir, refletindo-se também nos serviços públicos que servem hoje a freguesia.

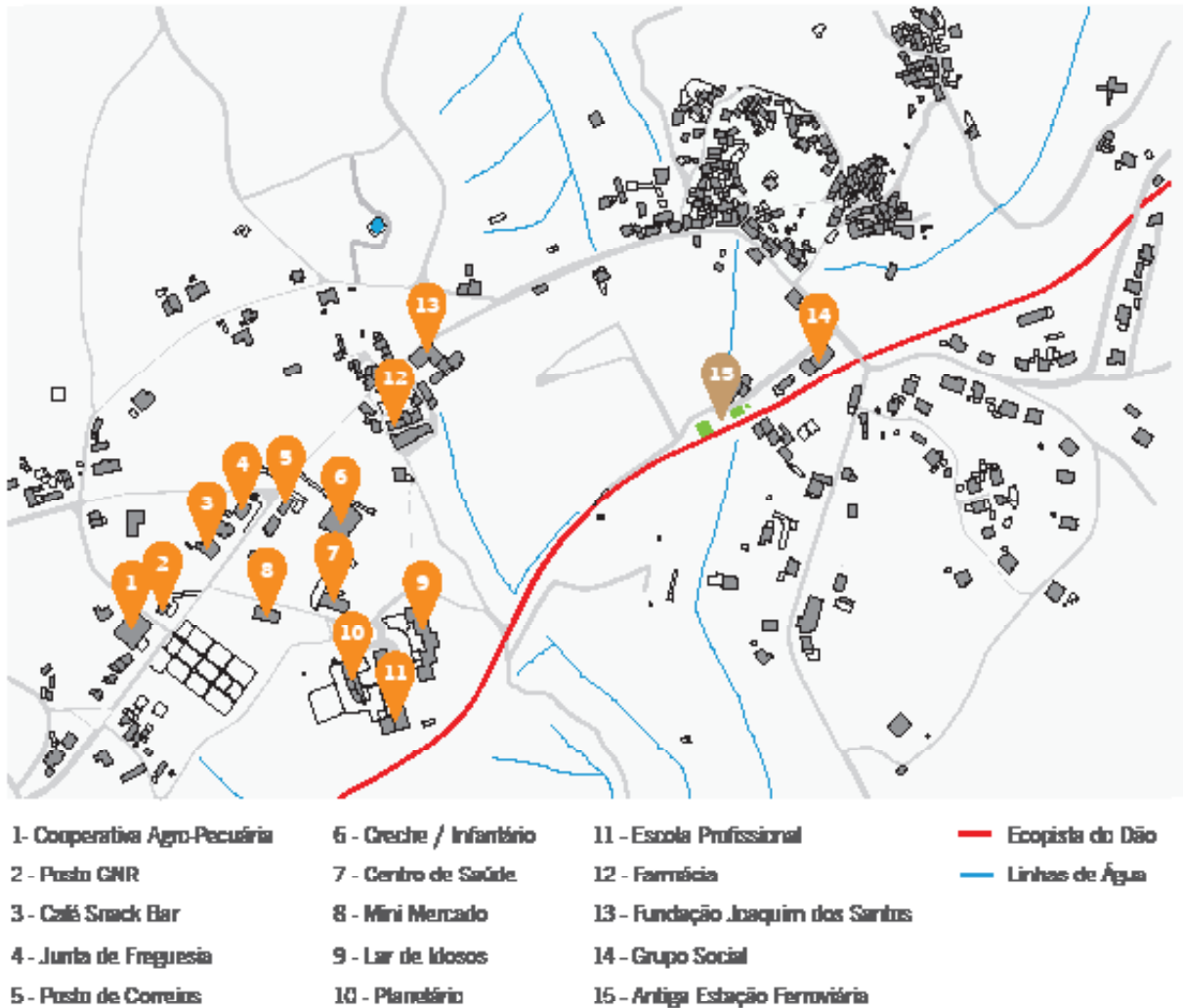


Figura 81 Pontos de interesse em Torredeita

No entanto, existe a Fundação Joaquim dos Santos, hoje uma das mais-valias da vila, provida com Creche, Jardim de Infância, ATL, Lar de idosos, Apoio Domiciliário, Escola Profissional e Planetário – Projeto Fascínio dos Astros – que proporciona aos visitantes uma “observação muito especial do antigo, do presente e do futuro mais promissor” (SIMÕES, *Arcides Baptista – Gestos e Obras de Amor, Torredeita 2012, contracapa*).

Graças à fundação, Torredeita é uma freguesia em contínuo progresso demonstrando força de vontade e sendo solidária com os que mais precisam. Foi a fundação que impulsionou a criação do Rancho Folclórico de Torredeita e que tem registado um crescimento acentuado nas diversas valências da instituição.

*“O que terá este Portugal para assim me atrair? Que terá esta terra, por fora risonha e terna, por dentro atormentada e trágica. Não sei, mas quanto mais a visito, mais desejo volta - Miguel Unamuno”* (SARAIVA, ANA MARGARIDA, *Ecomuseu de Torredeita - Um olhar sobre o Passado*, p.5)

### **2.6.1. A Linha do Dão**

#### 1988 – Encerramento da Linha do Dão

O momento em que começa o declínio e abandono da vila é protagonizado por este momento histórico, o encerramento da Linha Férrea. Torredeita perdeu, assim, grande parte da população que se deslocou para o centro da cidade de Viseu devido ao isolamento da freguesia, criado pelo encerramento e pela falta de empregabilidade que encontrava no local. O serviço de transporte de mercadorias encerrou em 1972 e de pessoas em 1988, o que levou ao abandono da Vila e ao encerramento de indústrias localizadas na área. Fábricas, tais como a de serração de madeiras, localizada na proximidade da estação encerrou, e a produção de Bilros estagnou, levando a freguesia a perder grande parte daquilo que lhe dava prestígio e vida. Em 1990 encontravam-se apenas 1593 habitantes, na atualidade pode-se observar muitas habitações abandonadas e em ruínas, nas proximidades da Estação de Comboio. Muitos habitantes perderam o seu meio de transporte para se deslocarem ao centro da cidade, tendo, apenas, dois autocarros que efetuavam esse transporte, um de manhã e outro já ao final do dia, causando grande desconforto e falta de vontade em continuar a viver na freguesia.

A estação acabou por ser cedida à Fundação Joaquim dos Santos, que desde cedo tentou reviver a alma da vila de Torredeita, promovendo a utilização do espaço para a produção de Bilros, tradição que se tinha vindo a perder com o passar dos anos, e à existência de um pequeno espaço de biblioteca a partir de livros doados à fundação, com o objetivo de transportar pessoas de novo para a vila e devolver a “vida” que se vivia no local, infelizmente, sem sucesso. O espaço encontra-se, atualmente, sem qualquer utilidade e bastante degradado no interior.

Torredeita começou então a entrar no esquecimento e a fechar-se para si própria com o surgimento de serviços e atividades promovidas pela Instituição Particular de Solidariedade Social – Fundação Joaquim dos Santos. Esta foi um marco desde a sua criação, no apoio à população da região, criando o primeiro Jardim-de-Infância em zona rural, tendo em funcionamento uma Creche e centro de atividades de tempos livres, apoiando 150 crianças da freguesia de Torredeita.

#### 2011 – Inauguração da Ecopista do Dão

Em 2011, as memórias da Linha do Dão foram transformadas em Ciclovia, projeto realizado no âmbito de uma parceria entre os municípios servidos pela linha que previa o restauro de todas as estações, apeadeiros e restantes obras de arte da linha, assim como a instalação de postes elétricos de iluminação pública ao longo de toda a ecopista. No entanto, a realidade é que várias estações ainda se encontram sem qualquer uso e sem planeamento para a sua reutilização.

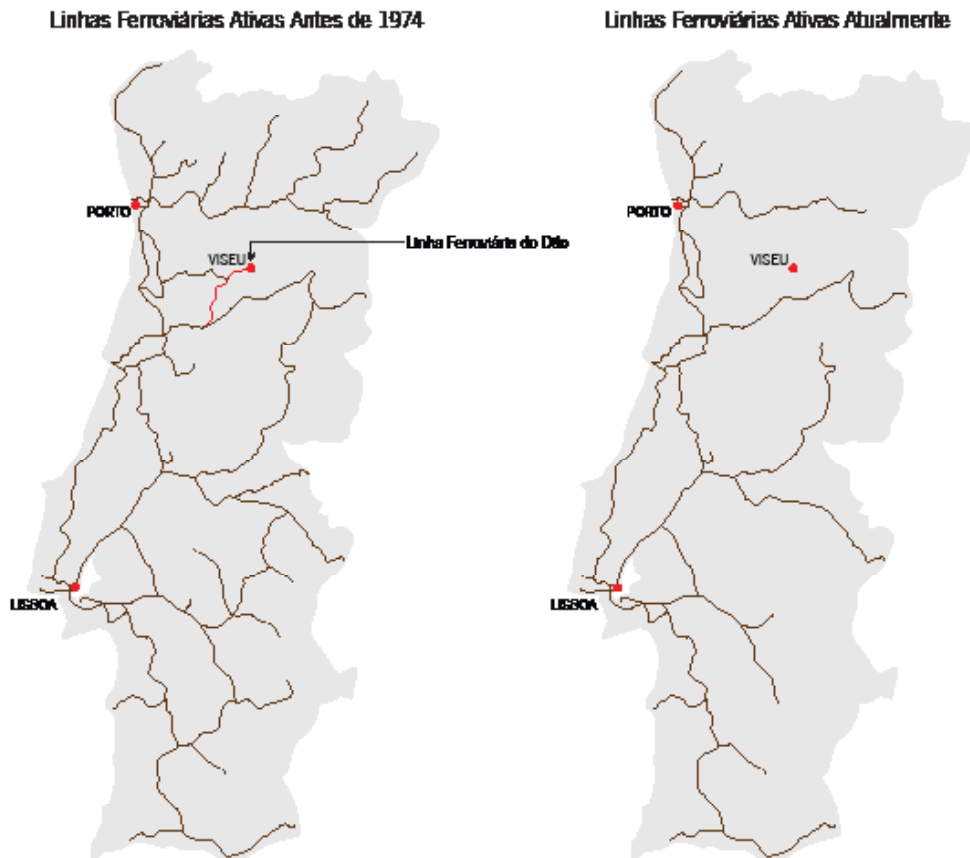


Figura 82. As Linhas Ferroviárias antes de 1974 e na atualidade

Em Torredeita, com a vontade clara de manter vivas as memórias daquilo que foi a linha férrea, a população decidiu instalar um pequeno troço com balastro, travessas e carris de uma ponta à outra da estação, tendo sido colocada sobre os mesmos, uma locomotiva a vapor, que ainda hoje se encontra no local como objeto de exposição e atração turística. A Ecopista é hoje um grande promotor de turismo de natureza, cultural e paisagístico, sendo visto pela população local como um pilar estratégico de desenvolvimento de territórios. Torna-se então numa nova porta de entrada para o interior da freguesia de Torredeita, permitindo a descoberta das suas paisagens, sendo também um reforço de atratividade, promovendo a competitividade regional.

Atualmente, Torredeita não apresenta qualquer tipo de resposta ou de apoio para esta macroestrutura, não tendo nenhum ponto recetivo e atrativo que seduza as pessoas que usufruem da ciclovía. O estado de abandono e desuso da antiga estação, juntamente com a locomotiva a vapor em exposição, estiveram na origem de atividades clandestinas e vandalização.

#### 2017 – A estação como elemento de entrada para a vila

Apesar de, a estação de Torredeita se encontrar inativa, devido à inexistência de caminhos-de-ferro na região, esta apresenta um enorme potencial para estudo da sua requalificação espacial e o seu reaproveitamento. A sua posição perante a freguesia e a proximidade com a Ecopista permite ao local

beneficiar de uma grande atração turística que atualmente não se encontra aproveitada. Ainda que, a representação da Locomotiva a vapor E124, como elemento de um ecomuseu junto à estação - comboio que efetuava as viagens de transporte de mercadorias no troço Viseu-Santa Comba Dão - continue a não oferecer dinâmicas de espaço que levem o visitante e/ou habitante a parar e, quem sabe, ficar a usufruir do espaço e a contemplar o panorama.



Figura 83. Antigo percurso da Linha do Dão, atual Ecopista

Após uma análise territorial das infraestruturas dos percursos viários, é possível verificar que os acessos são bastante escassos, somente a estrada nacional 337 permite a ligação à cidade de Viseu e a todos os seus serviços, tais como, os hospitais, o centro de saúde e as escolas. Entre outros motivos, este é um dos que, pessoalmente, apela à reabilitação desta antiga estação, pela razão de se tratar um dos primeiros elementos observados à chegada da freguesia, tanto pela estrada, como pela ecopista promovendo-o como um “chamariz turístico-cultural” da Vila de Torredeita, revivendo através das suas memórias e dos seus momentos felizes nas chegadas e as angústias das partidas vividas nos tempos ativos da Linha do Dão.

A sua visibilidade e importância histórica convertem o conjunto edificado num “checkpoint” de chegada ou de partida da Vila, quase como uma imagem de marca nacional. O seu reaproveitamento arquitetónico e paisagístico pode transformar por completo o modo como toda a freguesia é vista, dando força ao conceito iniciado pela Fundação Joaquim dos Santos, com a criação de um ecomuseu, envolvendo vários pedaços da história da região espalhados ao longo da terra (incluindo a Locomotiva a Vapor).

Atualmente, a estação pertence à Fundação Joaquim dos Santos, que demonstra grande vontade em reavivar aquele espaço e transformar o edifício num equipamento público, que possa servir de apoio para a Ecopista do Dão como forma de receber e atrair as pessoas para o interior da vila. Dada a importância daquele espaço perante o território da vila, demonstrando grande peso histórico para o seu desenvolvimento, e hoje visto como um espaço abandonado e esquecido, supõe-se que a reutilização ponderada e estudada da antiga estação poderá trazer de volta a Torredeita a “vida” de que ela precisa, atribuindo nova dinâmica à vila, reavivando as suas atividades artesanais e o seu reaparecimento no mapa.





### **3. Levantamento**

### 3.1. Levantamento Arquitetónico

A estação de Torredeita pertencente à Linha do Dão, localizada ao quilómetro 12. Apresenta três módulos de morfologia paralelepipedal, com escalas distintas, visíveis a quem as observa.

Apresenta no edifício central uma planta retangular com 12,65 metros de comprimento e 6,02 metros de largura, juntamente com algumas características e tipologias de materiais da época e da região onde fora construída, por outras palavras, contém uma cobertura de duas águas revestida a telha marselha, com um beiral saliente e uma alvenaria de pedra, coberta por reboco de cal. Os alçados Norte e Sul mostram três entradas molduradas com ombreiras e lintel em granito, no piso inferior e três janelas molduradas com ombreiras e lintel em granito, no piso superior. O alçado Este apresenta duas entradas de luz, uma em formato retangular vertical e outra em formato circular, ambas com um acabamento periférico em granito. No que se refere ao alçado Oeste, apenas é visível uma abertura de luz circular com acabamento periférico em granito. Na cobertura, encontra-se uma chaminé com 60x70 centímetros, colocada no lado da água voltada a Sul. Contudo, em toda a sua volta, é perceptível e visível um acabamento em granito que proporciona um efeito de moldura em todos os alçados e delimita o rés-do-chão do piso superior, a quem observa a estação exteriormente. Também no piso térreo existe um reboco areado com 1 metro de altura a toda a volta do edifício, sendo que o restante se encontra pintado a branco liso sobre reboco de cal.

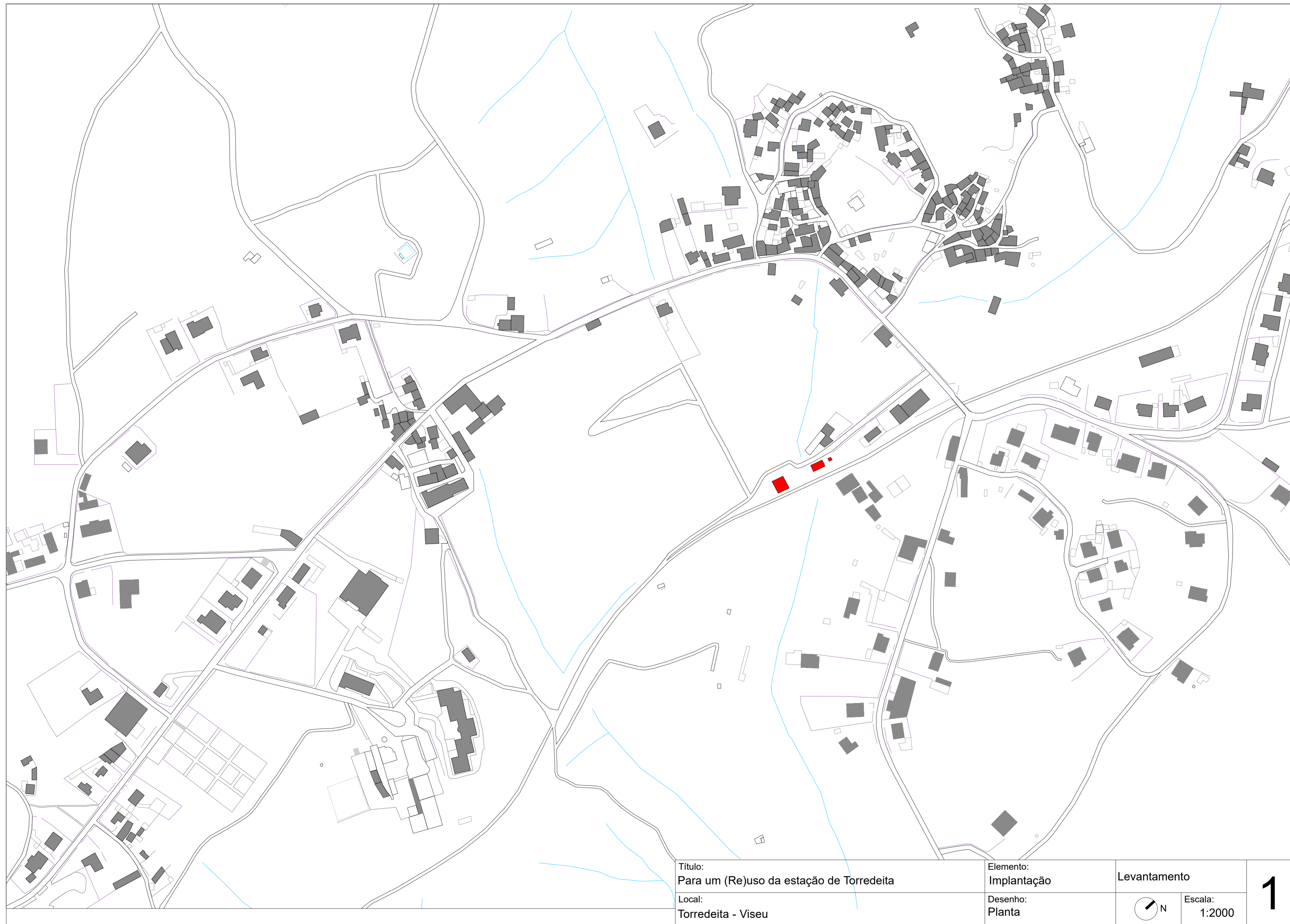
Como anteriormente mencionado, este edifício está dividido em dois pisos, ambos com funções distintas: o piso inferior utilizado como zona de bilheteira e área de receção e o piso superior habitação do chefe da estação, que continha 2 quartos, uma cozinha, um espaço de jantar e uma sala de estar, curiosamente não tem espaço sanitário no seu interior.

Quanto à estrutura e pavimento da laje, esta é constituída por madeira, com acabamento em soalho, com régua de 22,5 centímetros de largura, e paredes interiores construídas em tabique com acabamento pintado em branco, com rodapés e molduras de vãos em madeira pintada. Os tetos são compostos por madeira rematada com sanca do mesmo material (teto falso) da cor das molduras e rodapés. Para além destas particularidades, no piso inferior, encontra-se um pavimento com acabamento em cerâmico de 30x30 centímetros e paredes revestidas até meia altura com cerâmico 15x15 centímetros, rematando o resto da parede com pintura branca, tal como, no piso superior, mantendo a continuidade das molduras e rodapés em madeira pintada.

O edifício de escala menor apresenta uma planta de configurações semelhantes ao edifício central, num formato retangular com apenas quatro divisões em alvenaria de tijolo, representando assim os espaços sanitários, com duas aberturas nas fachadas Este e Oeste de acesso ao seu interior, e um vão circular que ajuda à entrada de luz natural no interior dos quatro espaços, visto que, as paredes interiores não se libertam até à cobertura. No exterior, pronuncia-se exatamente a mesma materialidade que o equipamento central, com pormenores em granito em torno de todos os vãos e delimitações dos alçados,

contendo também um reboco areado em todo a sua volta.

No último equipamento, que antigamente fora utilizado como espaço de armazém, encontra-se a disposição de uma planta retangular, com apenas um único espaço interior, que, apesar de manter as materialidades próximas dos outros edifícios, tal como, o reboco em areado e os acabamentos em granito, tem a particularidade de exibir as fachadas e a cobertura muito diferentes das anteriores, incluindo apenas um grande vão na fachada Norte e Sul e pilares em pedra que conseguem suportar toda a estrutura da cobertura em madeira revestida por telha. No seu interior não é finalizado nenhum tipo de acabamento, estando à vista pedra, em todo o equipamento.



