

INSTITUTO SUPERIOR MANUEL TEIXEIRA GOMES  
Mestrado Integrado em Arquitetura

**REABILITAÇÃO E RECONVERSÃO DE UM ESPAÇO FERROVIÁRIO:  
A ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE LAGOS**

**Orientador Científico | Prof.<sup>a</sup> Doutora Ana Bordalo  
Andreia Sofia Pereira da Silva | n.º 20071316**

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em  
**ARQUITECTURA**

Setembro de 2015

**ANDREIA SOFIA PEREIRA DA SILVA**

**REABILITAÇÃO E RECONVERSÃO DE UM ESPAÇO  
FERROVIÁRIO: A ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA  
DE LAGOS.**

Dissertação defendida em provas públicas no Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes, no dia 12/11/2015 perante o júri nomeado pelo Despacho de Nomeação nº. 16/2015, com a seguinte composição:

Presidente:

Prof.<sup>a</sup> Doutora Sara Navarro Condesso

Vogais:

Prof.<sup>a</sup> Doutora Clara Germana Ramalho  
Moutinho Gonçalves (Arguente)

Orientador:

Prof.<sup>a</sup> Doutora Ana Cristina Santos Bordalo

**Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes**

**Portimão**

**2015**

## **Agradecimentos**

À Professora Doutora Ana Bordalo os meus mais sinceros agradecimentos por orientar o meu trabalho de investigação e pelas suas sugestões para a sua elaboração.

Ao Professor Doutor Luís Durão por se ter mostrado sempre disponível para auxiliar em qualquer questão que surgisse.

A todos os restantes Professores do Instituto que me acompanharam neste longo percurso e sem os quais seria impossível chegar até aqui.

Ao Arquivo Técnico da REFER que me disponibilizou documentação técnica relativa ao edifício em estudo.

Ao Senhor Martiniano dos Reis, da Imobiliária Garvetur, por me ter acompanhado na visita ao interior do edifício encerrado.

Aos meus amigos e colegas de curso que estiveram sempre presentes nos bons e maus momentos desta longa jornada.

Por último, e em especial, aos meus pais, que dedicaram a sua vida à formação da minha e ao meu namorado por todo o apoio e compreensão nesta recta final.

## Resumo

A presente dissertação desenvolvida no âmbito do Mestrado em Arquitectura apresenta um projecto desenvolvido em duas fases: em primeiro lugar propõe-se a requalificação urbana com uma área aproximada de 4 hectares, que corresponde à envolvente do espaço ferroviário da cidade de Lagos, no Algarve; em segundo propõe-se a reabilitação e reconversão do antigo edifício do terminal de passageiros da Estação Ferroviária (1922) – encerrado desde 2006<sup>1</sup> – que, desde então, se apresenta num elevado estado de degradação.

Pretende-se conhecer as especificidades de projectar sobre uma estrutura de índole ferroviária com valor histórico e cultural, investigar e desenvolver a adaptação de um edifício devoluto para um novo uso, como uma possibilidade para a recuperação e reintegração de testemunhos ferroviários, e como um instrumento para a requalificação urbana e para a salvaguarda patrimonial.

O estudo procura, também, conhecer a evolução e a expressão edificada da realidade ferroviária, focando no âmbito português.

Como investigação de apoio aos processos de regeneração urbana e reconversão, realiza-se uma análise descritiva e crítica de quatro casos de estudo referentes a edifícios e/ou espaços industriais adaptados para novos usos. Procura-se explorar as consequências da intervenção na pré-existência, na sua envolvente urbana e social; as condicionantes do projecto e o modo como influenciaram a solução final. Posteriormente, determinam-se as condicionantes do projecto em questão.

## Palavras-chave:

Espços Ferroviários; Requalificação; Reabilitação; Reconversão; Turismo de baixo custo; Hostel.

---

<sup>1</sup> RODRIGUES, Elisabete (2015) - [Antiga estação ferroviária de Lagos está à venda](http://www.sulinformacao.pt/2015/01/antiga-estacao-ferroviaria-de-lagos-esta-venda-com-fotos/). Lagoa: Sul Informação. Disponível em <<http://www.sulinformacao.pt/2015/01/antiga-estacao-ferroviaria-de-lagos-esta-venda-com-fotos/>>

## **Abstract**

This thesis was developed in the ambit of the Master of Architecture and presents a project developed in two phases: firstly proposes the regeneration of an urban area with approximately 4 hectares, which corresponds to surrounding the railway area of Lagos, in the Algarve; at second proposes the rehabilitation and conversion of the passenger terminal building in the railway station (1922), closed since 2006<sup>1</sup>, which since then is presented in a high state of degradation.

It is intended to know the specifics of this project on a nature railway structure with historical and cultural value; and also research and develop the adaptation of a vacant building – to a new use as a possibility – for the recovery and reintegration of railway testimonies; and as a tool for urban renewal and to safeguard assets.

This study also seeks to understand the evolution and the built expression of railway reality, focusing the Portuguese context.

This research support a urban regeneration and conversion processes, carried out a descriptive and critical analysis in to four cases studies relating to buildings and/or industrial spaces adapted to new uses in order to explore the consequences of intervention in pre-existence and its urban and social environment, the constraints of the project and how influenced the final solution. Subsequently, it is determined the conditions of the project in question.

## **Key Words:**

Rail spaces; Requalification; Rehabilitation; Conversion; Low cost tourism; Hostel.

---

<sup>1</sup> RODRIGUES, Elisabete (2015) – [Old train station of Lagos is for sale](http://www.sulinformacao.pt/2015/01/antiga-estacao-ferroviaria-de-lagos-esta-venda-com-fotos/). Lagoa: Sul Informação. Available at <<http://www.sulinformacao.pt/2015/01/antiga-estacao-ferroviaria-de-lagos-esta-venda-com-fotos/>>

## Conceitos

**Área bruta de construção:** “valor expresso em m<sup>2</sup>, resultante do somatório das áreas de todos os pavimentos, acima e abaixo do solo, medidas pelo extradorso das paredes exteriores com exclusão de espaços livres de uso múltiplo cobertos pelas edificações, zonas de sótãos sem pé-direito regulamentar, terraços descobertos e estacionamentos e serviços técnicos instalados nas caves dos edifícios; e incluindo escadas, caixas de elevadores, alpendres e varandas.”<sup>2</sup>

**Área de impermeabilização:** “também designada por superfície de impermeabilização, é o valor expresso em m<sup>2</sup>, resultante do somatório da área de implantação das construções de qualquer tipo e das áreas de solos pavimentados com materiais impermeáveis ou que propiciem o mesmo efeito, designadamente, arruamentos, estacionamentos, equipamentos desportivos e logradouros.”<sup>2</sup>

**Área bruta de implantação:** “valor expresso em m<sup>2</sup> do somatório das áreas resultantes da projecção no plano horizontal de todos os edifícios, incluindo anexos, mas excluindo varandas e platibandas.”<sup>2</sup>

**Cércea:** “dimensão vertical da construção, medida a partir do ponto de cota média do terreno marginal ao alinhamento da fachada até à linha superior do beirado, platibanda ou guarda do terraço, incluindo andares recuados, mas excluindo acessórios: chaminés, casa das máquinas de ascensores, depósitos de água, etc.”<sup>2</sup>

**Índice de Construção (IC):** “multiplicador urbanístico correspondente ao quociente entre o somatório das áreas de construção e a superfície de referência onde se pretende aplicar de forma homogénea o índice.”<sup>2</sup>

**Índice de impermeabilização (Iimp):** “multiplicador urbanístico correspondente ao quociente entre o somatório das áreas de impermeabilização e a superfície de referência onde se pretende aplicar de forma homogénea o índice.”<sup>2</sup>

**Índice de Implantação (II):** “multiplicador urbanístico correspondente ao quociente entre o somatório da área de implantação das construções e a superfície de referência onde se pretende aplicar de forma homogénea o índice.”<sup>2</sup>

**Logradouro:** “área de terreno livre de um lote ou parcela, adjacente à construção nele implantada e que, funcionalmente, se encontra conexas com ele, servindo de jardim, quintal ou pátio.”<sup>2</sup>

**Lote:** “área de terreno, marginada por arruamento, destinada à construção, resultante de uma operação de loteamento licenciada nos termos da legislação em vigor.”<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Balcão Virtual. Câmara Municipal de Lagos. Disponível em <<http://cm-lagos.com/balcaovirtual/optab04/>>

**Número de Pisos:** “número de pisos total da construção, com excepção de caves e sótãos não habitáveis, medido na fachada situada na parte mais baixa do terreno.”<sup>2</sup>

**Obras de Construção:** “obras de criação de novas edificações.”<sup>2</sup>

**Obras de Demolição:** “obras de destruição total ou parcial, de uma edificação existente.”<sup>2</sup>

**Obras de Manutenção:** “conjunto de operações preventivas destinadas a manter em bom funcionamento, quer uma edificação como um todo, quer cada uma das suas partes constituintes.”<sup>2</sup>

**Obras de Reabilitação:** “obras que visam adequar e melhorar as condições de desempenho funcional de um edifício, com eventual reorganização do espaço interior, mantendo o esquema estrutural básico e o aspecto exterior original.”<sup>2</sup>

**Obras de Reconstrução:** “obras que visam melhorar ou eventualmente adaptar a novos usos as condições de desempenho funcional de um edifício, admitindo a reorganização do espaço interior, mantendo o esquema estrutural básico e o aspecto exterior original.”<sup>2</sup>

**Polígono de base:** “perímetro que demarca a área na qual pode ser implantado o ou os edifícios.”<sup>2</sup>

**Espaço Privado:** o espaço privado – ou território primário – é caracterizado pelo alto grau de intimidade: controlado pelo seu ocupante, que nele permanecem usualmente por longos períodos ao saírem da esfera mais pública da vida social. O exemplo mais contundente é a habitação. (FISCHER, 1994)<sup>3</sup>

**Espaço Público:** o espaço público, ou território público, em teoria pertence a todos. É ocupado temporariamente por uma pessoa ou um grupo, entendidos como os “proprietários provisórios”, que se comportam ali conforme normas sociais e costumes daquela cultura. Neste espaço, desenvolvem-se actividades diversas de socialização, mas é também onde se identificam atitudes de maior agressão ao outro, ao desconhecido. (FISCHER, 1994)<sup>3</sup>

**Espaço Semipúblico:** o espaço de transição entre o público e o privado, ou território secundário, é o espaço ocupado por grupos que se relacionam segundo regras relativamente formais que identificam o direito de acesso e uso do território. Ele “não é nem completamente privado, nem totalmente público” e corresponde a ambientes onde ocorrem reuniões de grupos que tenham identidades em comum. É um espaço de socialização mais estrita e direccionada. (FISCHER, 1994)<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Balcão Virtual. Câmara Municipal de Lagos. Disponível em <<http://cm-lagos.com/balcaovirtual/optab04/>>

<sup>3</sup> FISCHER, G. N. (1994). *Psicologia social do ambiente*. Lisboa: Instituto Piaget – Sociedade Industrial Gráfica Ltda.

**Estabelecimento de alojamento local:** “aqueles que prestem serviços de alojamento temporário a turistas, mediante remuneração, e que reúnam os requisitos legais.”<sup>4</sup>

**Estabelecimento de hospedagem:** “estabelecimento de alojamento local cujas unidades de alojamento são constituídas por quartos. Esta modalidade integra o *Hostel*.”<sup>4</sup>

**Estabelecimento de hospedagem - Hostel:** “estabelecimento de hospedagem cuja unidade de alojamento predominante é o dormitório, isto é, um quarto constituído por um número mínimo de quatro camas ou por camas em beliche e que cumpre os restantes requisitos previstos na lei.”<sup>4</sup>

**Estabelecimento de restauração e bebidas:** “estabelecimentos destinados a proporcionar, mediante remuneração, refeições e bebidas para serem consumidas no próprio estabelecimento ou fora dele.”<sup>2</sup>

**Identidade:** “a identidade é um valor de âmbito cultural, de forte carácter emocional por incorporar os valores da idade, as relações com as tradições, com as memórias e as lendas, com as simbologias de âmbito político-religioso, que muito facilmente despoletam sentimentos extraordinariamente fortes, sejam eles de carácter nacionalista, patriótico ou místico.” (AGUIAR, 2002, p. 118)<sup>5</sup>

**Memória:** “a memória constitui a denominação actual, dominante, pela qual se designa o passado não de maneira objectiva e racional, mas com a ideia implícita de que é necessário conservar este passado, mantê-lo vivo, atribuindo-lhe um papel (...). A memória é então por princípio um fenómeno que se conjuga no presente (...). A renovação da história do tempo presente e a emergência de uma história da memória têm sido dois fenómenos intimamente ligados.” (ROUSSO, 1998, p.16-26)<sup>6</sup>

**Património:** “o património é a nossa herança do passado, é aquilo com que vivemos no presente, e que passamos para as gerações futuras.” (UNESCO, 1972)<sup>7</sup>

**Pré-existência:** “em arquitectura, este termo diz respeito à relação que uma qualquer entidade física estabelece com o tempo anterior (...) caracteriza-se por um conjunto de singularidades de uma época ou de um estilo que a marcam cronologicamente.” (RANGEL, 2014, p. 14)<sup>8</sup>

---

<sup>2</sup> [Balcão Virtual](http://cm-lagos.com/balcaovirtual/optab04/). Câmara Municipal de Lagos. Disponível em <<http://cm-lagos.com/balcaovirtual/optab04/>>

<sup>4</sup> Decreto-lei n.º 128/2014, de 29 de Agosto.

<sup>5</sup> AGUIAR, José (2002) *Cor e Cidade Histórica – Estudos cromáticos e conservação do património*. Porto: Ed. FAUP, p.118.

<sup>6</sup> ROUSSO, Henry (1998). *La Hantise du passé*. Paris: Les Editions Textuel, P. 16-26.

<sup>7</sup> UNESCO (1972). *Convenção para a protecção do património mundial, cultural e natural*. Paris. Disponível em <<http://whc.unesco.org/archive/convention-pt.pdf>>.

<sup>8</sup> RANGEL, André (2014). *Projecto e pré-existência em Gonçalo Byrne*. Lisboa: Universidade Lusíada de Lisboa, Faculdade de Arquitectura e Artes.

**Reabilitação:** “forma de intervenção territorial integrada que visa a valorização do suporte físico de um território, através da realização de obras de reconstrução, recuperação, beneficiação, renovação e modernização do edificado, das infraestruturas, dos serviços de suporte e/ou dos sistemas naturais, bem como de correção de passivos ambientais ou de valorização paisagística.” (PGDL, 2014) <sup>9</sup>

“actuação sobre o tecido edificado e, conseqüentemente sobre o tecido económico e social, procurando não a destruição do tecido mas a sua habilitação ou readaptação a novas situações e funcionalidades urbanas.” (NETO e SERRANO, 2012, p. 6) <sup>10</sup>

**Reconversão:** “intervenção que pretende adaptar um imóvel para uma nova função ou uso, em que a nova função traz sempre consigo a necessidade de reorganizar a funcionalidade dos espaços para acomodar o novo uso.” (COELHO, FLEMMING E QUALHARINI citados por SERRANO, 2010, p. 56) <sup>11</sup>

**Regeneração:** “forma de intervenção territorial integrada que combina ações de reabilitação com obras de demolição e construção nova e com medidas adequadas de revitalização económica, social e cultural e de reforço da coesão e do potencial territorial.” (PGDL, 2014) <sup>9</sup>

**Renovação:** “demolição do edificado e sua conseqüente substituição por construção nova com características morfológicas e tipológicas diferentes e ou com novas actividades económicas adaptadas ao processo de mudança urbana.” (NETO e SERRANO, 2012, p. 6) <sup>10</sup>

**Requalificação urbana:** “abordagem que procura a melhoria das condições de vida das populações, promovendo a construção e recuperação de equipamentos e infraestruturas e a valorização do espaço público com medidas de dinamização social e económica. Bem como, a mudança de valor da área, ao nível económico, cultural, paisagístico e social.” (NETO e SERRANO, 2012, p. 6) <sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> Art.º 61.º - Nova Lei de Bases Gerais da Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo (2014). Lisboa: Procuradoria-Geral Distrital de Lisboa.

<sup>10</sup> NETO, Paulo; e SERRANO, Maria M. (2012). A identidade e a plasticidade territorial e os processos de regeneração urbana. Porto: Universidade do Porto, Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação, VII Congresso Português de Sociologia, p. 6.

<sup>11</sup> SERRANO, Ana Catarina Bispo (2010). Reconversão de Espaços Industriais: Três projectos de intervenção em Portugal. Lisboa: Instituto Superior Técnico.

## Lista de abreviaturas

**UNESCO** – United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization.

**SWOT** – sigla dos termos ingleses *Strengths* (Forças), *Weaknesses* (Fraquezas), *Opportunities* (Oportunidades) e *Threats* (Ameaças).

**Esq.<sup>a</sup>** – esquerda.

**Drt.<sup>a</sup>** – direita.

**I.S.** – instalação sanitária.

**Px** – pessoas.

**PP** – plano de pormenor.

**PU** – plano de urbanização.

**DL** – decreto-lei.

**IC** – índice de construção.

**II** – índice de implantação.

## Índice de figuras

<b>Fig. 1</b> Fachada Sudoeste do Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos (AMORES, 2012) .....	19
<b>Fig. 2</b> Fachada Nordeste do Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos – Situação Actual (idem) .....	19
<b>Fig. 3</b> Fachada Nordeste do Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos – Situação Actual (idem) .....	19
<b>Fig. 4</b> Plantas esquemáticas da área de intervenção – Situação Actual (DIGITAL, 2009) .....	20
<b>Fig. 5</b> Relação do Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos com o novo edifício ferroviário e a Marina de Lagos (autor, 2015).....	21
<b>Fig. 6</b> Relação do Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos com o novo edifício ferroviário (autor, 2015) .....	21
<b>Quadro 1</b> Quadro síntese da proposta (autor, 2015) .....	23
<b>Fig. 7</b> Caso de Estudo 1 - Hostel “Sidney Railway Square YHA”, em Sidney. (BOOKING.COM, 2000).....	25
<b>Fig. 8</b> Caso de Estudo 2 - “Destination Lisbon Hostel” em Lisboa. (PORTUGAL, 2010) .....	25
<b>Fig. 9</b> Caso de Estudo 3 - Antiga Estação Ferroviária de Bодiosa (ANTEPROJECTOS, 2014) .....	25
<b>Fig. 10</b> Caso de Estudo 4 - Edifício reabilitado da Antiga Estação Ferroviária de Sines (CAJOCO, 2012) .....	26
<b>Quadro 2</b> Quadro funcional comparativo dos quatro casos de estudo (autor, 2015) ...	26
<b>Fig. 11</b> Vista exterior do Hostel “Sidney Railway Square YHA” (BOOKING.COM, 2000) .....	27
<b>Fig. 12</b> Sala Wi-Fi do Hostel com vista para o alpendre do histórico edifício. Idem ....	27
<b>Fig. 13</b> Recepção do Hostel “Sidney Railway Square YHA”. Idem .....	27
<b>Fig. 14</b> Idem .....	27
<b>Fig. 15</b> Acesso aos dormitórios no histórico edifício do Hostel. Idem .....	27
<b>Fig. 16</b> Dormitórios em vagões (STEPHEN, 2012) .....	27
<b>Fig. 17</b> Idem .....	27
<b>Fig. 18</b> Fachada Manuelina da Estação Ferroviária do Rossio. (HOSTELS, 2013) .....	29
<b>Fig. 19</b> Átrio do piso superior da estação de acesso à entrada do “Destination Lisbon Hostel” em Lisboa, na Estação Ferroviária do Rossio. (PORTUGAL, 2010) .....	29
<b>Fig. 20</b> Pátio do “Destination Lisbon Hostel” em Lisboa (HOSTELBOOKERS.COM) ..	29

<b>Fig. 21</b> Idem .....	29
<b>Fig. 22</b> Exemplo de um dos quartos do “Destination Lisbon Hostel” em Lisboa. Idem. ....	29
<b>Fig. 23</b> Estado Actual da Antiga estação Ferroviária de Bodiosa (RIBEIRO, 2013) .....	31
<b>Fig. 24</b> Imagem da maquete do projecto para a Antiga estação Ferroviária de Bodiosa (ANTEPROJECTOS, 2014) .....	31
<b>Fig. 25</b> Corte A-A do projecto para a Antiga estação Ferroviária de Bodiosa (ANTEPROJECTOS, 2014) .....	31
<b>Fig. 26</b> Alçado Norte do projecto para a Antiga estação Ferroviária de Bodiosa. Idem .....	31
<b>Fig. 27</b> Alçado Sul do projecto para a Antiga estação Ferroviária de Bodiosa. Idem .....	31
<b>Fig. 28</b> Alçado Nascente do projecto para a Antiga estação Ferroviária de Bodiosa. Idem .....	31
<b>Fig. 29</b> Edifício reabilitado da Antiga Estação Ferroviária de Sines (CAJOCO, 2012) .....	32
<b>Fig. 30</b> Idem .....	32
<b>Fig. 31</b> Antigo Armazém de Mercadorias reabilitado como estabelecimento de restauração (CAJOCO, 2012) .....	33
<b>Fig. 32</b> Antigas Casas dos Ferroviários após reabilitação. Idem .....	33
<b>Fig. 33</b> Parque Recreativo (CAMARA, 2008) .....	34
<b>Fig. 34</b> Idem .....	34
<b>Fig. 35</b> Idem .....	34
<b>Fig. 36</b> Idem .....	34
<b>Fig. 37</b> Idem .....	34
<b>Fig. 38</b> Idem .....	34
<b>Fig. 39</b> Liverpool – Crown Station, 1830 (PEVSNER, 1997) .....	37
<b>Fig. 40</b> Estações Ferroviárias no Mundo (WOOD, 1992) .....	38
<b>Fig. 41</b> Interior do Museu D’Orsay, Paris (COSTA, 2013) .....	38
<b>Fig. 42</b> A Chegada do Comboio a Portugal (VIEGAS; ABREU, 1988) .....	39
<b>Fig. 43</b> Estação Ferroviária de Amarante, Porto (SILVA, 2010) .....	40
<b>Fig. 44</b> Estação Ferroviária do Pinhão, Alijó, Vila Real (SILVA, 2013) .....	40
<b>Fig. 45</b> Estação Ferroviária de Aveiro (RITA, 2007) .....	41
<b>Fig. 46</b> Estação Ferroviária de Santarém (HAURI, 2006) .....	41

<b>Fig. 47</b> Painel de azulejos na estação do Porto – São Bento (MAGRO <i>in</i> GREGÓRIO, 2003/2004) .....	42
<b>Fig. 48</b> Caminhos-de-ferro do Estado – Painel de azulejos representativo – Estação de Penedo Gordo (GREGÓRIO, 2003/2004) .....	42
<b>Fig. 49</b> Relógio na Estação de Vilar Formoso (GREGÓRIO, 2003/2004) .....	42
<b>Fig. 50</b> Fachada Sudoeste do Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos (AMORES, 2012) .....	44
<b>Fig. 51</b> Idem .....	44
<b>Fig. 52</b> Fachada Nordeste do Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos (AMORES, 2012) .....	44
<b>Fig. 53</b> Idem .....	44
<b>Ilustração 1</b> Geometria das fachadas Norte e Sul, respectivamente (autor adaptado a partir de LÍVIO, 2006) .....	45
<b>Ilustração 2</b> Idem .....	45
<b>Fig. 54</b> Plantas originais do Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos (REFER, 2013) .....	46
<b>Fig. 55</b> Idem .....	46
<b>Fig. 56</b> Idem .....	46
<b>Fig. 57</b> Escada do Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos (autor, 2015) .....	47
<b>Fig. 58</b> Idem .....	47
<b>Fig. 59</b> Idem .....	47
<b>Fig. 60</b> Tecto no piso 0 dos módulos laterais (autor, 2015) .....	48
<b>Fig. 61</b> União entre pilar e tecto de madeira no piso 0 do módulo central (autor, 2015) .....	48
<b>Fig. 62</b> Idem .....	48
<b>Fig. 63</b> Piso 2 em esconso (autor, 2015) .....	48
<b>Fig. 64</b> Idem .....	48
<b>Fig. 65</b> Planta do terminal de Caminho-de-ferro de Lagos nos anos 20 (PAULA, 1992) .....	48
<b>Fig. 66</b> Planta do Espaço Ferroviário do terminal de Caminho-de-Ferro de Lagos (EARTH, 2013) .....	49
<b>Fig. 67</b> Idem .....	50
<b>Fig. 68</b> Planta de Implantação do Plano de Pormenor de 2008 referente ao Espaço Ferroviário de Lagos (Balcão Virtual) .....	51