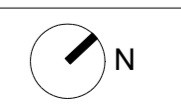
Título:  
Para um (Re)uso da estação de Torredeita

Local:  
Torredeita - Viseu

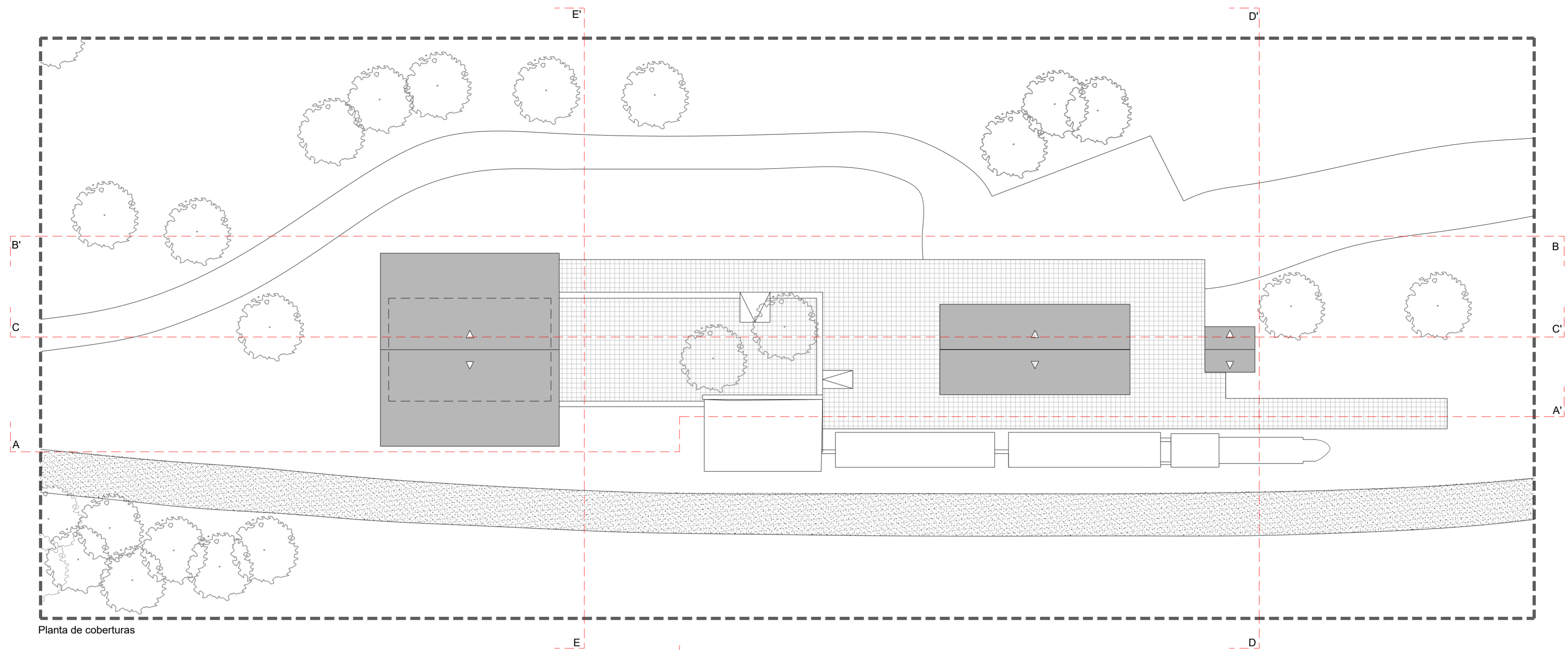
Elemento:  
Implantação

Desenho:  
Planta

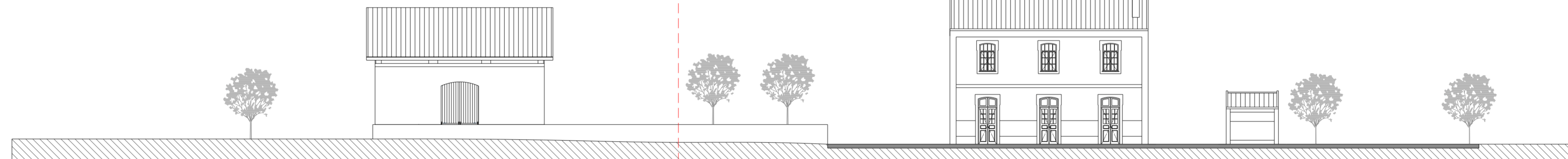
Levantamento



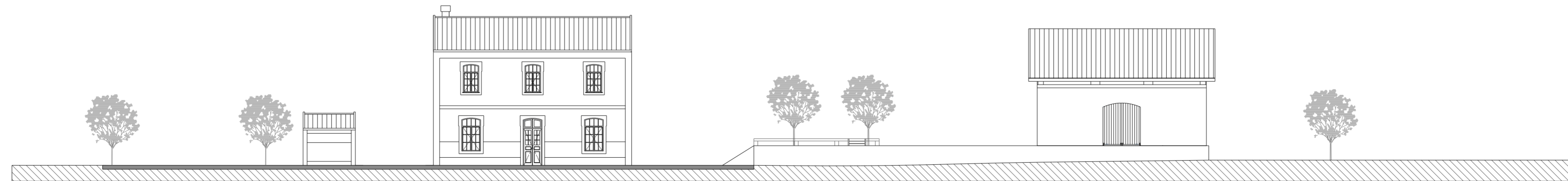
Escala:  
1:2000




Planta de coberturas

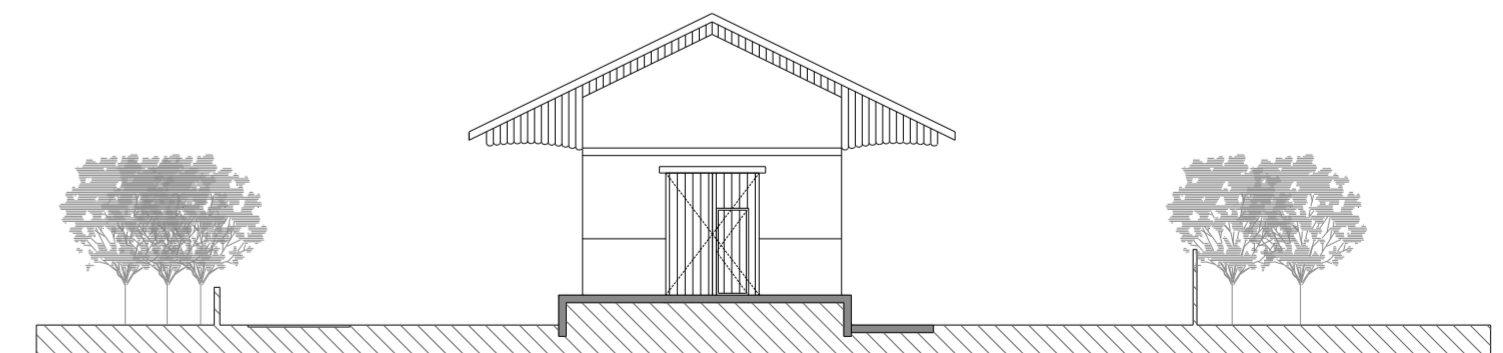
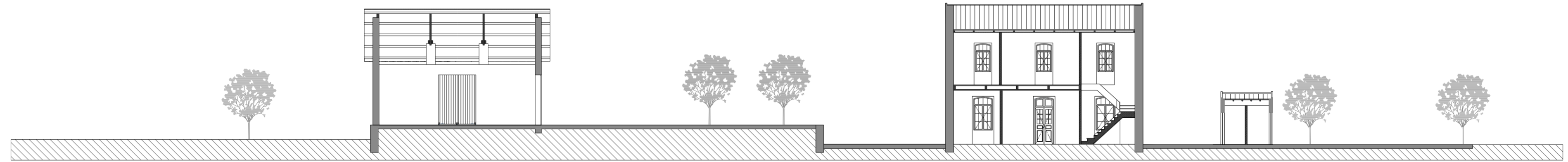
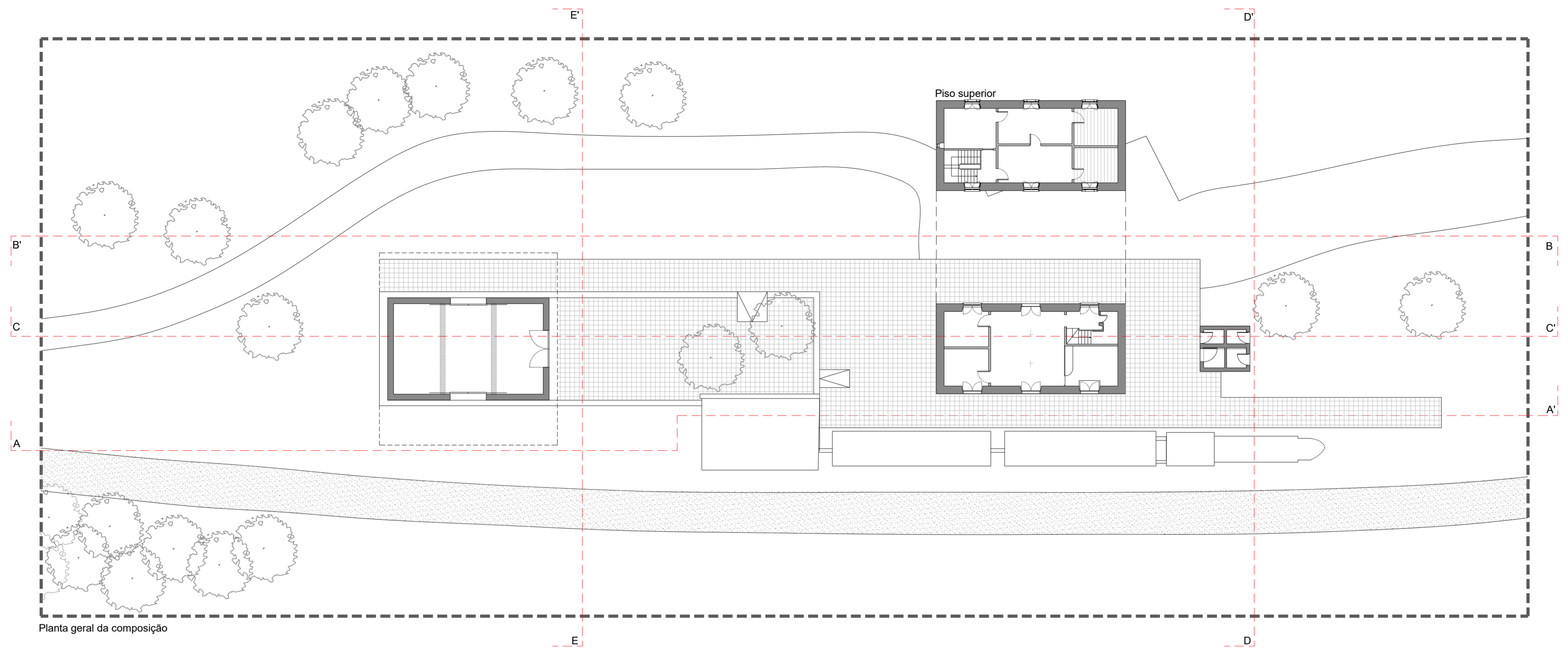



Corte AA'

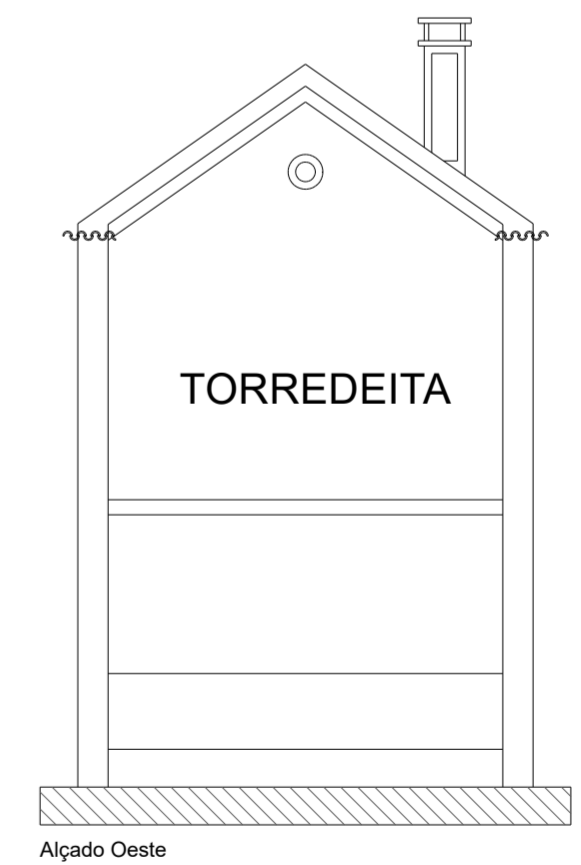
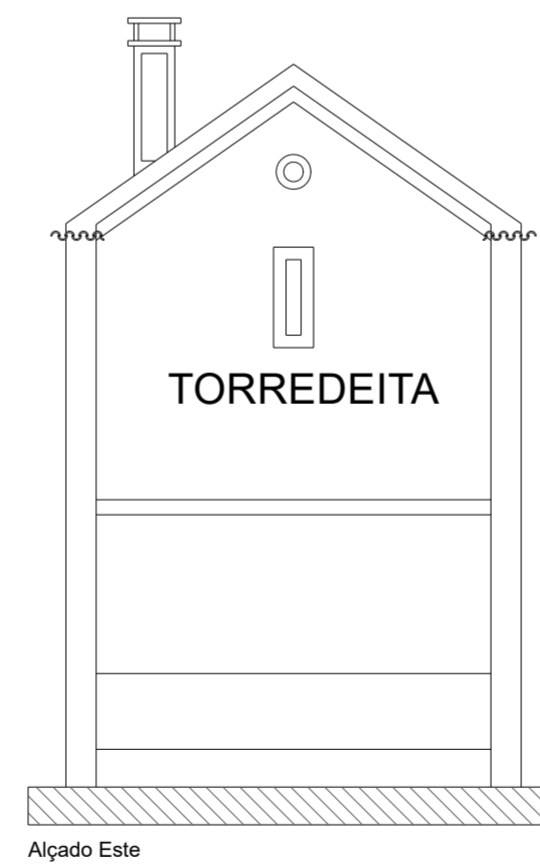
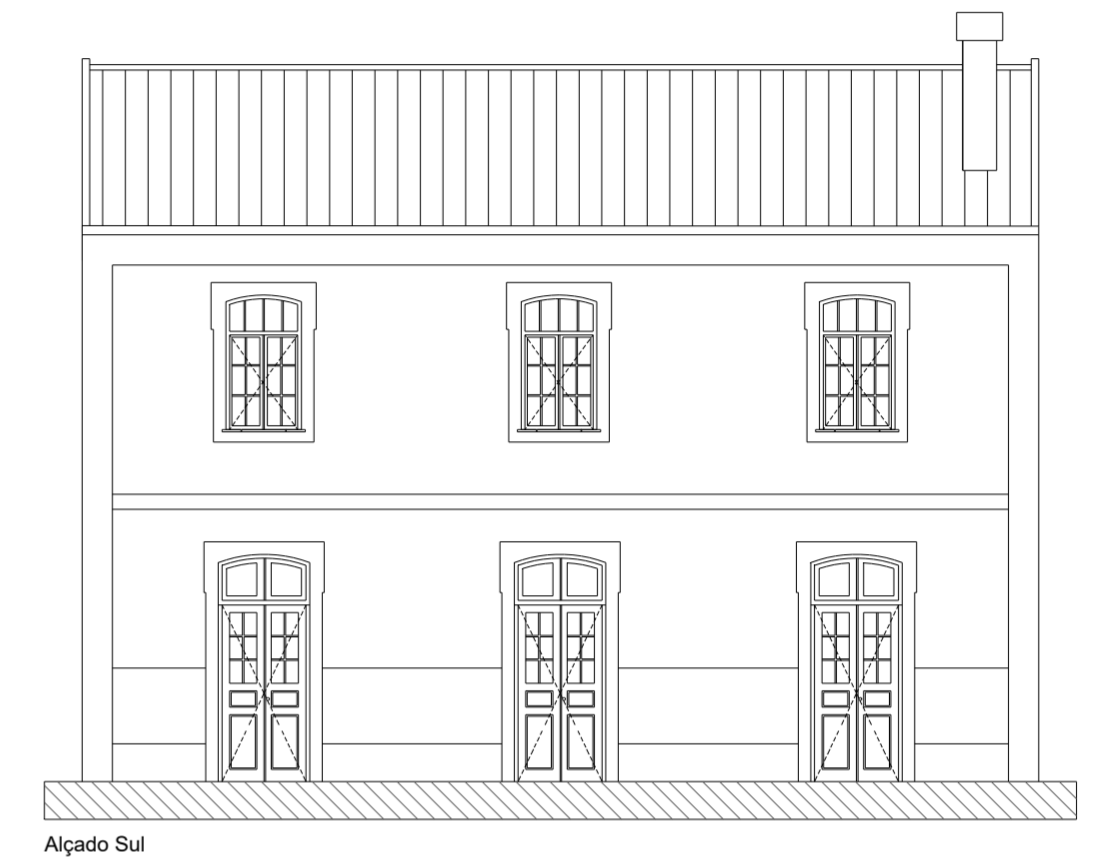
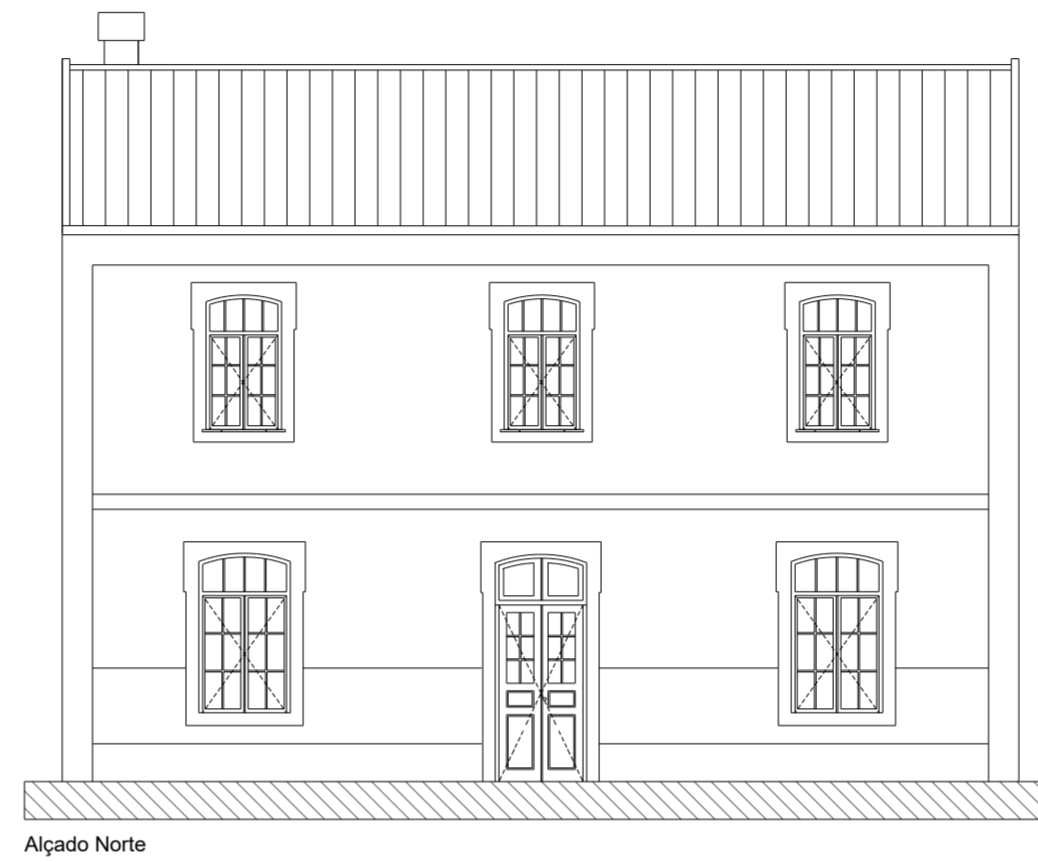
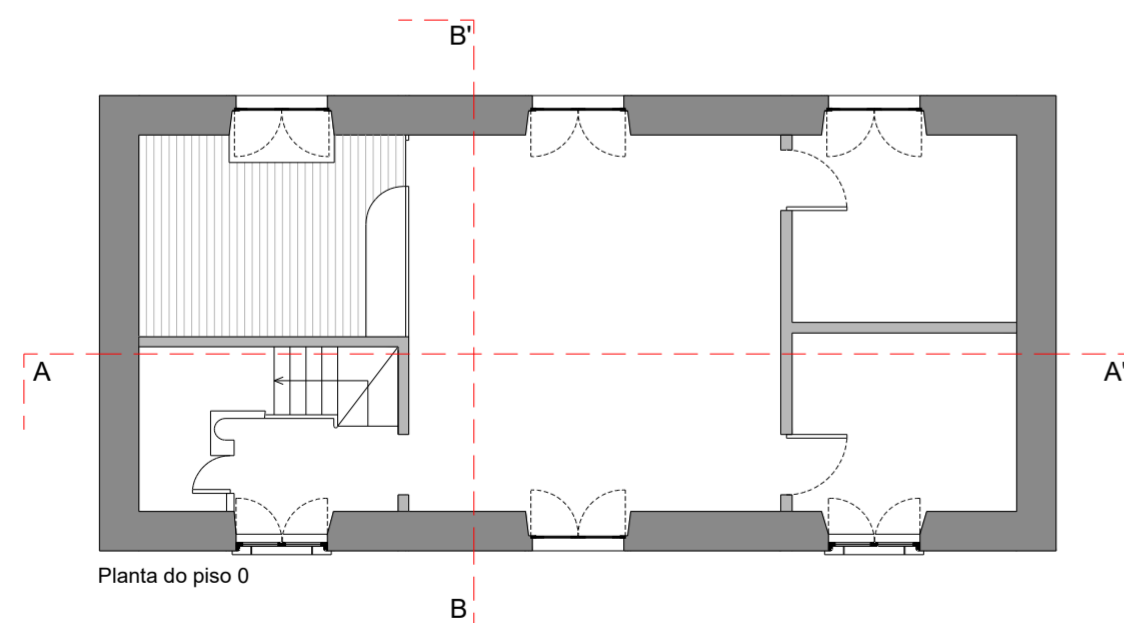
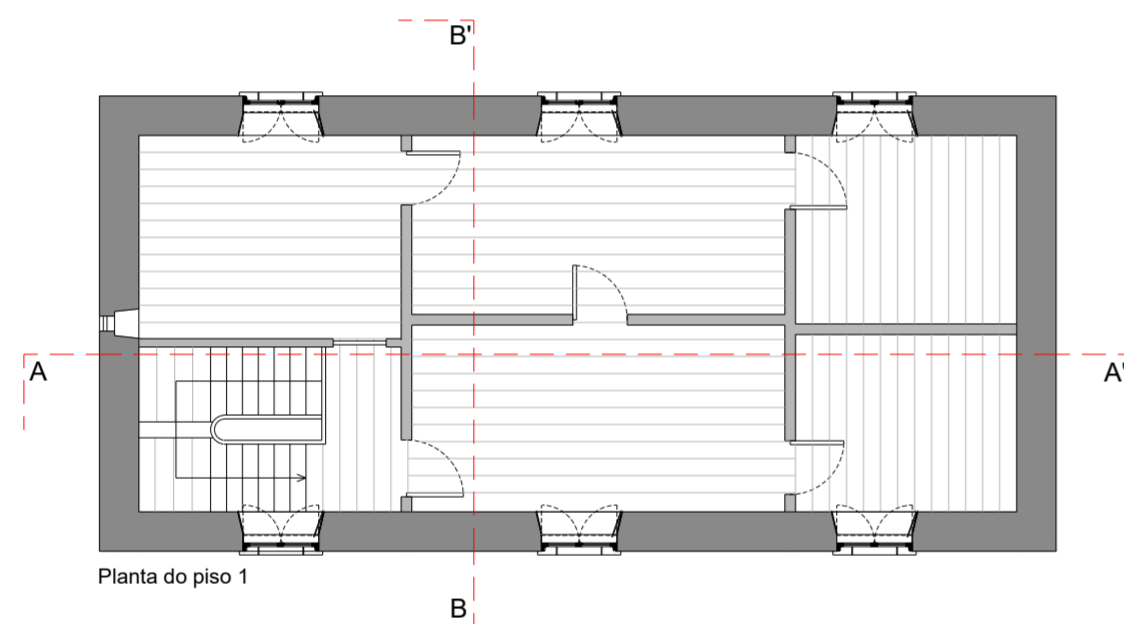
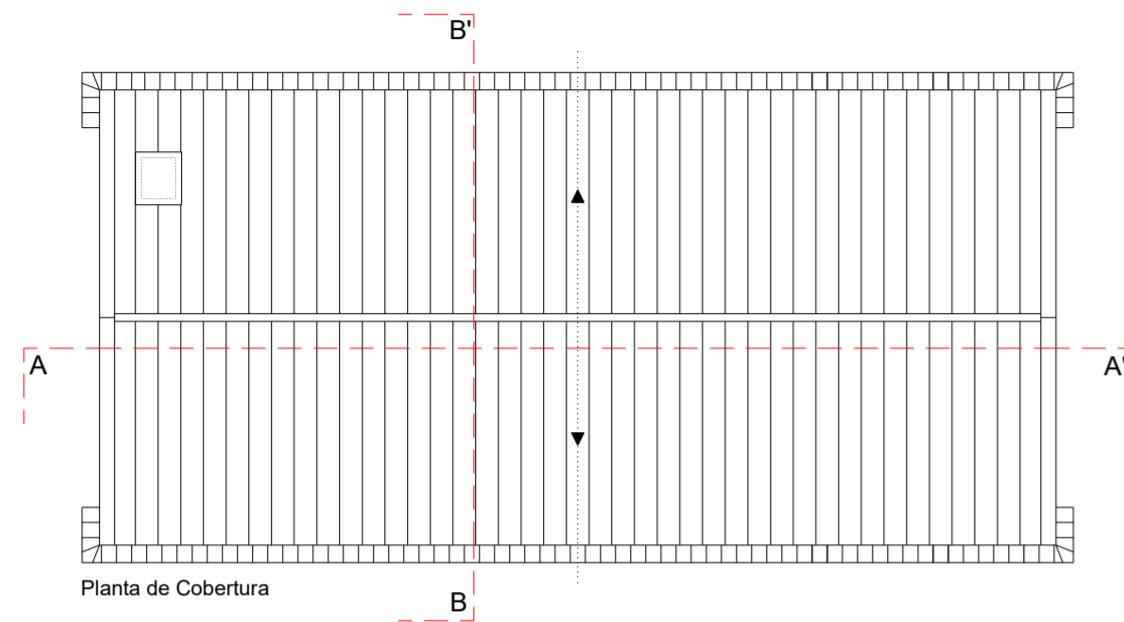


Corte BB'

Título: Para um (Re)uso da estação de Torredeita	Elemento: Implantação	Levantamento	
Local: Torredeita - Viseu	Desenho: Plantas e Cortes	 N	Escala: 1:200

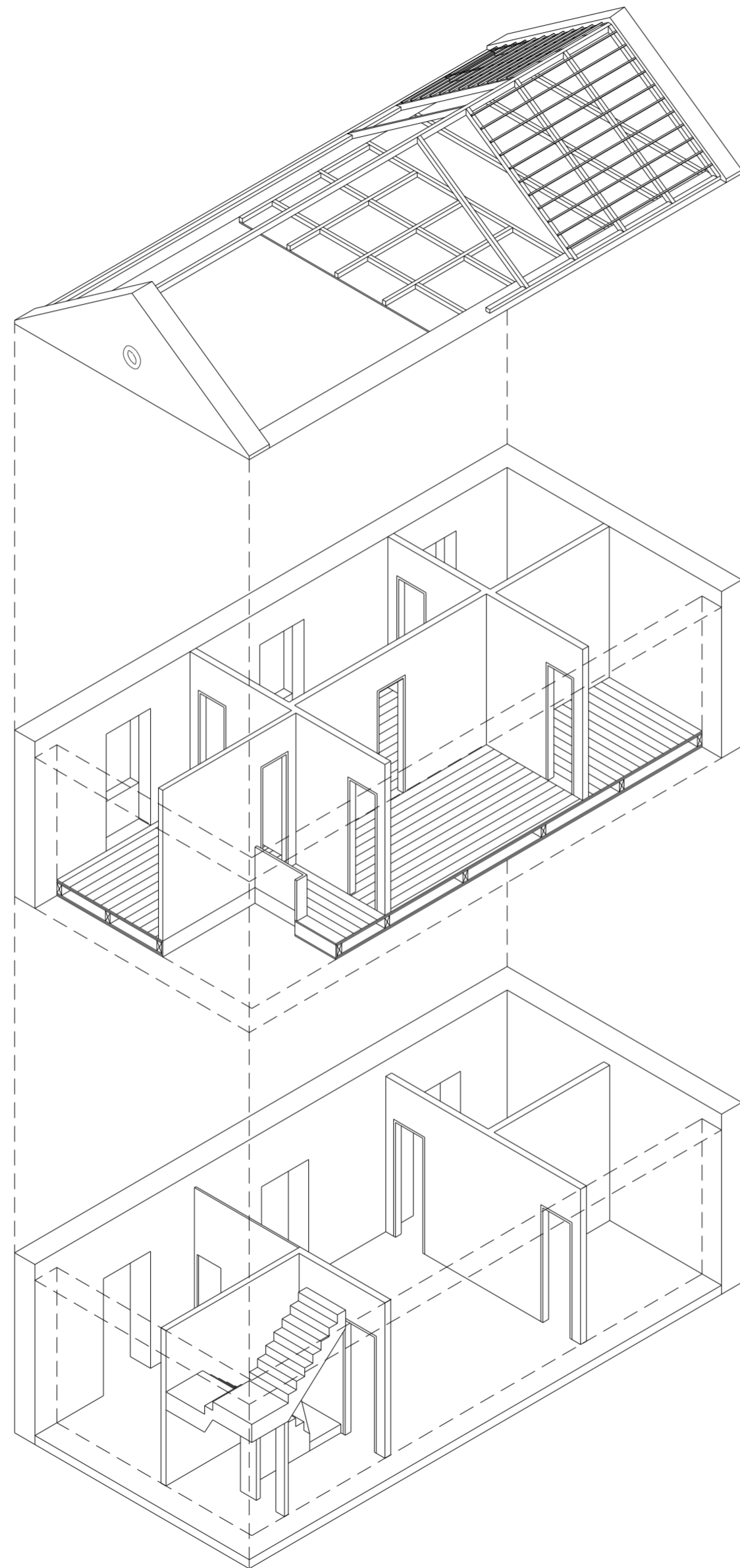


Título: Para um (Re)uso da estação de Torredeita	Elemento: Implantação	Levantamento	
Local: Torredeita - Viseu	Desenho: Plantas e Cortes	 N	Escala: 1:200



Título: Para um (Re)uso da estação de Torredeita	Elemento: Habitação do Chefe	Levantamento	
Local: Torredeita - Viseu	Desenho: Plantas	Data:	Escala: 1:100

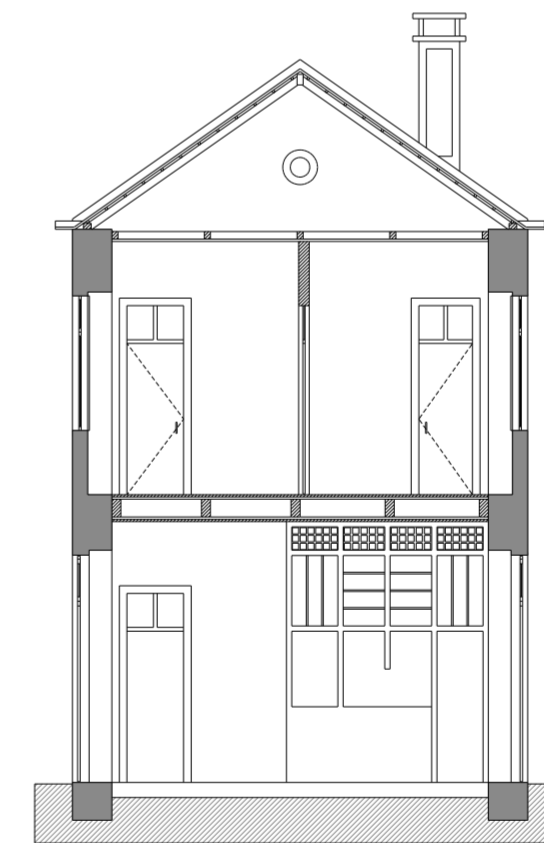




Vista axonométrica explodida

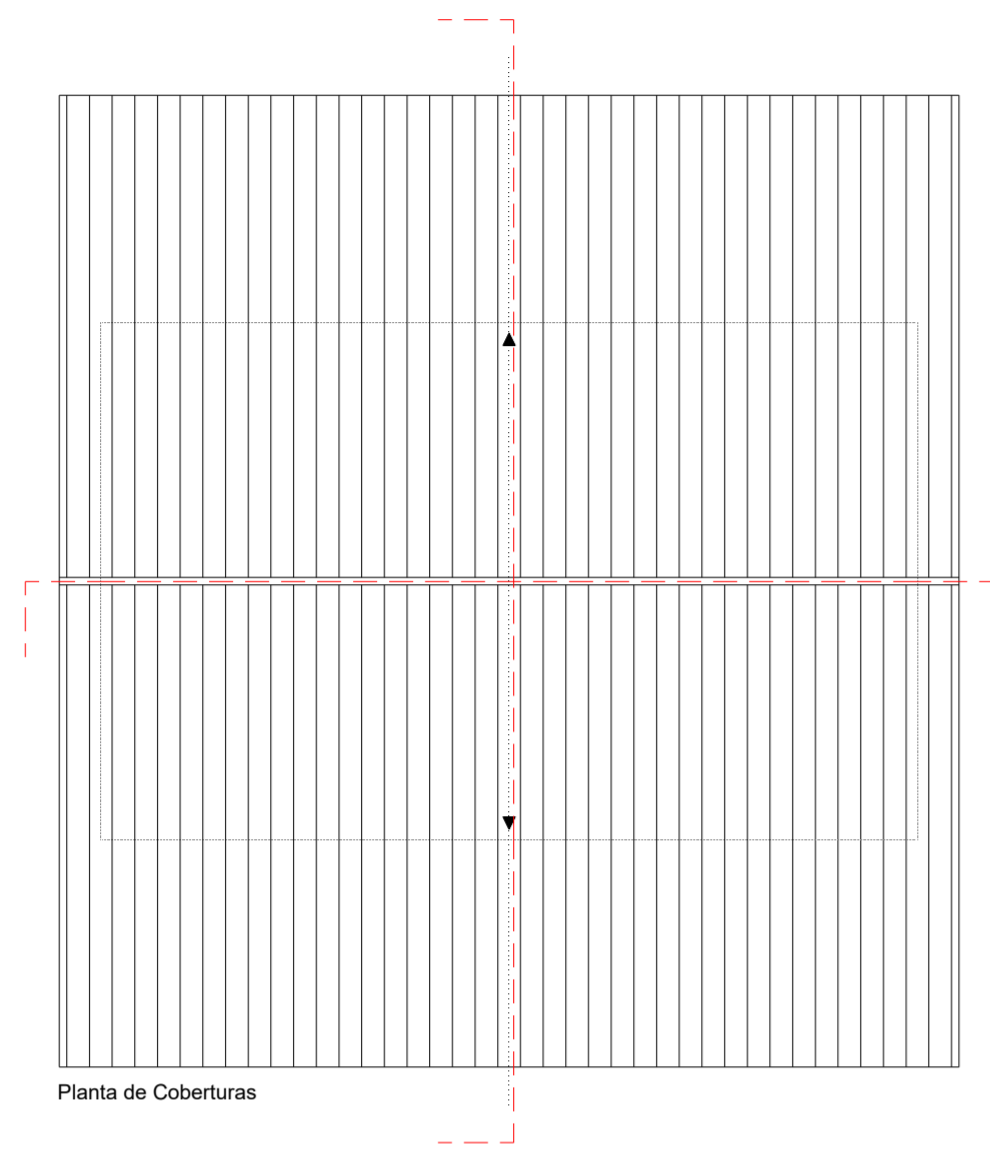


Corte AA'

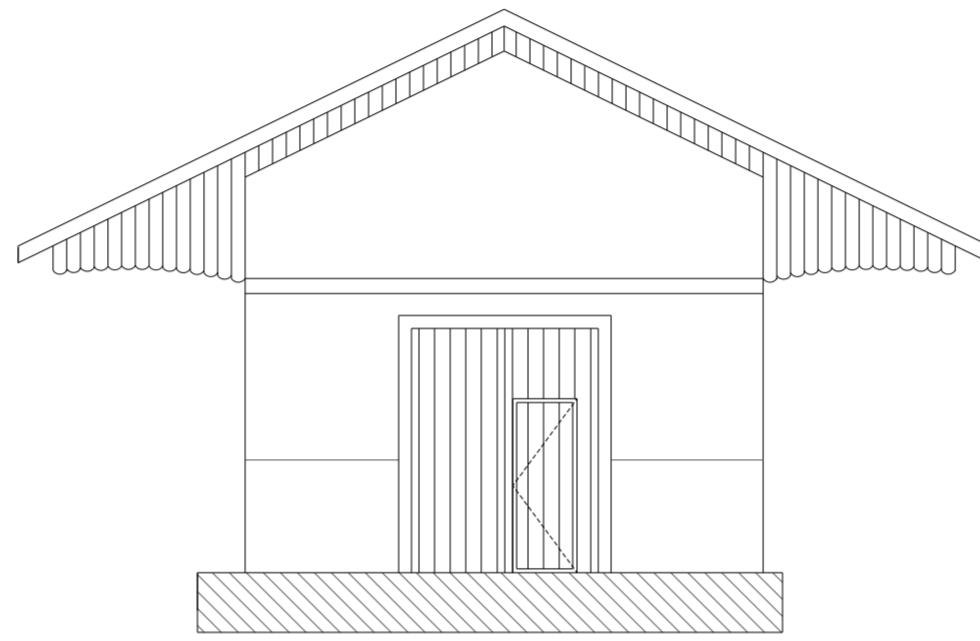


Corte BB'

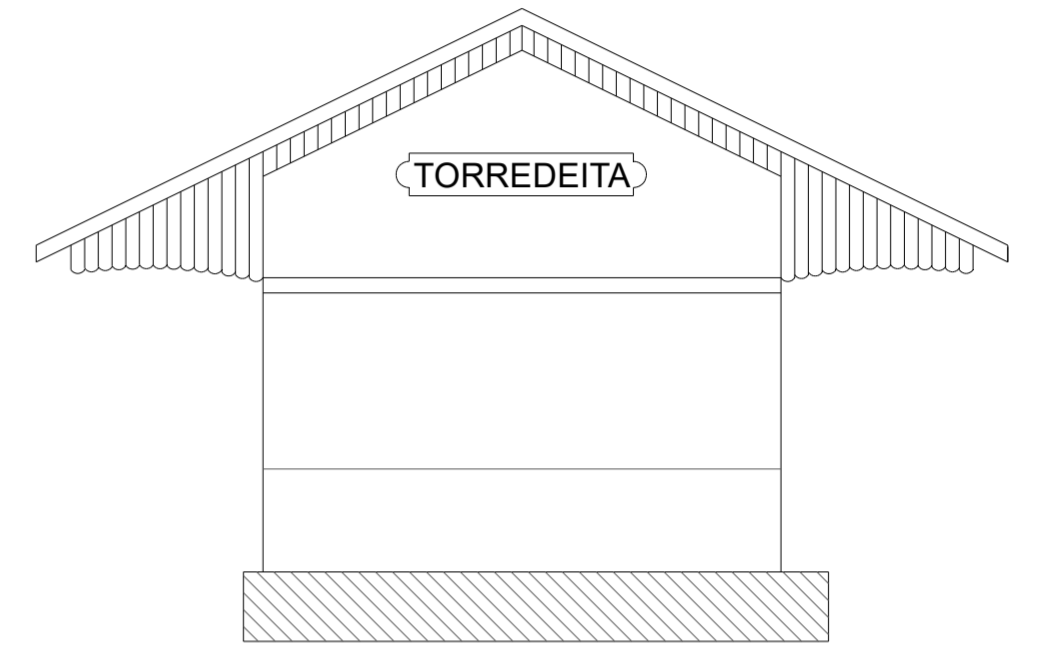
Título: Para um (Re)uso da estação de Torredeita	Elemento: Habitação do Chefe	Levantamento	
Local: Torredeita - Viseu	Desenho: Cortes	Data:	Escala: 1:100