<b>Fig. 71</b> Modelo virtual do Plano de Pormenor e do novo edifício da Estação ferroviária de Lagos, respectivamente (Balcão Virtual) .....	52
<b>Fig. 72</b> Idem .....	52
<b>Fig. 73</b> Situação actual da área de estudo e planta de implantação do Plano Pormenor de 2008 (DIGITAL, 2009) .....	53
<b>Fig. 74</b> Idem .....	53
<b>Fig. 75</b> Esquema e Sentidos de Circulação (DIGITAL, 2009).....	54
<b>Fig. 76</b> Espaços Verdes, Vala de drenagem e Escola. Idem .....	54
<b>Fig. 77</b> Marina e antigo edifício da estação. Idem .....	54
<b>Fig. 78</b> Museu Ferroviário – antiga Garagem de Locomotivas. Idem .....	55
<b>Fig. 79</b> Estrutura viária. Idem .....	55
<b>Fig. 80</b> Planta de implantação da proposta (autor, 2015) .....	57
<b>Fig. 81</b> Relações Urbanas (DIGITAL, 2009) .....	58
<b>Fig. 82</b> Modelo virtual da proposta (autor, 2015) .....	58
<b>Fig. 83</b> Modelo virtual da proposta. Idem .....	59
<b>Fig. 84</b> Continuidade. Idem .....	59
<b>Fig. 85</b> Modelo virtual da proposta. Idem .....	59
<b>Fig. 86</b> Modelo virtual da proposta. Idem .....	60
<b>Fig. 87</b> Modelo virtual da proposta. Idem .....	60
<b>Fig. 88</b> Espaço público. Idem .....	60
<b>Fig. 89</b> Antiga garagem de locomotivas reconvertida num Museu Ferroviário. Idem .....	60
<b>Fig. 90</b> Modelo virtual da proposta. Idem .....	60
<b>Fig. 91</b> Modelo virtual da proposta. Idem .....	61
<b>Fig. 92</b> Modelo virtual da proposta. Idem .....	61
<b>Fig. 93</b> Modelo virtual da proposta. Idem .....	61
<b>Fig. 94</b> Modelo virtual da proposta. Idem .....	61
<b>Fig. 95</b> Corte da proposta. Idem .....	62
<b>Fig. 96</b> Fachada Nordeste do Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos (AMORES, 2012) .....	65
<b>Fig. 97</b> Plantas originais do Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos – piso 0 (REFER) .....	65

<b>Fig. 98</b> Plantas originais do Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos – piso 1 (REFER) .....	65
<b>Fig. 99</b> Plantas originais do Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos – piso 2 (REFER) .....	65
<b>Fig. 100</b> Fachada Sudoeste do Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos (AMORES, 2012) .....	66
<b>Fig. 101</b> Alçado do Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos (autor, 2015) ...	66
<b>Fig. 102</b> Alçado do Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos (autor, 2015) ...	67
<b>Fig. 103</b> Planta do piso 0 da proposta (autor, 2015) .....	69
<b>Fig. 104</b> Corte da proposta (autor, 2015) .....	69
<b>Fig. 105</b> Corte da proposta (autor, 2015) .....	70
<b>Fig. 106</b> Alçado Nordeste da proposta (autor, 2015) .....	70
<b>Fig. 107</b> Planta da proposta do piso 1 (autor, 2015) .....	71
<b>Fig. 108</b> Planta da proposta do piso 2 (autor, 2015) .....	71
<b>Fig. 109</b> Planta de implantação da proposta (autor, 2015) .....	72
<b>Fig. 110</b> Alçado Noroeste da proposta (autor, 2015) .....	72
<b>Fig. 111</b> Geometria e relação de proporção (autor, 2015) .....	73
<b>Fig. 112</b> Corte da proposta (autor, 2015) .....	73
<b>Fig. 113</b> Couchette de um comboio (autor, 2015) .....	74
<b>Fig. 114</b> Planta do piso 0 do novo edifício (autor, 2015) .....	74
<b>Fig. 115</b> Esquema geométrico e tipológico dos dormitórios (autor, 2015) .....	75

## Índice Geral

### VOLUME I

Agradecimentos .....	2
Resumo / Abstract / Palavras-chave / Key words .....	3
Conceitos .....	5
Lista de abreviaturas .....	9
Índice de figuras .....	10

#### 1. Introdução

1.1. O antigo edifício da Estação Ferroviária de Lagos .....	19
1.2. Objectivos e Questões Principais .....	21
1.3. Problemática .....	22
1.4. Método .....	24
1.5. Estado da Arte .....	24

#### 2. Capítulo II – Abordagem teórica

##### 2.1. Síntese histórica

2.1.1. Conceito de espaço ferroviário .....	36
2.1.2. Síntese sobre a tipologia utilizada nas primeiras estações ferroviárias .....	36
2.1.3. A chegada do comboio a Portugal .....	39
2.1.4. Síntese sobre a tipologia utilizada nas estações ferroviárias portuguesas .....	40
2.1.5. Elementos característicos dos edifícios ferroviários em Portugal ...	42
2.1.6. A chegada do comboio à região do Algarve .....	43
2.1.7. A chegada do comboio a Lagos .....	43
2.1.8. Tipologia arquitectónica do antigo edifício da Estação Ferroviária de Lagos	
2.1.8.1. “O Chalet” .....	44
2.1.8.2. A fachada .....	45
2.1.8.3. O interior .....	46
2.1.8.3.1. Elementos/espacos a manter .....	47

2.1.8.4.	O abandono do edifício da estação ferroviária de Lagos .....	48
2.1.8.5.	Espaço ferroviário do terminal de caminhos-de-ferro de Lagos .....	49
2.1.8.5.1.	Plano de Pormenor de 2008 .....	50
2.1.8.5.2.	Situação actual da área em estudo .....	53
2.1.8.5.3.	Análise SWOT .....	55

### **3. Capítulo III – Projecto**

#### **3.1. Requalificação Urbana**

3.1.1.	Premissas do Projecto .....	56
3.1.2.	Proposta de intervenção .....	57
3.1.2.1.	Vias e estacionamento .....	58
3.1.2.2.	Continuidade .....	59
3.1.2.3.	Espaço público – praças, espaços verdes e de lazer ....	60
3.1.2.4.	Novos edifícios .....	61
3.1.2.5.	Restante mobiliário urbano .....	66

#### **3.2. Reabilitação e Reversão do Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos para um Hostel**

3.2.1.	O hostel como solução .....	62
3.2.2.	Enquadramento legal .....	63
3.2.3.	Memória descritiva e justificativa .....	64
3.2.3.1.	Objectivos .....	64
3.2.3.2.	Caracterização do edifício pré-existente .....	64
3.2.3.2.1.	Materiais .....	64
3.2.3.2.2.	Exposição solar .....	64
3.2.3.2.3.	Distribuição funcional .....	65
3.2.3.2.4.	Espacialidade .....	66
3.2.3.2.5.	Descrição geométrica do espaço .....	66
3.2.3.2.6.	Métrica .....	66
3.2.3.2.7.	Projecto de alterações .....	66
3.2.3.3.	O pré-existente e o novo .....	67
3.2.3.3.1.	Conceito e identidade .....	67
3.2.3.3.2.	Programa do hostel .....	68
3.2.3.3.3.	Proposta de intervenção .....	68
3.2.3.3.3.1.	Edifício pré-existente .....	68
3.2.3.3.3.2.	Novo edifício .....	71

3.2.3.3.2.1. Conceito e geometria .....	71
3.2.3.3.2.2. Sistema de circulação .....	73
3.2.3.3.2.3. Conceito, geometria e métrica dos dormitórios .....	74
3.2.3.3.2.4. Restantes áreas e características do edifício .....	75
<b>3.3. Considerações Finais .....</b>	<b>76</b>
<b>4. Bibliografia .....</b>	<b>78</b>
<b>5. Anexos .....</b>	<b>82</b>

## VOLUME II

### Peças desenhadas

#### Requalificação urbana

- Planta de Localização à escala 1/5000
- Planta da Situação Actual à escala 1/5000
- Planta de Enquadramento à escala 1/5000
- Planta de Condicionantes à escala 1/5000
- Planta de Localização nos Anos 20 1/2000
- Planta da Situação Existente à escala 1/2000
- Planta de Implantação sobreposta à existente à escala 1/2000
- Planta de Implantação à escala 1/1000
- Perfis longitudinais e transversais à escala 1/500
- Alçados do conjunto à escala 1/500

## **VOLUME II**

### **Peças desenhadas**

#### **Reabilitação e Reversão para Hostel**

- Planta de Implantação à escala 1/200
- Planta de alterações do edifício existente piso 0 à escala 1/100
- Planta de alterações do edifício existente piso 1 à escala 1/100
- Planta de alterações do edifício existente piso 2 à escala 1/100
- Planta de cobertura do edifício existente à escala 1/100
- Planta do piso 0 do novo edifício à escala 1/100
- Planta de cobertura do novo edifício à escala 1/100
- Cortes à escala 1/100
- Alçados à escala 1/100
- Pormenores construtivos à escala 1/10

## 1. Introdução

### 1.1.O antigo edifício da Estação Ferroviária de Lagos



Fig. 1 - Fachada Sudoeste do Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos. Fonte: AMORES, Paulo (2012) - Lagos: Antiga estação ferroviária. Disponível em <<http://fotos-amores.blogs.sapo.pt/244254.html>>

Fig.s 2 e 3 - Fachada Nordeste do Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos – Situação Actual. Fonte: idem.

O edifício, constituído objecto da proposta de reabilitação e reconversão da presente dissertação de Mestrado Integrado, consiste num antigo terminal de passageiros da Estação Ferroviária de Lagos, inaugurado a 30 de Julho de 1922 e desactivado em Agosto de 2006. (RODRIGUES, 2015) <sup>12</sup>

Dividido num corpo central de três pisos e dois corpos laterais de um só piso, o edifício apresenta uma horizontalidade que se acentua através de um alpendre (no alçado Norte), e que se dilui com a verticalidade definida pelos repetidos vãos, acompanhados de frisos de azulejos com motivos florais.

De acordo com o esquema apresentado na Fig. 3 (página 20), o edifício (A) localizado a Norte da Marina de Lagos (D); a Sul da Escola EB 2, 3 das Naus (H); e a Oeste da Doca Pesca (E), Estaleiro Naval (F), Meia-Praia, Museu de Locomotivas (C) e do novo edifício que o substituiu em 2006 (B), insere-se numa estrutura viária confusa, desordenada e sem hierarquia, que não se harmoniza com a afluência diária ao longo do ano – no que respeita aos equipamentos; bem como na actividade turística local.

<sup>12</sup> RODRIGUES, Elisabete (2015) - Antiga estação ferroviária de Lagos está à venda. Lagoa: Sul Informação. Disponível em <<http://www.sulinformacao.pt/2015/01/antiga-estacao-ferroviaria-de-lagos-esta-venda-com-fotos/>>

Trata-se de um edifício com valor histórico e arquitectónico, com potencialidades, mas também, fraquezas, descritas na análise SWOT (página 60). O interesse pela requalificação urbana da sua área envolvente e a sua reabilitação e reconversão surge com o objectivo de manter a sua memória e recuperar a sua identidade e utilidade.



Fig. 4 – Planta esquemáticas da área de intervenção – Situação Actual.

Fonte: DIGITAL, Algarve (2009). Planos Municipais de Ordenamento do Território. Lagos: Câmara Municipal de Lagos. Planta base disponível em <<http://planos.cm-lagos.algarvedigital.pt/>> com ilustração do autor

## 1.2. Objectivos e Questões Principais

Com o objectivo de promover a salvaguarda da memória de um edifício de valor histórico-industrial para a cidade de Lagos e readaptá-lo aos dias de hoje, procurando explorar a reconversão de edifícios como uma hipótese para a reabilitação urbana, social e funcional, bem como para a preservação do património – a presente dissertação compreende um estudo para uma proposta de requalificação do espaço ferroviário da cidade através da elaboração de um projecto de reabilitação do Antigo Edifício de Terminal de Passageiros da Estação Ferroviária e na sua reconversão para um Hostel. Propõe-se, assim, a sua ampliação e a alteração de uso.

A possibilidade de reabilitação para o mesmo uso foi rejeitada, uma vez que existe na cidade um novo edifício ferroviário. Portanto, existem questões a considerar como: “como readaptar o edifício da antiga Estação Ferroviária de Lagos?”; “como se pode adaptar um novo programa ao edifício pré-existente?”; “como ampliar o edifício sem romper com a sua identidade?”.

Lagos é considerado um destino turístico privilegiado na região do Algarve, (RODRIGUES, 2013)<sup>13</sup> e existindo a necessidade de criar novos alojamentos a preços acessíveis e turismo mais vocacionado para a população jovem, principalmente nas periferias da cidade – uma vez que todos os existentes na cidade se encontram no seu núcleo central – tal como a necessidade de qualificar o património arquitectónico da cidade através de novos usos que envolvam o turismo mas que possam, também atrair a população local. Considerou-se que a função de Hostel se adequa a este edifício e à proposta da sua requalificação.

A sua localização no território propícia um turismo de praia económico, resultado da proximidade com a Meia-Praia, a Marina de Lagos, o Estaleiro Naval e do novo Edifício da Estação. Simultaneamente, dá resposta às necessidades dos usufruidores da cidade de Lagos e da Estação.



Fig. 5 - Relação do Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos com o novo edifício ferroviário (à esq.<sup>a</sup>) e a Marina de Lagos (à dt.<sup>a</sup>). Fonte: Fotografia do autor.

Fig. 6 - Relação do Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos com o novo edifício ferroviário (ao fundo). Fonte: Fotografia do autor.

<sup>13</sup> RODRIGUES, Nuno (2013) – Lagos entre os 10 melhores destinos de praia do Sul da Europa. Algarve Express. Disponível em <<http://www.algarveexpress.pt/?p=1663>>

### 1.3. Problemática

Verifica-se, em Portugal, um crescente abandono das estações de caminho-de-ferro. Já em 2002 se constatava que “(...) em menos de uma década desapareceram quase mil quilómetros do mapa ferroviário mais as respectivas estações e apeadeiros, que serão centenas.” (CIPRIANO, 2002)<sup>14</sup> As intervenções nestes edifícios encontram-se afastadas dos planos de reabilitação urbana, traduzindo a falta de reconhecimento deste tipo de estruturas como elementos de valor patrimonial.

A importância da problemática abordada nesta dissertação consiste em poder aumentar o ciclo de vida dos edifícios de modo a possibilitar ao mesmo tempo a requalificação de áreas degradadas e a salvaguarda patrimonial. E, simultaneamente, explorar a questão de reconversão de usos como meio de intervir no património construído, possibilitando a reutilização de antigas estruturas edificadas - de natureza ferroviária – na sociedade actual.

*“É preciso se libertar das “amarras”, não jogar fora simplesmente o passado e toda a sua história; o que é preciso é considerar o passado como presente histórico. O passado, visto como presente histórico é ainda vivo, é um presente que ajuda a evitar as várias arapucas. Diante do presente histórico, nossa tarefa é forjar um outro presente, “verdadeiro”, e para isso é necessário não um conhecimento profundo de especialista, mas uma capacidade de entender historicamente o passado, saber distinguir o que irá servir para as novas situações de hoje que se apresentam a vocês, e tudo isto não se aprende somente nos livros.”* (LINA BO BARDI citada por DELAQUA, 2014)<sup>15</sup>

Gera-se o estímulo de permitir a integração entre o pré-existente e o novo, através da adição de um novo edifício com uma arquitectura contemporânea adequada às novas funções, uma vez que – com a reconversão do edifício, que até ao seu encerramento assumiu uma função pública, e agora, pelas novas funções, assumirá áreas privadas – a introdução de um novo edifício, que albergue as zonas privadas de dormida, enquanto no edifício pré-existente se mantém as funções de carácter mais público, revela-se um programa que promoverá a criação de uma dinâmica de uso do espaço público-semipúblico-privado, e que se esclarece no quadro síntese da proposta (página 23).

Propõe-se o desafio de relacionar uma nova tipologia arquitetónica, cuja linguagem contemporânea deve beneficiar as pré-existências – solucionando as necessidades actuais, mas respeitando a dignidade dos elementos existentes. Como expressa Eduardo Souto Moura: “O Antigo e Novo convivem agora num mesmo espaço, articulando-se entre si naturalmente e, a maior parte das vezes, de forma imperceptível, sem que haja do arquitecto o desejo de unidade temporal mas sim claros objectivos poéticos.” (MOURA, 2001)<sup>16</sup>

<sup>14</sup> CIPRIANO, Carlos (2002) – [Viagem pelas estações de comboio abandonadas](http://www.publico.pt/local-porto/jornal/viagem-pelas-estacoes-de-comboio-abandonadas-168506). O Publico. Disponível em <<http://www.publico.pt/local-porto/jornal/viagem-pelas-estacoes-de-comboio-abandonadas-168506>>

<sup>15</sup> DELAQUA, Victor (2014) - [Citações de Lina Bo Bardi](http://www.archdaily.com.br/br/758509/citacoes-de-lina-bo-bardi). ArchDaily Brasil. Disponível em <<http://www.archdaily.com.br/br/758509/citacoes-de-lina-bo-bardi>>

<sup>16</sup> MOURA, Eduardo Souto de (2001) - [Santa Maria de Bouro – Selected Works](#). Ed. White & Blue, Lisboa.

**Quadro síntese da proposta:**

<b>Edifício</b> <b>Pisos</b>	<b>Existente</b> <b>(de acesso ao público em geral)</b>	<b>Novo</b> <b>(restrito aos utilizadores do Hostel)</b>
<b>0</b>	Recepção (79m <sup>2</sup> ); Café/Bar (53,36m <sup>2</sup> ); Alpendre (131m <sup>2</sup> ).	Acesso restrito ao Hostel (7,67m <sup>2</sup> ); Cozinha, Zona de refeições, Sala estar e de Jogos (89,60m <sup>2</sup> ); Pátio Exterior (139m <sup>2</sup> ).
	Serviços (22,29m <sup>2</sup> ); I.S. H (4,68m <sup>2</sup> ); I.S. S (4,30m <sup>2</sup> ); Administração (17,56m <sup>2</sup> );	Quartos 2 Px (15,49m <sup>2</sup> ); Quartos 4 Px (15,49m <sup>2</sup> ); Quartos 6 Px (22m <sup>2</sup> ); I.S. 1 (5,50m <sup>2</sup> ); I.S. 2 (8,40m <sup>2</sup> );
<b>1</b>	Health club (58m <sup>2</sup> );	–
<b>2</b>	Sala Zen (74,80m <sup>2</sup> );	–

Legenda:

- Público
- Semipúblico
- Privado

Quadro 1 – Quadro síntese da proposta. Fonte: Autor.

**Área de intervenção:** 40.160,50 m<sup>2</sup>

**Área bruta de construção proposta:** 5.920,00 m<sup>2</sup> / **Índice de construção:** 0,15

**Área bruta de implantação proposta:** 4.494,00 m<sup>2</sup> / **Índice de implantação:** 0,11

**Área bruta construção destinada ao Hostel:** 1.209,61 m<sup>2</sup>

**Área bruta implantação destinada ao Hostel:** 1.035,27 m<sup>2</sup>

**Área destinada a alojamento:** 268,94 m<sup>2</sup>

**N.º utentes (capacidade máxima quartos):** 68 pessoas.

**Estacionamentos:** 110 lugares (incluindo 4 para utentes com mobilidade condicionada, de acordo com o Decreto-Lei n.º 163/2006) + 4 para praça de táxis.

## 1.4. Método

Como suporte ao desenvolvimento do presente trabalho foram realizadas análises que suportam a existência de um equipamento com o referido programa de funcionalidades a desenvolver. Desenvolveu-se:

- Uma síntese histórica, análise morfológica e análise tipológica da área em estudo e do edifício a intervir – o que permitiu uma contextualização do espaço a desenvolver e da importância da tipologia arquitectónica que se pretende dignificar, dando ênfase à sua permanência;

- Uma análise das diferentes temáticas abordadas, nomeadamente: a reabilitação de edifícios ferroviários (que modifiquem o uso original, como referência ao tipo de projecto a executar) através de uma análise de quatro casos de estudo, nomeadamente:

1. Hostel “Sidney Railway Square YHA”, em Sidney;
2. “Destination Lisbon Hostel”, em Lisboa;
3. Antiga Estação Ferroviária de Bodiosa, em Bodiosa, Viseu;
4. Antiga Estação Ferroviária de Sines, no Alentejo.

- Uma abordagem à legislação intrínseca.

No campo projectual:

- Para a requalificação urbana da área em estudo, foi feita uma análise SWOT que determinou as condicionantes do projecto;

- Para a reabilitação do edifício existente o método de trabalho teve como princípio a definição dos elementos arquitectónicos originais a manter, por forma a tornar esses espaços acolhedores para os futuros utentes dos novos usos;

- E, por último, o novo edifício pretendeu-se projectado de forma a não subverter a pré-existência, conciliando o valor histórico presente na sua tipologia de carácter ferroviário com novos valores arquitectónicos de uma linguagem contemporânea.

## 1.5. Estado da Arte

Desde o início que foi considerado de maior relevância abordar o tema considerando a relevância que ele tem para a prática projectual. O objectivo foi encontrar a utilidade prática da investigação teórica realizada. Deste modo, o estado da arte foi estabelecido com base em casos de estudo, de modo a ampliar o conhecimento sobre edifícios com as mesmas características, com o objectivo de encontrar aspectos positivos e negativos que sirvam de base programática para o desenvolvimento da investigação e do projecto. Assim, foram eleitos quatro casos de estudo, nomeadamente:

1. Hostel “Sidney Railway Square YHA”, em Sidney;
2. “Destination Lisbon Hostel”, em Lisboa;
3. Antiga Estação Ferroviária de Bodiosa, em Bodiosa, Viseu;
4. Antiga Estação Ferroviária de Sines, no Alentejo.

Os casos de estudo que se apresentam têm em comum, o facto de se tratarem de edifícios históricos rehabilitados e reconvertidos para um novo uso, de forma a que – com a sua “devolução” à cidade – adquiram uma nova dinâmica para o edifício, que contribui para o desenvolvimento da área onde se insere (quadro funcional comparativo, página 26).

O terceiro caso de estudo, a Antiga Estação Ferroviária de Bodiosa, acrescenta a particularidade da ampliação do edifício rehabilitado com uma nova linguagem arquitectónica.

Enquanto, o quarto caso de estudo, a Antiga Estação Ferroviária de Sines, a par da reabilitação do antigo edifício, acrescenta a regeneração da sua envolvente através da criação de um parque urbano.

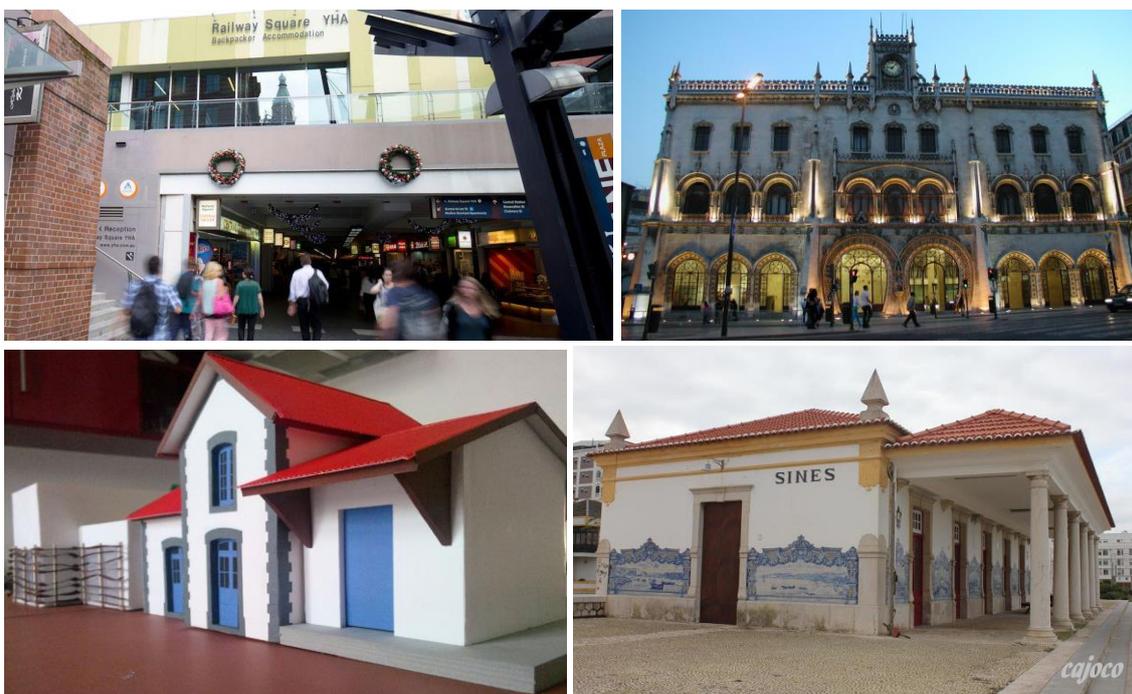


Fig. 7 – Caso de Estudo 1 - Hostel “Sidney Railway Square YHA”, em Sidney. Fonte: BOOKING.COM (2000) – [Railway Square YHA](http://www.booking.com/hotel/au/railway-square-yha.pt-pt.html). Disponível em <http://www.booking.com/hotel/au/railway-square-yha.pt-pt.html>

Fig. 8 – Caso de Estudo 2 - “Destination Lisbon Hostel” em Lisboa. Fonte: PORTUGAL. Infraestruturas de (2010) [Estação do Rossio](http://www.refer.pt/MenuPrincipal/Passageiros/EstacoesnaRede/Estacao.aspx?stationid=9459006). Disponível em <http://www.refer.pt/MenuPrincipal/Passageiros/EstacoesnaRede/Estacao.aspx?stationid=9459006>

Fig. 9 – Caso de Estudo 3 - Antiga Estação Ferroviária de Bodiosa. Fonte: ANTEPROJECTOS (2014) – [Conversão da antiga estação ferroviária de Bodiosa em Junta de Freguesia](http://www.anteprojectos.com.pt/2014/05/22/conversao-da-antiga-estacao-ferroviaria-de-bodiosa-em-junta-de-freguesia). Disponível em <http://www.anteprojectos.com.pt/2014/05/22/conversao-da-antiga-estacao-ferroviaria-de-bodiosa-em-junta-de-freguesia>

Fig. 10 – Caso de Estudo 4 - Edifício rehabilitado da Antiga Estação Ferroviária de Sines. Fonte: CAJOCO, Jorge (2012) – [Azimute: Estação de Sines](http://kanimambo-carlos.blogspot.pt/2012/01/estacao-de-sines.html). Disponível em <http://kanimambo-carlos.blogspot.pt/2012/01/estacao-de-sines.html>

**Quadro funcional comparativo:**

Caso de estudo Caract.	1 Hostel “Sidney Railway Square YHA”	2 “Destination Lisbon Hostel”	3 Antiga Estação Ferroviária de Bодiosa	4 Antiga Estação Ferroviária de Sines
Localização	Sidney	Lisboa	Bодiosa	Sines
Reabilitação + alteração de uso	✓	✓	✓	✓
Ampliação	–	–	✓	–
Requalificação envolvente exterior	–	–	–	Parque urbano
Uso anterior	Edifício Histórico “Inwards Parcel Shed”	Estação Ferroviária do Rossio, Lisboa	Estação Ferroviária	Estação Ferroviária
Uso actual	Hostel	De parte para Hostel (continua a funcionar como estação ferroviária)	Sede de Junta de Freguesia	Escola das Artes de Sines

Quadro 2 – Quadro funcional comparativo dos quatro casos de estudo.

Fonte: Autor.

**Caso de Estudo 1 - Reabilitação Edifício Histórico + Linhas Ferroviárias e Reconversão para Hostel.**

O **Hostel “Sydney Railway Square YHA”** em **Sydney**, construído contíguo à Estação Ferroviária Central de Sidney, localiza-se próximo do China Town e do subúrbio de Surry Hill, considerado um centro de actividade com galerias contemporâneas, cafés, bares e zonas comerciais. (STEPHEN, 2012)<sup>17</sup>

O hostel, que inclui café e piscina, apresenta a particularidade de os quartos do hostel se encontrarem não só no Edifício Histórico “Inwards Parcel Shed”, datado de 1904, bem como em vagões de comboio.

Carruagens, com 4 a 8 dormitórios, fixadas sobre os trilhos antigos na plataforma zero da estação central. (STEPHEN, 2012)<sup>17</sup> Propiciando uma ilusão de viagem de comboio sem sair do local.

<sup>17</sup>STEPHEN (2012) – [Next Stop Sydney Railway Square YHA](http://blog.hihostels.com/2012/03/next-stop-sydney-railway-square-yha/). Hostelling International Blog. Disponível em <http://blog.hihostels.com/2012/03/next-stop-sydney-railway-square-yha/>

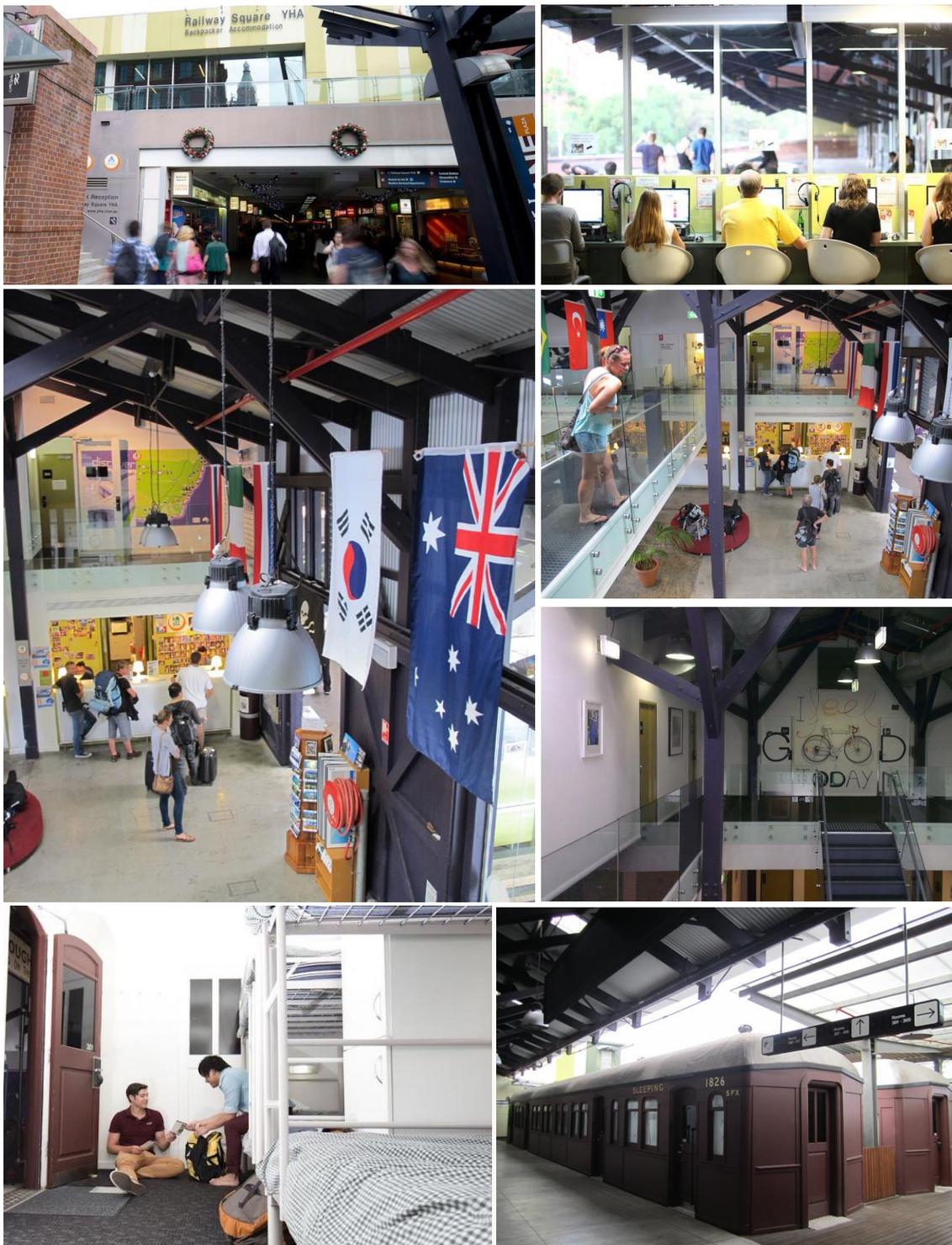


Fig. 11 – Vista exterior do Hostel “Sidney Railway Square YHA”. Fonte: BOOKING.COM (2000) – [Railway Square YHA](http://www.booking.com/hotel/au/railway-square-yha). Disponível em <http://www.booking.com/hotel/au/railway-square-yha.pt-pt.html>

Fig. 12 – Sala Wi-Fi do Hostel com vista para o alpendre do histórico edifício. Idem.

Fig.s 13 e 14 - Recepção do Hostel “Sidney Railway Square YHA”. Idem.

Fig. 15 – Acesso aos dormitórios no histórico edifício do Hostel. Idem.

Fig.s 16 e 17 - Dormitórios em vagões. Fonte: STEPHEN (2012) – [Next Stop Sydney Railway Square YHA](http://blog.hihostels.com/2012/03/next-stop-sydney-railway-square-yha/). *Hostelling International Blog*. Disponível em <http://blog.hihostels.com/2012/03/next-stop-sydney-railway-square-yha/>

De salientar, a atitude que promove uma activa modernização dos espaços úteis para a comunidade, e simultaneamente, dá uma atenção especial aos valores culturais edificados, através da reabilitação do edifício histórico e sua regeneração. Realça o seu valor como espaço ferroviário, bem como das antigas linhas ferroviárias.

Serve, também, como referência, a intenção de criar um espaço amplo, de duplo pé-direito, de recepção do Hostel - no edifício histórico – que evidencia todo o interior do edifício, até a sua estrutura pré-existente.

Ao mesmo tempo, é relevante, como caso de estudo, a tentativa de criar alguma distinção entre os espaços comuns e os espaços privados, projectando alguns dos dormitórios em vagões, isolados do edifício central.

## Caso de Estudo 2 - Reabilitação Edifício Histórico e Reconversão, de parte, para Hostel.

O **“Lisbon Destination Hostel”** antigo **“Rossio Pátio Hostel”**, situa-se em **Lisboa**, na Estação Ferroviária do Rossio.

Inicialmente inaugurado como “Rossio Pátio Hostel” em Julho de 2011, da autoria do arquitecto João Teixeira (SANTOS, 2011)<sup>18</sup>, e posteriormente alterado para “Lisbon Destination Hostel, situa-se por detrás da imponente fachada calcária manuelina da estação de comboios do Rossio, Imóvel de Interesse Público erigido nos finais do século XIX. (PORTUGAL)<sup>19</sup>

Cerca de um século após a sua construção (1886), o Edifício da Estação do Rossio foi sujeito a uma profunda reabilitação, na qual foi recuperada a estrutura original e foram criados novos espaços para escritórios, zonas comerciais, e um Hostel (PORTUGAL)<sup>19</sup>.

No átrio do piso superior da estação, no lado oposto à bilheteira, encontra-se a entrada para o hostel, assumindo (segundo o portal de reservas HostelBookers), um dos três primeiros lugares do top de melhor hostel da Europa Ocidental (SANTOS, 2011)<sup>20</sup>. O hostel desenvolve-se em dois pisos, que se abrem para um pátio central coberto por um tecto-clarabóia que não só garante luz natural ao longo de todo o dia como cujos gradeamentos projectam sombras pelo espaço (PORTUGAL)<sup>17</sup>.

<sup>18</sup> SANTOS, Luís (2011) Um hostel na estação de comboios do Rossio. O Publico. Disponível em <<http://p3.publico.pt/vicios/emtransito/639/um-hostel-na-esta%C3%A7%C3%A3o-de-comboios-do-rossio>>

<sup>19</sup> PORTUGAL, Infraestruturas de (2010) Estação do Rossio. Disponível em <<http://www.refer.pt/MenuPrincipal/Passageiros/EstacoesnaRede/Estacao.aspx?stationid=9459006>>

<sup>20</sup> SANTOS, Luís (2014) Hostels portuguesas dominam prémios de excelência. O Publico. Disponível em <<http://p3.publico.pt/vicios/em-transito/13727/hostels-portuguesas-dominam-premios-de-excelencia>>



Fig. 18 – Fachada Manuelina da Estação Ferroviária do Rossio. Fonte: HOSTELS, Destination (2013) – Destination Lisbon Hostel. Disponível em <<http://destinationhostels.com/index.php?pagina=1&menu=1>>

Fig. 19 – Átrio do piso superior da estação de acesso à entrada do “Destination Lisbon Hostel” em Lisboa, na Estação Ferroviária do Rossio. Fonte: PORTUGAL, Infraestruturas de (2010) Estação do Rossio. Disponível em <<http://www.refer.pt/MenuPrincipal/Passageiros/EstacoesnaRede/Estacao.aspx?stationid=9459006>>

Fig.s 20 e 21 – Pátio do “Destination Lisbon Hostel” em Lisboa. Fonte: HOSTELBOOKERS.COM – Lisbon Destination Hostel. Disponível em <<http://pt.hostelbookers.com/albergues/portugal/lisboa/71471/>>

Fig. 22 – Exemplo de um dos quartos do “Destination Lisbon Hostel” em Lisboa. Idem.

Assimilando materiais como o ferro, aço e madeira, o pátio apresenta um aspecto de “jardim de inverno”, atapetado a relva artificial. Em que, de um lado, uma espessa parede acompanha a nave ferroviária, e do outro, encontros à fachada do edifício, alinham-se os quartos, com dormitórios até 10 camas e quartos privados cujos vãos se abrem na fachada manuelina. (CIPRIANO, 2012)<sup>21</sup>

<sup>21</sup> CIPRIANO, Carlos (2012) – Um hostel na estação depois do Rossio é a vez do Cais do Sodré e de S. Bento. O Público. Disponível em <<http://www.publico.pt/local-lisboa/jornal/um-hostel-na-estacao-depois-do-rossio-e-a-vez-do-cais-do-sodre-e-de-s-bento-24132280>>

Socializar, conhecer e interagir com pessoas é um dos principais motivos de viagem de quem procura um Hostel (REBELO, 2012)<sup>22</sup>. Daí, além de quartos colectivos, se tornarem essenciais, num hostel, espaços comuns de estar e lazer.

Num edifício, onde se revela a preocupação de situar os quartos na fachada deste (de modo a beneficiar da vista e luz natural) resultaria, conseqüentemente a projecção de espaços comuns no interior do mesmo, sem contacto com o exterior e com a privação de luz natural. A resolução de um pátio central coberto, protegido das intempéries e com uma possibilidade de jogo de luzes e sombras (através do gradeamento do tecto-clarabóia), demonstra como a arquitectura permite definir o que é exterior e interior, e criar a própria paisagem.

Situar um hostel numa estação central apresenta-se, também, como um aspecto positivo, uma vez que a maioria das reservas são feitas pela Internet (CIPRIANO, 2012)<sup>21</sup>, e é tido em conta a localização, a proximidade a centros históricos, a equipamentos e a transportes.

### Caso de Estudo 3 – Reabilitação, Reconversão e Ampliação.

A **Antiga Estação Ferroviária de Bodiosa**; uma antiga interface da Linha do Vouga, que servia a freguesia de Bodiosa, no Distrito de Viseu, inaugurada em 1913 e encerrada em 1990; (ZUQUETE, 2014)<sup>23</sup> foi vendida pela REFER à Câmara de Viseu, que a cedeu à Junta de Freguesia de Bodiosa, para aí instalar a sua sede.

O projecto de Reabilitação da Antiga Estação Ferroviária de Bodiosa e reconversão em Sede da Junta de Freguesia, executado pela equipa técnica da CURBI – Certificação Energética, Engenharia e Arquitectura, em Viseu, encontra-se em projecto de execução. (ANTEPROJECTOS, 2014)<sup>24</sup>

Além do programa relativo ao funcionamento da Junta de Freguesia, o programa abrange um pequeno auditório e um gabinete de apoio social. Não existe referência a desenhos de espaços exteriores, uma vez que, já existe um projecto de reabilitação do exterior bem como arranjos exteriores. (ANTEPROJECTOS, 2014)<sup>24</sup>

<sup>21</sup> CIPRIANO, Carlos (2012) – Um hostel na estação depois do Rossio é a vez do Cais do Sodré e de S. Bento. O Público. Disponível em <<http://www.publico.pt/local-lisboa/jornal/um-hostel-na-estacao-depois-do-rossio-e-a-vez-do-cais-do-sodre-e-de-s-bento-24132280>>

<sup>22</sup> REBELO, Cátia (2012) - Turismo Backpacker um retrato em Portugal. Leiria: IPL, Escola Superior de Turismo e Tecnologia do Mar. Disponível em <[https://iconline.iplleiria.pt/bitstream/10400.8/664/1/Mestrado%20Gestao%20Sust.Turismo\\_Catia\\_Rebello.pdf](https://iconline.iplleiria.pt/bitstream/10400.8/664/1/Mestrado%20Gestao%20Sust.Turismo_Catia_Rebello.pdf)>

<sup>23</sup> ZÚQUETE, Pedro (2014) - Linha do Vouga. Disponível em <<http://www.webrails.tv/arquivoPDF/LinhaVouga.pdf>>

<sup>24</sup> ANTEPROJECTOS (2014) – Conversão da antiga estação ferroviária de Bodiosa em Junta de Freguesia. Disponível em <<http://www.anteprojectos.com.pt/2014/05/22/conversao-da-antiga-estacao-ferroviaria-de-bodiosa-em-junta-de-freguesia>>



Fig. 23 – Estado Actual da Antiga estação Ferroviária de Bodiosa. Fonte: RIBEIRO, Vasco Soares (2013) – Antiga estação CF de Bodiosa: Linha do Vouga. Panoramio. Disponível em <<http://www.panoramio.com/photo/94310606>>

Fig. 24 – Imagem da maquete do projecto para a Antiga estação Ferroviária de Bodiosa. Fonte: ANTEPROJECTOS (2014) – Conversão da antiga estação ferroviária de Bodiosa em Junta de Freguesia. Disponível em <<http://www.anteprojectos.com.pt/2014/05/22/conversao-da-antiga-estacao-ferroviaria-de-bodiosa-em-junta-de-freguesia>>

Fig. 25 – Corte A-A do projecto para a Antiga estação Ferroviária de Bodiosa. Fonte: ANTEPROJECTOS (2014) – Conversão da antiga estação ferroviária de Bodiosa em Junta de Freguesia. Disponível em <<http://www.anteprojectos.com.pt/2014/05/22/conversao-da-antiga-estacao-ferroviaria-de-bodiosa-em-junta-de-freguesia>>

Fig. 26 – Alçado Norte do projecto para a Antiga estação Ferroviária de Bodiosa. Idem.

Fig. 27 – Alçado Sul do projecto para a Antiga estação Ferroviária de Bodiosa. Idem.

Fig. 28 – Alçado Nascente do projecto para a Antiga estação Ferroviária de Bodiosa. Idem.

O projecto procura preservar toda a fachada exterior, - possível devido ao excelente estado de conservação da maioria dos elementos materiais -, e foca-se numa maior intervenção no interior do edifício. Porém, de modo a dar resposta ao programa pretendido, o edifício foi ampliado na fachada a Nascente, para a criação do auditório e casas de banho de acordo com as exigências actuais. (ANTEPROJECTOS, 2014) <sup>24</sup>

Pela leitura do projecto, depreende-se a intenção de salvaguarda do existente, que se revela um aspecto positivo tendo em conta que se trata de um edifício que representa um marco na história local, e da linha férrea nacional.

O edifício, apesar de ter assumido uma função de serviço público, apresenta uma proporção de edifício familiar, o que ao assumir a função de Sede de Junta de Freguesia, aproxima os seus utilizadores pelo cariz acolhedor.

A ampliação, não fere essa característica, uma vez que se apresenta através da réplica de dois dos volumes da antiga estação, com uma linguagem contemporânea que não corrompe com a arquitectura do antigo edifício. A diversidade de usos do edifício contribui, ainda, para a dinamização e revitalização do local.

#### Caso de Estudo 4 – Reabilitação, Reconversão e Requalificação Urbana.

A **Estação Ferroviária de Sines**, no Alentejo, um projecto do arquitecto Ernesto Korrodi, funcionou com esse fim entre 1936 e meados da década de 90 do século XX. (SINES, 2007)<sup>25</sup> O edifício da antiga estação, reconhecido pelos seus painéis de azulejos que representam cenas da história de Sines e da vida dos pescadores, passou desde 2000, a ser propriedade da Câmara Municipal de Sines, após protocolo assinado com a Invesfer / REFER. E, recebe, desde 2008, após o seu restauro, o Serviço de Música da Escola das Artes de Sines. (SINES, 2007)<sup>25</sup>

O edifício é confinado pela casa do guarda e dispõe de anexos de ambos os lados do conjunto. O armazém de mercadorias, também, reabilitado, deu origem a um estabelecimento de restauração e uma das antigas casas dos ferroviários, também recuperadas, foi instalado um consultório veterinário. (CAJOCO, 2012)<sup>26</sup>



Fig.s 29 e 30 – Edifício reabilitado da Antiga Estação Ferroviária de Sines. Fonte: CAJOCO, Jorge (2012) – Azimute: Estação de Sines. Disponível em <<http://kanimambo-carlos.blogspot.pt/2012/01/estacao-de-sines.html>>

<sup>25</sup> SINES, Câmara Municipal (2007) – Antiga Estação de caminhos-de-ferro. Sines Município. Disponível em <<http://www.sines.pt/PT/Concelho/patrimonioarquitectonico/antigaestacao/Paginas/default.aspx>>

<sup>26</sup> CAJOCO, Jorge (2012) – Azimute: Estação de Sines. Disponível em <<http://kanimambo-carlos.blogspot.pt/2012/01/estacao-de-sines.html>>



Fig. 31 – Antigo Armazém de Mercadorias reabilitado como estabelecimento de restauração. Fonte: CAJOCO, Jorge (2012) – *Azimute: Estação de Sines*. Disponível em <<http://kanimambo-carlos.blogspot.pt/2012/01/estacao-de-sines.html>>

Fig. 32 – Antigas Casas dos Ferroviários após reabilitação. Idem.

A área da antiga estação, localizada numa zona plana, nas franjas Nordeste da malha urbana de Sines, foi alvo em 2002, pelo arquitecto paisagista António Barreto, de um projecto de requalificação urbana, com a execução de um parque recreativo, de planta aproximadamente rectangular, situado em frente da fachada posterior da Estação Ferroviária de Sines, casa do guarda com que esta confina e anexos. (CAMARA, 2008)<sup>27</sup>

O parque apresenta caminhos (alguns dos quais limitados bilateralmente por carris que enquadram travessas perpendiculares equidistantes, de nível, revestido por gravilha) mas, também, áreas de relvado e canteiros quadrangulares limitados por traves de madeiras que dantes serviam de apoio aos carris das linhas. (CAMARA, 2008)<sup>27</sup>

Ao centro da composição, de planta quadrangular, existe uma zona pavimentada por deck, onde assenta um dos extremos de uma pérgula curvilínea em madeira. Por outro lado, em frente à fachada da estação, o parque apresenta-se pavimentado a calçada portuguesa. (CAMARA, 2008)<sup>27</sup>

Algumas das áreas relvadas apresentam modelação de terreno em forma de soalcos e, também, um anfiteatro sobrelevado, ao ar livre, pontuado através de cubos de betão que constituem bancos pousados sobre a relva. (CAMARA, 2008)<sup>27</sup>

A nível de mobiliário urbano, os bancos são resultantes de traves grossas, em madeira, provenientes das linhas de caminho-de-ferro, existindo ainda, mesas de picnic em madeira, candeeiros com o pé revestido a madeira e papeleiras metálicas. (CAMARA, 2008)<sup>27</sup>

<sup>27</sup> CAMARA, Teresa (2008) – *Alameda da Paz: Parque Urbano de Sines*. IHRU: Sistema de Informação para o Património Arquitectónico. Disponível em <[http://www.monumentos.pt/Site/APP\\_PagesUser/SIPA.aspx?id=24125](http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=24125)>



Fig.s 33 a 38 \_ Parque Recreativo. Fonte: CAMARA, Teresa (2008) – Alameda da Paz: Parque Urbano de Sines. IHRU: Sistema de Informação para o Património Arquitectónico. Disponível em [http://www.monumentos.pt/Site/APP\\_PagesUser/SIPA.aspx?id=24125](http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=24125)

É de realçar, a atitude de readaptação de todo o espaço ferroviário, nomeadamente os três edifícios que o compõem. Assim como, a modernização e adequação do espaço exterior para a comunidade, tendo sempre como referência o seu passado como espaço ferroviário, trazendo para a actualidade os antigos elementos, que outrora fizeram parte do caminho-de-ferro. Porém, existem algumas insuficiências, nomeadamente: na decisão de alteração do terreno original através de socalcos; e na falta de preocupação a nível do sombreamento (essencial numa região como o Alentejo), e possível de ser solucionado através da introdução de elementos arbóreos e de mobiliário urbano.

A análise dos casos de estudo contribuiu para o desenvolvimento do projecto. Aborda soluções de como intervir na reabilitação de um edifício com características e funções vincadas e como alterar o seu uso, sem o descaracterizar, mas tornando-o útil para a comunidade, assim como no seu espaço exterior envolvente.

O primeiro caso de estudo, o “Sydney Railway Square YHA”, serviu como referência a solução de evidenciar todo o interior do edifício, criando um espaço único de recepção, de duplo pé-direito. O que permite que os utilizadores do espaço estejam em constante contacto, e contemplem toda a arquitectura interior.

Do mesmo modo, levar a acção de projectar o hostel além do edifício e executar alguns dos dormitórios nas linhas ferroviárias incita a uma valorização e vivência de todo o espaço ferroviário. Por outro lado, apesar de ser criada uma certa distinção entre espaços comuns e os espaços privados, projectando alguns dos dormitórios em vagões, isolados do edifício central, não fica totalmente assegurada a privacidade nos dormitórios.