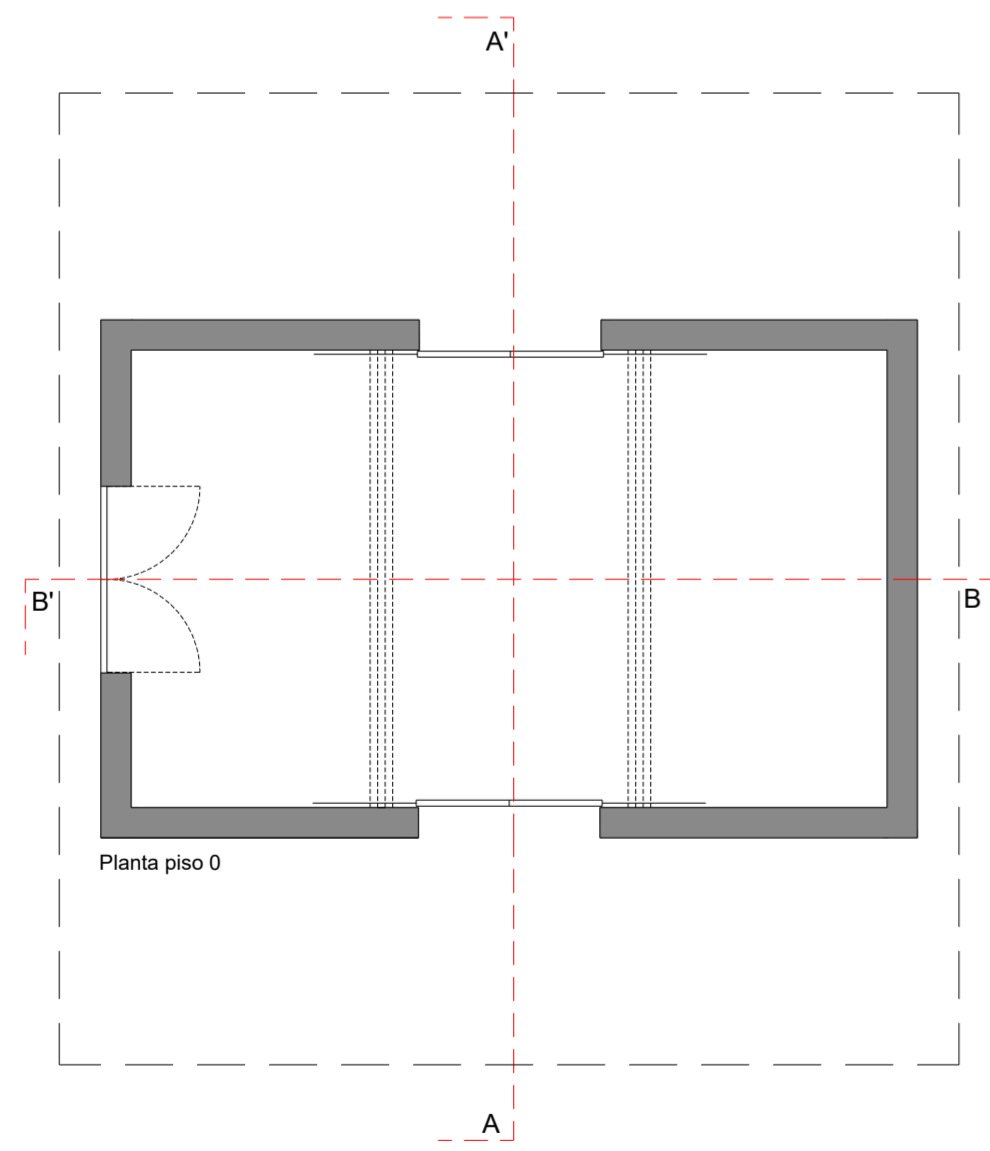
Planta de Coberturas



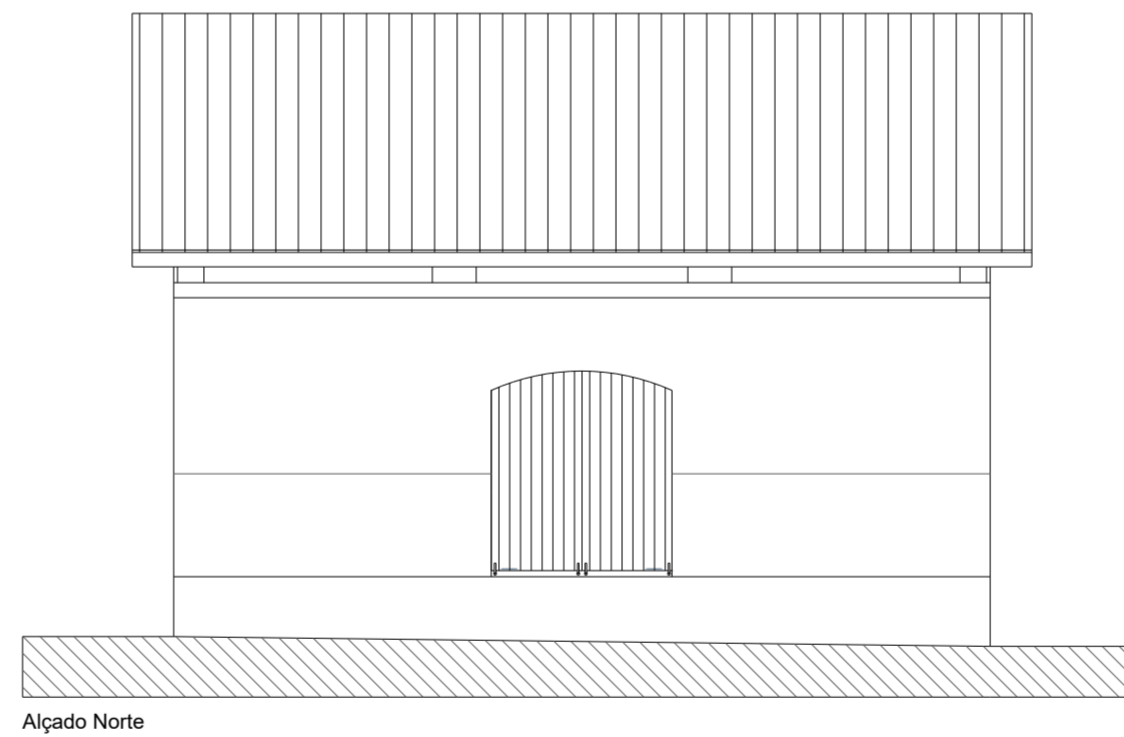
Alçado Este



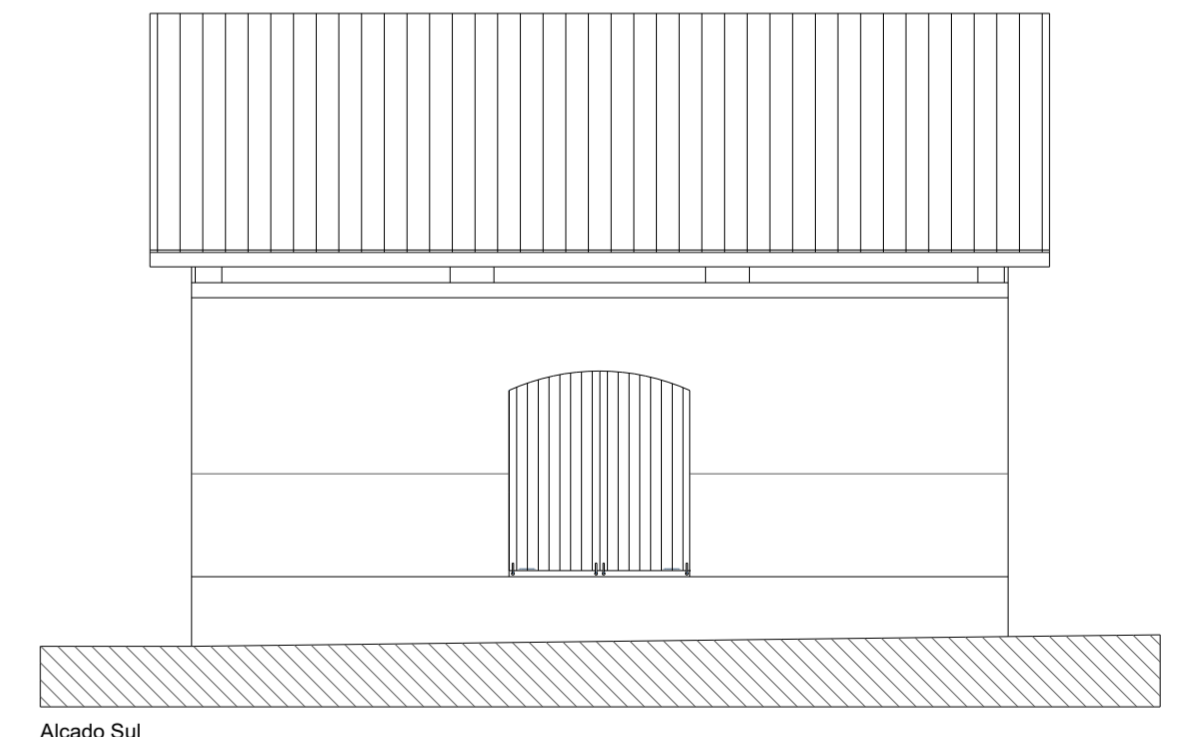
Alçado Oeste



Planta piso 0

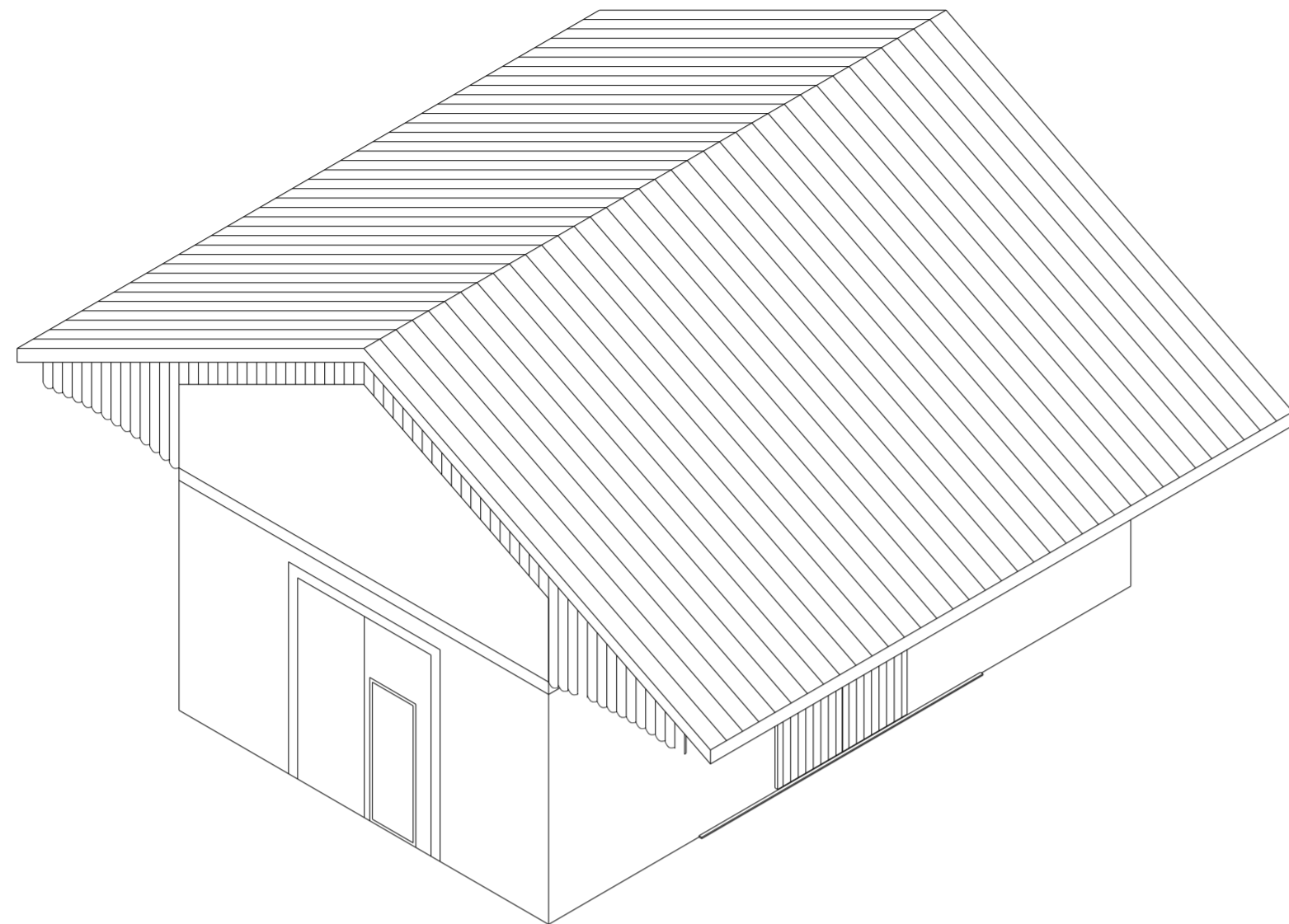


Alçado Norte

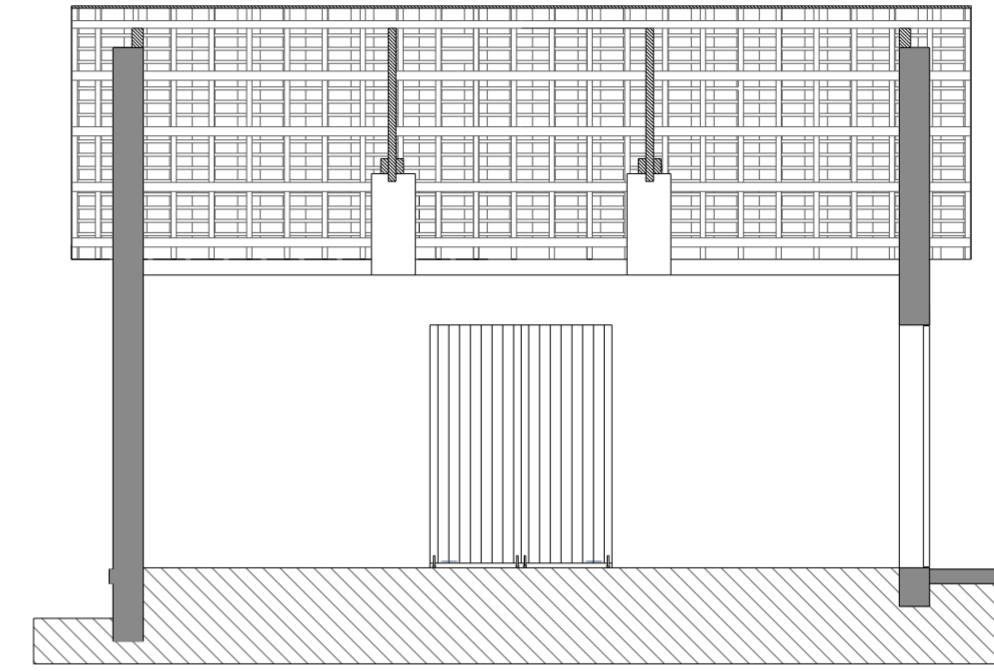
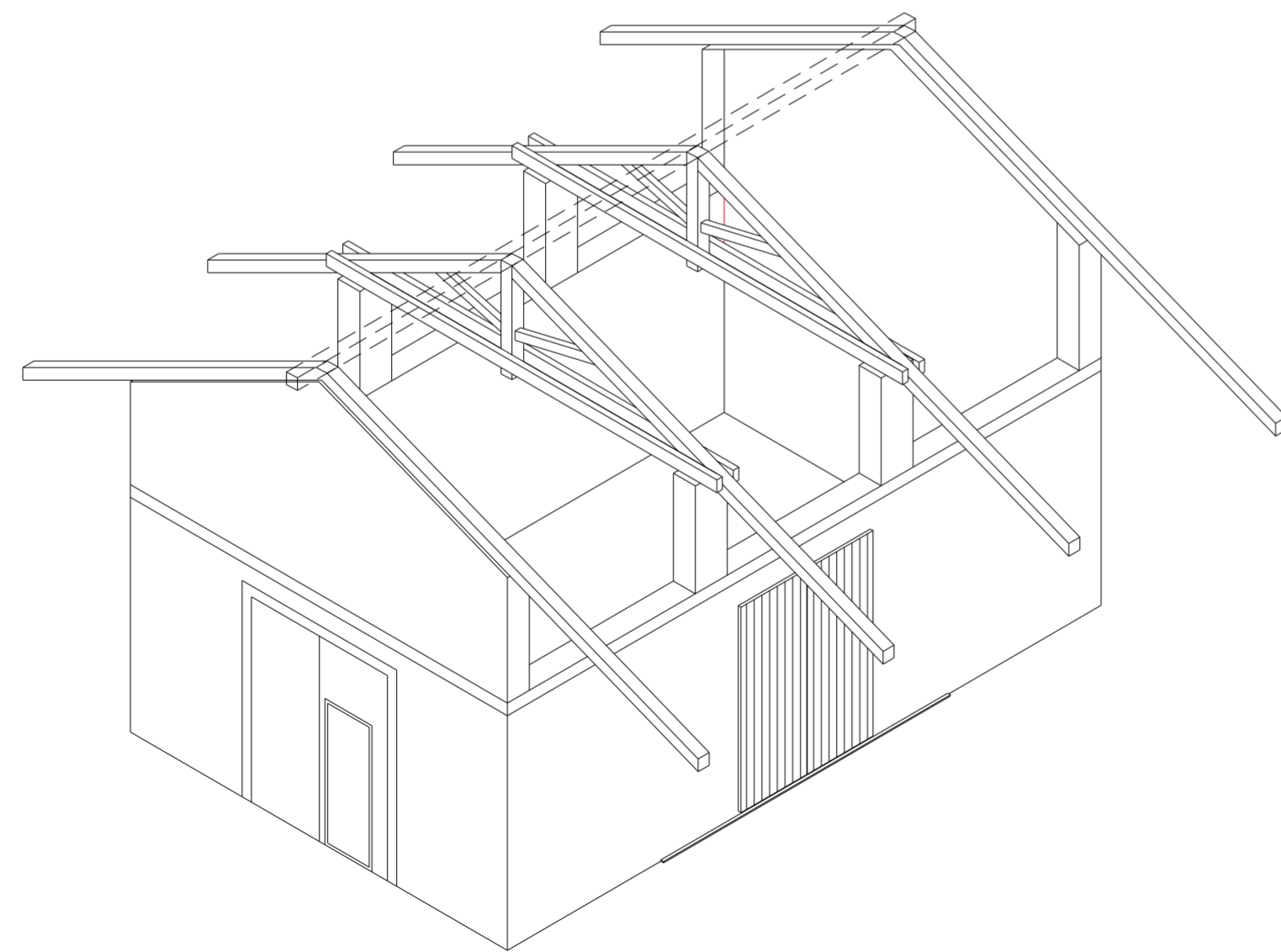


Alçado Sul

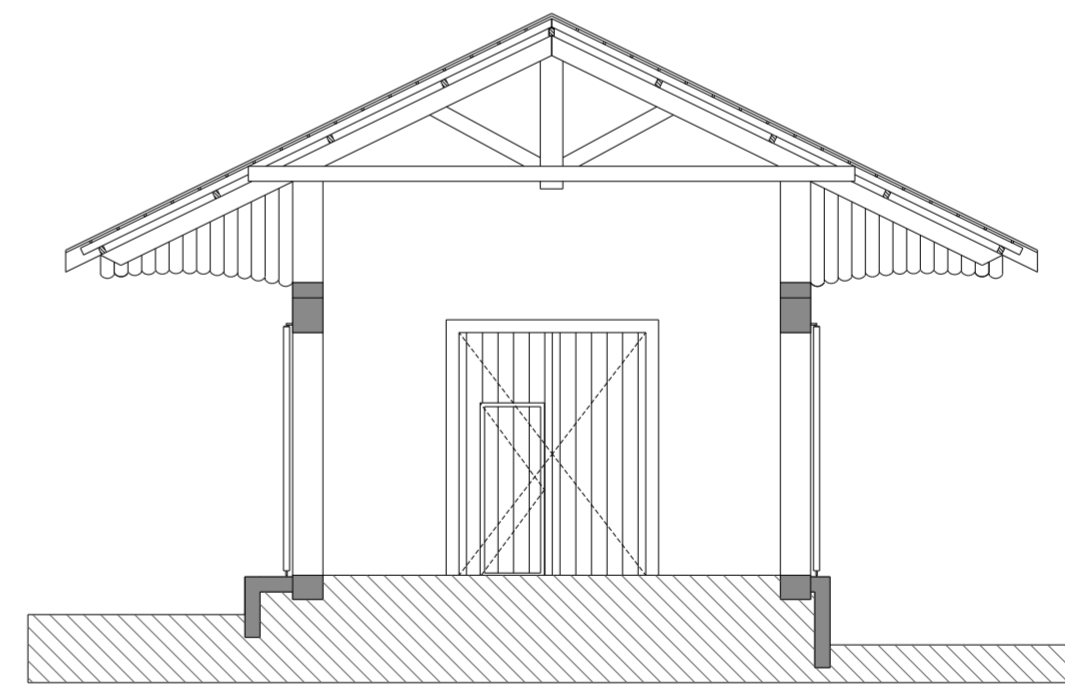
Título: Para um (Re)uso da estação de Torredeita	Elemento: Antigo Armazem	Levantamento	
Local: Torredeita - Viseu	Desenho: Plantas e Alçados	Data:	Escala: 1:100



Vista axonétrica explodida

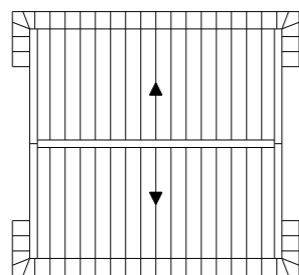


Corte BB'

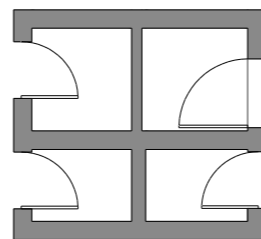


Corte AA'

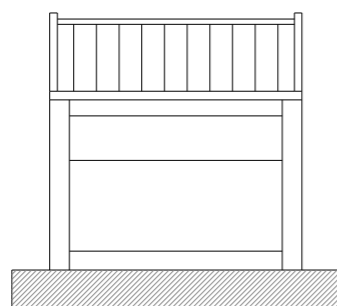
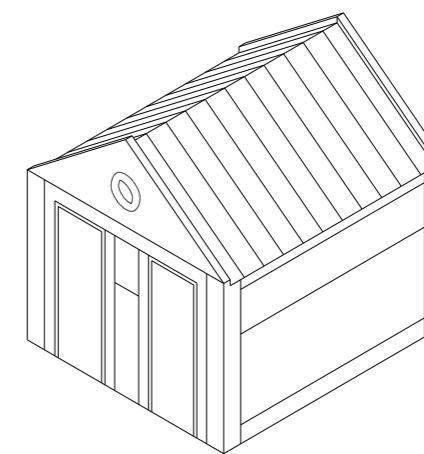
Título: Para um (Re)uso da estação de Torredeita	Elemento: Antigo Armazem	Levantamento	
Local: Torredeita - Viseu	Desenho: Axonometria e Cortes	Data:	Escala: 1:100



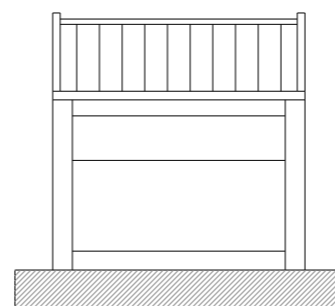
Planta de Cobertura



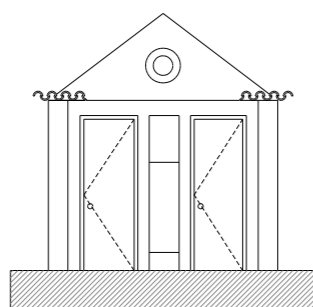
Planta de piso 0



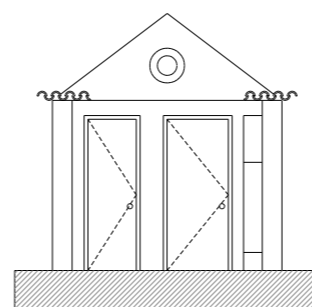
Alçado Norte



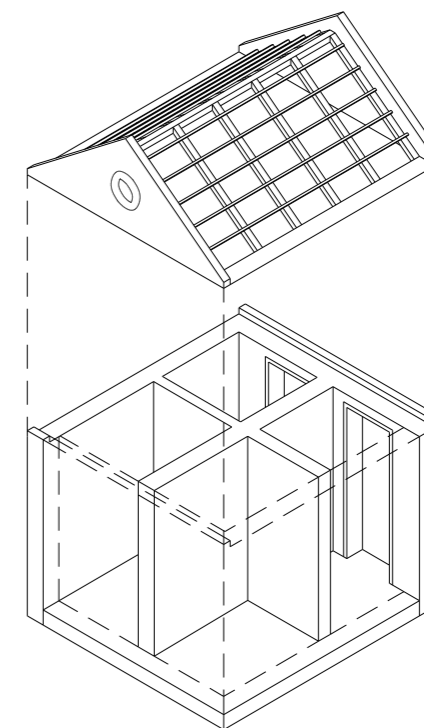
Alçado Sul



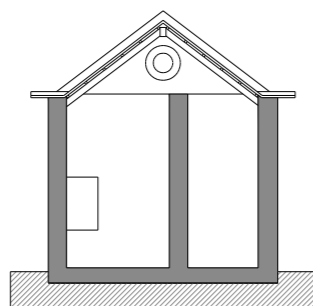
Alçado Este



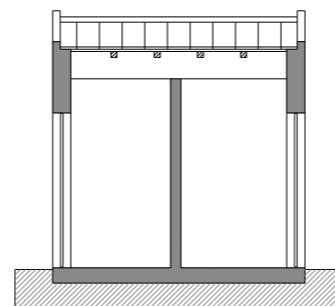
Alçado Oeste



Axonometria Explodida



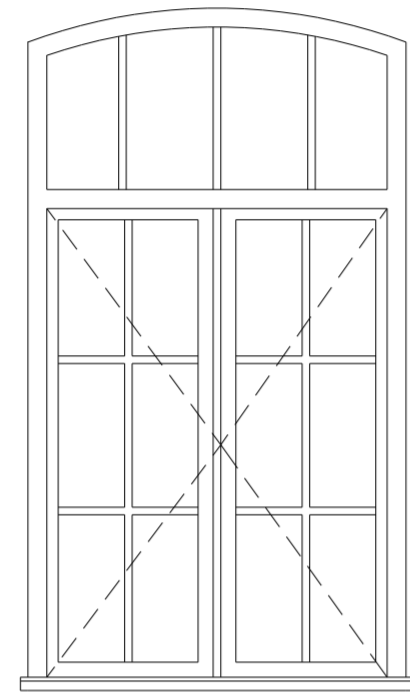
Corte Transversal



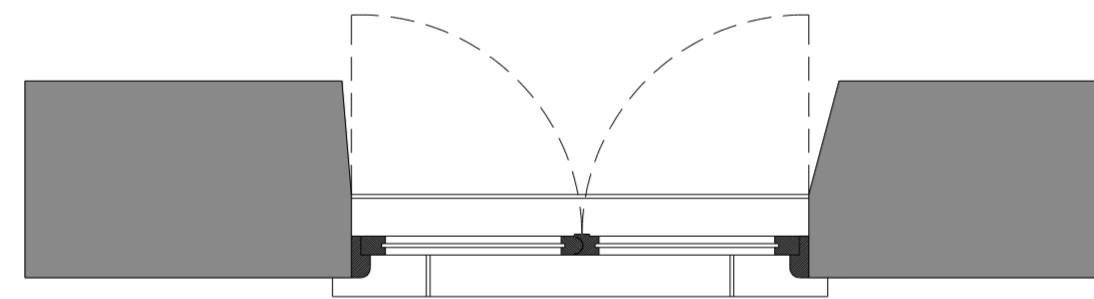
Corte Longitudinal

<p>Título: Para um (Re)uso da estação de Torredeita</p>	<p>Elemento: Instalações sanitárias</p>	<p>Levantamento</p>		<p>8</p>
<p>Local: Torredeita - Viseu</p>	<p>Desenho: Plantas e Cortes</p>	<p>Data:</p>	<p>Escala: 1:100</p>	

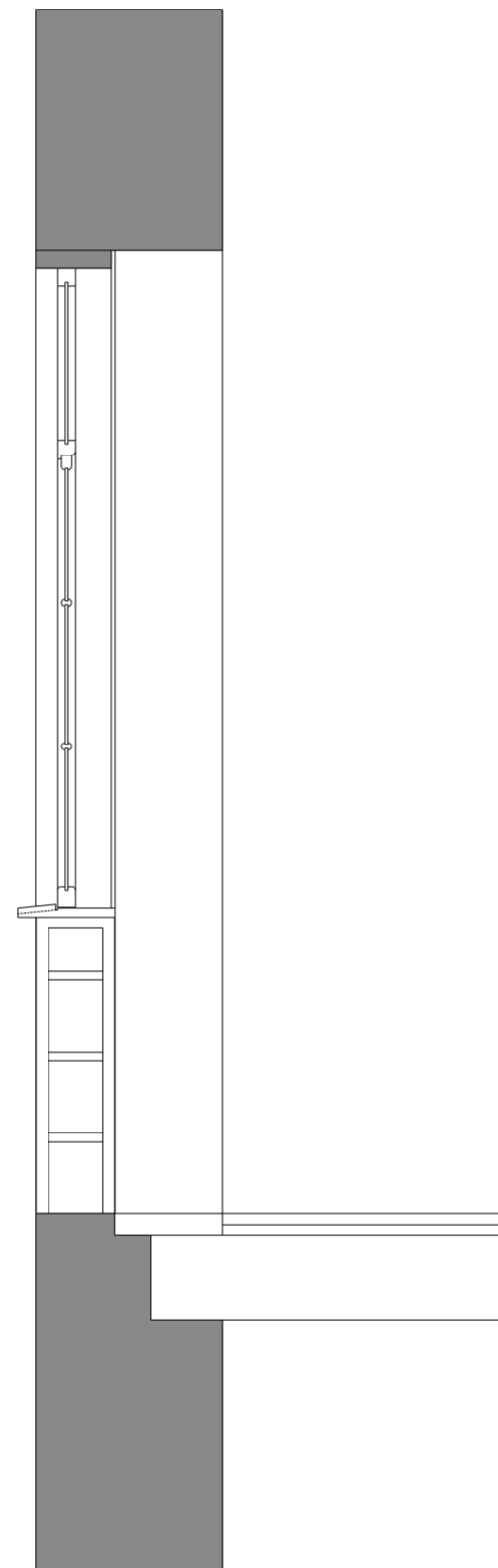
Pormenor de vão tipo 1 - Equipamento Central



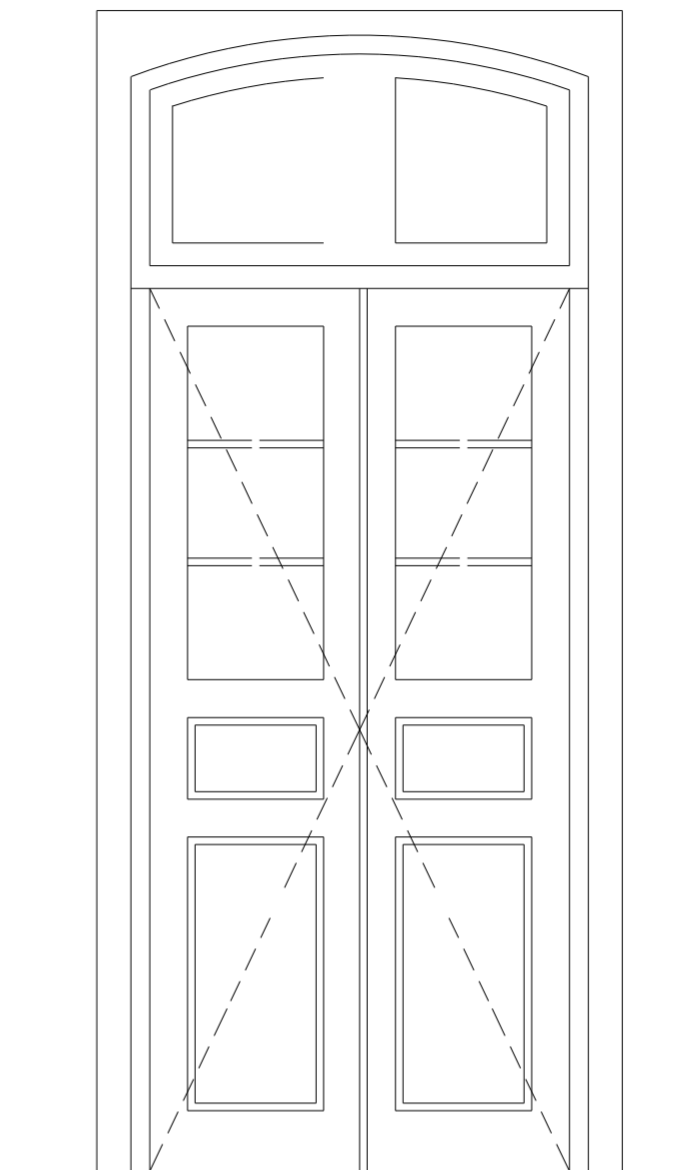
Alçado de vão tipo 1 do Equipamento central