O segundo caso de estudo, “Destination Lisbon Hostel”, permitiu retirar o conceito de utilização da arquitectura na definição dos espaços exteriores e interiores, públicos e privados, ou, para diluir as fronteiras entre ambos. Também serviu como referência, de que modo uma solução arquitectónica – como o pátio central coberto – permite criar uma dinâmica num espaço interior e permite que a paisagem seja criada.

Com uma escala inferior às anteriores, o terceiro caso de estudo, estabelece como possível a introdução de novos volumes, com uma linguagem formal própria e independente da existente no edifício pré-existente, que reflecte a sua época, sem entrar em conflito com o último, mas existindo uma clara distinção entre o novo e o existente.

Por último, o quarto caso de estudo, expõe, mais uma vez, a valorização de todo o espaço ferroviário, neste caso, não só de todos os edifícios que o compõem, mas também do seu espaço exterior. O projecto revela como a diversidade de usos e que a convivência desses mesmos diferentes usos/funções no mesmo edifício/contexto propicia a dinamização e revitalização do local, mas salienta que a identidade como espaço ferroviário no passado não se deve perder. Como aspecto negativo, salienta-se que um espaço exterior para ser vivido pela comunidade e não se limitar apenas a existir, necessita, além de ter identidade, de apoios que o façam ser útil e cómodo para os seus usufruidores, deste modo, é essencial uma especial atenção aos elementos como o mobiliário urbano e elementos arbóreos.

## **2. Capítulo II – Abordagem teórica**

### **a) Síntese Histórica**

“O comboio marca, de forma absolutamente definitiva, a entrada no mundo que permitiu a conquista da velocidade, do tempo, do espaço e da distância. Trata-se do transporte que permitiu do século XX apresentar-se como o século da velocidade e da viagem.” (VIEGAS; ABREU, 1988)<sup>28</sup>

#### **2.1.1. Conceito de Espaço Ferroviário**

Os caminhos-de-ferro modificaram o Mundo e as Estações, ponto de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, são a sua porta de entrada.

“No universo ferroviário, uma estação designa-se como o conjunto de edifícios e outras construções que se encontra dentro do recinto compreendido entre os aparelhos de mudança de via de entrada e de saída, e de entre os quais é possível destacar:

- o edifício de passageiros;
- as plataformas de passageiros;
- as linhas ferroviárias;

- outros edifícios e construções que se destinem a paisagem ferroviária, nomeadamente os armazéns de mercadorias, as instalações sanitárias, os edifícios de sinalização e de apoio à exploração.” (GREGÓRIO, 2003/2004, p.3)<sup>29</sup>

“Como elemento funcional, uma estação divide-se em duas zonas distintas, ao redor das quais se organiza todo o espaço, nomeadamente, a área do edifício de passageiros propriamente dito, onde ficam localizadas as bilheteiras, salas de espera e onde funcionam todos os demais serviços necessários à exploração comercial e a zona de plataformas, que recebe todo o movimento de passageiros.” (GREGÓRIO, 2003/2004, p.3)<sup>29</sup>

#### **2.1.2. Síntese sobre a tipologia utilizada nas primeiras estações ferroviárias**

A primeira estação construída foi em Manchester, no ano de 1830, constituída por um edifício simples de dois pisos e fachada tripartida. No mesmo ano, no outro lado da linha, em Liverpool, surge a estação King Cross, com um edifício de dois pisos orientado paralelamente aos trilhos abrigados com um cobertura de madeira - uma tipologia muito utilizada nos primeiros anos. (SOUZA, 2012)<sup>30</sup>

---

<sup>28</sup> VIEGAS, Francisco José; ABREU, Maurício (1988) - Comboios Portugueses: um guia sentimental. Edição 2278: Círculo de Leitores.

<sup>29</sup> GREGÓRIO, Miguel (2003-2004) - A arquitetura e o caminho-de-ferro em Portugal. ESTBarreiro/IPS. Disponível em <<http://www.ocomboio.net/PDF/mgf-arquitectura2.pdf>>

<sup>30</sup> SOUZA, João Márcio Dias de (2012) - Tipologias arquitectónicas nas estações da estrada de ferro Sorocabana. Universidade de São Paulo.



Fig. 39 \_ Liverpool – Crown Station, 1830. Fonte: PEVSNER, Nikolaus (1997) - A history of building types. London: Thames and Hudson.

Pode-se, assim, considerar, com a construção das linhas férreas Liverpool – Manchester, pelo engenheiro civil George Stephenson, o nascimento da arquitectura ferroviária nas cidades industriais. (SOUZA, 2012)<sup>30</sup>

Com o crescimento das linhas de transporte, surgiram novos tipos de estações. É exemplo a de Cambridge (1845) que difere da tipologia anterior, com a adição de um novo edifício do outro lado da linha interligado pela cobertura. (SOUZA, 2012)<sup>30</sup>

Surgiu, ainda, uma terceira tipologia nos extremos das linhas. É o caso da estação de Nine Elms em Londres (1837-1838) do arquitecto William Tite, cujo edifício – com um módulo central com duas alas laterais –, é implantado perpendicularmente aos trilhos. O módulo central abrigava o vestíbulo e a bilheteira; dava acesso às plataformas de embarque e desembarque de passageiros; e nas alas laterais situavam-se os serviços de bagagem. (SOUZA, 2012)<sup>30</sup>

As duas primeiras tipologias eram utilizadas geralmente em estações que ficavam ao longo da linha, denominadas estações de passagem. A terceira tipologia era regularmente utilizada em estações que se localizavam nos extremos das linhas, denominadas de estação terminal. (SOUZA, 2012)<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> SOUZA, João Márcio Dias de (2012) - Tipologias arquitectônicas nas estações da estrada de ferro Sorocabana. Universidade de São Paulo.

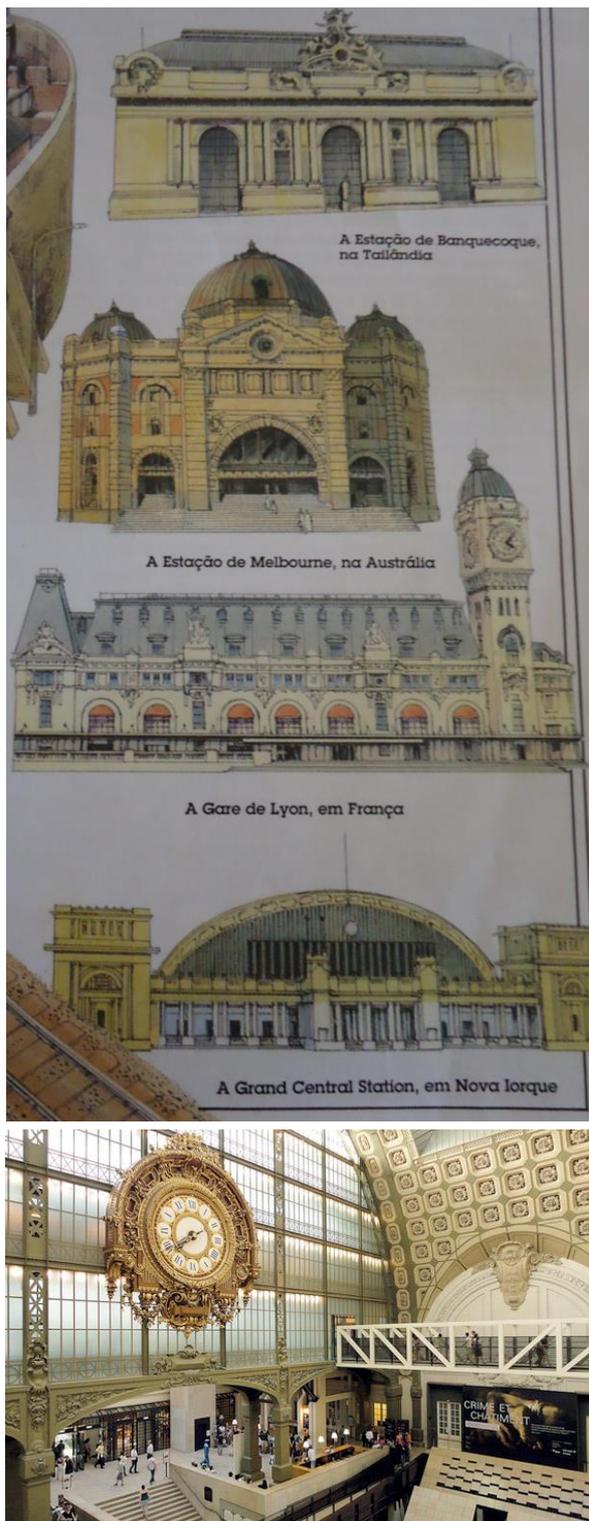


Fig. 40 \_ Estações Ferroviárias no Mundo. Fonte: WOOD, Sydney (1992) - Comboios e Caminhos de Ferro. S. I. Editorial Pública : ABP Edições.

Fig. 41 \_ Interior do Museu D'Orsay, Paris. Fonte: COSTA, Alexandre (2013) – O que se faz: três motivos para amar o Museu d'Orsay. Paris. Disponível em <http://www.oquesefaz.com/2013/07/07/tres-motivos-para-amar-o-museu-dorsay/>

Actualmente, as estações ferroviárias continuam a ser, um ponto de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, mas muitas adquiriram um carácter monumental e revelam-se como atracção turística, como é o caso da “Grand Central Station” em Nova Iorque, (com o seu imponente tecto abobadado elevado a 46 metros), a estação de Banquecoque, na Tailândia; Melbourne, na Austrália; ou a Estação de Lyon, em França. (WOOD, 1992) <sup>31</sup>

Outras, com as mesmas características, alteraram o seu uso, como é o caso da Gare D'Orsay, em Paris, fundada em 1986, erguida para a exposição Universal de 1900, pelo arquitecto Victor Laloux e desactivada em 1973. (D'ORSAY, 2006) <sup>32</sup>

Inaugurada em 1986, funciona como Museu D'Orsay, onde se encontram obras de Monet e Manet, Degas, Matisse, Cézanne, entre outros<sup>17</sup>. No projecto, executado pelo grupo de arquitectos da ACT-Architecture: Sres. Bardon, Colboc e Philippon<sup>17</sup>, denota-se a intenção de realçar a grande nave, usando-a como principal foco do percurso, nos três níveis. (D'ORSAY, 2006)<sup>30</sup>

<sup>31</sup> WOOD, Sydney (1992) - Comboios e Caminhos de Ferro. S. I. Editorial Pública : ABP Edições.

<sup>32</sup> D'ORSAY, Musée (2006) – La arquitectura. Disponível em <<http://www.musee-orsay.fr/es/colecciones/historia-del-museo/la-arquitectura.html>>

### 2.1.3. A Chegada do Comboio a Portugal

“A primeira vez que os homens viram um comboio foi nos princípios do século XIX, perto de uma mina de hulha. Os cientistas foram para casa estudar aquele novo estranho animal e logo o colocaram na família dos anelídeos, classe dos rodópodos. (...) No estado actual da ciência, não se sabe ainda se ao *comboius* estará reservado um futuro progressivo e risonho ou se, como o *Diplodocus* e o *Dinossauros* da Pré-História virá a ser o fóssil característico do século XX, posto de lado pelas legiões de *caminhetas* (*Gazolinothecus-estradarium*) e de *Avionis* (*Quadrimotoribus-universalis*).” (FERREIRA, 1950, p. 738)<sup>33</sup>



Fig. 42 \_ A Chegada do Comboio a Portugal.

Fonte: VIEGAS, Francisco José; ABREU, Maurício (1988) - Comboios Portugueses: um guia sentimental. Círculo de Leitores: Edição 2278.

Em 1856 foi inaugurado o primeiro troço ferroviário português, entre Lisboa e o Carregado, a viagem demorara cerca de quarenta minutos com uma locomotiva e catorze carruagens. (WOOD, 1992)<sup>34</sup>

Em 1863 cerca de dois mil quilómetros de fio telegráfico estavam já instalados em território continental, possibilitando a comunicação rápida entre Lisboa e parte do País, porém, um terço do território continental continuava sem ligação. (WOOD, 1992)<sup>34</sup>

<sup>33</sup> FERREIRA, Armando (01.01.1950) “Comboius (vulgaris de Lineu)”. *Gazeta dos Caminhos-de-ferro*, n.º 1489, p.738

<sup>34</sup> WOOD, Sydney (1992) Comboios e Caminhos de Ferro. S. I. Editorial Pública : ABP Edições.

#### 2.1.4. Síntese sobre as tipologias utilizadas nas estações ferroviárias portuguesas

As estações de comboio tornaram-se rapidamente centros importantes da vida local. As companhias ferroviárias começaram a construir grandes edifícios, decorados com trabalhos em ferro forjado, um equipamento tipológico como ponto de acesso e recepção do viajante. Os vendedores de livros e jornais abriram quiosques nas estações, enquanto nas imediações crescia o número de estabelecimentos comerciais. (WOOD, 1992)<sup>34</sup>

O edifício de passageiros, elemento preponderante do espaço ferroviário, apresentava-se influenciado pelas características arquitectónicas da região em que está inserido. Porém, apesar de integradas na paisagem urbana, estas construções apresentam uma fachada de fácil leitura, em que qualquer pessoa reconhece imediatamente o edifício como uma estação de caminhos-de-ferro, resultado de uma arquitectura que deixa transparecer à primeira vista a sua função. (GREGÓRIO, 2003/2004, p. 2)<sup>35</sup>

No breve estudo das diversas tipologias de estação ferroviária em Portugal, depreende-se a implantação de uma tipologia replicada ao longo das linhas, com discretas variações. A volumetria iniciada em Londres, de edifício longilíneo com um corpo central de dois pisos ladeado por dois corpos, numa composição simétrica, é o modelo replicado ao longo das estações ferroviárias portuguesas. Predomina a fachada tripartida ao longo de dois pisos num corpo central mais elevado e a estrutura de madeira ou metálica, com as variantes entre telhados de duas e quatro águas, com platibanda ou beirado e com a utilização, ou não, de azulejos como revestimento.



Fig. 43 \_ Estação Ferroviária de Amarante, Porto.

Fonte: SILVA, António Joaquim Teixeira (27/04/2010) [Texas Selvagem](http://texasselvagem.blogspot.pt/2010/04/linha-do-tamega.html). Gondomar. Disponível em: <<http://texasselvagem.blogspot.pt/2010/04/linha-do-tamega.html>>

Fig. 44 \_ Estação Ferroviária do Pinhão, Alijó, Vila Real.

Fonte: SILVA, Carlos (14/09/2013) [Cinco de Maio](http://cincodemaio.blogspot.pt/tag/alijo). Vila Nova de Foz Coa. Disponível em: <<http://cincodemaio.blogspot.pt/tag/alijo>>

<sup>34</sup> WOOD, Sydney (1992) *Comboios e Caminhos de Ferro*. S. I. Editorial Pública : ABP Edições.

<sup>35</sup> GREGÓRIO, Miguel (2003/2004) *A arquitectura e o caminho-de-ferro em Portugal*. ESTBarreiro/IPS. Disponível em: <<http://www.ocomboio.net/PDF/mgf-arquitectura2.pdf>>

Existem algumas exceções, em Estilo “Português Suave”, com influência de Raul Lino, são exemplo as Estações Ferroviárias de Aveiro e Santarém.



Fig. 45 \_ Estação Ferroviária de Aveiro.

Fonte: RITA, Ana (01/08/2007) [Trekearth](http://www.trekearth.com/gallery/Europe/Portugal/North/Aveiro/Aveiro/photo819484.html). Disponível em:

<<http://www.trekearth.com/gallery/Europe/Portugal/North/Aveiro/Aveiro/photo819484.html>>

Fig. 46 \_ Estação Ferroviária de Santarém.

Fonte: HAURI, Jeanne (26/05/2006) [Olhares: fotografia online](http://olhares.sapo.pt/estacao-de-santarem-foto667794.html). Disponível em: <http://olhares.sapo.pt/estacao-de-santarem-foto667794.html>

O edifício da Estação Ferroviária de Aveiro, construído na década de 1910-1920, continua com uma volumetria semelhante às anteriores, uma fachada tripartida e um volume central mais elevado, mas obedecendo a uma gramática estilística que se designa por “casa portuguesa” ou “estilo português suave”. A sua singularidade é realçada pela sua azulejaria como revestimento de paredes, de temática regional, etnográfica e histórico-monumental. (RITA, 2007) <sup>36</sup> O mesmo acontece com o edifício de Santarém, inaugurada em 1927 e, juntamente com o edifício de Cocheira de Carruagens, classificada como Monumento de Interesse Público. (PORTUGAL, 2010) <sup>37</sup>

Relativamente ao interior dos edifícios de passageiros, destacam-se áreas distintas com diferentes funções, nomeadamente: o átrio de entrada, as bilheteiras, as salas de espera, as dependências do chefe de estação, o serviço de bagagens e mercadorias. No exterior, eram geralmente edificadas, de lado a lado com o edifício principal e de frente para as linhas, os balneários. Podiam ainda, existir, outras zonas, embora já não ligadas ao serviço de passageiros, como os terminais de mercadorias, depósitos de manutenção de material circulante e oficinas, e, ainda, outras instalações de apoio aos funcionários, tais como, dormitórios, cantinas, escolas, postos de saúde e até bairros habitacionais. (GREGÓRIO, 2003/2004) <sup>38</sup>

<sup>36</sup>RITA, Ana (01/08/2007) [Trekearth](http://www.trekearth.com/gallery/Europe/Portugal/North/Aveiro/Aveiro/photo819484.html). Disponível em <<http://www.trekearth.com/gallery/Europe/Portugal/North/Aveiro/Aveiro/photo819484.html>>

<sup>37</sup> PORTUGAL, Infraestruturas de (2010) [Estação do Rossio](http://www.refer.pt/MenuPrincipal/Passageiros/EstacoesnaRede/Estacao.aspx?stationid=9432185). Disponível em Disponível em <<http://www.refer.pt/MenuPrincipal/Passageiros/EstacoesnaRede/Estacao.aspx?stationid=9432185>>

<sup>38</sup> GREGÓRIO, Miguel (2003/2004) [A arquitetura e o caminho-de-ferro em Portugal](http://www.ocomboio.net/PDF/mgf-arquitectura2.pdf). ESTBarreiro/IPS. Disponível em <<http://www.ocomboio.net/PDF/mgf-arquitectura2.pdf>>

### 2.1.5. Elementos característicos dos edifícios ferroviários em Portugal

O azulejo assume um papel importante na arquitectura ferroviária portuguesa, não só atribuindo uma singularidade ao edifício, como dando a conhecer ao viajante recém-chegado aspectos importantes da cultura e da história locais.

Grande parte dos azulejos utilizados são da autoria de Jorge Colaço (1868-1942), pintor com obra notável na pintura a óleo, como é o caso dos painéis de azulejos da estação de Porto – São Bento. (GREGÓRIO, 2003/2004, p. 10)<sup>39</sup> Durante o período do Estado Novo, o azulejo assumiu nas estações uma função de representação dos valores de então. Em muitos dos edifícios de passageiros construídos na época pelo Estado, não falta o símbolo dos caminhos-de-ferro-estatais. (GREGÓRIO, 2003/2004, p. 11)<sup>39</sup>



Fig. 47 \_ Painel de azulejos na estação do Porto – São Bento.

Fonte: MAGRO, José in GREGÓRIO, Miguel (2003/2004) A arquitectura e o caminho-de-ferro em Portugal. ESTBarreiro/IPS. Disponível em <<http://www.ocomboio.net/PDF/mgf-arquitectura2.pdf>>

Fig. 48 \_ Caminhos-de-ferro do Estado – Painel de azulejos representativo – Estação de Penedo Gordo.

Fonte: GREGÓRIO, Miguel (2003/2004) A arquitectura e o caminho-de-ferro em Portugal. ESTBarreiro/IPS. Disponível em <<http://www.ocomboio.net/PDF/mgf-arquitectura2.pdf>>

O relógio é outro elemento característico do espaço ferroviário. Nos edifícios dos finais do século XIX, grande parte dos relógios são da autoria do francês Paul Gautier. (GREGÓRIO, 2003/2004)<sup>39</sup>



Fig. 49 \_ Relógio na Estação de Vilar Formoso. Fonte: GREGÓRIO, Miguel (2003/2004) A arquitectura e o caminho-de-ferro em Portugal. ESTBarreiro/IPS. Disponível em <<http://www.ocomboio.net/PDF/mgf-arquitectura2.pdf>>

<sup>39</sup> GREGÓRIO, Miguel (2003/2004) A arquitectura e o caminho-de-ferro em Portugal. ESTBarreiro/IPS. Disponível em <<http://www.ocomboio.net/PDF/mgf-arquitectura2.pdf>>

### 2.1.6. A chegada do comboio à região do Algarve

Em 1887 o Algarve fica ligado ao Barreiro (Linha do Sul, via Beja) com a conclusão da linha que leva o primeiro comboio a Faro. Os pequenos ramais do interior são já obra do século XX, tal como as ligações entre Portimão, Faro e Vila Real de Santo António. (WOOD, 1992) <sup>40</sup>

O comboio chega ao Algarve numa altura em que, com a estabilização político-social, se assiste a um surto edificatório, que incluiu a divulgação gradual de diferentes programas construtivos. (FERNANDES; JANEIRO, 2005) <sup>41</sup>

Esta época foi, na Europa, culturalmente dominada pela sensibilidade romântica, que induziu um certo desejo de “fuga à realidade” (e à crise do explosivo crescimento urbano, na revolução industrial da época), reforçada pela atitude individualista própria da livre iniciativa liberal, o que justificou a imitação de formas exóticas, ou de modelos arquitectónicos e decorativos do passado, sugerindo criações excêntricas e únicas. O Romantismo traduziu-se deste modo, na arquitectura, no chamado Exotismo (imitação das moradias da Europa Central, os “chalets”), e sobretudo no Historicismo (imitação de um estilo do passado, em Portugal sobretudo de feição gótica, árabe ou manuelina) ou Revivalismo. (FERNANDES; JANEIRO, 2005) <sup>41</sup>

Industriais, comerciantes e pessoas ligadas às profissões liberais promoveram o prédio de habitação, o palacete e a moradia burguesa como modelo da casa colectiva e própria. Exibindo, as “habitações burguesas” desta época, características renovadas como molduras de vãos mais fantasistas, platibandas ornamentais no remate superior da fachada, vastas coberturas telhadas, cornijas salientes, vãos sóbrios e alinhados e revestimento azulejar. (FERNANDES; JANEIRO, 2005) <sup>41</sup>

As três primeiras décadas do século XX correspondem na arquitectura algarvia ao resultado da iniciativa dos mesmos grupos sociais da fase tardo-oitocentista: comerciantes e industriais, burgueses endinheirados. Quanto aos equipamentos públicos, os municípios continuaram – e acentuaram – a tarefa de modernização dos seus espaços urbanos, (FERNANDES; JANEIRO, 2005) <sup>41</sup> como é o caso da zona do edifício em estudo.

### 2.1.7. A chegada do comboio a Lagos

A chegada do comboio à cidade de Lagos inicia-se com o projecto protagonizado pelo então Presidente da Câmara Municipal, Francisco Tavares Del-Risco – Presidente de 3 de Janeiro de 1912 a 31 de Dezembro do mesmo ano. (FERRO, 2002) <sup>42</sup>

<sup>40</sup> WOOD, Sydney (1992) *Comboios e Caminhos de Ferro*. S. I. Editorial Pública : ABP Edições.

<sup>41</sup> FERNANDES, J. M; JANEIRO, A. (2005) *Arquitectura no Algarve: dos primórdios à actualidade, uma leitura de síntese*. Faro: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve.

<sup>42</sup> FERRO, Silvestre Marchão (2002) *Vultos na toponímia de Lagos*. Lagos: Câmara Municipal de Lagos.

No entanto, é com Vítor da Costa e Silva - nascido em Lagos a 12 de Abril de 1851 - designado Presidente da Câmara Municipal de Lagos, cargo que desempenhou de 8 de Janeiro de 1913 a 31 de Dezembro de 1913, e de 2 de Janeiro de 1915 a 31 de Dezembro de 1917, que durante o seu mandato conseguiu que as obras começassem. E em 1918, já estava concluído todo o ramal de Portimão até Lagos, incluindo os edifícios das estações. No entanto, o comboio só chegaria em 30 de Julho de 1922, porque faltava a ponte que permitisse a passagem do comboio de Ferragudo para Portimão, (FERRO, 2002) <sup>42</sup> ano em que é inaugurado o edifício da Estação Ferroviária de Lagos.

## 2.1.8. Tipologia arquitectónica do edifício da estação ferroviária de Lagos

### 2.1.8.1. O “Chalet”

Tal como mencionado anteriormente (página 19) o Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos (1922) apresenta uma marcada horizontalidade, formalizada pelos dois módulos laterais, de planta rectangular, com telhados modulados de duas águas de cumeeira paralela ao espaço público. Horizontalidade esta que se acentua no Alçado Nordeste, através de um alpendre que ostenta, a uma escala menor, uma repetição do telhado.



Fig.s 50 e 51 \_ Fachada Sudoeste do Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos.

Fonte: AMORES, Paulo (02/04/2012) [Fotos Amores](http://fotos-amores.blogspot.pt/244254.html). Disponível em <<http://fotos-amores.blogspot.pt/244254.html>>

Fig.s 52 e 53 \_ Fachada Nordeste do Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos.

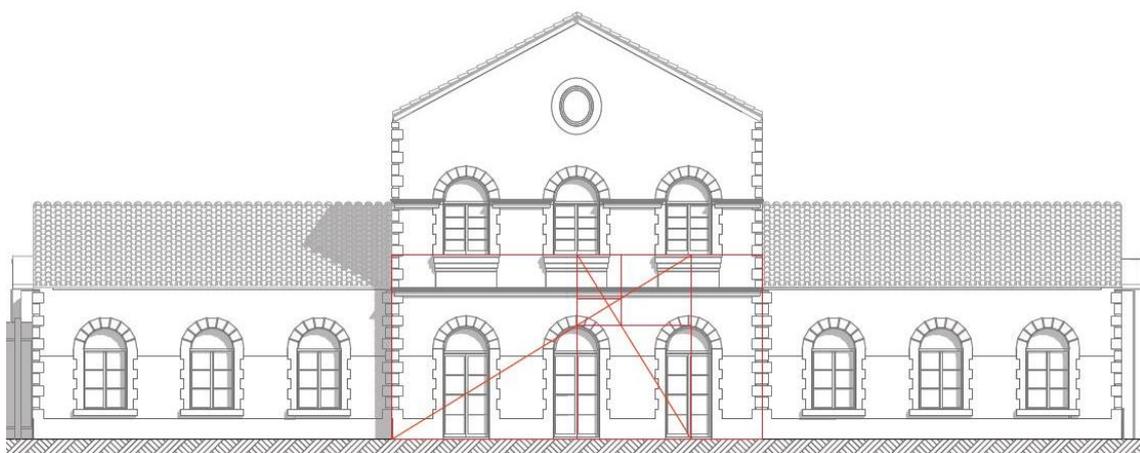
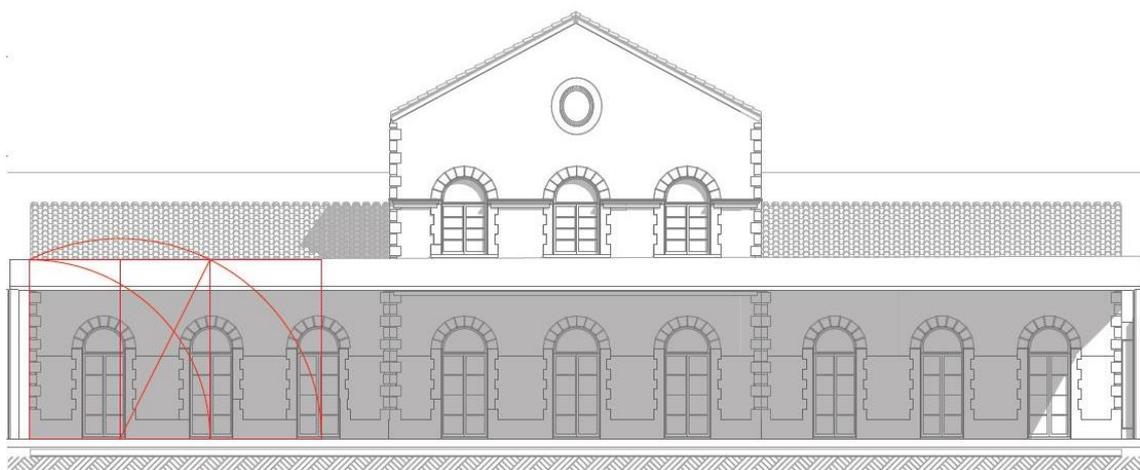
Fonte: AMORES, Paulo (02/04/2012) [Fotos Amores](http://fotos-amores.blogspot.pt/244254.html). Disponível em <<http://fotos-amores.blogspot.pt/244254.html>>

<sup>42</sup> FERRO, Silvestre Marchão (2002) [Vultos na toponímia de Lagos](#). Lagos: Câmara Municipal de Lagos.

Por outro lado, esta horizontalidade é diluída por vãos de arcos redondos verticalizados, alinhados e emoldurados por cantarias de pedra calcária salientes e disformes, que se intersectam com frisos de azulejos com motivos florais, de reminiscência Arte Nova, apresentando um sentido de policromia decorativa. E por um protuso corpo central com fachada em *gablete*, que nos remete ao “Chalet”, um renascer na sequência do Romantismo Neogótico<sup>43</sup> do Século XIX.

O corpo central, assumindo três pisos e de planta aproximadamente quadrangular, apresenta um telhado modulado de duas águas, de acentuado caimento e cumeeira perpendicular à via pública, que descarregam sobre os módulos contíguos. Ostenta discretas decorações relevadas na cimalha e beirados ligeiramente salientes. A fachada apresenta-se tripartida, com um óculo central.

### 2.1.8.2. A fachada



Ilustrações 1 e 2 \_ Geometria das fachadas Norte e Sul, respectivamente.

Fonte: autor (adaptado a partir de: LÍVIO, Mário. *Razão áurea: a história do phi*. São Paulo, Record, 2006, pag.336).

<sup>43</sup>DURÃO, Luís. *Novos Dispersos de Arquitectura*. Ed. Luís Conceição, 173 – 192. ISBN: 978-989-97766-8-5. Portimão: Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes.

Através da leitura da fachada do edifício depreende-se que o seu desenho se baseou na simetria e numa proporção áurea que se subdivide e determina as partes – nomeadamente as dimensões, a métrica, a disposição dos vãos – numa relação harmoniosa para a obtenção de um todo identitário.

### 2.1.8.3. O interior

O edifício assume uma planta rectangular dividida por três módulos, com um pé-direito de 4,5m e tecto plano em madeira, distintivamente mais trabalhado no módulo central.

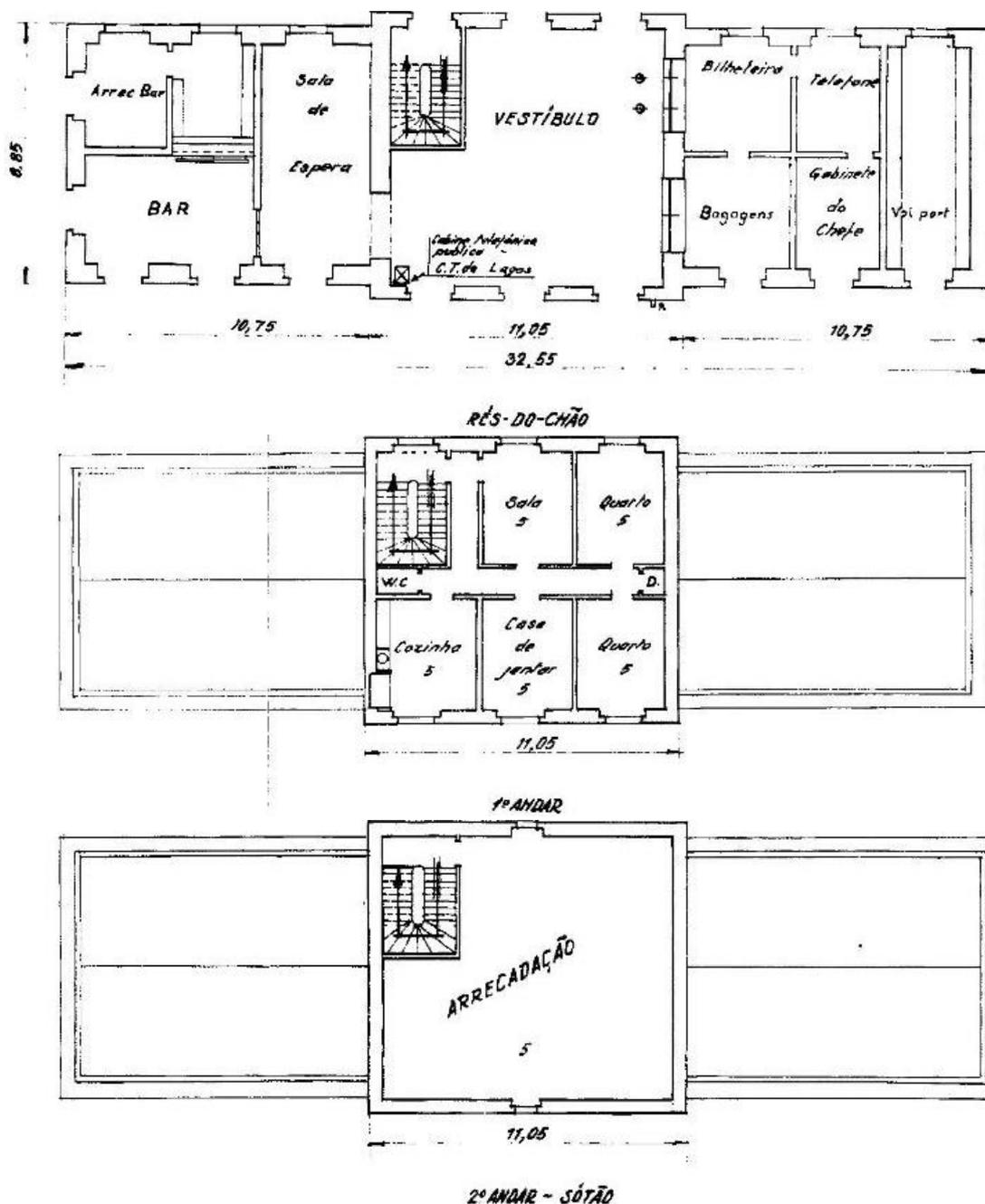


Fig.s 54, 55 e 56 \_ Plantas originais do Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos.  
Fonte: Arquivo técnico da REFER, Lisboa.

O módulo central repete-se ao longo de 3 pisos, percorríveis através de uma sinuosa escada metalizada, totalmente encerrada e de comunicação directa, apenas, através de um vão exterior, a que tinha acesso o chefe da estação e familiares, uma vez que o segundo e terceiro pisos correspondiam à sua habitação e ao seu quarto, respectivamente.

O terceiro e último piso apresenta-se em esconso com a estrutura de madeira em vista, e a asna como elemento separador, como é visível a tracejado na planta correspondente. A luz presente neste piso cria um certo misticismo neste espaço, resultado da luz zenital proveniente de claraboias e de dois óculos, com forma arredonda, presentes nas duas fachadas principais.

### 2.1.8.3.1. Elementos/espços a manter

A reabilitação do edifício existente partiu do princípio da definição dos elementos singulares do edifício que servirão de charneira para a distribuição funcional do programa, cuja intervenção se pretende de modo a assumir as estruturas existentes e os elementos como parte integrante na opção da organização espacial interior e respeitá-los enquanto elementos estruturais e caracterizadores do edifício original, de forma a salvaguardar a memória de todo o edifício. Assim, considerou-se que os elementos arquitectónicos originais a manter e dignificar são:

1. A sinuosa e singular escada metálica;
2. O trabalhado tecto de madeira do primeiro piso do módulo central e a união entre este e o meticuloso pilar;
3. O original tecto de madeira dos restantes módulos e pisos;
4. E, por último, todo o místico espaço do último piso com a sua estrutura à vista e o jogo de luzes dado pelos diferentes vãos.



Fig.s 57, 58 e 59 \_ Escada do Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos.  
Fonte: Fotos do autor.



Fig. 60\_ Tecto no piso 0 dos módulos laterais.  
Fonte: Fotos do autor.

Fig.s 61 e 62 \_ União entre pilar e tecto de madeira no piso 0 do módulo central.  
Fonte: Fotos do autor.

Fig.s 63 e 64 \_ Piso 2 em esconso.  
Fonte: Fotos do autor.

#### 2.1.8.4. O abandono do Edifício da Estação Ferroviária de Lagos

Devoluto desde Agosto de 2006<sup>44</sup>, e apresentando uma imagem negativa para quem chega à cidade de comboio, revela uma despreocupação em proteger um marco de referência histórica da cidade.

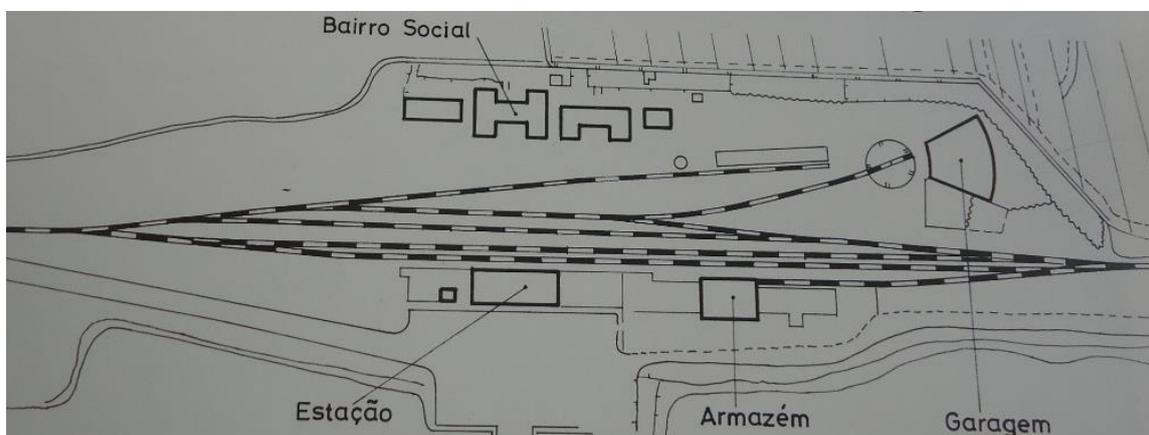


Fig. 65 – Planta do terminal de Caminho-de-ferro de Lagos nos anos 20.  
Fonte: PAULA, Rui (1992) Lagos evolução urbana e património. Lagos: Câmara Municipal.

O conjunto de edifícios – Estação, garagem de locomotivas, armazém e bairro social definem o Terminal do Caminho-de-ferro, construído nos anos 20, do século XX. Existiu uma tentativa de salvaguardar a sua memória através da reconversão do Armazém, no ano de 2002, num novo Edifício de Terminal de Passageiros do caminho-de-ferro, continuando o antigo edifício a funcionar como bilheteira e sala de espera até Agosto de 2006, data em que foi totalmente desactivado; e da reconversão da Garagem de Locomotivas num Museu Ferroviário. Contudo, com a criação de um novo Terminal, o Antigo Edifício da Estação ficou numa situação de abandono e, com o passar do tempo, atingiu um elevado estado de degradação.

A salvaguarda da memória e a readaptação do edifício às necessidades actuais não se restringe apenas à sua reabilitação para uma nova função, uma vez que existem problemas na sua envolvente que se contrapõem à sua valorização e que necessitam, igualmente, de serem resolvidos.

#### 2.1.8.5. Espaço ferroviário do terminal de caminhos-de-ferro de Lagos

Definida por uma superfície aproximada de 40.160,50 m<sup>2</sup>, com uma topografia pouco acidentada, sendo a sua maioria plana, a parcela de terreno definido pelo terminal de caminhos-de-ferro de Lagos, localiza-se numa zona periférica da cidade, suportada por equipamentos, tais como, a Marina a Sul, a Doca Pesca, Estaleiro Naval e Meia-Praia a Este e a Sul da Escola EB 2, 3 das Naus a Norte.



Fig.66 – Planta do Espaço Ferroviário do terminal de Caminho-de-Ferro de Lagos.  
Fonte: EARTH, Google (2013). Disponível em <http://www.google.com/earth/>



Fig.67 – Planta do Espaço Ferroviário do terminal de Caminho-de-Ferro de Lagos – edifício em estudo assinado a vermelho.

Fonte: EARTH, Google (2013). Disponível em <http://www.google.com/earth/>

### 2.1.8.5.1. Plano de Pormenor de 2008

Em Agosto de 2008 foi aprovado um plano de pormenor (PP) para a zona envolvente à Estação de Lagos, plano esse, cuja execução foi iniciada mas não concluída, até hoje.

O PP da zona envolvente à estação, enquadrado pelo Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve, aprovado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 102/2007, de 24 de Maio de 2007 e pelo Plano de Urbanização de Lagos aprovado segundo a Portaria n.º 96/86 de 22 de Março e publicado no Diário da Republica, I série nº 68 de 22 de Março de 1986, apresenta a proposta de:

- Construção de uma nova Estação Ferroviária de Lagos;
- Criação de dois lotes destinados à ocupação turística na envolvente da estação;
- Reabilitação do antigo edifício da estação e a sua reconversão em Espaço Museológico;
- Reabilitação do edifício da Cocheira para Locomotivas e a sua reconversão em Núcleo Museológico Ferroviário;
- Acessos à Doca de Lagos e Praia da Meia Praia.

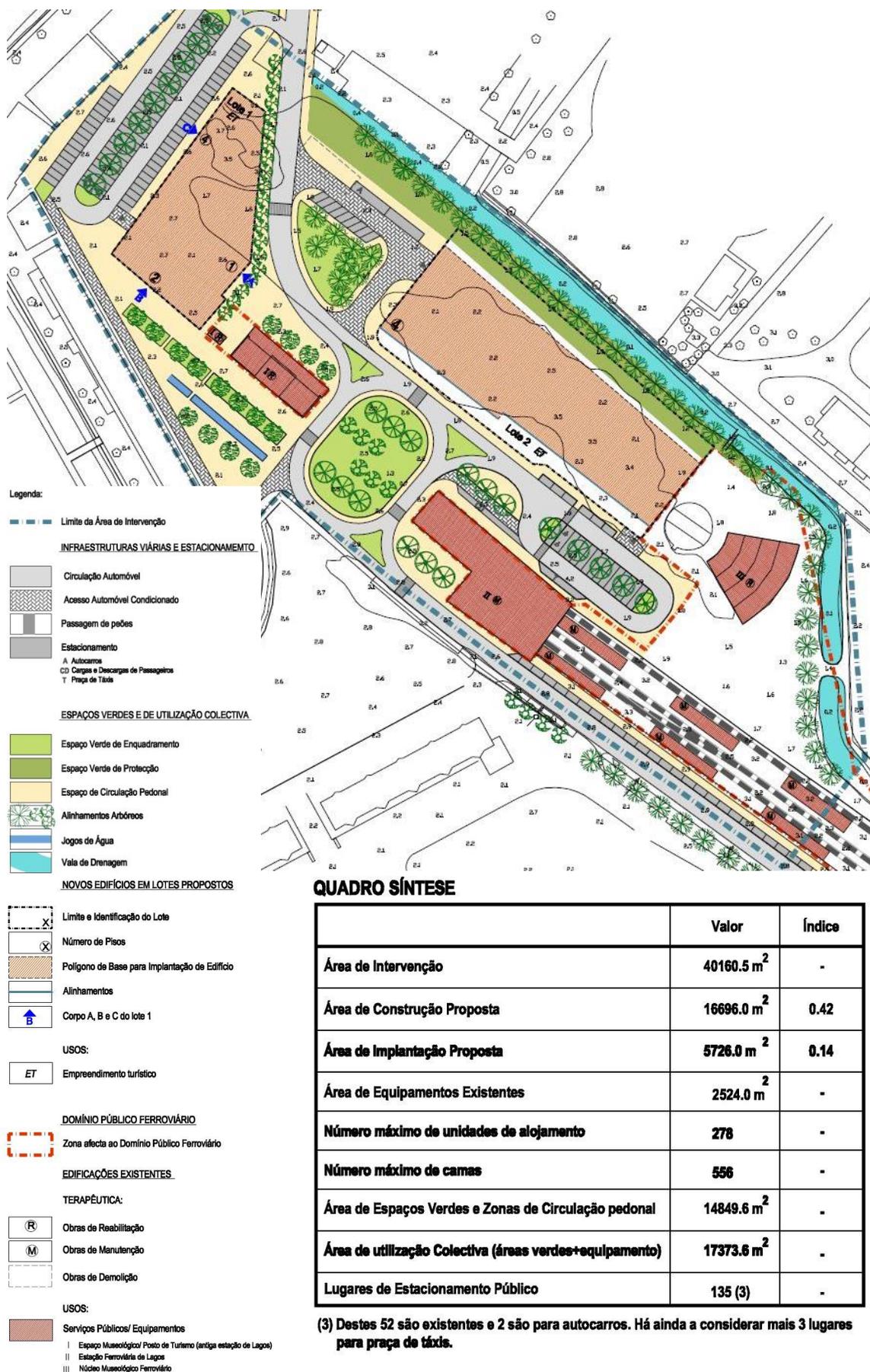


Fig.68 – Planta de Implantação do Plano de Pormenor de 2008 referente ao Espaço Ferroviário de Lagos.

Fonte: [Balcão Virtual](http://cm-lagos.com/balcaovirtual/optab04/). Câmara Municipal de Lagos. Disponível em <<http://cm-lagos.com/balcaovirtual/optab04/>>

O PP apresenta algumas mais-valias mas também diversas deficiências:

- No que toca à estrutura viária, a deslocação do eixo viário principal para Norte do antigo edifício da estação permite a criação de uma praça a Sul de ligação com a Marina de Lagos, porém essa unificação não resulta totalmente, uma vez que a praça é interrompida por uma vida de trânsito condicionado.
- Do mesmo modo, a nova estrutura viária criada resulta num rompimento entre os três edifícios que definem o terminal de caminho-de-ferro: antigo Edifício da Estação; antigo Armazém; e antiga Garagem de Locomotivas (A, B e C, respectivamente). Após a alteração viária, a deslocação pedonal entre os três edifícios torna-se impossível sem existir cruzamento com a deslocação viária.
- O novo eixo viário permite criar uma perspectiva para o antigo edifício da estação, destacando-o, porém, apaga a memória do antigo traçado viário e, ainda, ferroviário, uma vez que são extintas as marcas das antigas linhas ferroviárias.
- O alojamento turístico pela sua área de implantação e pela sua cêrcea de, aproximadamente, 15m<sup>2</sup>, apesar de criar rentabilidade para o terreno, não só sufoca os edifícios envolventes e acentua a barreira criada pela vala de drenagem, como também, condiciona a criação de praças e espaços verdes públicos.
- O estacionamento de apoio à Marina é eliminado e com a criação dos dois alojamentos, o estacionamento não é suficiente para a área em questão.
- A praça de táxis próxima do novo edifício da estação é uma boa solução, porém a restante distribuição viária é bastante contorcida, tornando-se pouco clara.

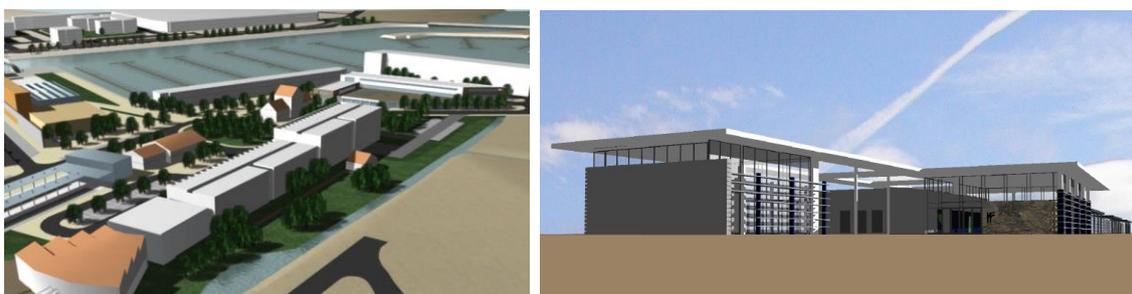


Fig.s 71 e 72 – Modelo virtual do Plano de Pormenor e do novo edifício da Estação ferroviária de Lagos, respectivamente.