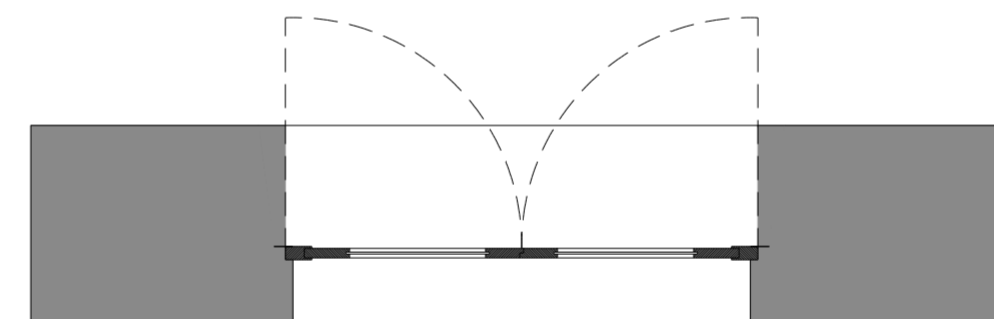
Planta de vão tipo 1 do Equipamento central



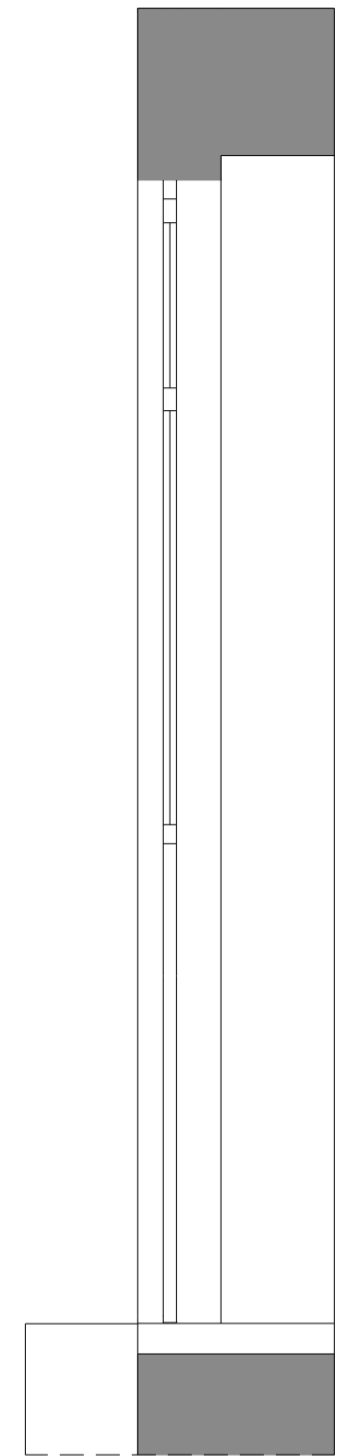
Corte de vão tipo 1 do Equipamento central




Alçado de vão tipo 2 do Equipamento central



Planta de vão tipo 2 do Equipamento central



Corte de vão tipo 2 do Equipamento central

Título: Para um (Re)uso da estação de Torredeita	Elemento: Vãos tipo	Levantamento		9
Local: Torredeita - Viseu	Desenho: Plantas e Cortes	 N	Escala: 1:20	

#### **4. Diagnóstico do Estado de Conservação**

## 4.1. Global

*“Para se conhecer uma edificação é necessária a experiência do lugar, o sentimento dos ambientes internos e externos, o toque nos elementos e materiais construtivos. Então, é da experiência e interação com a edificação, dos estudos in loco, que o conservador deixa de ser um mero observador, e passa além do sentir e do perceber para o compreender o edifício.”* (– CECI – Textos para discussão V.43 Série 2 – Gestão de Restauro p.3)

Após um levantamento arquitetónico mais pormenorizado, torna-se importante perceber/entender que todas as edificações com valor cultural e que constituem património construído sofrem de degradações, por vezes por interferência da ação humana, e por outras, de ação ambiental/temporal. Interferências que promovem alterações às propriedades físicas dos materiais, alterando o seu desempenho/funcionalidade.

Partindo deste princípio, é então evidente a necessidade de aproximação ao elemento construtivo para a realização de um estudo credível sobre o verdadeiro estado de conservação do edifício.

Utilizando um método indireto, ou seja, não destrutivo, baseado em interpretação pessoal e visual dos elementos construtivos, é possível realizar um breve apanhado global patológico do edifício a partir dos sintomas visuais apresentados pelo exterior e pelo interior, sendo possível destacar vários apontamentos.

### Pelo exterior:

- O estado das estruturas em pedra e madeira aparentam estar em bom estado, não apresentando qualquer tipo de fissuração;

- Todos os acabamentos em madeira exteriores (incluindo caixilharias) em geral mostram-se demasiado degradados para reaproveitamento;

- Os beirados e as telhas “visíveis” aparentam encontrar-se em bom estado no equipamento central e nas instalações sanitárias, no entanto, no armazém, demonstram demasiadas falhas e fissurações;

- O areado exterior, com um metro de altura, apresenta-se sem qualquer tipo de imperfeição, sendo apenas necessário uma limpeza/remoção de vegetação (musgo) que se apegou nas fachadas norte do equipamento central e instalações sanitárias;

- Devido a atos de vandalismo e alguma humidade, todas as fachadas de todo o conjunto terão de ser repintadas;

- Os pormenores em granito existentes em torno de todos os vãos e limites de alçados demonstram-se sem algum tipo de defeito, sendo apenas necessário executar trabalhos de limpeza/remoção de vegetação;

Pelo interior:

- No equipamento central não aparenta haver infiltrações pela cobertura, mas sim pelas paredes exteriores e pavimento;
- O pavimento em madeira do piso superior encontra-se demasiado degradado para existir algum tipo de reaproveitamento;
- Apesar do pavimento térreo não exibir nenhum tipo de deformação ou fissuração, sendo maioritariamente com acabamento em betão, os cerâmicos do equipamento central apresentam-se demasiado desgastados, perdendo toda a sua cor e definição de padrão;
- As paredes interiores em tabique do piso inferior revelam grandes problemas de deterioração;
- As pinturas interiores nas paredes exteriores devido a questões de humidade apresentam-se demasiado danificadas;
- As portadas interiores dos vãos apresentam articulações (ferragens) demasiado enferrujadas, movimentando-se com dificuldade, também devido ao peso da madeira e ao seu “empenamento”;
- As paredes em alvenaria de tijolo do equipamento sanitário mostram-se bastante debilitadas, incluindo o reboco e o cerâmico;
- Todo o espaço interior do armazém necessita de intervenção, não existindo qualquer tipo de acabamento;
- De um modo geral, nenhum espaço apresenta qualquer tipo de conforto térmico, tornando-os inabitáveis.



## 4.2. Paredes Exteriores e Interiores

Partindo agora para uma visão mais pormenorizada dos elementos, nomeadamente as paredes exteriores e interiores, é necessária a realização de uma decomposição geral destes elementos, de forma a se perceber as razões geradoras das patologias identificadas anteriormente.

As paredes exteriores são estruturais, constituídas por pedra desde a sapata até ao topo de cada fachada, cobertas por reboco de cal pelo interior e pelo exterior, abstendo-se de qualquer tipo de isolamento apresentando uma espessura total de 52 centímetros e acabamento/revestimento em tinta branca.

Com uma análise mais pormenorizada é possível observar-se os seguintes elementos patológicos.

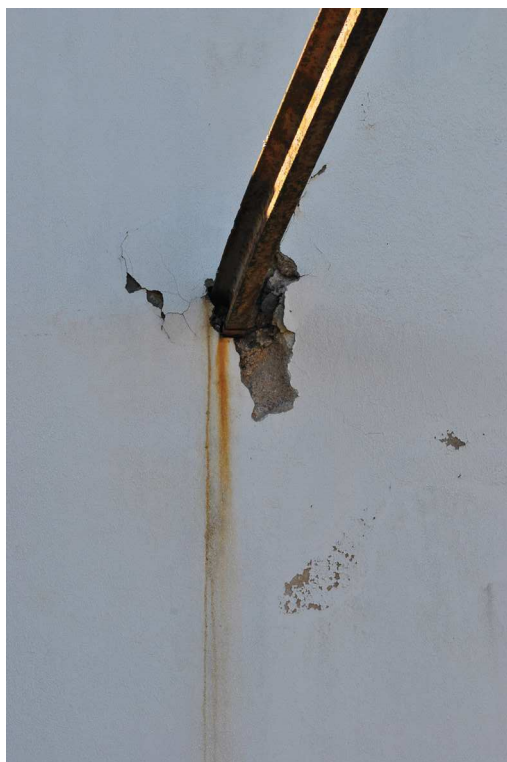


Figura 84. Estrutura em ferro enferrujado inserido na parede exterior

A imagem representada na figura anterior, demonstra degradação de ambos os elementos: a parede exterior, e a estrutura em ferro, que com a análise executada de todas as estações ao longo da linha da Dão, é possível deduzir que este elemento metálico foi inserido posteriormente à construção, demonstrando falhas nas suas ligações, expondo a parede a entradas de humidade, degradando o elemento metálico de dentro para fora e os acabamentos localizados no interior como demonstra na figura a seguir.



Figura 85. Pormenor de parede exterior pelo lado interior

Com a análise desta imagem, é fácil verificar o estado de degradação existente no seu interior. Iniciando-se com a total decapagem da tinta e seguindo-se do reboco, rapidamente passaram das paredes exteriores para as paredes interiores, tornando visível a estrutura interna das paredes interiores em tabique como demonstrado na figura 3.



Figura 86. Parede interior com estrutura de tabique exposto



Figura 87. Parede interior com saibro e gesso a desfazer-se

No entanto, o facto das paredes exteriores serem em pedra e não terem nenhum tipo de isolamento, leva ao aparecimento de humidades por capilaridade, ou seja, humidade que surge desde a sapata em pedra e que sobe ao longo das paredes, surgindo depois sintomas nos cruzamentos entre as paredes e os pavimentos.



Figura 88. Cruzamento de pavimento térreo com parede

### 4.3. Pavimentos

Ao longo de todos os equipamentos, é, apenas, possível identificar os pavimentos do módulo central, sendo este o único edifício com acabamentos a nível de chão, encontrando pavimento bruto tanto nas instalações sanitárias como na zona de armazém. Posto isto, é possível identificar, no piso inferior, um pavimento revestido com cerâmico de 30x30 centímetros, que, apesar de “gasto com o tempo”, não apresenta qualquer tipo de fissuração ou descolagem provocadas por causas naturais, demonstrando maior resistência a humidades e diferenças drásticas de temperaturas (devido à falta de isolamentos térmicos e vãos demasiado degradados). No entanto, é possível visualizar-se uma fissuração que ocorre na transversalidade do edifício, provavelmente ocorrida pelo não nivelamento da betonilha ou rebaixamento das sapatas, fissurando o pavimento.



Figura 89. Fissuração no pavimento térreo

No piso superior encontra-se uma realidade muito diferente. O piso em madeira demonstra vários momentos de degradação, desde buracos a ondulações, tornando-o muito desconfortável para passagem.

Estas patologias surgem, muito provavelmente, devido à falta de condições térmicas praticadas no interior, levando a madeira a “trabalhar” deformar, mudando a sua cor, densidade e tamanho.



Figura 90. Estado do pavimento superior com ondulações e fissurações

Tal como é possível verificar na imagem, o pavimento surge muito instável com ondulações visíveis a “olho nu”, fissurações e réguas completamente irregulares a nível dimensional, sendo impossível a sua reutilização.

#### 4.4. Coberturas

Numa primeira análise focada pelo exterior, é possível observar uma grande disparidade a nível patológico de edifício para edifício, podendo-se observar, com toda a facilidade, devido à reduzida altura do volume das casas de banho, uma cobertura revestida em telha marselha que, apesar de “suja”, não apresenta problemas graves, tanto pelo interior, como pelo exterior, surgindo apenas “uma ou outra” fissuração nas telhas, sendo necessário substituir algumas, como é possível visualizar nas figuras.



Figura 91. Cobertura de volume de casa de banho pelo interior



Figura 92. Aspeto exterior do volume de instalações sanitárias

No entanto, um estudo pelo exterior, no edifício central, é praticamente impossível devido à falta de visibilidade, tanto pelo exterior como interior, todavia, é possível fazer uma pequena análise aos tetos interiores em madeira, revelando de forma indireta se existem origens patológicas na cobertura.



Figura 93. Estado do teto interior do piso superior

Como é possível observar, apesar de demonstrar já algum desgaste devido ao tempo, e, possivelmente, com necessidade de ser retirado devido a diferenças acentuadas de temperatura existentes ao longo do dia, por falta de condições térmicas que levaram a madeira a deformar-se, não apresenta sintomas que demonstrem entradas de humidades que surjam pela cobertura, dando uma pequena ideia do estado atual da cobertura.

Pelo exterior é apenas visível o beirado saliente que a “olho nu” se apresenta em muito bom estado, levando a deduzir, que, tal como no volume das instalações sanitárias, será apenas necessário executar trabalhos de manutenção e substituir telhas que, eventualmente, poderão estar fissuradas ou partidas.



Figura 94. Beirado Saliente do volume central da composição da estação



Figura 95. Estado do beirado saliente visível pelo exterior

O maior problema surge no espaço de armazém, que, com apenas uma análise direta e visual, demonstra demasiada degradação, desde a subestrutura em madeira ao revestimento de telhas marselha, possivelmente será necessário proceder a uma substituição destes materiais.

Pode-se observar que a cobertura foi sofrendo vários “remendos” ao longo dos anos, no entanto, nunca com soluções definitivas impossibilitando qualquer reutilização por questões de segurança.



Figura 96. Estado das madeiras da cobertura visível pelo exterior





Figura 97. Degradação da cobertura do volume de armazém



Figura 98. Surgimento de fungos e fissurações nas telhas

## 4.5. Vãos

No caso dos vãos, sejam eles interiores ou exteriores, já é possível realizar-se uma análise mais aprofundada, devido à proximidade com o objeto em estudo, analisando os vãos volume a volume, iniciando pelas instalações sanitárias.

O equipamento apresenta quatro vãos exteriores em madeira (portas), que tal como é visível nas figuras, se encontram demasiado degradadas, demonstrando aros partidos, panos fissurados e incompatibilidade dimensional com o vão apresentado. Muitos destes sintomas surgem devido a atos de vandalismo nos arredores, causados pelo abandono da estação. No entanto é possível que a falta de manutenção/proteção das madeiras expostas às condições climáticas as tenham, também, empenado e enferrujado as serralharias das dobradiças, tornando óbvia a necessidade de substituir estes elementos.



Figura 99. Estado dos vãos exteriores do edifício das instalações sanitárias



Figura 100. Fachada Este do volume sanitário



Figura 101. Pormenor de porta de acesso ao volume

No equipamento central, podem-se distinguir três tipos de vãos: portas interiores em madeira maciça, janelas com caixilharia também em madeira e portas exteriores com pormenores envidraçados e caixilharias em madeira. Apesar de diferentes, os vãos exteriores apresentam patologias semelhantes tal como é possível observar nas figuras.



Figura 102. Vista geral dos vãos da fachada Norte



Figura 103. Pormenor de janela de equipamento central



Figura 104. Pormenor de vedante a descascar na envolvente dos vidros



Figura 105. Estado de degradação de porta de acesso

Todos os vãos exteriores de um modo geral se apresentam com graves níveis de degradação, devido à falta de manutenção e exposição a condições climáticas, acentuado com o vandalismo constante que surge neste equipamento, manifestando-se com fissurações de elevada profundidade, vidros partidos, ferragens enferrujadas, aros removidos e portas vandalizadas. Todas estas patologias tornam estes elementos inviáveis para uma possível reutilização, sendo necessário proceder à sua substituição, incluindo as portadas interiores, que, apesar de não demonstrarem patologias tão densas como os elementos exteriores, se encontram inutilizáveis devido ao enferrujamento das dobradiças. Apesar de demonstrar patologias de fácil recobro, as portadas interiores são elementos demasiado pesados e pouco funcionais, tornando-os dispensáveis para uma futura reabilitação.

## **5. Proposta**

## **5.1. Memória Descritiva e Justificativa**

### **5.1.1. Introdução**

Nesta memória descritiva será possível fazer uma breve descrição do projeto de adaptação da Estação Ferroviária de Torredeita, espaço atualmente existente, mas em abandono e desuso.

Esta adaptação manterá a estrutura morfológica dos volumes existentes adicionando também outras estruturas, como apoio a todas as suas novas funções. Este conceito tem como intuito transformar o espaço em uso público, pois a proposta em questão, apresenta como atividade principal a restauração e a hotelaria, para que possa servir como ponto de convívio e descanso aos transeuntes da Ecopista do Dão e à população de Torredeita.

O objetivo principal da intervenção é a recuperação do equipamento para acolhimento de pequenas massas, servindo como espaço de paragem e lazer para os utilizadores da Ciclovía, e também para os habitantes da freguesia de Torredeita, através dos serviços de restauração propostos para o antigo volume do armazém, com as instalações sanitárias públicas no equipamento mais pequeno, e com o espaço central designado como habitação coletiva, destinada tanto a visitantes, como a estudantes, com dois quartos duplos e um quarto simples, todos com WC privativo.

Três volumes, com três programas distintos que se complementam entre si, com um ponto em comum, a infraestrutura da Ecopista, que deste modo, transforma a composição num espaço de interesse local e turístico: restauração, hotelaria e instalações sanitárias públicas de apoio.

### **5.1.2. Condicionantes**

As únicas condicionantes para a execução desta proposta estiveram nos elementos estruturais e vãos existentes, mas foi sempre possível garantir a sua morfologia e o seu aspeto exterior, de modo a não alterar aquilo que é o património arquitetónico da freguesia.

Contudo, o projeto foca-se na organização e definição espacial do interior de cada volume, tentando maximizar todas as áreas, e, deste modo, permitir uma integração natural sem barreiras arquitetónicas do novo programa associado.

### **5.1.3. Definição do Projeto**

A presente proposta nasceu com a intenção de reavivar parte da história ainda existente em toda a Linha Ferroviária do Dão, que, de modo lamentável, caiu em desuso e passou de um espaço de encontros e reencontros, de partidas e chegadas, para um espaço desprotegido, propício a atividades ilícitas e vandalismo.

Este projeto encontra-se dividido em três tipos de programas distintos, que funcionam em conformidade:

- Espaço das instalações sanitárias;

- Espaço de receção e alojamento (antiga casa do chefe de estação);
- Espaço de Restaurante (antigo armazém de mercadorias);

Apesar de serem designados de espaços distintos, o principal objetivo será manter as ligações entre todos, dando um efeito de continuidade não só pelo seu exterior e morfologia pré-existente, mas também pelo interior através de apontamentos materialísticos.

#### Instalações sanitárias de apoio

O pequeno espaço para as instalações sanitárias apresenta uma organização espacial muito semelhante ao encontrado anteriormente. Devido à sua dimensão, torna-se impossível viabilizar uma nova função para este equipamento, sendo apenas feita uma adaptação das áreas, passando de quatro espaços sanitários para apenas dois, tornando os espaços mais confortáveis.

Perante esta alteração espacial, houve a necessidade de modificar a fachada Este, transformando as duas portas inutilizadas em duas janelas para entrada de luz natural, sendo posteriormente realizadas técnicas de solução patológicas, de forma a manter a materialidade. Os azulejos das paredes, que foram renovados e prolongados para o pavimento encontravam-se totalmente destruídos e sem revestimento aparente, em completo estado bruto de construção.

Na fachada Oeste, estão localizadas as entradas do espaço, em que foram removidas todas as portas em madeira que estavam degradadas e foram substituídas por portas em madeira com envidraçamento central fosco, a fim de obter luz natural para o seu interior.

Na fachada Este, encontram-se também duas portas em madeira, em que foi proposta a sua remoção, cobrindo o vão em alvenaria de tijolo, deixando apenas uma pequena abertura no topo, uma janela, para a entrada de luz natural, tratando-se aqui da única alteração idealizada para a fachada de todo este equipamento.

#### Espaço de receção e alojamento/Antiga casa do Chefe

Uma das grandes alterações deste projeto foca-se no equipamento central, tornando assim o piso inferior num espaço de receção e para turistas ou utilizadores da Ciclovia e assim libertar as paredes interiores existentes, de modo a transformá-lo num espaço mais amplo e iluminado, mantendo apenas intacta a antiga divisória em madeira, que se destinava à venda de bilhetes, e a localização das escadas, através de processos de lacagem e de remoção de vidros, substituindo também os cobertores e espelhos em madeira.

O piso inferior, estará destinado à receção e à zona de convívio, colocando na entrada um balcão, onde será feito o encaminhamento para os espaços, tanto para o piso superior, como para a zona de estar. Na parte de trás da receção, encontram-se as instalações sanitárias. Ainda neste piso, haverá uma pequena copa de apoio, para livre utilização dos hóspedes, no local da antiga zona de bilheteira, onde se manterá a sua estrutura original em madeira.

No piso superior, com a manutenção e o melhoramento da escada existente, foi possível aprove-

itar o negativo que surge sob a escada para a colocação de arrumos e cacifos. Neste piso, com a distribuição dos quartos, em forma de corredor, ao longo de toda a fachada norte, dois são duplos e um simples, todos com instalações sanitárias privadas e iluminação luz natural, das três janelas pré-existentes.

#### Espaço de Restaurante/Antigo armazém de mercadorias

No espaço do antigo armazém houve uma intenção de arriscar e de tornar a intervenção mais radical, desta forma modificar por completo o seu interior. Como a sua estrutura se encontra em estado bruto, sem qualquer tipo de acabamento, este será transformado numa pequena sala de restauração, agregando dois novos volumes arquitetónicos como apoio a esse espaço. Um dos volumes está designado para as instalações sanitárias e outro para apoio ao serviço, nomeadamente cozinha, vestiários e instalações sanitárias para funcionários.

A chave fundamental deste projeto passa pelo modo como estes volumes se conectam, convertendo o seu interior num local harmonioso e sem obstáculos, através de um dos vãos laterais já existentes e pela reabertura de um vão nas traseiras do volume que terá existido. Foram criados corredores envidraçados em estrutura metálica que servem de ponte de ligação, trazendo força e dinâmica ao projeto. As caixilharias em alumínio, que atualmente não existem, trazem um perfil reduzido de forma a haver uma maior área de vidro, originando grandes entradas de luz.

Nos pavimentos será aplicada apenas uma camada de betonilha, revestida com pavimento cerâmico que será transportado para os corredores de ligação entre volumes. Para os tetos, pretende-se a execução de um revestimento com painéis de gesso cartonado e aplicação de isolamento térmico sob as ripas de apoio às telhas, mantendo a estrutura principal de madeira visível, nomeadamente as vigas, empenas, diagonais e pendural.