Fonte: [Balcão Virtual](http://cm-lagos.com/balcaovirtual/optab04/). Câmara Municipal de Lagos. Disponível em <<http://cm-lagos.com/balcaovirtual/optab04/>>

### 2.1.8.5.2. Situação actual da área em estudo

O plano de pormenor para a zona envolvente à Estação de Lagos, aprovado em 2008, foi iniciado mas não concluído. Foram construídas, apenas, a rotunda e praça de táxis de apoio ao novo edifício da estação, como se verifica na planta seguinte:



#### LEGENDA

##### Edifícios:

Estação Antiga	<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">A</span>
Nova Estação	<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">B</span>
Museu de Locomotivas	<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">C</span>
Marina de Lagos	<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">D</span>
DocaPesca	<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">E</span>
Estaleiro Naval	<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">F</span>
EB 2, 3 das Naus	<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">H</span>

#### LEGENDA

##### Hierarquia Viária:

Via Principal	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: orange; border: 1px solid black;"></span>
Via Secundária	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #f4a460; border: 1px solid black;"></span>
Via Terciária	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #f9c9b0; border: 1px solid black;"></span>
Limite zona interv.	<span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px solid black;"></span>

#### Legenda:

<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px dashed black;"></span>	Limite da Área de Intervenção
<b>INFRAESTRUTURAS VIÁRIAS E ESTACIONAMENTO</b>	
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #cccccc;"></span>	Circulação Automóvel
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background: repeating-linear-gradient(45deg, transparent, transparent 2px, #cccccc 2px, #cccccc 4px);"></span>	Acesso Automóvel Condicionado
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background: repeating-linear-gradient(90deg, transparent, transparent 2px, #cccccc 2px, #cccccc 4px);"></span>	Passagem de peões
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #999999;"></span>	Estacionamento
	A Autocarros
	CD Cargas e Descargas de Passageiros
	T Praça de Táxis
<b>ESPAÇOS VERDES E DE UTILIZAÇÃO COLECTIVA</b>	
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #90ee90;"></span>	Espaço Verde de Enquadramento
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #6aa84f;"></span>	Espaço Verde de Protecção
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #fff9c4;"></span>	Espaço de Circulação Pedonal
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background: repeating-linear-gradient(45deg, transparent, transparent 2px, #008000 2px, #008000 4px);"></span>	Alinhamentos Arbóreos
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background: repeating-linear-gradient(90deg, transparent, transparent 2px, #0000ff 2px, #0000ff 4px);"></span>	Jogos de Água
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #00bfff;"></span>	Vala de Drenagem

Fig.s 73 e 74 – Situação actual da área de estudo e planta de implantação do Plano Pormenor de 2008.

Fonte: DIGITAL, Algarve (2009) - Planos Municipais de Ordenamento do Território. Lagos: Câmara Municipal de Lagos. Planta base disponível em <<http://planos.cm-lagos.algarvedigital.pt/>> com ilustração do autor

Actualmente, a área envolvente ao terminal de caminhos-de-ferro apresenta diversas deficiências, nomeadamente:

- a) Uma estrutura viária confusa, desordenada e sem hierarquia, que não se harmoniza com a afluência diária e ao longo do ano; aos equipamentos; à dignificação desta zona como turística; bem como o estacionamento não se adequa nem é suficiente. O edifício em estudo (a vermelho na figura) apresenta como “praça” um emaranhado de três vias ilhadas por estacionamento;
- b) A falta de espaços verdes e de lazer. O único espaço verde existente corresponde à zona de ligação do Centro da Cidade – através de uma ponte móvel de acesso pedonal – com a Marina;
- c) A barreira criada pela vala de drenagem a Norte. A área em estudo não possui qualquer ligação com a zona a Norte, nomeadamente: à Escola EB 2, 3 das Naus e ao edifico. É visível, em observação ao local, que os usufruidores do local - principalmente os jovens que frequentam a Escola e que utilizam a Marina como zona de ocupação de tempos livres - atravessam o próprio vale de drenagem por não terem outro acesso direto;
- d) A falta de relação do edifício da Estação e da sua envolvente com a Marina. O edifício da Marina foi construído sem qualquer relação com o edifício da estação. Apresenta-se “de costas voltadas” para este, assumindo uma imponente fachada cega com, apenas, 3 aberturas de acesso à fachada Sul do edifício da Marina, que chamam os usufruidores do local a vivenciarem apenas a zona da Marina e não as suas costas;



Fig. 75\_ Esquema e Sentidos de Circulação.  
 Fonte: DIGITAL, Algarve (2009) - Planos Municipais de Ordenamento do Território. Lagos: Câmara Municipal de Lagos. Planta base disponível em <http://planos.cm-lagos.algarvedigital.pt/> com ilustração do autor



Fig. 76\_ Espaços Verdes, Vala de drenagem e Escola.  
 Fonte: Idem.

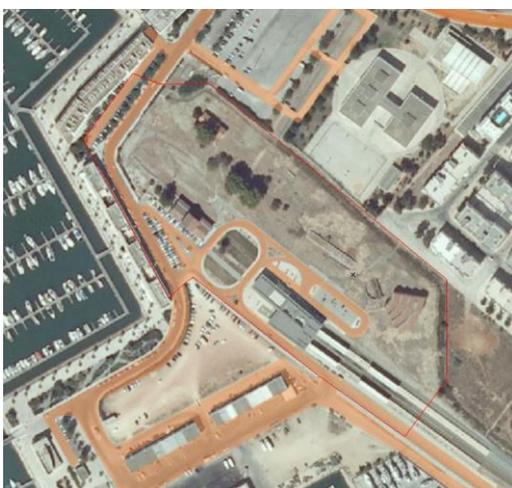


Fig. 77\_ Marina e antigo edifício da Estação.  
 Fonte: Idem.



e) O Museu ferroviário encontra-se deslocado não se denotando a sua presença;

Fig. 78\_ Museu Ferroviário – antiga Garagem de Locomotivas.  
Fonte: Idem.



f) A falta de separação entre os percursos automóveis e pedonais. Servindo de exemplo, a deslocação pedonal entre os três edifícios que definem o espaço ferroviário torna-se impossível sem existir cruzamento com a deslocação viária.

Fig. 79\_ Estrutura Viária.  
Fonte: Idem.

### 2.1.8.5.3. Análise SWOT

As reflexões sobre a realidade urbana do local traduzem-se na seguinte análise SWOT com acções estratégicas face aos riscos e aos problemas a resolver.

#### Forças

- Larga proporção entre espaço livre e edificado, o que potencia áreas de lazer;
- Separação entre um zonamento dedicado a espaços de lazer nocturno e habitações;
- Boa relação entre o volume edificado e a exposição solar, do ponto de vista da sua implantação e das cercas que se equilibram na topografia do terreno;
- Proporção entre áreas para laboração e habitação, ajuda à permanência dos habitantes;
- Como destino turístico, é favorecido na área de hotelaria e restauração;
- Zona atractiva para diversão nocturna;
- Proximidade a zonas balneares;
- Cultivo de uma vida social activa.

## **Fraquezas**

- Falta de centro de serviços médicos, incluindo farmácia;
- Inexistência de zonas verdes suficientes de apoio à população residente;
- Falta de equipamento que incentive à prática de desporto, não remunerado;
- Carência de mobiliário urbano;
- Vias principais com dificuldades de fluidez;
- Presença de estacionamento em locais de circulação e passeios pouco amplos;
- Falta de equipamento culturais;
- Circulação automóvel confunde-se com a circulação pedonal.

## **Oportunidades**

- Área atraente devido à sua oferta como destino turístico;
- Áreas livres para intervenção;
- Aproveitamento de áreas livres para cultivar o corpo e o espírito;
- Meios de divulgação da cultura local ao turismo;
- Local promotor a espectáculos exteriores;
- Promoção da circulação pedonal através de mobiliário urbano ao longo das vias.

## **Ameaças**

- Dificuldade em combater a degradação do edificado devido à substituição de edifícios e aos materiais de difícil substituição;
- O desprezo pelos espaços verdes pode causar a sua insustentabilidade;
- Descaracterização da cultura local pelo oportunismo económico.

### **3. Capítulo III – Projecto**

#### **a) Requalificação Urbana**

##### **3.1.1. Premissas do Projecto**

- Regeneração urbana de um vazio urbano com localização privilegiada, no cruzamento entre o urbano, a ribeira, o mar e a terra;
- Dotação de infra-estruturas viárias e urbanas adequadas à utilização desta área que corresponde à entrada para quem chega à cidade de comboio, e em simultâneo ao acesso à Marina, à Doca e à Praia;
- Intenção de que todo o conjunto apresente uma coesão urbanística harmoniosa, tendo em conta uma adequada inserção ambiental e paisagística no local e garantindo a remodelação e/ou reabilitação dos espaços exteriores e infraestruturas existentes, de forma a minimizar o investimento das entidades.

### 3.1.2. Proposta de intervenção

Como verificado através na análise ao lugar realizada, a zona de estudo carece de intervenção adequada tendo em conta a sua frequência, como ponto turístico, a proximidade com a praia, a Marina de Lagos, o Estaleiro Naval e o novo edifício da estação, que requerem, primordialmente, um plano urbanístico que as agregue numa coerência que dignifique o lugar. Desta forma, tendo como base um conceito moderno de estação ferroviária, pretende-se a criação de um centro dinâmico de actividades gerador de uma nova centralidade urbana, resultando na seguinte proposta:

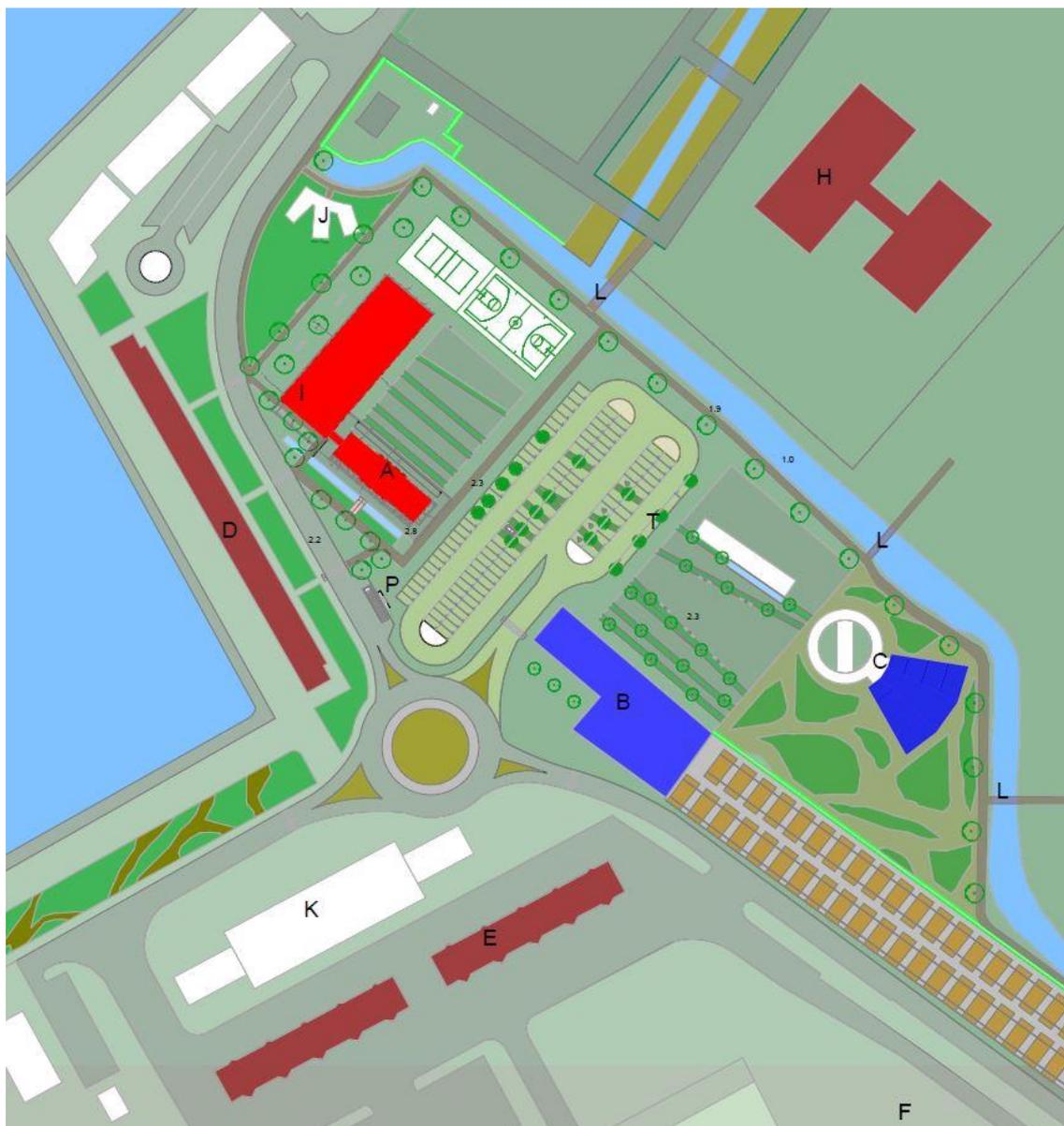


Fig. 80\_ Planta de implantação da proposta (legenda na página 58).  
Fonte: autor

<b>EDIFÍCIOS EXISTENTES:</b>		<b>MOBILIDADE PEDONAL:</b>		<b>ESTRUTURA VERDE URBANA:</b>
A Estação Antiga		Rede Viária		Vale de drenagem
B Nova Estação		Passeios em calçada portuguesa		Espelho de água
C Museu Locomotivas com placa giratória		Percurso Pedonal/Ciclovia em betuminoso de pigmento vermelho		Revestimento herbáceo extensivo (relvado)
D Marina de Lagos		Percurso pedonal em pedra godó		Alinhamentos arbóreos
E Docapesca		Percurso pedonal em brita		Corredor ripícola (herbáceas, arbustivas e arbóreas)
F Estaleiro Naval	L 	Ponte com guardas em aço inox		Elementos arbóreos dispersos
H EB 2, 3 das Naus		Praça com pavimento de resina de acabamento em basalto		
<b>EDIFÍCIOS PROPOSTOS:</b>		Estacionamento em pavimento ecológico com grelhas alveolares		
I Hostel	T 	Praça de Táxis		
J Health Club	P 	Paragem de Autocarro		
K Edif de uso misto				

### 3.1.2.1. Vias e Estacionamento

Assume-se como primordial a resolução da estrutura viária existente. Propõe-se simplificar e hierarquizar as vias, tendo em conta a afluência aos vários equipamentos e zonas pontuais, que careçam de estacionamento de apoio.

LEGENDA  
Relações Urbanas:

Estação - Museu - Estação	
Centro Cidade - Estação	
Centro Cidade - Marina	
Centro Cidade - Escola	
Automóvel - Praia/Estaleiro	
Automóvel - Doca	



Fig. 81\_ Relações Urbanas.  
Fonte: DIGITAL, Algarve (2009) - [Planos Municipais de Ordenamento do Território](http://planos.cm-lagos.algarvedigital.pt/). Lagos: Câmara Municipal de Lagos. Planta base disponível em <<http://planos.cm-lagos.algarvedigital.pt/>> com ilustração do autor

Deste modo, a distribuição viária foi deslocada para Sul - para a zona de confluência de vias e de trânsito - de forma a ajudar na sua fluidez e criar uma separação entre zonas de tráfego automóvel e pedonal. A solução resultou do estudo das principais relações urbanas como indica o esquema seguinte.

A acompanhar as vias automóveis, propõe-se a existência de passeios desobstruídos e de piso regular apoiados por equipamento urbano (bancos, elementos de sombreamento, iluminação, bebedouros, etc.), que permita ser atractivo sob o ponto de vista do utilizador.



Fig. 82 \_ Modelo Virtual da proposta.  
Fonte: autor



Fig. 83 \_ Modelo Virtual da proposta.  
Fonte: autor

O estacionamento foi agrupado numa bolsa de superfície e resulta do aproveitamento da zona da antiga rotunda contruída em 2009, clarificando a distinção entre dois espaços: a zona de equipamentos públicos (estação e museu) e a zona semipública a reabilitar como Hostel. Assim, consegue-se reafirmar as marcas do caminho-de-ferro sem necessariamente termos que unir fisicamente os três edifícios, criando espaços únicos livres que não sejam interrompidos por estacionamento.



Fig. 84 \_ Modelo Virtual da proposta.  
Fonte: autor

O pavimento a utilizar no estacionamento é constituído por grelhas alveolares, sobre uma superfície permeável, favorecendo a absorção da água da chuva e funcionando como jardim, resultando numa delimitação mas não numa barreira.

Foi projectada uma zona de paragem de autocarros junto à via principal, e na bolsa de estacionamento uma zona de táxis e lugares de estacionamento destinados a pessoas com mobilidade condicionada.

### 3.1.2.2. Continuidade



Fig. 85\_ Continuidade.  
Fonte: autor

Actualmente, o percurso pedonal mais utilizado corresponde ao “calçadão”, procedente do centro da cidade - através de uma ponte móvel - até à Marina, acompanhado de um jardim com percursos no seu interior. Todavia, este encaminha as pessoas para a zona da fachada principal da Marina, não existindo a procura pelo que existe nas costas desse edifício.

De forma a criar continuidade e a deslocar as atenções para a zona da Estação, propõe-se a deslocação do eixo viário principal de forma a poder aumentar a dimensão de passeio adjacente à fachada posterior da Marina, criando espaço para a continuação do jardim ao longo da fachada Poente da Marina.

As vias pedonais propostas foram projectadas de modo a funcionarem como um sistema de percursos que se interligam por entre todo o projecto, de modo a estabelecer uma relação com os projectos envolventes e com todo o espaço verde criado.

Propõe-se, também, três pequenas pontes com o objectivo de criar percursos de ligação pedonal à Escola e ao Edifício a Poente, de modo a eliminar a barreira criada pela vala de drenagem.



Fig.s 86 e 87\_ Modelos virtuais da proposta.  
Fonte: autor

### 3.1.2.3. Espaço Público – Praças, Espaços Verdes e de Lazer

Foram desenhadas novas praças que salientam os edifícios de interesse arquitetónico, nomeadamente o Museu (antiga garagem de locomotivas) e o Edifícios da estação. Estas procuram expor a memória da localização dos carris aquando do funcionamento do antigo edifício da Estação, convergindo, e assim realçando, a placa giratória da antiga Garagem de Locomotivas e o seu Museu.



Fig. 88\_ Espaço Público.



Fig. 89\_ Antiga Garagem de Locomotivas, reconvertida num Museu Ferroviário.

Fonte: autor

A recriação dos carris é feita com a criação de zonas verdes das praças na sua antiga localização, funcionando os carris como elementos de protecção do relvado.

Foi criada uma zona de estar na Fachada Sul do Antigo Edifício da Estação, acompanhada por zonas verdes, mobiliário urbano e percursos que resultam da ligação com o edifício da Marina.



Fig. 90 \_ Modelos virtuais da proposta.

Fonte: autor



Fig.s 90, 91 e 92\_ Modelos virtuais da proposta.  
Fonte: autor

De forma a possibilitar a ocupação de tempos livres dos alunos da Escola e de permitir a interação entre os utilizadores do Hostel com os demais, propõe-se uma zona de lazer entre a Escola e o Hostel.

Os pavimentos a utilizar são constituídos por materiais inertes em vidro, basalto e em brita/gravilha. Nas zonas de intervenção ou junção de eixos viários, as passadeiras de peões e respectivos lancis são rebaixados e o pavimento diferenciado.

A margem do vale de drenagem além de zonas de atravessamento, iluminação e percursos pedonais - apresenta vegetação de protecção. Tal como, na área de domínio público ferroviário (ao longo da linha de caminho de ferro) existirá uma cortina arbórea com espécies de folha persistente para constituir uma barreira sonora, e uma vedação amovível com a mesma função.

### 3.1.2.4. Novos Edifícios



Fig.s 93 e 94\_ Modelos virtuais da proposta.  
Fonte: autor

Foi projectado um novo edifício interligado com o antigo edifício da Estação de Lagos, cujo conjunto se pretende como um Hostel. A implantação desta unidade responde a uma boa orientação solar, sendo que os planos de fachada de maior dimensão estão na sua maioria voltados ora a Sueste (Nascente-Sul), ora a Noroeste, além de que a paisagem a Poente está sombreada por parte do edificado em altura existente. A cêrcea do edifício pretende-se em harmonia com o edificado existente e de forma a não ocultar o antigo edifício da estação.

Foi, igualmente, tida em conta, a criação de elementos que provoquem a sedentarização do habitante, como é o caso

de um pequeno Health Club com ginásio, parque para bicicletas, de forma a promover o seu uso e zona verde adjacente para prática de exercício físico no exterior e de apoio à zona desportiva. E ainda, com uma pequena farmácia de apoio, pois apenas existem no lado oposto do Rio. Surgem também, não só no sentido de criar postos de trabalho, como em criar uma marca associada ao local.

### 3.1.2.5. Restante mobiliário urbano

Colmatando as faltas existentes foi também pensando mobiliário urbano de apoio, nomeadamente:

- Caixotes do lixo de corpo contínuo;
- Candeeiros de pé metálico, com três esferas de luz a 3,5 metros de altura de 13 em 13m;
- Bebedouros em inox de 100 em 100 metros;
- A Vegetação divide-se em 4 tipologias: revestimento herbáceo extensivo, alinhamentos arbóreos, corredores ripícolas e elementos arbóreos dispersos de copa média e densa de forma a sombrear.



Fig. 95\_ Corte da proposta.

Fonte: autor

## b) Reabilitação e Reconversão do Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos para um Hostel

### 3.2.1. O Hostel como solução

*“ (...) Os amantes de comboio conhecem o comboio como uma razão de viajar. Muitas vezes não interessa chegar à estação interessa apenas viajar até lá. Depois, os sítios são muitas vezes indiferentes porque as coisas se repetem de um lugar para o outro, mas nunca a passagem das coisas, das paisagens, da velocidade a que passam as árvores rente aos comboios, a velocidade a que os rios correm ao nosso lado. (...) O jovem que viaja de inter-rail (bilhete jovem para toda a Europa) é um dos últimos viajantes eternos, um dos últimos amantes verdadeiros do comboio. Unidos pela idade, os jovens de inter-rail percorrem países como quem frequenta casas de amigos e fazem amigos como quem conta os quilómetros de uma linha suburbana.” (VIEGAS; ABREU, 1988) <sup>45</sup>*

Este excerto salienta o jovem que viaja de inter-rail, ou o vulgarmente denominado de “backpacker”, como o verdadeiro amante do comboio, o que potencializa a materialização de um Hostel, não só próximo à estação ferroviária de Lagos, como no interior do seu antigo edifício.

O programa de hostel, com um carácter público no edifício a reabilitar, é adaptável ao mercado, rentável para a zona e leva tanto ao habitante da cidade como ao viajante, que vem fazer turismo na cidade, um pouco da nossa história e memória.

<sup>45</sup> VIEGAS, Francisco José; ABREU, Maurício (1988) - *Comboios Portugueses: um guia sentimental*. Círculo de Leitores: Edição 2278.

### 3.2.2. Enquadramento legal

A legislação enquadra este tipo de unidade hoteleira no **Alojamento Local (AL)**. O regime jurídico da exploração de estabelecimentos de alojamento local é estabelecido pelo **Decreto – Lei n.º 128/2014, de 29 de Agosto**, que entrou em vigor a 27 de Novembro de 2014 e pelo **Decreto-Lei n.º 63/2015, de 23 de Abril**, que alterou o primeiro referido diploma e entrou em vigor no dia 22 de Junho de 2015.

O DL especifica como «estabelecimentos de alojamento local» aqueles que prestem serviços de alojamento temporário a turistas, mediante remuneração, e que reúnam os requisitos legais. Os estabelecimentos de alojamento local podem integrar-se numa das seguintes modalidades:

- a) Moradia - estabelecimento de alojamento local cuja unidade de alojamento é constituída por um edifício autónomo, de carácter unifamiliar;
- b) Apartamento - estabelecimento de alojamento local cuja unidade de alojamento é constituída por uma fração autónoma de edifício ou parte de prédio urbano suscetível de utilização independente;
- c) **Estabelecimentos de hospedagem** - estabelecimento de alojamento local cujas unidades de alojamento são constituídas por quartos. Esta modalidade integra o "**Hostel**".

#### Requisitos de segurança para os estabelecimentos de alojamento local:

O artigo 13.º do referido DL enuncia o cumprimento das regras de segurança contra risco de incêndio nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 220/2008, de 12 de Novembro, e do regulamento técnico constante da Portaria n.º 1532/2008, de 29 de Dezembro.

#### Estabelecimentos de hospedagem: o “Hostel”

Segundo o artigo 14.º do DL n.º 128/2014, de 29/08, o hostel é um estabelecimento de hospedagem cuja unidade de alojamento predominante é o dormitório, isto é, um quarto constituído por um número mínimo de quatro camas ou por camas em beliche e que cumpre os restantes requisitos previstos na lei. Considerando-se unidade de alojamento “predominante” quando o número de utentes em dormitório é superior ao número de utentes em quarto.

Os dormitórios devem dispor de ventilação e iluminação directa com o exterior através de janela, e devem dispor de um compartimento individual por cada cama com uma dimensão mínima interior de 55cmx40cmx20cm. As instalações sanitárias podem ser comuns a vários quartos e dormitórios e ser mistas ou separadas por género. No caso de serem comuns, os chuveiros devem configurar espaços autónomos separados por portas com fecho interior.

Ao contrário das moradias e apartamentos, os hostels não têm limite de capacidade. Nas unidades de alojamento podem ser instaladas camas convertíveis desde que não excedam o número de camas fixas.

### **3.2.3. Memória descritiva e justificativa**

#### **3.2.3.1. Objectivos**

O desenvolvimento deste projecto surge como resultado de preocupação em:

- Aumentar o ciclo de vida dos edifícios de forma a possibilitar ao mesmo tempo a requalificação de áreas degradadas e a salvaguarda patrimonial;
- Adaptar o edifício pré-existente às necessidades actuais;
- Reabilitar o edifício mantendo as fachadas na sua essência de forma a devolver ao edificado o seu carácter original;
- Reabilitar o edifício verificando a adaptabilidade das suas fachadas tradicionais do edifício a uma nova organização espacial interior;
- Reabilitar o edifício existente assumindo as estruturas existentes e os elementos como parte integrante na opção da organização espacial interior e respeitá-los enquanto elementos estruturais e caracterizadores do edifício original, de forma a salvaguardar a memória de todo o edifício;
- Explorar a questão de reconversão de usos como meio de intervir no património construído, possibilitando a reutilização de antigas estruturas edificadas - de natureza ferroviária – na sociedade actual;
- Permitir a integração entre o pré-existente e o novo, através da adição de uma nova tipologia arquitetónica, cuja linguagem contemporânea beneficie as pré-existências arquitetónicas;

#### **3.2.3.2. Caracterização do edifício pré-existente**

O edifício pré-existente, detalhadamente descrito no capítulo 2.1.8., apresenta uma visível degradação e vandalismo de todos os seus elementos interiores e exteriores.

##### **3.2.3.2.1. Materiais**

O edifício alberga uma diversidade de materiais e técnicas, desde as suas paredes em taipa, passando pelos pormenores metalizados da escada metálica, até às intervenções mais recentes em gesso cartonado. Porém, é a madeira que se destaca estando presente em pavimentos, caixilharias, portas, tectos, estrutura de cobertura e até mesmo nos remates, como sancas e rodapés, assim como o azulejo, que se revela tanto no exterior como no interior no edifício.

##### **3.2.3.2.2. Exposição Solar**

As fachadas mais expostas do edifício têm uma orientação Nordeste-Sudoeste e a localização dos vãos em fachadas opostas permite uma ventilação cruzada.

### 3.2.3.2.3. Distribuição funcional

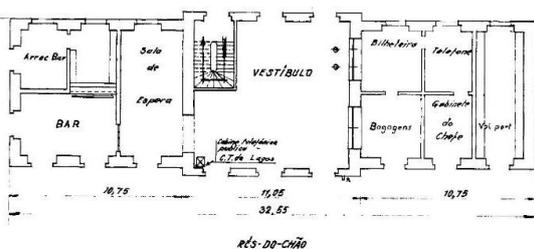
O edifício pré-existente apresenta uma marcada horizontalidade, formalizada por três volumes – um módulo central de 3 pisos e dois módulos laterais de um piso – e um ritmado alpendre, no Alçado a Nordeste, que faz ligação com a praça proposta na intervenção urbana.



Fig. 96\_ Fachada Nordeste do Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos.  
 Fonte: AMORES, Paulo (02/04/2012) [Fotos Amores](http://fotos-amores.blogs.sapo.pt/244254.html). Disponível em <<http://fotos-amores.blogs.sapo.pt/244254.html>>

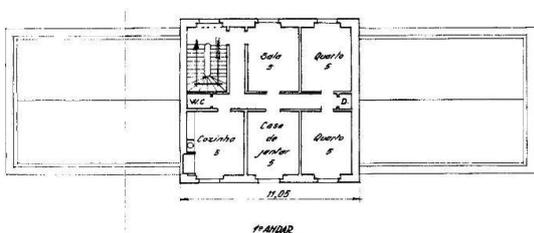
No piso 0, no módulo central – de planta aproximadamente quadrangular – situa-se o vestíbulo do edifício da Estação, centrado por um meticuloso pilar que se une com o detalhado tecto de madeira.

O acesso vertical aos pisos superiores é feito neste piso, através de uma escada totalmente encerrada, cujo acesso é apenas possível através de um dos três vãos exteriores.

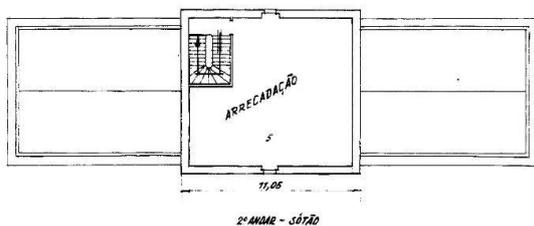


No mesmo piso, no módulo a Este, posicionam-se a sala de espera, bar e serviços de apoio, com dois vãos de acesso directo ao exterior. No módulo oposto, localizam-se a bilheteira, zona de bagagens e telefone, e o gabinete do chefe. Ambos os módulos apresentam um tecto original em madeira que, posteriormente, foi sobreposto por gesso cartonado.

Todos os vãos da fachada a Nordeste permitem o acesso directo ao alpendre.



No piso 1, encontra-se a residência do chefe da estação distribuída ao longo de um corredor em L, cuja arrecadação corresponde ao último piso, mas que era utilizada como seu dormitório.



O piso 2 apresenta-se em esconso com a estrutura de madeira em vista, e a asna como elemento separador. Este espaço destaca-se por apresentar um ambiente místico resultado da luz zenital proveniente de claraboias e de dois óculos ovalizados, presentes nas duas fachadas principais.

Fig.s 97, 98 e 99 \_ Plantas originais do Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos.  
 Fonte: Arquivo técnico da REFER, Lisboa.

### 3.2.3.2.4. Espacialidade

A nível da espacialidade, o edifício apresenta um pé-direito elevado com cerca de 4,50m.

### 3.2.3.2.5. Descrição geométrica do espaço

Embora no módulo central – em planta – se verifique uma aproximação à geometria do quadrado, é o rectângulo que prevalece na definição geométrica do espaço tanto em planta, como em alçado.

### 3.2.3.2.6. Métrica

A métrica é dada pela disposição ritmada dos vãos, em fachada tripartida, acentuada por elementos como os pilares que sustentam o alpendre e pela azulejaria.

### 3.2.3.2.7. Projecto de alterações

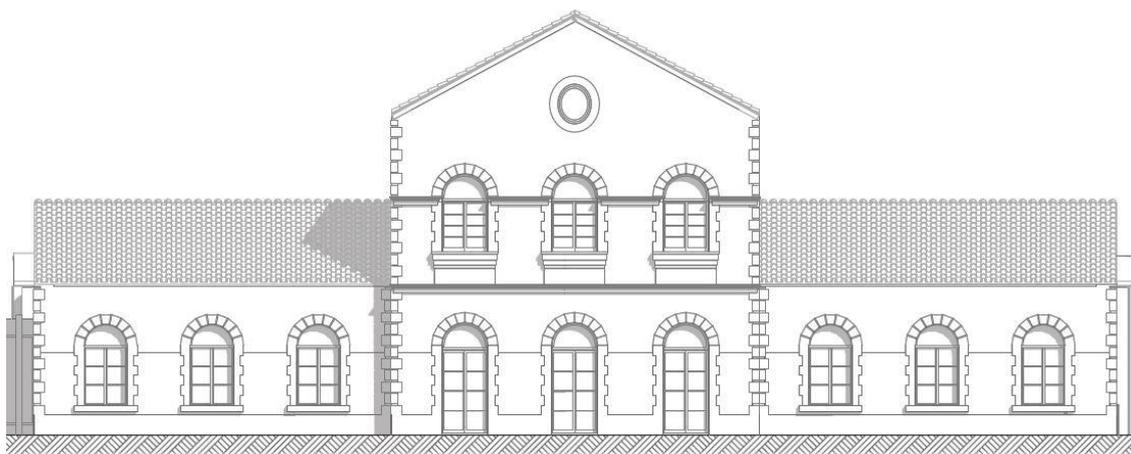


Fig. 101 \_ Alçado do Antigo Edifício da Estação Ferroviária de Lagos.

Fonte: autor

A intervenção de reabilitação, a nível das fachadas, limita-se ao seu restauro, sem acrescento de elementos, apenas a sua recuperação. Desta forma, mantêm-se a sua autenticidade, devolvendo ao edificado o seu carácter original e mantendo a sua relação de cenário com a rua, que remete para a sua existência no início do século XX.

Na organização espacial interior, as alterações são feitas de modo a respeitar, sempre que possível, as estruturas existentes e elementos como elementos estruturais e caracterizadores do edifício original, articulando ao programa e acessibilidades.

### 3.2.3.3. O Pré-existente e o Novo

Um projecto inicia-se pelo reconhecimento da problemática e a decisão de encontrar solução. A reconversão de uso foi uma resolução imposta, uma vez que foi construído um novo edifício que substituiu a função do anterior. Esta decisão suscitou um estímulo de permitir a integração entre o pré-existente e o novo, através da adição de um novo edifício com uma arquitectura contemporânea adequada às novas funções, que albergue as zonas privadas de dormida, e no edifício pré-existente se mantenham as funções de carácter mais público. Assim, revela-se um programa que promoverá a criação de uma dinâmica de uso do espaço público-semipúblico-privado.

Optou-se pela intersecção através do acrescento de um volume novo à pré-existência, recuperando e consolidando a pré-existência e intersectando-a com um novo volume contemporâneo, com o objectivo de ampliar o espaço para dar resposta à futura utilização do edifício.

#### 3.2.3.3.1. Conceito e Identidade

O conceito para o novo edifício resume-se em assumir a pré-existência como elemento principal da construção. Assim, o novo edifício pretende-se projectado de forma a não subverter a pré-existência, tanto a nível de:

- Implantação: de modo a não «sufocar» o primeiro;
- Volumetria: a cércea acompanha o edifício pré-existente, não se sobreelevando;
- Alçado: através do seu alçado neutro e simplicidade de elementos que contrasta com a complexidade de formas, elementos e policromias do principal;
- Programa: fomentando espaços públicos e de reunião no edifício pré-existente.

O que resulta em duas construções de expressões distintas que se unem mas são esteticamente diferenciadas. O novo edifício, projectado com uma linguagem formal própria e independente da existente no edifício pré-existente, torna-se secundário em relação ao primeiro, criando um maior interesse visual no anterior.

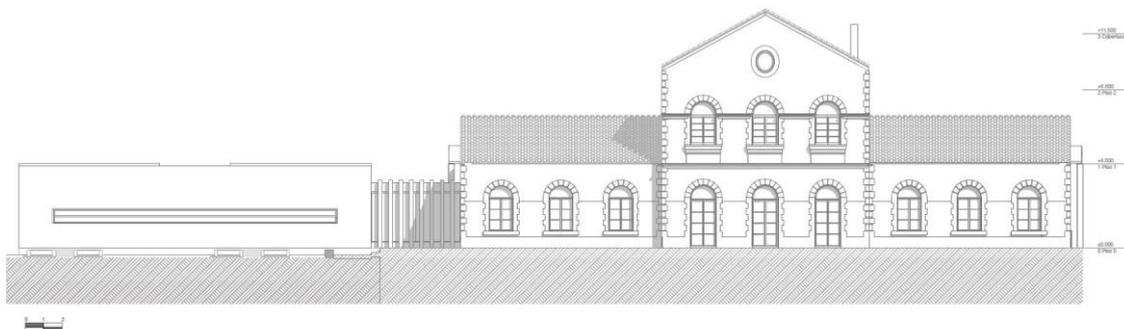


Fig. 102 \_ Alçado Sudoeste do conjunto dos dois edifícios (existente e novo)  
Fonte: autor

### 3.2.3.3.2. Programa do Hostel

Em resumo, o hostel divide-se em dois edifícios:

1. **Edifício pré-existente** (antigo edifício da estação) constituído por áreas de acesso público – independentemente de frequentar o hostel ou não – nomeadamente:
  - a. Recepção/lobby;
  - b. Café/bar e suas zonas de serviço (copa, arrumos, i.s., acesso a cargas e descargas);
  - c. Escritório e gabinete administrativo;
  - d. I.s. Homens, i.s. Senhoras, ambos de acesso a pessoas com mobilidade condicionada;
  - e. Sala de tratamentos/massagens;
  - f. Sala de estar/relaxamento.
  
2. **Novo edifício** anexo ao pré-existente (de acesso exclusivo a utilizadores do hostel), composto por:
  - a. 2 dormitórios de casal que respeitam as acessibilidades;
  - b. 4 dormitórios de 2 beliches;
  - c. 8 dormitórios de 3 beliches;
  - d. I.S. de apoio;
  - e. Cozinha;
  - f. Sala de refeições;
  - g. Sala de estar;
  - h. Sala de jogos;
  - i. Lavandaria;
  - j. Pátio exterior.

### 3.2.3.3.3. Proposta de intervenção

#### 3.2.3.3.3.1. Edifício pré-existente

Com o objectivo de tornar todo o edifício visitável, o projecto de alterações no edifício pré-existente partiu do conceito de eliminar todas as barreiras que ocultassem os elementos estruturais e caracterizadores do edifício, de forma a permitir ao utilizador do espaço deambular ao longo de todo o seu interior arquitectónico.

Assim, é assumida a estratégia de conquistar espaço interior, tornando todo o edifício percorível e de acesso público.

Os espaços de estar e lazer dividem-se entre café/bar, sala de estar/sala de relaxamento e sala de tratamentos, são espaços nobres e públicos do Hostel, espaços de lazer, convívio e entretenimento e que podem acolher qualquer cliente, independentemente de estar ou não hospedado no hostel, por isso, estão integrados no volume principal, tal como as áreas de recepção e apoio administrativo.



Fig. 103 \_ Planta do piso 0 da proposta. Fonte: autor

Legenda:

Vermelho - a construir

Amarelo – a demolir

Cinzeno – a manter

No piso 0, o módulo central recupera a função que foi concebida originalmente enquanto edifício da estação, a de bilheteira e sala de espera, ou, neste caso, de recepção e lobby do hostel. Altera-se o facto de deixar de ser um espaço encerrado e passar a ser uma zona de distribuição para as restantes áreas do edifício.

A zona de atendimento e de espera são posicionalmente alteradas – em relação à localização enquanto edifício da estação –, é feita a deslocação do balcão de atendimento para adjacente da escada pré-existente, que deixa de ser encerrada como no projecto inicial, passando a tornar-se um elemento não só visível e acessível, como se assume como um elemento escultórico. Com a localização contígua do balcão de atendimento à escada pré-existente, cria-se um enfiamento visual para esta, onde apenas uma cortina de barras espaçadas em aço inox faz a separação, mas também, a união, entre estes dois elementos.

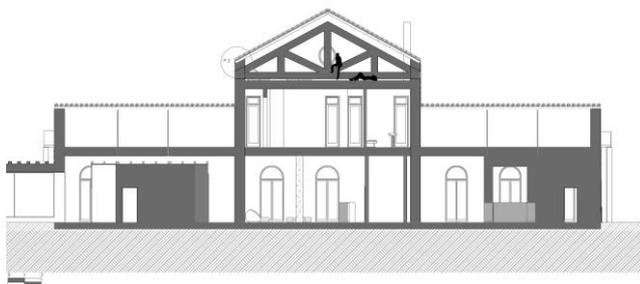


Fig. 104 \_ Corte da proposta.

Fonte: autor

No módulo lateral direito, ainda no piso 0, encontramos o café/bar cuja entrada pode ser feita através da recepção ou directamente do exterior, uma vez que todos os vãos da fachada a Nordeste permitem o acesso directo ao alpendre. Este espaço respeita a função inicial como edifício da estação, e os serviços de apoio são localizados de modo a respeitar a estrutura existente e tirando partido do melhor acesso às cargas/descargas através do vão existente a Sudeste.

Por sua vez, no módulo oposto, são implantadas as instalações sanitárias de apoio a todo o edifício – respeitando as acessibilidades –, e a zona administrativa. É criado o conceito de «caixa dentro de caixa», através da implantação destes espaços no interior de um paralelepípedo que completa o conceito associado à madeira como material utilizado, presente em todo o edifício. Este volume, com um pé-direito inferior ao do edifício pré-existente de modo a tornar toda a estrutura do edifício visível, - inclusivamente a estrutura de madeira na cobertura –, realça o princípio de que todo o interior arquitectónico do edifício fica visível ao público.

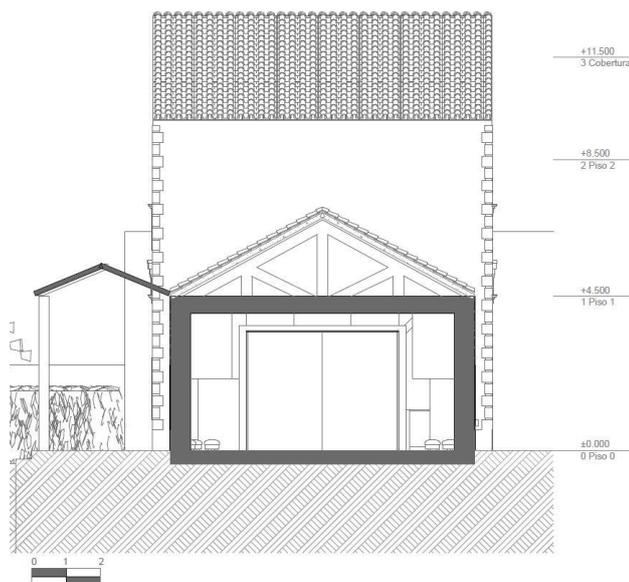


Fig. 105 \_ Corte da proposta.  
Fonte: autor

O acesso ao novo edifício que abrange as áreas privadas do hostel – de acesso exclusivo a quem se instala no mesmo – é feito nesta ala através de um novo vão – que se abre apenas aquando da utilização de um cartão de acesso exclusivo –. Este vão dá acesso a um pequeno volume que faz a ligação entre os dois edifícios, e que, transporta do edifício histórico o conceito da madeira como material a destacar através da utilização de lamelas de madeira no seu exterior, que, em alçado dá, à união dos dois edifícios, uma alusão à união entre carruagens de comboio.

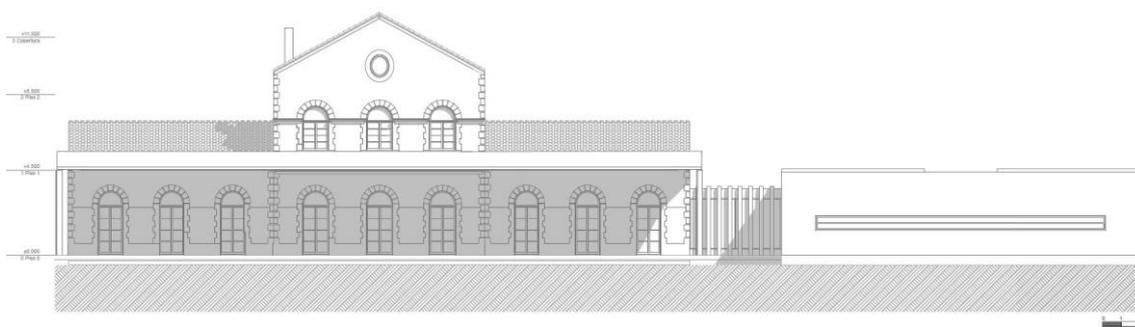


Fig. 106 \_ Alçado Nordeste da proposta.  
Fonte: autor

A escada existente no piso 0 assegura o acesso aos dois pisos superiores, no primeiro, o espaço zen direcciona-se para espaços de relaxamento e tratamentos, à base de sala de massagens, tratamentos e relaxamento. Um espaço remunerado que confere aos utentes e não-utentes do hostel um espaço de bem-estar e conforto.

No último piso, situa-se uma sala de estar, de livre acesso, com diversos espaços de leitura, dvd's e música (com a utilização de auscultadores), uma sala de relaxamento, com um carácter intimista, onde as funções de estrutura, cobertura, paredes, entre outros, se misturam entre si.

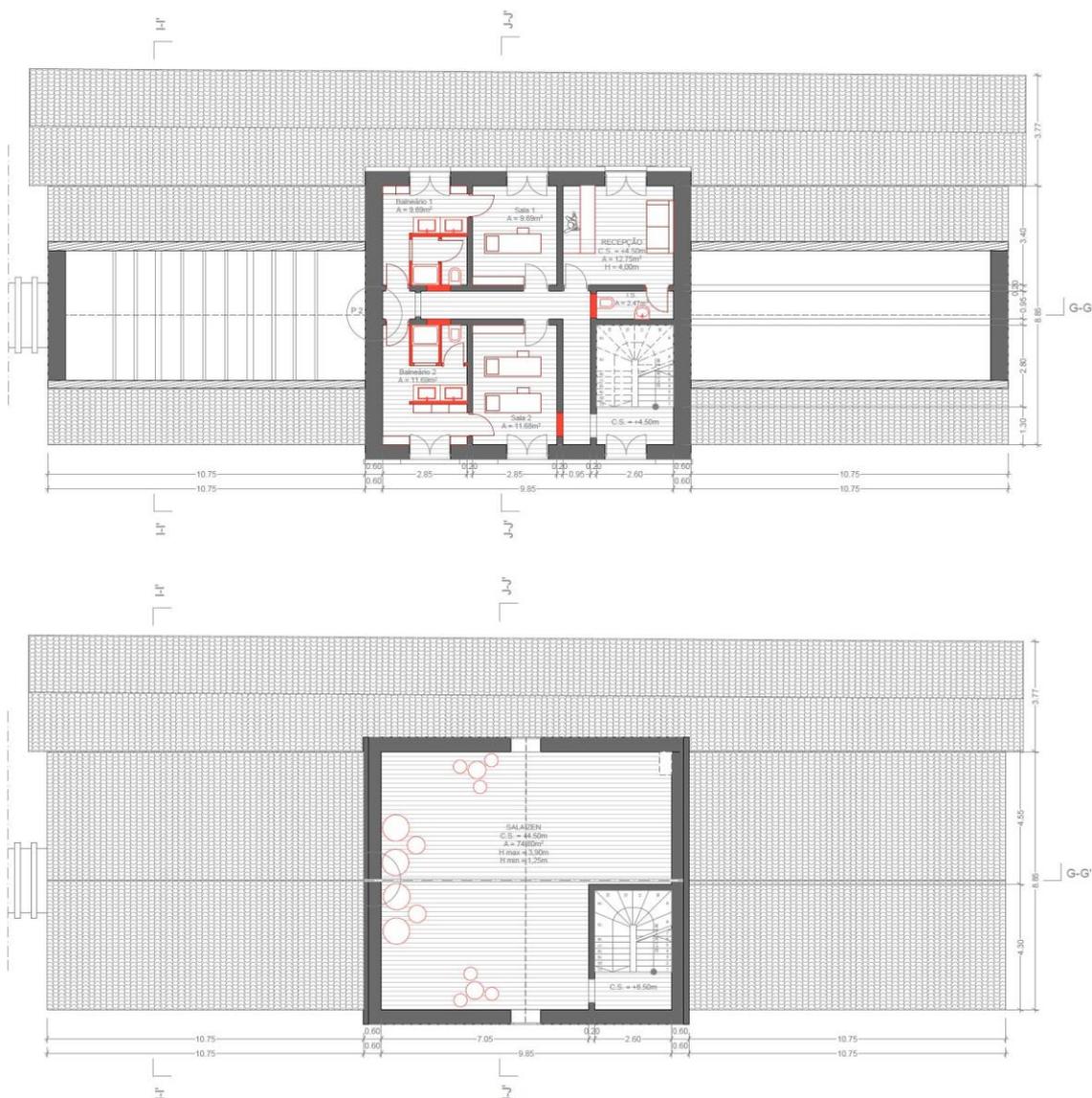


Fig.s 107 e 108 \_ Plantas do piso 1 e 2 da proposta, respectivamente.  
 Fonte: autor

### 3.2.3.3.2. Novo edifício

#### 3.2.3.3.2.1. Conceito e geometria

No hostel é o dormitório a unidade que domina. Assim, é o conjunto de quartos que define a volumetria do edificado e os seus vãos a composição do alçado.

O conceito para o novo volume arquitectónico fundamenta-se em relações com a temática das locomotivas e suas carruagens, de modo, a ter sempre presente a memória do lugar.

O novo edifício é implantado ortogonalmente ao edifício pré-existente procurando: a luz natural; a integração com os percursos pedonais criados na intervenção urbana da área, que limitam o terreno; e a integração com a paisagem – nomeadamente, com a nova praça representativa dos antigos carris, novos jardins e antiga garagem de locomotivas.