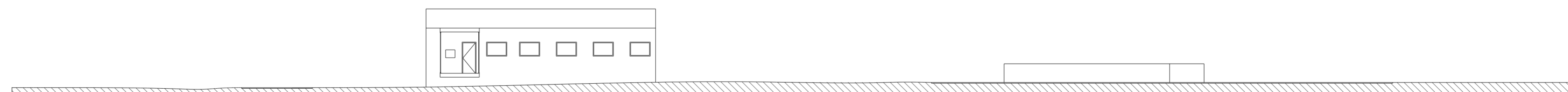
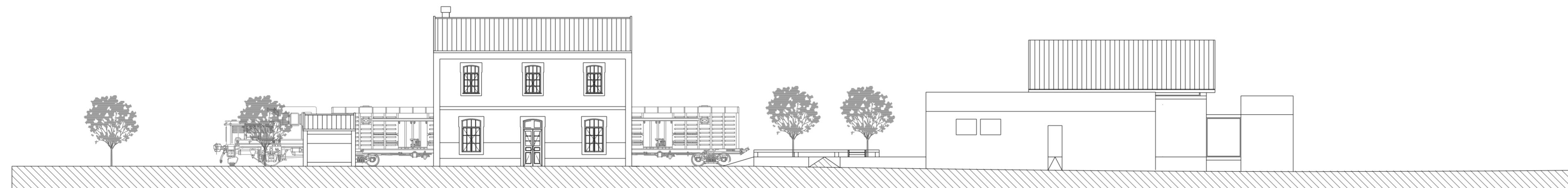
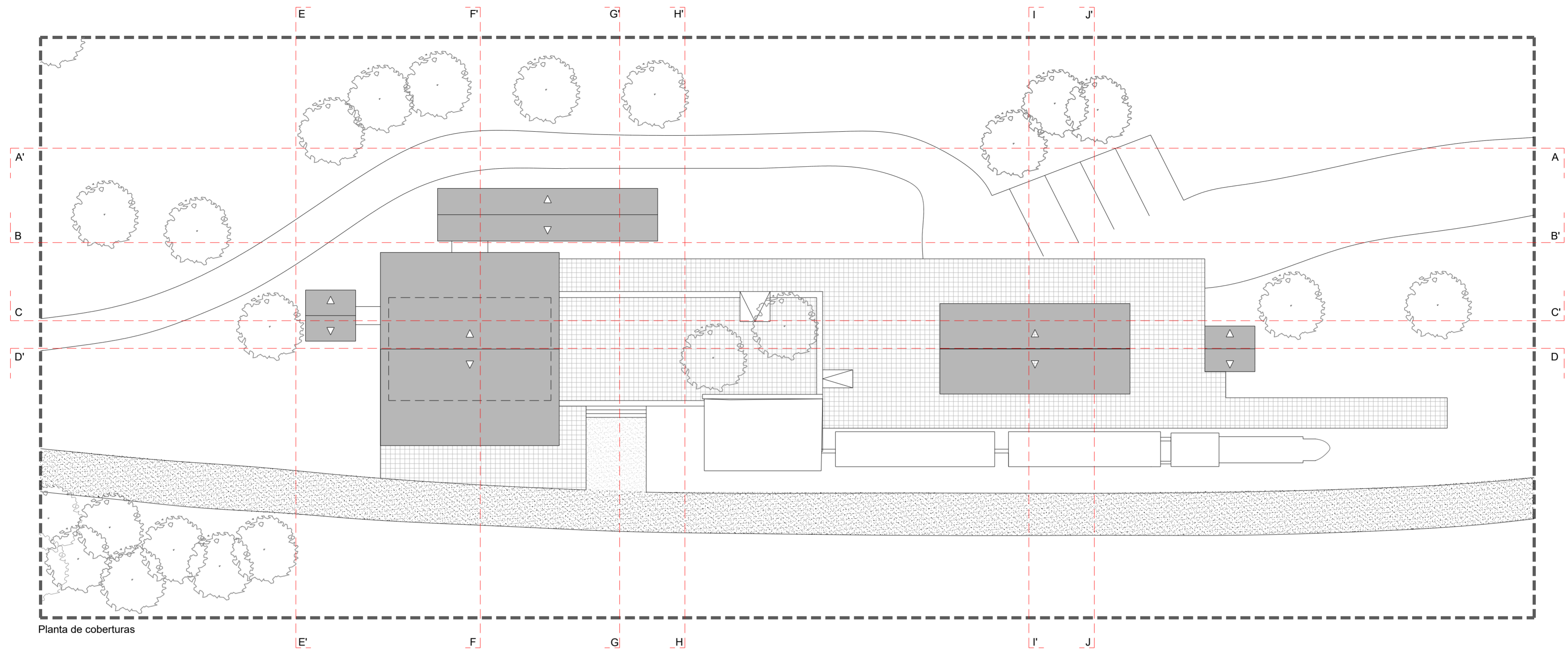
#### Novos Volumes de apoio

No antigo volume do armazém, atualmente projetado como restaurante, foi proposta a criação de dois novos volumes, de forma a ampliar o espaço existente, e, assim, abranger o maior número possível de pessoas. Apesar de se afirmarem como elementos autónomos, é ambicioso fazer a coligação da composição já existente, com a tentativa de demonstrar uma aparência minimalista, mas morfológicamente semelhante, com uma construção em betão branco armado, mantendo o sistema de cobertura inclinada em duas águas, também em betão. É crucial fazer transparecer a autonomia e a harmonia do conjunto, percebendo que se trata de novos elementos, mas que sem a sua presença se torna incompleta.

O volume que se encontra posicionado na lateral do espaço da restauração, representado com planta retangular de 14,65 metros de comprimento e 3,5 metros de largura, apresenta no seu interior os vestiários / instalações sanitárias para funcionários, uma sala de arrumos/armazém e uma cozinha para serviço de restauração. O volume fixado das traseiras do espaço, apresenta também uma planta retangular de 3,34 metros de largura e 3,40 metros de comprimento, apenas dispõe das instalações sanitárias femininas e masculinas, de apoio à parte de restauração.




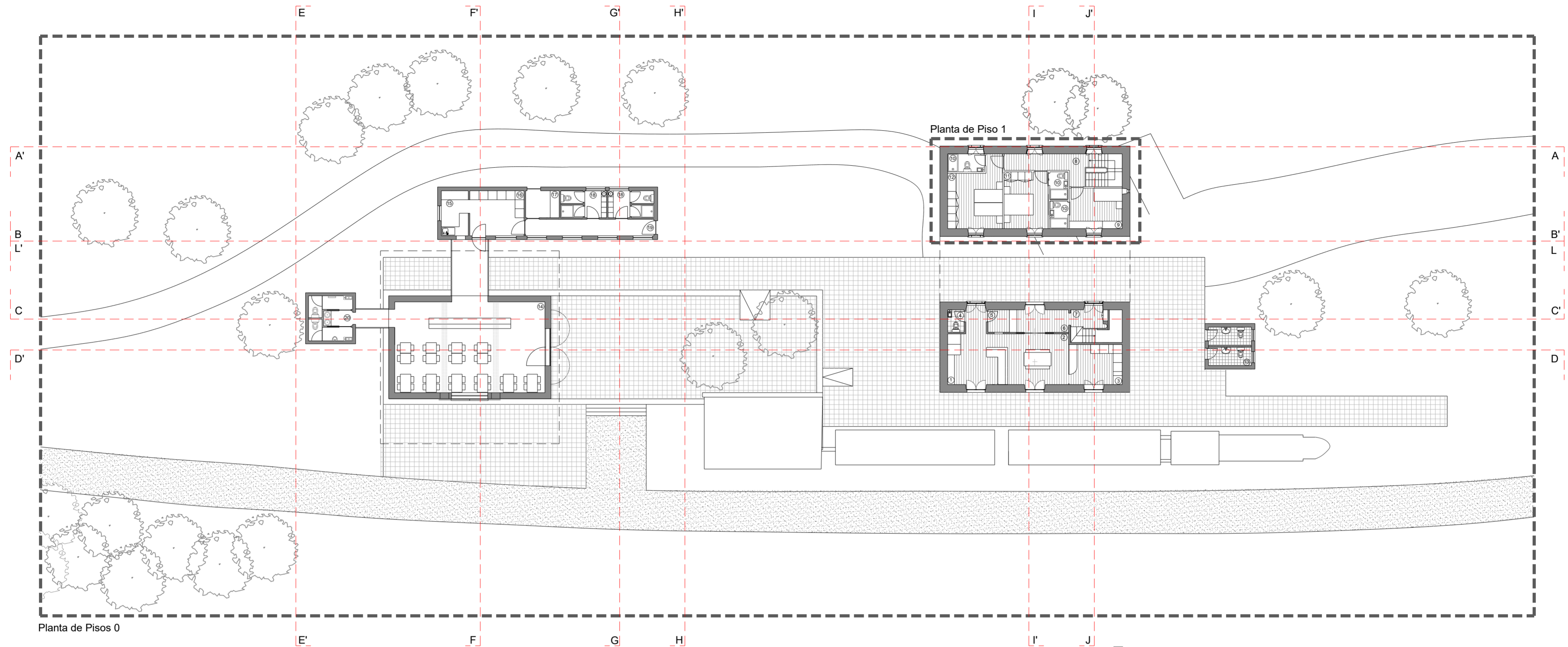




LEGENDA:

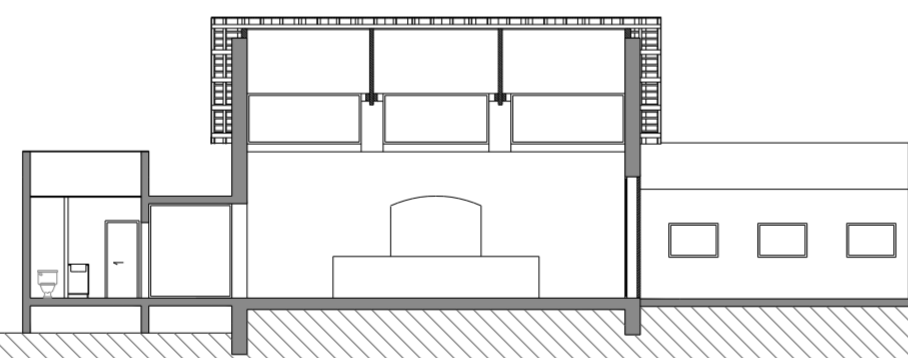
- |                           |  |                                     |                          |
|---------------------------|--|-------------------------------------|--------------------------|
| 1 - Sala de convívio      | 6 - Recepção                                 | 11- Quarto casal                    | 16- Cozinha (Preparação) |
| 2- Sala de refeições      | 7- Zona de arrumos e acesso ao piso superior | 12- Quarto duplo                    | 17- Armazem              |
| 3- Copa de apoio          | 8- Espaço de distribuição                    | 13- Instalações sanitárias de apoio | 18- Banheiros            |
| 4- Instalações sanitárias | 9- Quarto individual                         | 14- Espaço de restauração           | 19- Circulação           |
| 5- Espaço de rececionista | 10 - Instalações sanitárias privadas         | 15- Cozinha (sujos)                 |                          |

Título: Para um (Re)uso da estação de Torredeita	Elemento: Proposta	Projeto de Arquitetura	
Local: Torredeita - Viseu	Desenho: Plantas e Cortes	 N	Escala: 1:200

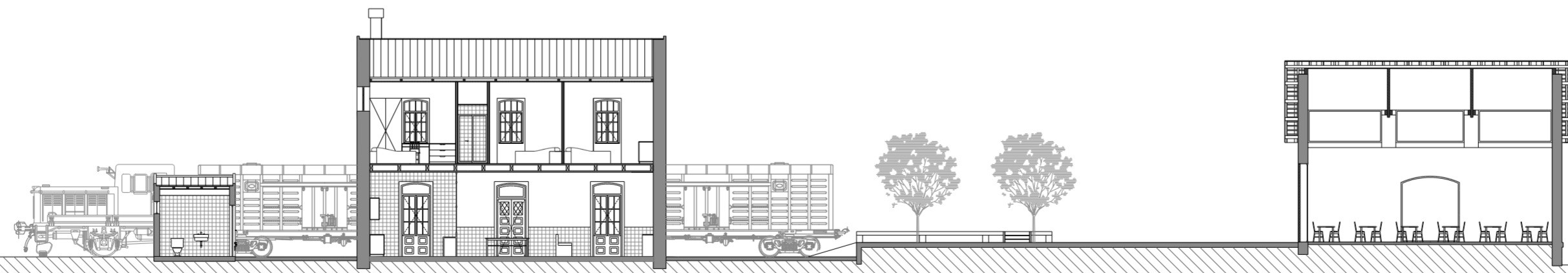


Planta de Pisos 0

Planta de Piso 1



Corte CC'



Corte DD'

LEGENDA:

- |                           |  |                                     |                          |
|---------------------------|--|-------------------------------------|--------------------------|
| 1 - Sala de convívio      | 6 - Recepção                                 | 11- Quarto casal                    | 16- Cozinha (Preparação) |
| 2- Sala de refeições      | 7- Zona de arrumos e acesso ao piso superior | 12- Quarto duplo                    | 17- Armazem              |
| 3- Copa de apoio          | 8- Espaço de distribuição                    | 13- Instalações sanitárias de apoio | 18- Banheiros            |
| 4- Instalações sanitárias | 9- Quarto individual                         | 14- Espaço de restauração           | 19- Circulação           |
| 5- Espaço de rececionista | 10 - Instalações sanitárias privadas         | 15- Cozinha (sujeos)                |                          |

Título:  
Para um (Re)uso da estação de Torredeita

Local:  
Torredeita - Viseu

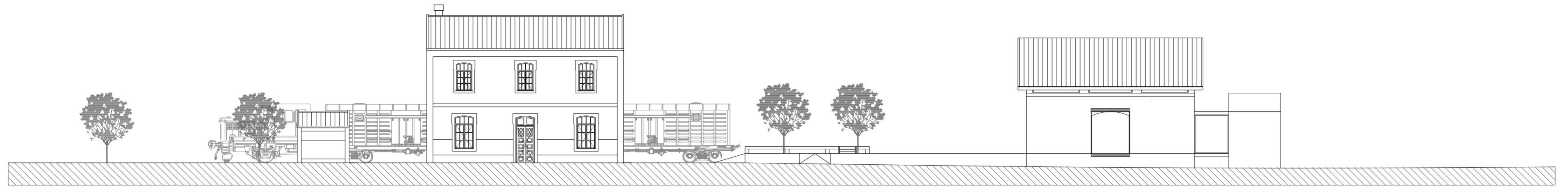
Elemento:  
Proposta

Desenho:  
Plantas e Cortes

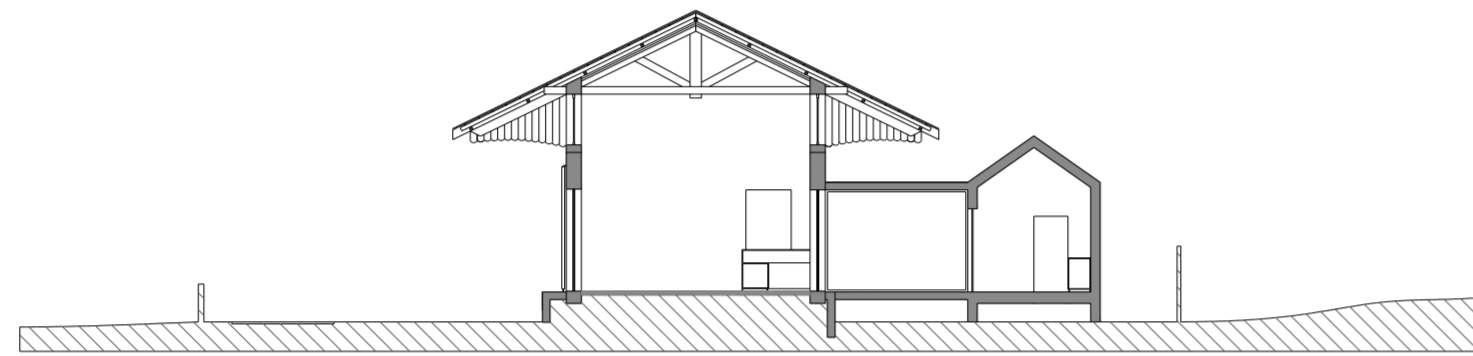
Projeto de Arquitetura



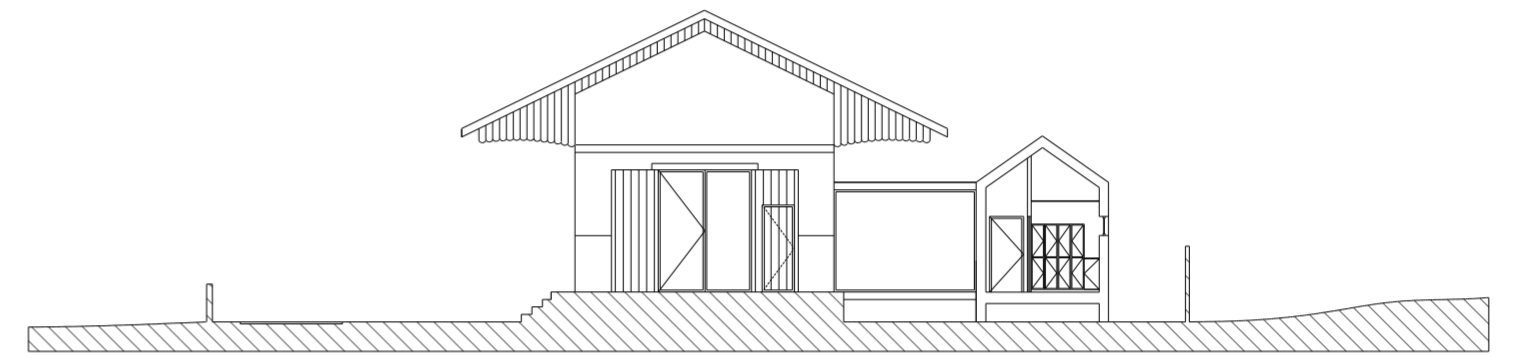
Escala:  
1:200



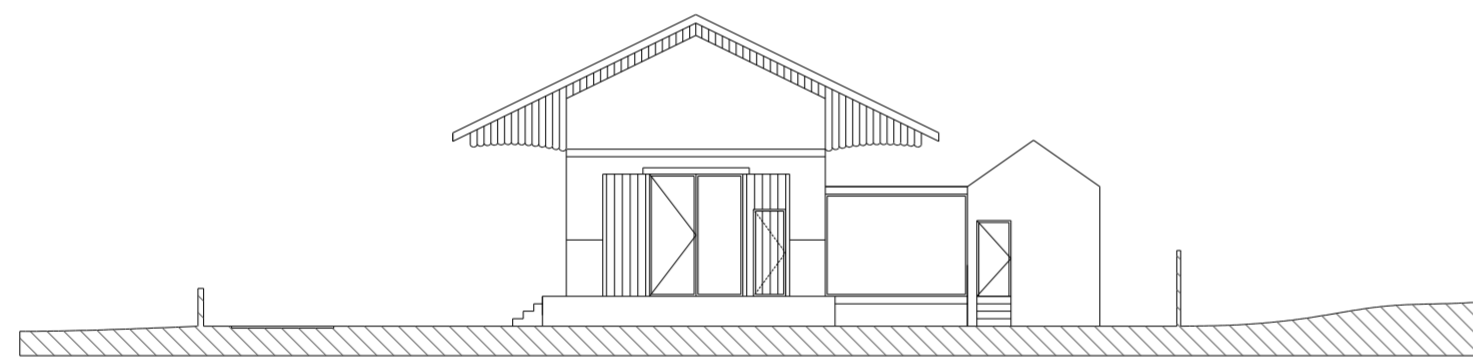
Corte LL'



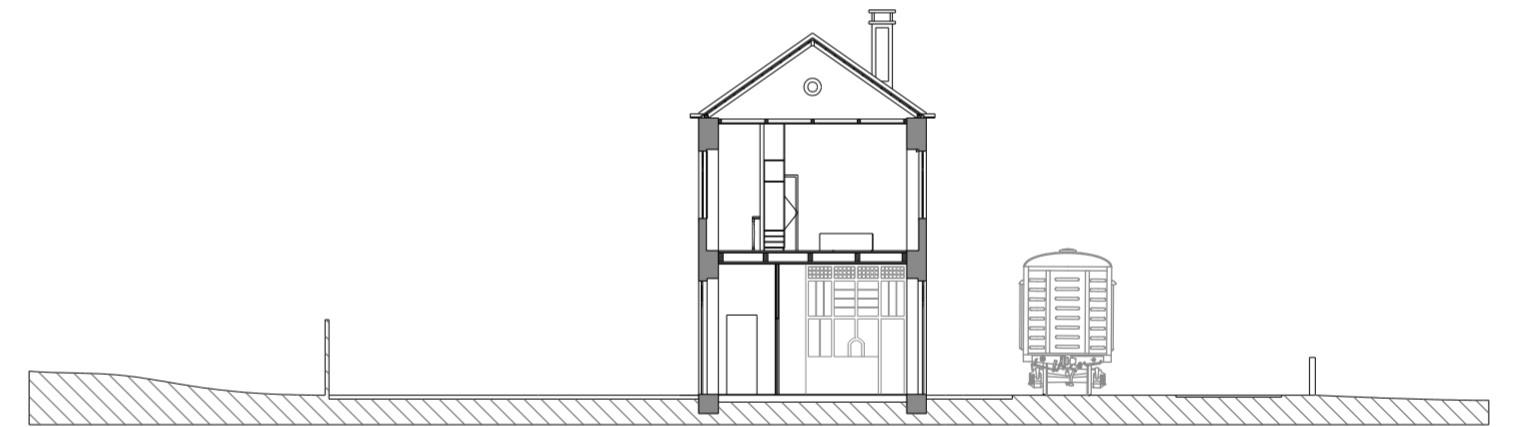
Corte DD'



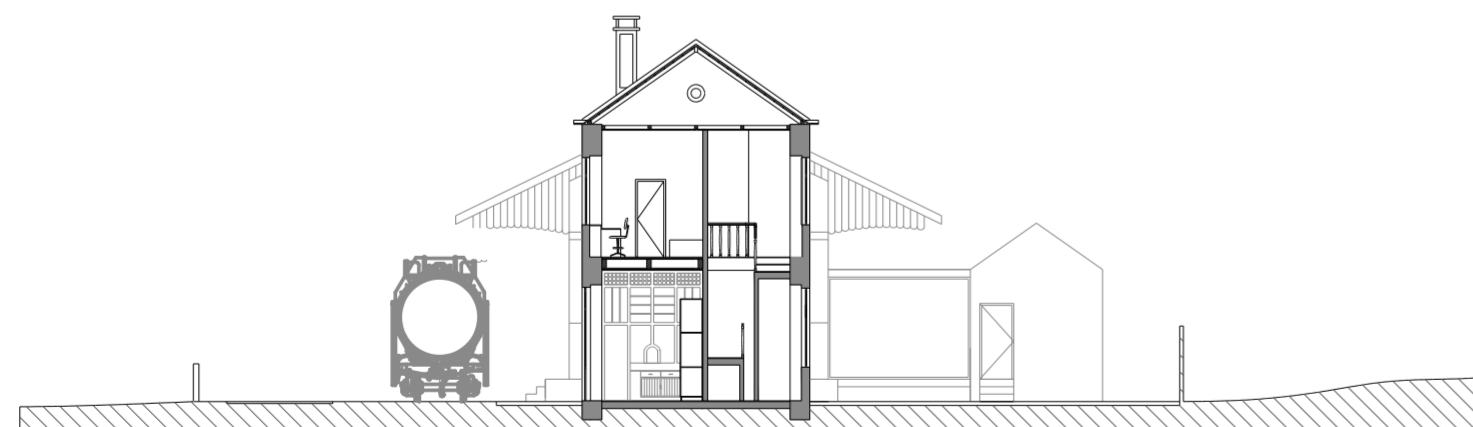
Corte DD'



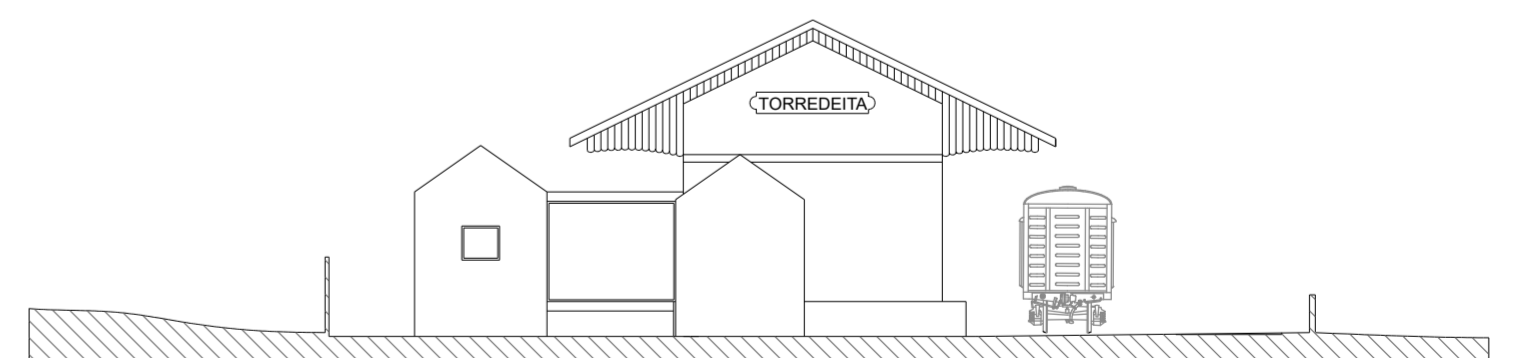
Corte DD'



Corte DD'

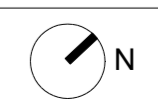


Corte DD'

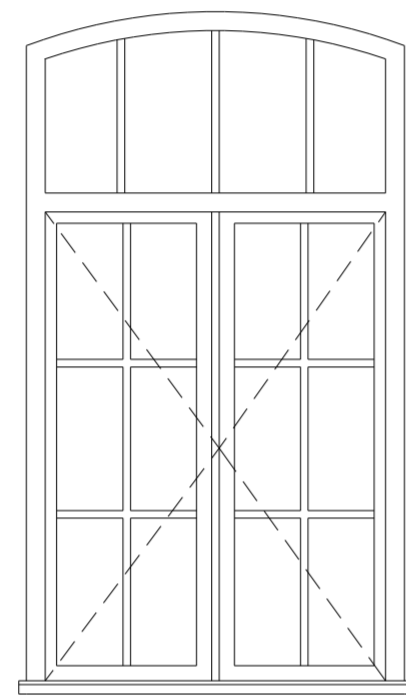


Corte DD'

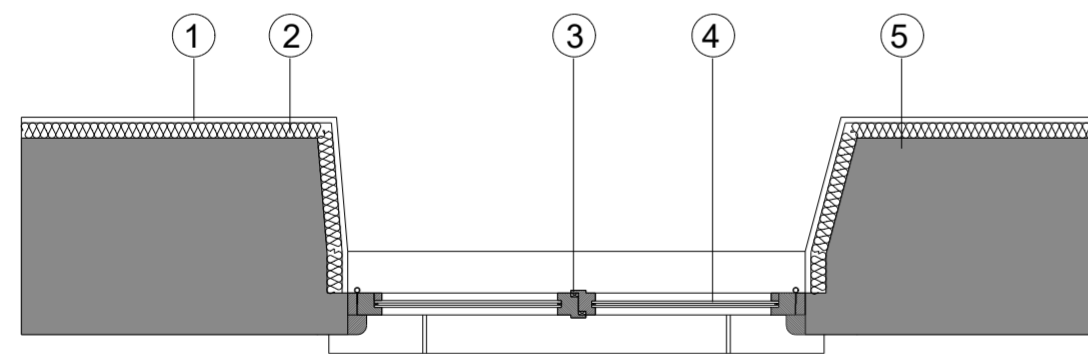
<p>Título: Para um (Re)uso da estação de Torredeita</p>	<p>Elemento: Proposta</p>	<p>Projeto de Arquitetura</p>	
<p>Local: Torredeita - Viseu</p>	<p>Desenho: Plantas e Cortes</p>	<p>Escala: 1:200</p>	<p>12</p>



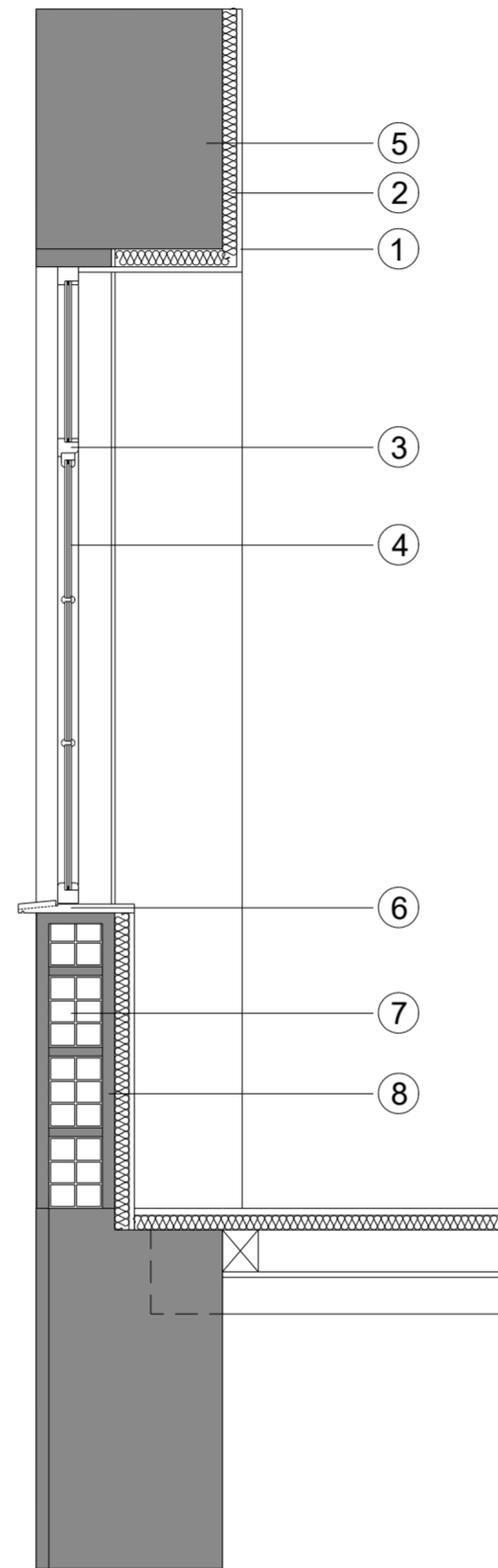
Pormenor de vão tipo 1 - Equipamento Central



Alçado de vão tipo 1 do Equipamento central

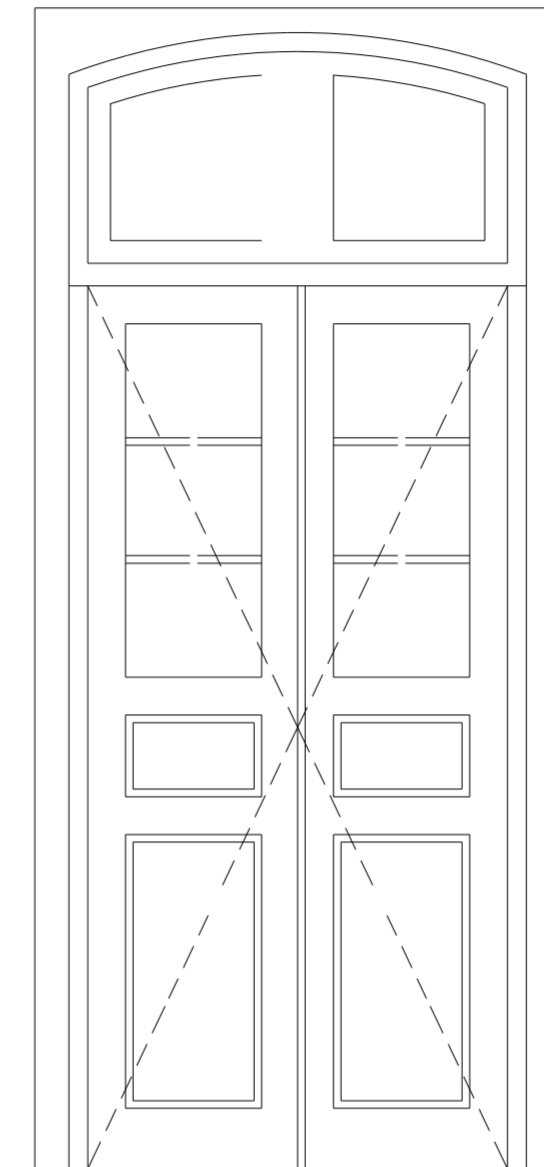


Planta de vão tipo 1 do Equipamento central

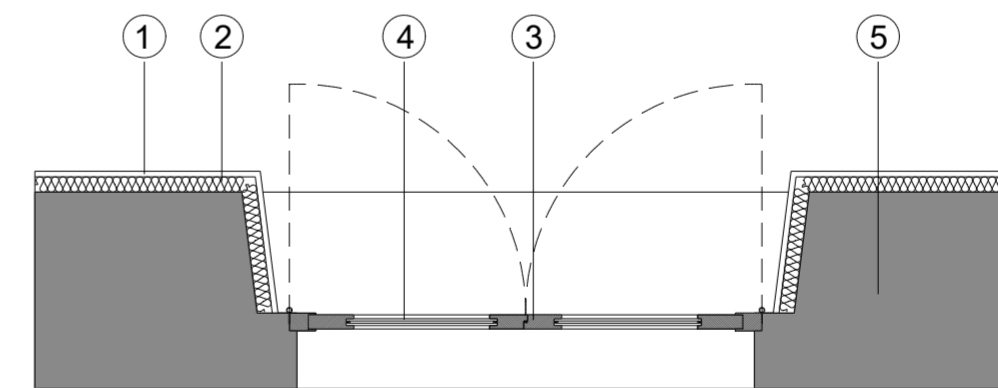


Corte de vão tipo 1 do Equipamento central

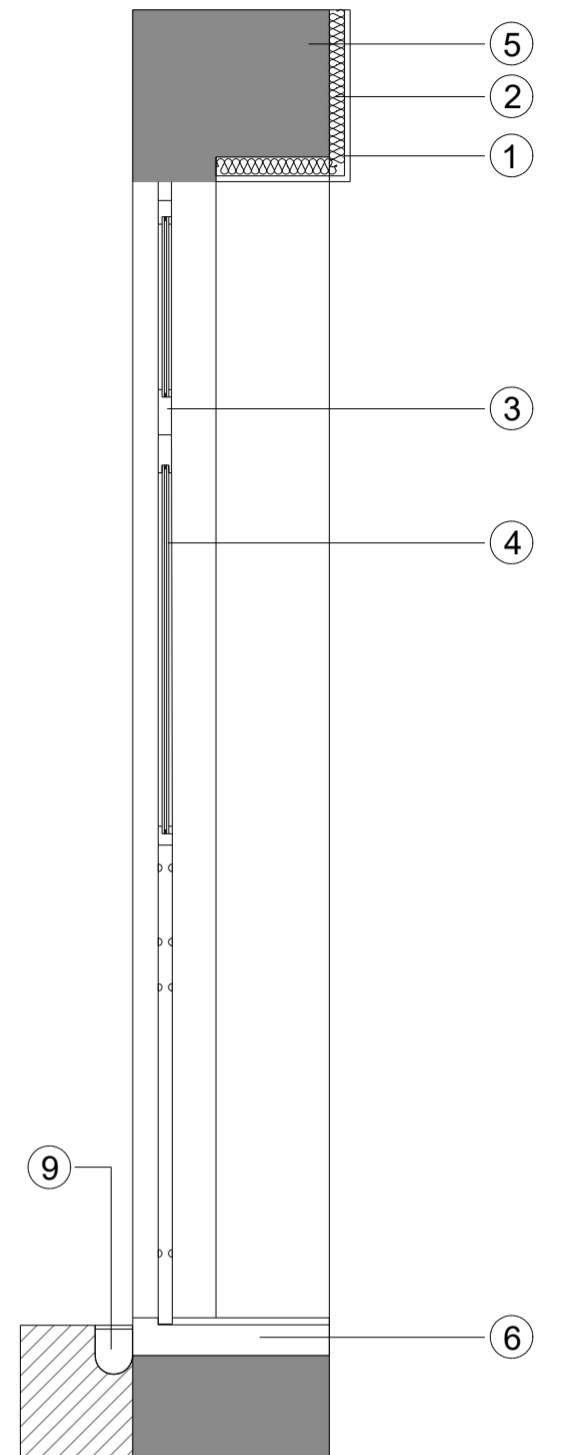
Pormenor de vão tipo 2 - Equipamento Central



Alçado de vão tipo 2 do Equipamento central



Planta de vão tipo 2 do Equipamento central



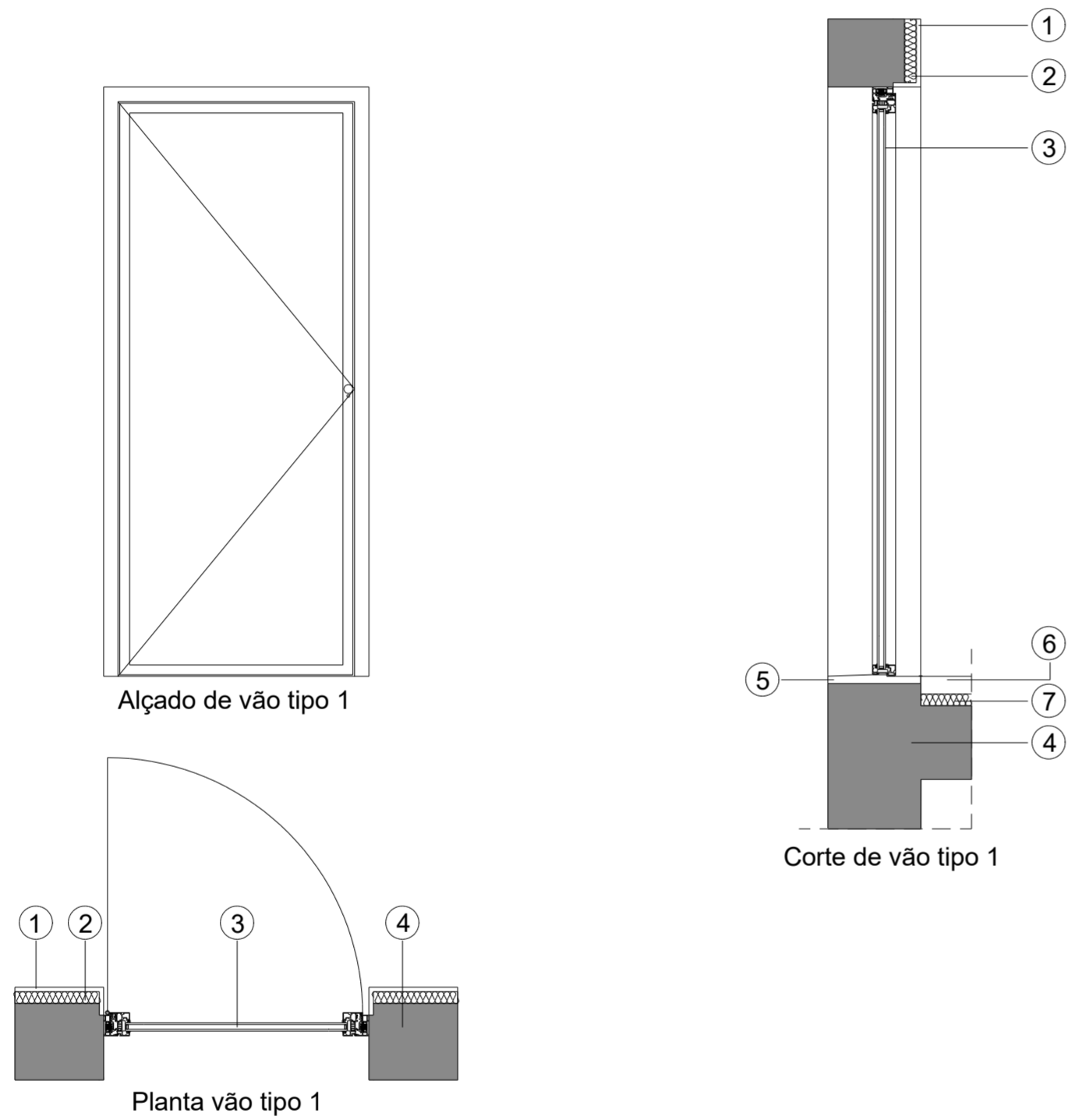
Corte de vão tipo 2 do Equipamento central

LEGENDA:

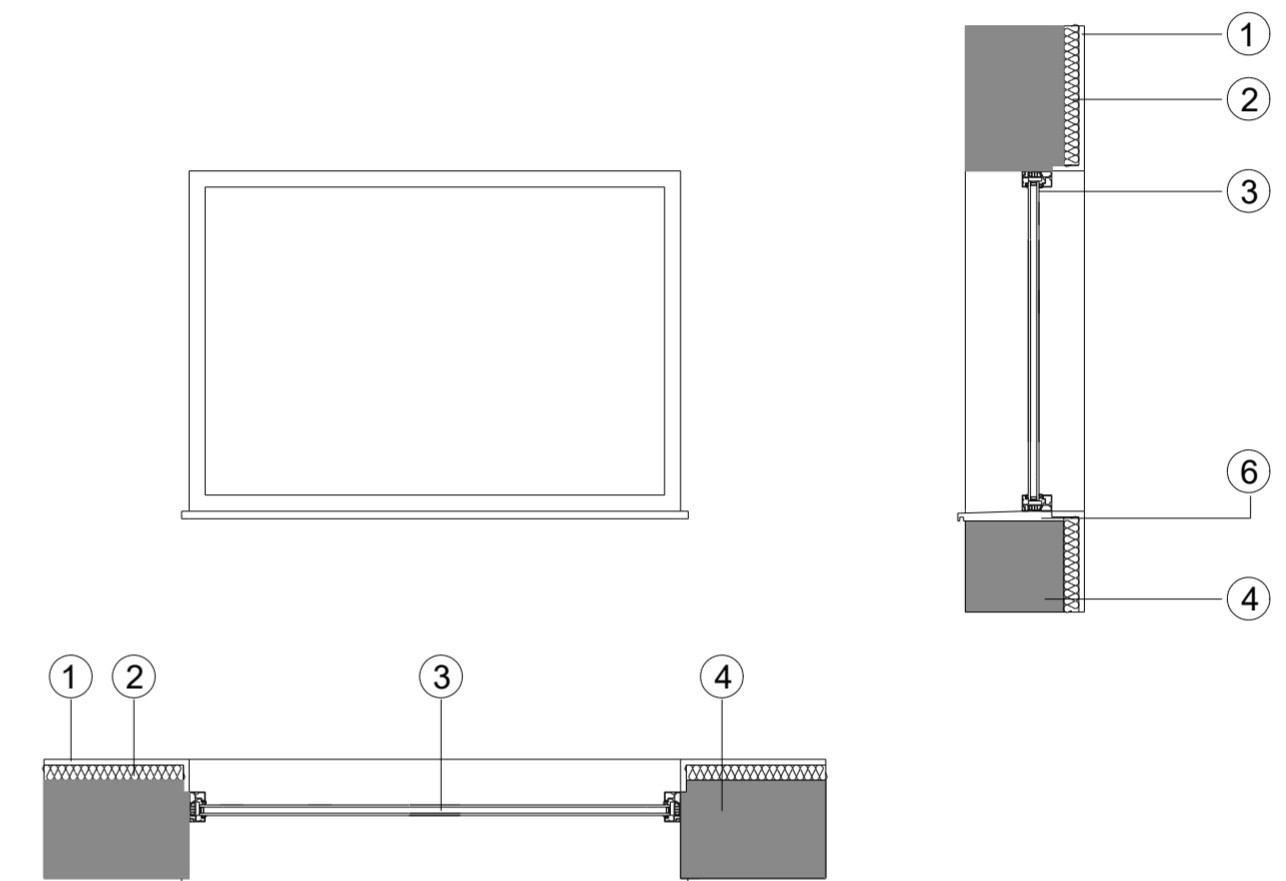
- 1 - Placa de gesso cartonado 13mm
- 2- Isolamento térmico (Lã-de-rocha)
- 3- Caixilharia em madeira com tafife
- 4- Vidro temperado 6mm duplo com selado em vacuo
- 5- Parede exterior em pedra
- 6- Peitoril / Soleira em pedra existente
- 7- Parede em alvenaria de tijolo
- 8- Reboco de cimento pré-existente
- 9- Grelha com canetele para escoamento de águas

Título: Para um (Re)uso da estação de Torredeita	Elemento: Proposta - Vãos tipo	Projeto de Arquitetura	
Local: Torredeita - Viseu	Desenho: Plantas e Cortes	Escala: 1:20	13

Pormenor de vão tipo 1 - Espaço de restaurante e Instalações sanitárias



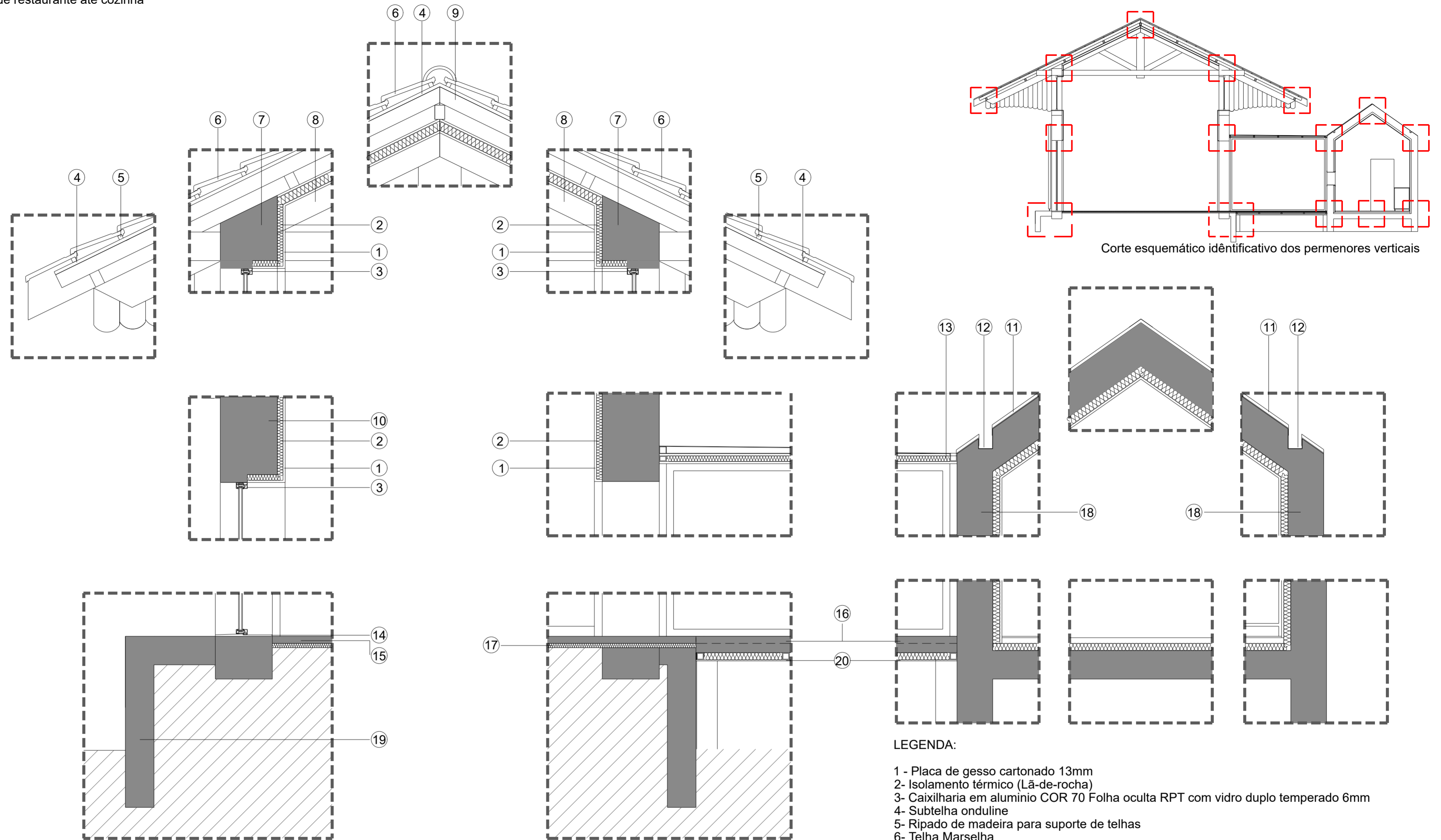
Pormenor de vão tipo 2 - Espaço de restaurante e Instalações sanitárias



LEGENDA:

- 1 - Placa de gesso cartonado 13mm
- 2- Isolamento térmico (Lã-de-rocha)
- 3- Caixilharia em alumínio COR 70 Folha oculta RPT com vidro duplo temperado 6mm (fosco para portas)
- 4- Parede exterior em betão hidrófugo branco
- 5- Peitoril em betão
- 6- Betão industrial de acabamento
- 7- Betão hidrófugo branco

Título: Para um (Re)uso da estação de Torredeita	Elemento: Proposta - Vãos tipo	Projeto de Arquitetura	
Local: Torredeita - Viseu	Desenho: Plantas e Cortes	Escala: 1:20	14

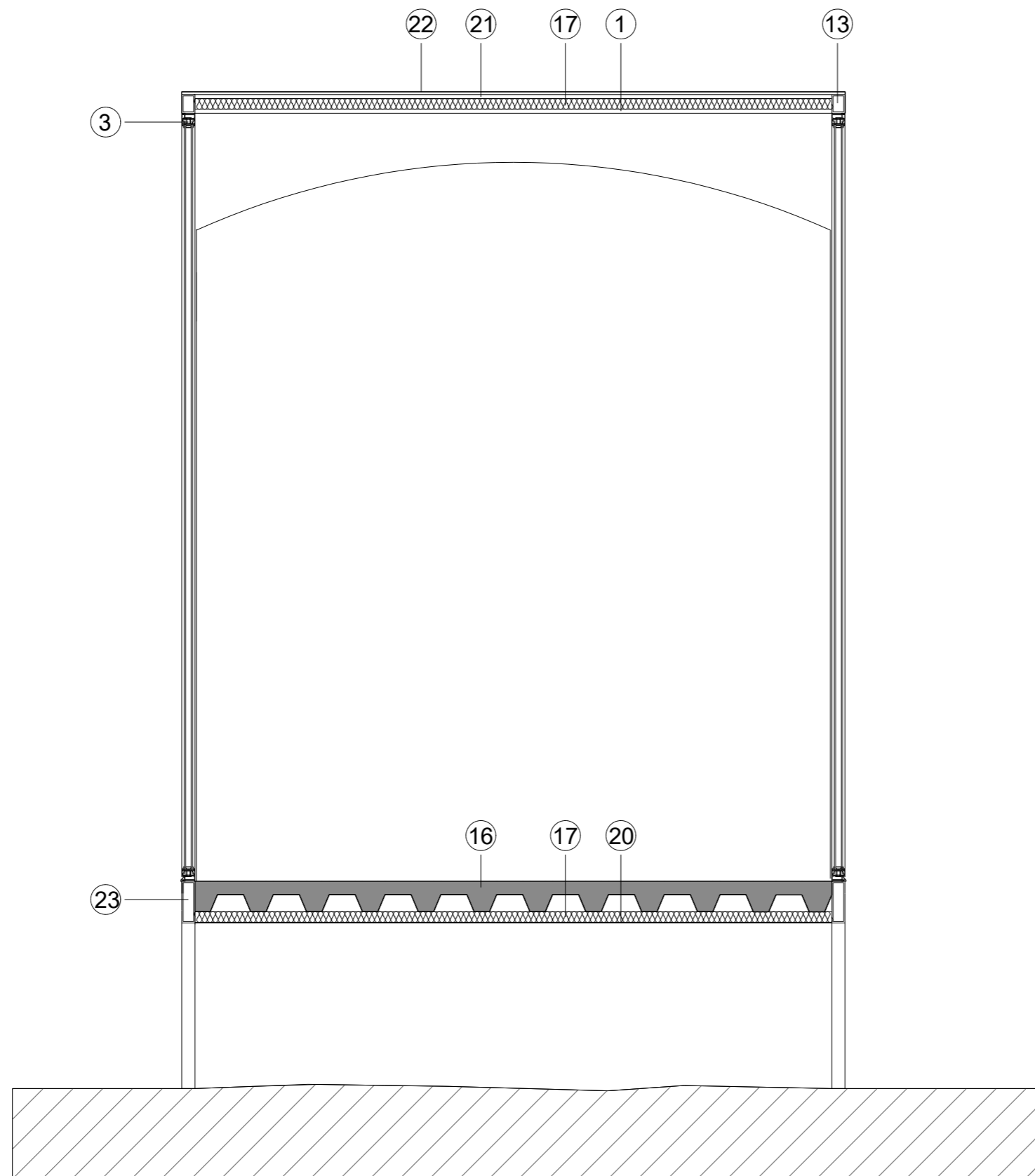


LEGENDA:

- 1 - Placa de gesso cartonado 13mm
- 2 - Isolamento térmico (Lã-de-rocha)
- 3- Caixilharia em alumínio COR 70 Folha oculta RPT com vidro duplo temperado 6mm
- 4- Subtelha onduline
- 5- Ripado de madeira para suporte de telhas
- 6- Telha Marselha
- 7- Viga pré-fabricada de betão
- 8- Empena de cobertura em madeira
- 9- Terça de cobertura em madeira
- 10- Parede em pedra
- 11- Revestimento de cobertura em chapa camarinha sob massa de correção
- 12- Caleiro embutido em betão com tubo de cada embutido também em parede até solo
- 13- Sub-estrutura tubular metálica
- 14- Soleira em pedra
- 15- Pavimento em betão industrial
- 16- Laje colaborante sobre estrutura metálica tubular
- 17- Isolamento térmico XPS
- 18- Betão branco hidrófugo
- 19- Muto de sustentação de terras
- 20- Chapa perfurada

Título: Para um (Re)uso da estação de Torredeita	Elemento: Proposta - Pormenores	Projeto de Arquitetura	15
Local: Torredeita - Viseu	Desenho: Cortes	Escala: 1:20	

Corte transversal de corredor de acesso entre volumes



LEGENDA:

- 1- Placa de gesso cartonado
- 13- Sub-estrutura tubular metálica
- 16- Laje colaborante sobre estrutura metálica tubular
- 17- Isolamento térmico XPS
- 20- Chapa perfurada
- 21- Placa OSB
- 22- Chapa de zinco
- 23- Viga metálica tubular

Título: Para um (Re)uso da estação de Torredeita	Elemento: Proposta - Pormenores	Projeto de Arquitetura	
Local: Torredeita - Viseu	Desenho: Plantas e Cortes	Escala: 1:20	16

## **6. Conclusão**



Como em qualquer trabalho ou projeto de reabilitação de patrimónios construídos, é fundamental a existência de um levantamento fotográfico e uma análise focada no objeto de estudo, decompondo-o em vários temas, tais como a época, materiais, funcionalidade e importância histórica, tornando o projeto em algo mais pessoal e pormenorizado. Sem este tipo de análise e informação torna-se difícil realizar intervenções funcionalmente adequadas. Com esta análise e proposta de reabilitação, pretende-se facilitar futuros trabalhos ou estudos que vão ao encontro do que são os Caminhos-de-Ferro em Portugal e, mais pormenorizadamente, as estações abandonadas ao longo do país.

Com o aparecimento da Ecopista do Dão, muitas estações ao longo da linha ressuscitaram através de reabilitações e manutenções, transportando uma nova marca para a zona interior do país com turismo rural e ambiental que, com o tempo, se tornará num dos grandes pilares estratégicos de desenvolvimentos destes territórios.

Foram encontradas certas limitações/dificuldades na análise programática de algumas estações ao longo da Linha do Dão, por se encontrarem fechadas e sem possibilidade de contactos no entanto todas elas apresentam morfologia e materialidade semelhante, permitindo através de análises mais pormenorizadas de outros equipamentos criar deduções do interior das estações fechadas.

O facto de existirem apenas duas tipologias ao longo de toda a linha, permite uma abordagem mais calma e pormenorizada de cada uma delas, estudando-as desde o particular para o geral, complementando informação umas com as outras. Permitindo, também, uma possível abordagem num âmbito mais global da linha, não apenas focada na estação de Torredeita, mas ainda em todas as outras estações ao longo da linha que se encontram ou em ruínas, ou sem ocupação, promovendo cada freguesia como um ponto turístico, abrindo portas económicas e sociais para essas localidades.

Revedo este trabalho, é possível observar a Linha do Dão como um novo ponto de acesso para novos conceitos urbanísticos e arquitetónicos, com várias estações ao abandono, carentes de intervenção, e espaços verdes ainda não traçados, que enriqueçam todo o seu percurso. Pretende-se, assim, com este trabalho promover/viabilizar e apelar para a necessidade e oportunidade de intervir nestes patrimónios, enriquecendo as freguesias, a infraestrutura e o conforto de percorrer toda a Ecopista com novas dinâmicas de espaços.

## **7. Referências Bibliográficas**

## Livros

**PEREIRA**, Hugo Silveira e **BEIRA**, Eduardo (2016). *A Inauguração da Linha da Beira Alta em 1882 - Narrativa de viagem de B. Wolowski*. Porto

**SIMÕES**, Arcides Baptista (2012). *Gestão e Obras de Amor*. Viseu

**MENDES**, António Reinaldo (2009). *História do Caminho-de-ferro - Vida de um Ferroviário*. 1ª Edição

**Beinhauer**, Peter (2013). *Atlas de Detalhes Construtivos Reabilitação*. Editorial Gustavo Gili, SL. Barcelona

**APPLETON**, João (2011). *Reabilitação de Edifícios Antigos - Patologias e Tecnologias de Intervenção*. Edições Orion, 2ª Edição.

**ALFREDO**, José (2013). *Rancho Folclórico de Torredeita - 50 anos de História 1963/2013*. Viseu

## Artigos

**FONSECA**, Ana (2013) *Ecopista do Dão: Pedalar pela natureza!*. Disponível em <https://boacamaboame-sa.expresso.pt/boa-vida/2013-09-27-ecopista-do-dao-pedalar-pela-natureza>

## Sites

**DIÁRIO IMOBILIÁRIO**, Disponível em <http://www.diarioimobiliario.pt/Actualidade/Municipios-do-Oeste-querem-linha-ferroviaria-no-Rossio>

**PATRIMÓNIO CULTURAL GOV**, Disponível em <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/70405/>

**CAMINHOS DE FERRO VALE DE FUMAÇA**, Detlef Schikorr. Disponível em <https://valefumaca.blogspot.com/2013/04/estacao-de-s-bento-porto.html>

**ECOPISTA PORTUGAL**. Disponível em <https://www.ecopista-portugal.com/pt/ecopista-dao/ciclov-torredeita.html>

**FUNDAÇÃO JOAQUIM DOS SANTOS**, Ecomuseu. Disponível em <https://fjs.pt/ecomuseu/>

Revistas

**GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO** (nº CFN1475), Revista Quinzenal

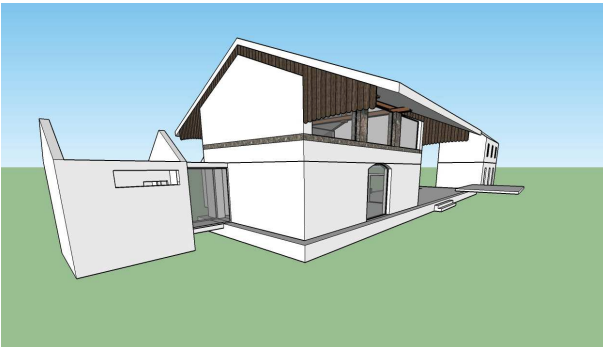
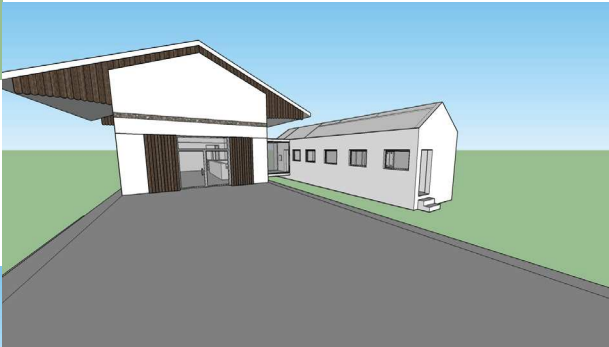
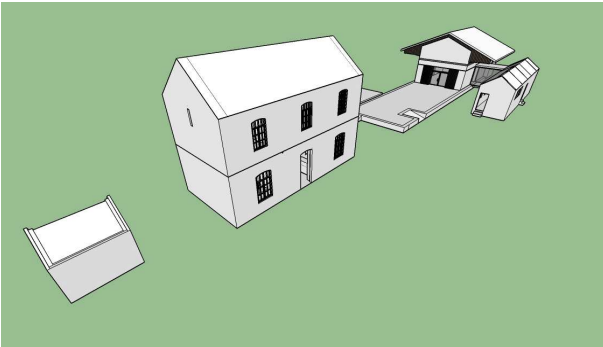
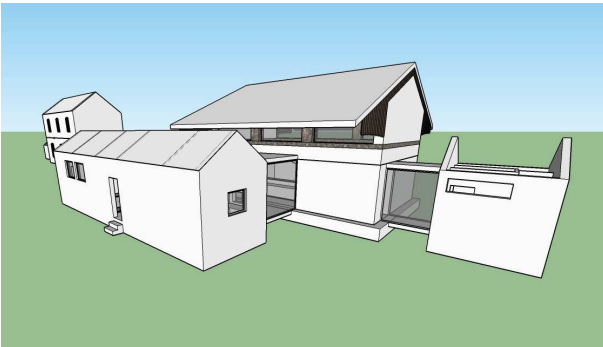
**GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO** (nº CFN1485), Revista Quinzenal

**GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO** (nº CFN1686), Revista Quinzenal



## **8. Anexos**

### Maquetas



## Vista aérea











## Gazetas dos Caminhos-de-Ferro

Revista quinzenal

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

**VISEU** e as suas atracções turísticas

A beleza foi sempre sinónimo de juventude e de graça. É por isso que em certas cidades antigas — o que mais nos atrai e encanta são precisamente as muralhas dos seus castelos, as suas catedrais, os seus solares, as suas moradias mais típicas, enfim, todas aquelas coisas que lhe dão categoria de museu, e aquele ar superior de nobreza e carácter. É que a arte é irmã gêmea da graça e da mocidade — e as coisas verdadeiramente belas e superiores, à medida que o tempo corre, vão adquirindo mais viva personalidade. Netas, dir-se-ia, o passado, o presente e o futuro confundem-se, são uma e a mesma coisa. A arte é eterna, acompanha a marcha do tempo.

Isto verifica-se quando pela primeira vez chegamos a Viseu. O reino ainda não se tinha fundado e já os Turdúlos a haviam construído. Por ali andou Viriato, em cuja alma ardida já a chama do mais alongado lusitanismo. E, pois, uma das mais antigas povoações de Portugal e, todavia, ao percorrê-la, respira-se por toda a parte um ar de juventude.

Escritores e artistas, tanto nacionais como estrangeiros, têm amado e louvado esta nobre e encantadora cidade. De Ramalho Ortigão até hoje, sem esquecer, o que seria imperdoável, o grande estatístico espanhol Buniure, quantos não têm sido os exaltados de Viseu! Podia até fazer-se uma antologia, em que figurariam nomes dos mais prestigiosos.

As coisas do passado e as realizações do presente, sem se confundirem, aliam-se e harmonizam-se ali admiravelmente.

O que mais nos encanta em Viseu? O turista tem muito que ver nesta cidade que, pelos seus monumentos, pelas suas casas típicas, pelo traçado das suas ruas, pelo encanto dos seus jardins, pela beleza surpreendente dos seus panoramas, é considerada uma das mais lindas cidades do país.

Viseu cresce a olhos vistos. Tendo no comércio dos seus magníficos vinhos uma das bases da sua prosperidade, algumas indústrias vieram aumentar também a sua importância económica.

Verdadeira estância de turismo, o seu Museu, a que foi dado o nome glorioso de Grão Vasco, só por si justificaria uma viagem até essa nobre cidade. Com efeito, nas salas desse Museu acumulam-se, numa distribuição inteligente, quadros de grande valor, de várias épocas e diversos autores, portugueses e estrangeiros, sendo também notáveis as colecções de objectos religiosos. Este Museu está avaliado em quinta muito superior a 30 mil contos.

A Catedral é imponente, domina a cidade, sendo o seu vistoso portal em estilo românico-ogival. É uma maravilha de arte arquitectónica, de empolgante beleza.

Servida por caminho de ferro, que lhe passa em baixo, a cidade cresce e alarga-se agora também à volta da estação.

Viseu, pelos seus encantos naturais, pelo valor dos seus edifícios seculares, pela sua história, foi já visitada por uma Missão Estética de Férias, contando-se por dezenas os pintores que se têm inspirado nas suas paisagens, como Abel Manta, Domingos Rebelo e outros.

Estância e centro de turismo, Viseu é também ponto de partida para vários pontos do distrito, onde se admira povoações de grande interesse histórico e de excepcional encanto paisagístico.

Quem quiser conhecer uma das terras mais belas do país, quem quiser estudar algumas das páginas mais gloriosas da nossa história, quem, finalmente, quiser admirar templos, casas castiçamente portuguesas, percorrer um dos nossos melhores museus, só tem um caminho a seguir: — É visitar Viseu.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Revista quinzenal

Inaugurou-se solenemente em 3 de Agosto de 1882 toda a linha da Beira Alta, da Figueira da Foz à fronteira espanhola.

**COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO**  
(351,100 kms. de v'j)  
Linhas Próprias  
a) LINHA DO TUA  
(135,200 kms. de v'j)

O concurso público para a construção desta linha (Foz-Tua a Miranda) foi mandado abrir por decreto de 29 de Setembro de 1882, conforme a lei votada em 26 de Abril anterior.

Estabeleceu-se a garantia de juro de 5,5%, fixadas, para o cómputo, entre determinados limites, as despesas de exploração.

A via seria de 1<sup>ra</sup>,00 e o resgate era previsto a partir dos quinze anos.

Deserta a primeira praça, abriu-se (decreto de 29 de Novembro de 1883) novo concurso, no qual se tornaram mais vantajosas para o adjudicatário as condições do resgate, pois de não ser assim resultara o insucesso da primeira tentativa.

Aceite a única proposta apresentada no referido concurso (14 de Dezembro de 1883) pelo Conde da Foz, celebrou-se em 24 do mesmo mês o contrato provisório, aprovado pela lei de 26 de Maio de 1884 e definitivamente lavrado em 30 de Junho do mesmo ano.

Em 1 de Outubro de 1885 foram aprovados os estatutos da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e autorizado o trespasse a esta empresa da concessão a que nos estamos referindo.

O prolongamento de Miranda a Bragança foi concedido provisoriamente a João Lopes da Cruz em 19 de Abril de 1902, tornada definitiva a concessão em 24 de Maio de 1902 e autorizado o trespasse à Companhia Nacional em 30 de Junho de 1903; a concessão foi, como a anterior, feita com garantia de juro.

A linha de Foz-Tua a Miranda abriu à exploração em 29 de Setembro de 1887 e o complemento, de Miranda a Bragança, inaugurou-se, por troços sucessivos, até Romeu em 2 de Agosto, até Macedo em 15 de Outubro e até Sendas em 18 de Dezembro de 1903, até Rossas em 14 de Agosto e, finalmente, até Bragança em 31 de Dezembro de 1906.

b) LINHA DE SANTA COMBA A FOZ TUA  
(49,200 kms. de v'j)

Na já citada lei de 26 de Janeiro de 1876, que autorizava a construção das linhas da Beira Alta, Beira Baixa e Algarve, previa-se a construção de um ramal de via reduzida que, partindo de uma das estações da Beira Alta, servisse Viseu e a sua região.

Na proposta de lei de 9 de Janeiro de 1888 (também já citada) propunha-se entre a de outras linhas, a construção do referido ramal de Viseu em via de 1<sup>ra</sup>,00.

A proposta foi sancionada pela lei de 26 de Abril de 1888 e o concurso para a construção aberto em 30 de Agosto seguinte, com a garantia de juro de 5,5%, para despesas de exploração fixadas entre limites máximo e mínimo, como para a linha de Miranda.

Como no caso desta linha, também aqui as condições do resgate, no fim de quinze anos, eram pouco atraentes para o capital e daí que o concurso tivesse ficado, análogamente, deserto; pelo que, melhoradas, no ponto em questão, as suas condições, o concurso foi de novo aberto em 21 de Novembro de 1888.

Concorrente único Henry Burnay, com ele se lavrou o contrato provisório em 24 de Dezembro; a lei de 26 de Maio de 1884, que o aprovou, incluía porém a cláusula (igualmente imposta para as concessões da Beira Baixa e de Miranda) de que seria de nacionalidade portuguesa a maioria dos vogais da direcção ou administração da sociedade a constituir para explorar a concessão.

Não se conformando o adjudicatário com a limitação imposta por esta cláusula, o que equivalia a impedir a celebração do contrato definitivo, resignou os seus direitos e novo concurso foi aberto em 11 de Dezembro de 1884.

Concorreram então, reunidos em sindicato, o Conde da Foz, Fernando Palla e outros cuja proposta foi aceite, sendo o respectivo contrato provisório lavrado em 23 de Janeiro de 1885, aprovado pela lei de 30 de Junho seguinte e definitivamente celebrado em 29 de Julho do mesmo ano.

Cinco anos depois, em 25 de Novembro de 1890, foi toda a linha aberta à exploração, encorporada já a sua concessão na Companhia Nacional pelo citado alvará de 1 de Outubro de 1885, que aprovou os estatutos da referida companhia e autorizou o trespasse, para ela, das concessões de Miranda e Viseu.

A linha de Santa Comba a Viseu é parte integrante e já construída daquela a cuja designação oficial a subordinámos.

Linhas Subordinadas  
LINHAS DO GORG E DO SABOR  
(168,000 kms. de v'j)

Estas linhas, como já vimos, foram exploradas pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro em virtude do contrato celebrado em 27 de Janeiro de 1928, entre o Estado, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e a companhia a que nos estamos referindo.

Este contrato estabelecia o trespasse à Com-