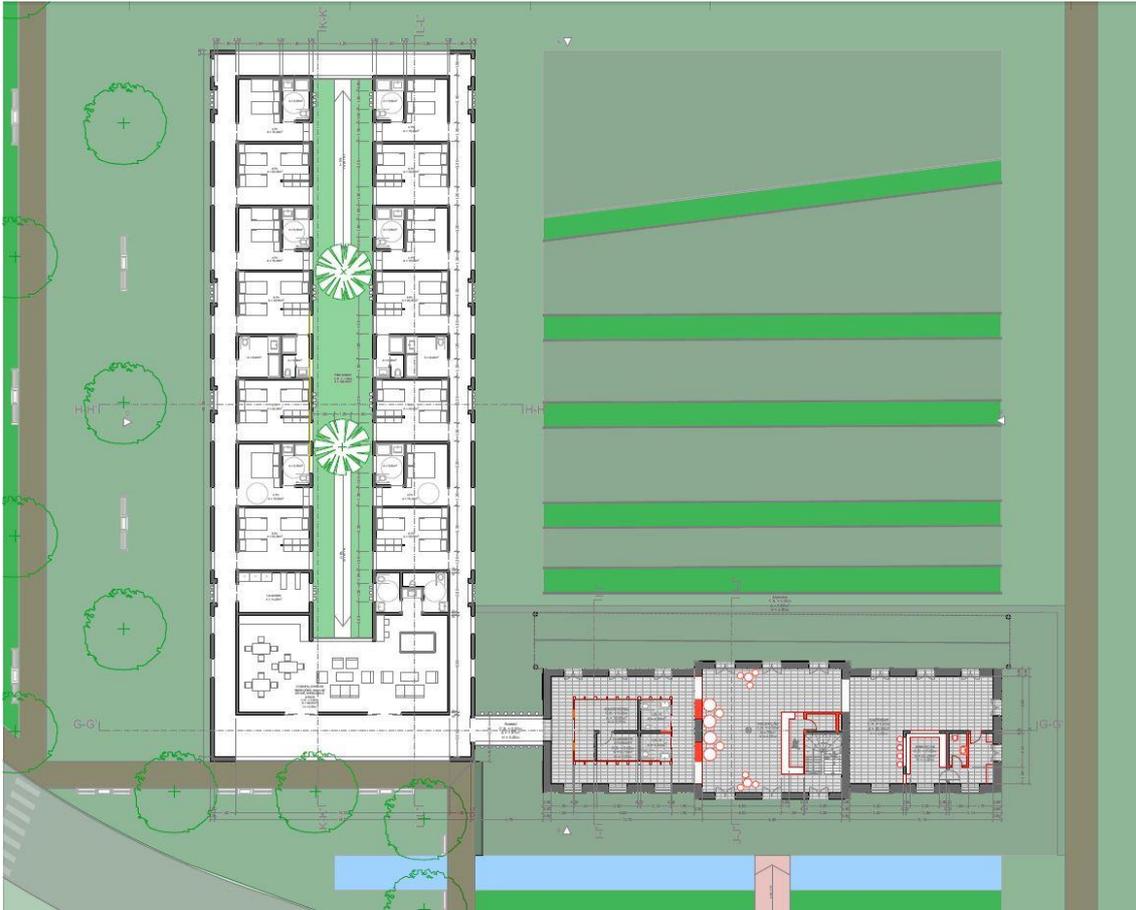


Fig. 109 \_ Planta de implantação.

Fonte: autor

O edifício, de um só piso, assume uma cêrcea que acompanha o edifício pré-existente, como resultado da subtração dos elementos do anterior, sobrando os elementos simplistas.

A sua volumetria e métrica pretende remeter para a arquitectura de carruagens de forma minimalista, de modo a que o alçado seja neutro em relação ao anterior. A geometria presente no edifício e na projecção dos quartos é o rectângulo de ouro.

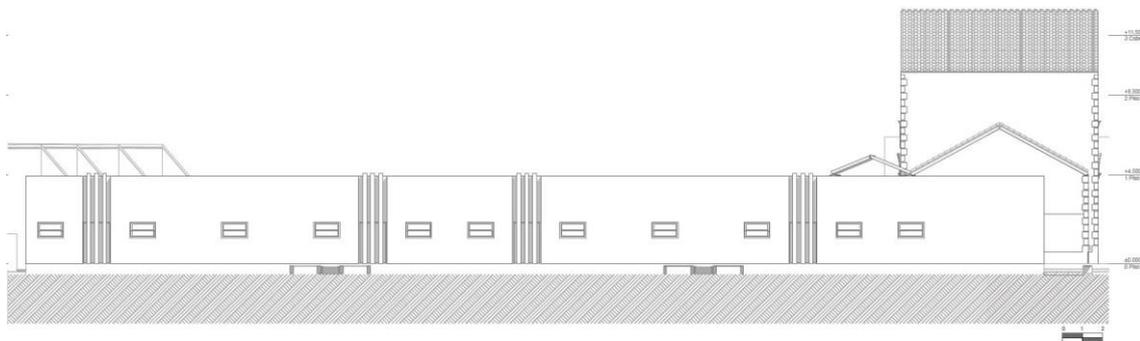


Fig. 110 \_ Alçado Noroeste da proposta.

Fonte: autor

Pretende-se que o edifício novo seja uma repetição, a nível de proporção, do primeiro. Deste modo, apresenta uma forma geométrica resultante do somatório entre um rectângulo de outro e o quadrado que lhe deu origem.

Assim, apesar de numa escala maior, apresenta uma proporção geométrica semelhante tanto à do edifício pré-existente como à de uma carruagem.

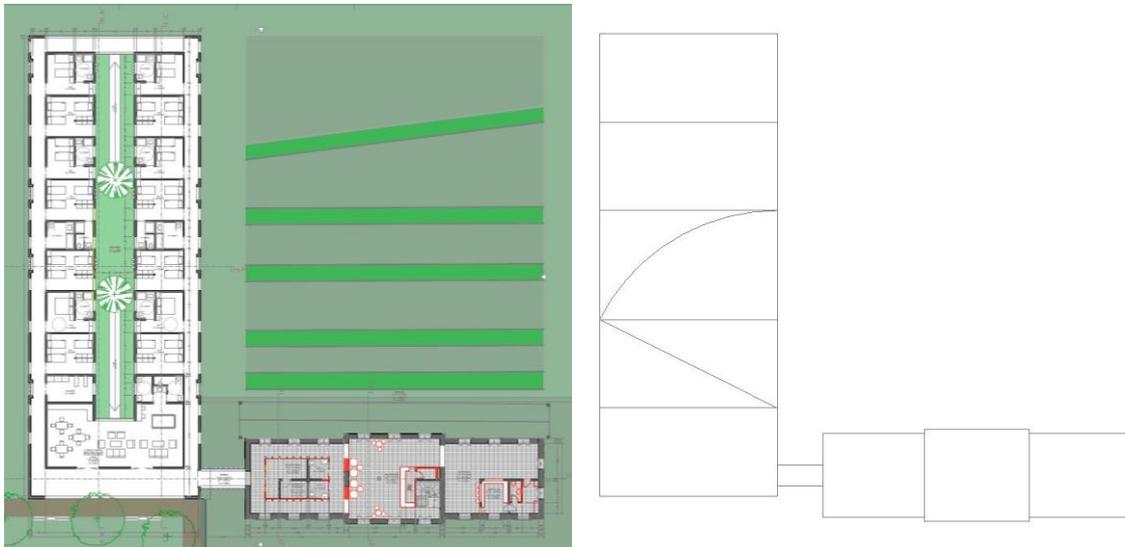


Fig. 111 \_ Geometria e relação de proporção  
Fonte: autor

### 3.2.3.3.2.2. Sistema de circulação

Os quartos são desenhados para o interior do edifício, virados para um pátio exterior central, de forma a se criar uma dinâmica de uso do espaço público-semipúblico-privado, não só no interior dos edifícios mas também desde o seu exterior. Assim, como se verifica em corte, existe uma transição entre espaço público (espaço exterior), espaço semi-público (corredor de distribuição), espaço privado (dormitório) e novamente, espaço semi-público (pátio exterior). A decisão da criação de um pátio exterior permite a criação da paisagem.

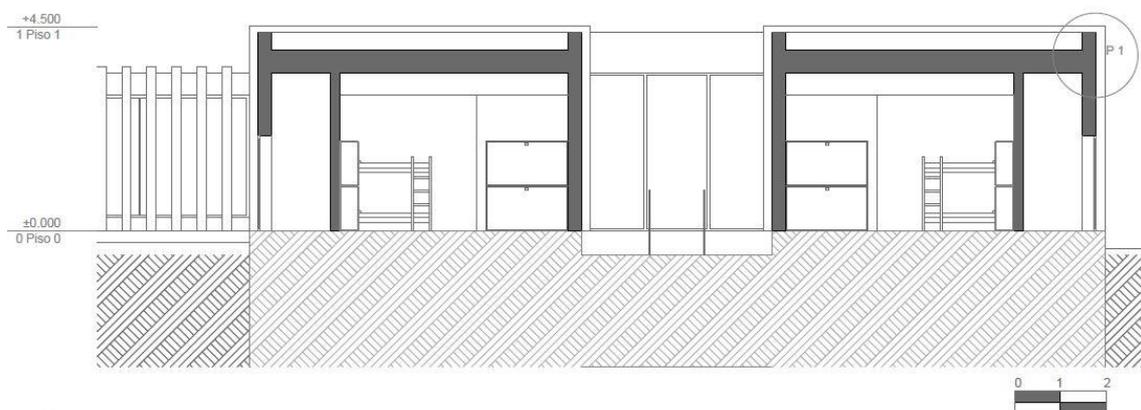


Fig. 112 \_ Corte da proposta.  
Fonte: autor

### 3.2.3.3.2.3. Conceito, geometria e métrica dos dormitórios

Os dormitórios são desenvolvidos segundo o conceito de “couchette” de comboio, e a circulação no interior do edifício apresenta uma alusão a uma viagem de comboio.

O corredor de distribuição para os quartos é ritmado, por um lado, por vãos exteriores, e pelo outro, por portas interiores de correr que dão acesso a cada um dos dormitórios como se se tratasse do acesso às diversas cabines no interior de um comboio. Ritmo esse que é quebrado por vãos verticais e recuados pontualmente localizados, que criam a sensação de mudança de locomotiva, em planta e em alçado. À semelhança do edifício anterior, também este é todo ele percorrível.



Fig. 113 \_ Couchette de um comboio. Fonte: EDMONDSON, Lauren H. (11/06/2012) – [On a lighter note musings of a small town pirate: euro trip – day 4.5 \(riding in trains with creepers\)](http://nothingisbetterleftunsaid.blogspot.pt/2012/06/euro-trip-day-45-riding-in-trains-with.html). Disponível em <<http://nothingisbetterleftunsaid.blogspot.pt/2012/06/euro-trip-day-45-riding-in-trains-with.html>>

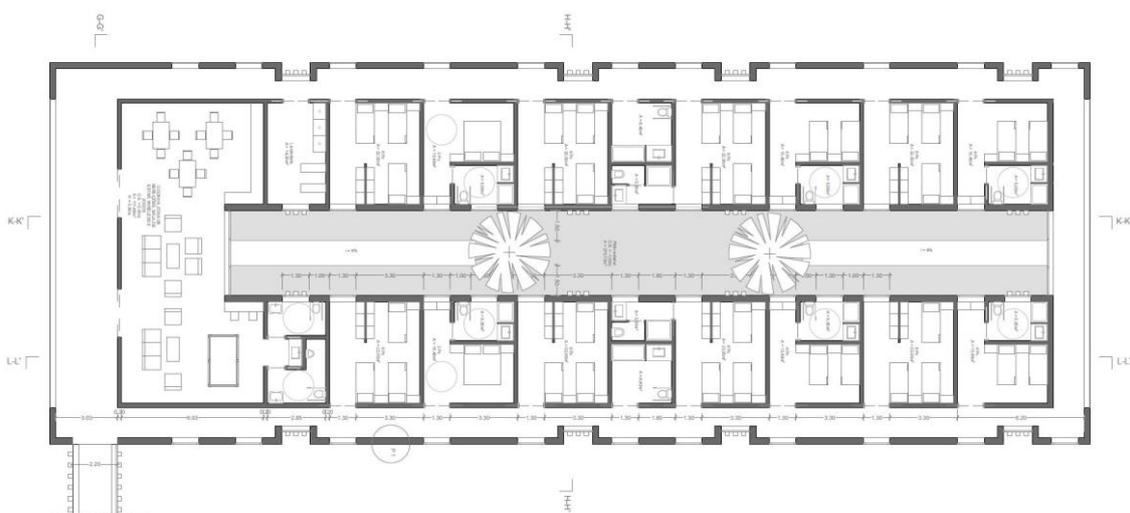


Fig. 114 \_ Planta do piso 0 do novo edifício. Fonte: autor

Com uma geometria de rectângulo de ouro, os dormitórios apresentam uma tipologia associada à couchette de comboio – um corredor central que culmina num vão exterior, ladeado pelas zonas de permanência. Cujas métricas é explicada no esquema seguinte:



Fig. 115 \_ Esquema geométrico e tipológico dos dormitórios.  
 Fonte: autor

### 3.2.3.3.2.4. Restantes áreas e características do edifício

O edifício é simétrico longitudinalmente e apresenta uma marcada horizontalidade, apresentando as áreas de estar, convívio e entretenimento inseridas num único espaço com um vão exterior que estabelece ligação ao pátio através de uma rampa. Pois, o pátio apresenta uma cota de soleira de -1,00m de modo a não permitir ligação visual com os vãos dos dormitórios.

A lavandaria situa-se num extremo, no seguimento dos dormitórios, e o edifício apresenta duas saídas de emergência.

A nível da espacialidade, o edifício apresenta um pé-direito de 3,50m.

### 3.3. Considerações finais

A presente dissertação teve como objectivo o estudo de diversas acções que têm em comum a salvaguarda do património arquitectónico e urbano, nomeadamente:

- a regeneração urbana;
- a reabilitação de um edifício devoluto;
- a sua reconversão entendida como a adaptação a uma nova função;
- e, ainda, a relação entre a pré-existência e a obra contemporânea.

O estudo revelou estes diversos tipos de intervenção como possibilidades para a reintegração dos testemunhos ferroviários de valor cultural na vida contemporânea, considerando as consequências para o edifício reconvertido e para a envolvente urbana e social.

Visto que, o abandono de edifícios ferroviários em Portugal é uma prática comum – o que leva à sua degradação e por conseguinte ruína, sendo então mais fácil optar por uma solução de construção nova – é necessário contrariar esta realidade, que assola o país, para assegurar a salvaguarda do património arquitectónico e urbano. Pois, as insuficientes medidas de actuação e protecção vão permitindo a sua descaracterização e destruição. E, a cidade, os edifícios históricos e os lugares, devem ser herdados às gerações futuras.

Além da necessidade de um estratégia política com vertentes social e económica para contrariar esta realidade, o papel do arquitecto também é fundamental, na medida em que o seu trabalho pode contribuir para a divulgação e salvaguarda destes testemunhos históricos e para a valorização do edificado existente.

O acto de regenerar, reabilitar, reverter ou harmonizar diferentes linguagens arquitectónicas, são possíveis soluções que devem ter sempre presente a protecção do ambiente humano e urbano.

O acto de reabilitar não só salvaguarda a memória dos vestígios ferroviários como contribui para cidades sustentáveis, na medida em que reduz a produção de lixos resultantes das demolições que precedem construções novas.

No acto de reconversão de uso, os edifícios adaptados a uma nova função devem ser intervencionados por forma a não agredir as características originais da sua autenticidade.

E no caso de intervenções de carácter contemporâneo, estas deve estar em harmonia com os restantes elementos, respeitando-os e realçando os valores existentes. A acção de confrontar o presente com o passado, com o objectivo de construir o futuro, deverá respeitar a memória, o tempo, a história, através da perfeita combinação entre os diferentes tempos, e ausência de competição entre a pré-existência e a obra contemporânea fazendo com que o presente não se sobreponha ao passado e que a materialidade adoptada em cada um dos volumes os diferencie,

adquirindo assim cada um o seu carácter e a sua expressão adequados à função e à futura utilização. Só assim é que a nova arquitectura passará a fazer parte da história do lugar e mais tarde da sua memória e recordação.

Considera-se, assim, que o estudo realizado pode constituir uma base para investigações futuras, na medida em que aborda diversos tipos de acções no mesmo projecto arquitectónico que, bem intervencionadas, apresentam um objectivo comum.

#### 4. BIBLIOGRAFIA:

##### Livros:

CÓIAS, Vítor (2007). Reabilitação estrutural de edifícios antigos: alvenaria, madeira, técnicas pouco intrusivas. Lisboa: Argumentum, Gecorpa.

DURÃO, Luís. Novos Dispersos de Arquitectura. Ed. Luís Conceição, 173 – 192. ISBN: 978-989-97766-8-5. Portimão: Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes.

FERNANDES, J. M; JANEIRO (2005). A Arquitectura no Algarve: dos primórdios à actualidade, uma leitura de síntese. Faro: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve.

FERNANDES, J. M. (2011). Algarve, Arquitectura e Espaços Recuperados. Faro: CCDR.

FERRO, Silvestre Marchão 1938- (2002). Vultos na toponímia de Lagos. Lagos: Câmara Municipal de Lagos.

LINO, Raul (1993). Casas Portuguesas: alguns apontamentos sobre o arquitectar das casas simples. Lisboa: Edições de Valentim de Carvalho.

MOURA, Eduardo Souto de (2001) - Santa Maria de Bouro – Selected Works. Ed. White & Blue, Lisboa.

PAIVA, José; AGUIAR, José; PINHO, Ana (2007) - Guia Técnico de Reabilitação Habitacional. Lisboa: Instituto Nacional de Habitação e Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

PASSOS, José Manuel da Silva (1989). Estudos do património histórico-urbanístico para a reabilitação urbana. Lisboa : S.E.C. S.E.A.L.O.T.

PAULA, Rui (1992). Lagos evolução urbana e património. Lagos: Câmara Municipal.

ROCHA, Manuel João Paulo (1991). Monografia de Lagos. Faro: Algarve em Foco, Coleção Temas e estudos algarvios; 20.

ROUSSO, Henry (1998). La Hantise du passé. Paris: Les Editions Textuel, P. 16-26.

TOMÉ, Miguel (2002). Património e Restauro em Portugal (1920-1995). Porto: FAUP Publicações.

WOOD, Sydney (1992). Comboios e Caminhos de Ferro. S. I. Editorial Pública : ABP Edições.

VIEGAS, Francisco José; ABREU, Maurício (Setembro de 1988). Comboios Portugueses: um guia sentimental. Círculo de Leitores: ed. 2278.

VEIGA DE OLIVEIRA, Ernesto; GALHANO, Fernando (1992). Arquitectura Tradicional Portuguesa. Lisboa: Publicações D. Quixote.

### **Dissertações e Teses de Doutoramento:**

AGUIAR, José (2002). Cor e Cidade Histórica – Estudos cromáticos e conservação do património. Porto: Ed. FAUP, p. 118.

BANDARRINHA, Jacinta da Conceição Ferreira (2004). Medidas de potenciação da utilização do modo ferroviário no Concelho de Loures. Universidade Técnica de Lisboa.

BRANCO, José Carlos Paiva (1990). Modelo de simulação de estações ferroviárias. Universidade Técnica de Lisboa.

CAMPA, Esther Mayoral (2001). Arquitectura y patrimonio: Aproximación desde el proyecto de arquitectura a la estación de San Bernardo de Sevilla y su entorno. Sevilla.

COSTA, Carolina Alvarenga Alves de Moura (2006). Estação ferroviária de Goiânia: uma proposta de uso turístico.

CUNHA, F. S. (2010). Da cidade à casa: a transição enquanto forma portadora de relação. Lisboa: Universidade Técnica da Faculdade de Arquitectura de Lisboa.

DELGADO, Aline (2008). Estratégias de Reabilitação Sustentável de Edifícios de Estações de Caminhos-de-ferro – Análise de um caso de estudo em Sacavém. Universidade Técnica de Lisboa.

FISCHER, G. N. (1994). Psicologia social do ambiente. Lisboa: Instituto Piaget – Sociedade Industrial Gráfica Ltda.

GREGÓRIO, Miguel (2003-2004) - A arquitectura e o caminho-de-ferro em Portugal. ESTBarreiro/IPS. Disponível em <<http://www.ocomboio.net/PDF/mgf-arquitectura2.pdf>>

LOBO, S (2002). Arquitectura e Turismo: Planos e projectos as cenografias do lazer na costa portuguesa, da 1.ª República à Democracia. Dissertação de Doutoramento na área científica de Arquitectura, especialidade de Teoria e História; Coimbra: Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra.

NETO, Paulo; e SERRANO, Maria M. (2012). A identidade e a plasticidade territorial e os processos de regeneração urbana. Porto: Universidade do Porto, Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação, VII Congresso Português de Sociologia, p. 6.

RANGEL, André (2014). Projecto e pré-existência em Gonçalo Byrne. Lisboa: Universidade Lusíada de Lisboa, Faculdade de Arquitectura e Artes.

REBELO, Cátia (2012) - Turismo Backpacker um retrato em Portugal. Leiria: IPL, Escola Superior de Turismo e Tecnologia do Mar. Disponível em <[https://iconline.ipleiria.pt/bitstream/10400.8/664/1/Mestrado%20Gestao%20Sust.Turismo\\_Catia\\_Rebelo.pdf](https://iconline.ipleiria.pt/bitstream/10400.8/664/1/Mestrado%20Gestao%20Sust.Turismo_Catia_Rebelo.pdf)>

SERRANO, Ana Catarina Bispo (2010). Reconversão de Espaços Industriais: Três projectos de intervenção em Portugal. Lisboa: Instituto Superior Técnico.

SOUZA, João Márcio Dias de (2012) - Tipologias arquitetônicas nas estações da estrada de ferro Sorocabana. Universidade de São Paulo.

## Artigos:

ANTEPROJECTOS (2014) – Conversão da antiga estação ferroviária de Bodiosa em Junta de Freguesia. Disponível em <<http://www.anteprojectos.com.pt/2014/05/22/conversao-da-antiga-estacao-ferroviaria-de-bodiosa-em-junta-de-freguesia>>

Art.º 61.º - Nova Lei de Bases Gerais da Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo (2014). Lisboa: Procuradoria-Geral Distrital de Lisboa.

CAJOCO, Jorge (2012) – Azimute: Estação de Sines. Disponível em <<http://kanimambo-carlos.blogspot.pt/2012/01/estacao-de-sines.html>>

CAMARA, Teresa (2008) – Alameda da Paz: Parque Urbano de Sines. IHRU: Sistema de Informação para o Património Arquitectónico. Disponível em <[http://www.monumentos.pt/Site/APP\\_PagesUser/SIPA.aspx?id=24125](http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=24125)>

CIPRIANO, Carlos (2002). Viagem pelas estações de comboio abandonadas. O Público. Disponível em <<http://www.publico.pt/local-porto/jornal/viagem-pelas-estacoes-de-comboio-abandonadas-168506>>

CIPRIANO, Carlos (2012). Um hostel na estação depois do Rossio é a vez do Cais do Sodré e de S. Bento. O Público. Disponível em <<http://www.publico.pt/local-lisboa/jornal/um-hostel-na-estacao-depois-do-rossio-e-a-vez-do-cais-do-sodre-e-de-s-bento-24132280>>

DELAQUA, Victor (2014). Citações de Lina Bo Bardi. ArchDaily Brasil. Disponível em <<http://www.archdaily.com.br/br/758509/citacoes-de-lina-bo-bardi>>

D'ORSAY, Musée (2006) – La arquitectura. Disponível em <<http://www.musee-orsay.fr/es/colecciones/historia-del-museo/la-arquitectura.html>>

PORTUGAL, Infraestruturas de (2010) Estação do Rossio. Disponível em <<http://www.refer.pt/MenuPrincipal/Passageiros/EstacoesnaRede/Estacao.aspx?stationid=9459006>>

RITA, Ana (01/08/2007) Trekearth. Disponível em <<http://www.trekearth.com/gallery/Europe/Portugal/North/Aveiro/Aveiro/photo819484.html>>

RODRIGUES, Elisabete (2015). Antiga estação ferroviária de Lagos está à venda. Lagoa: Sul Informação. Disponível em <<http://www.sulinformacao.pt/2015/01/antiga-estacao-ferroviaria-de-lagos-esta-venda-com-fotos/>>

RODRIGUES, Nuno (2013). Lagos entre os 10 melhores destinos de praia do Sul da Europa. Algarve Express. Disponível em <<http://www.algarveexpress.pt/?p=1663>>

SANTOS, Luís (2011) Um hostel na estação de comboios do Rossio. O Público. Disponível em <<http://p3.publico.pt/vicios/emtransito/639/um-hostel-na-esta%C3%A7%C3%A3o-de-comboios-do-rossio>>

SANTOS, Luís (2014). Hostels portugueses dominam prémios de excelência. O Publico. Disponível em <<http://p3.publico.pt/vicios/em-transito/13727/hostels-portugueses-dominam-premios-de-excelencia>>

SINES, Câmara Municipal (2007) – Antiga Estação de caminhos-de-ferro. Sines Município. Disponível em <<http://www.sines.pt/PT/Concelho/patrimonioarquitectonico/antigaestacao/Paginas/default.aspx>>

STEPHEN (2012). Next Stop Sydney Railway Square YHA. Hostelling International Blog. Disponível em <<http://blog.hihostels.com/2012/03/next-stop-sydney-railway-square-yha/>>

UNESCO (1972). Convenção para a protecção do património mundial, cultural e natural. Paris. Disponível em <<http://whc.unesco.org/archive/convention-pt.pdf>>.

ZÚQUETE, Pedro (2014) - Linha do Vouga. Disponível em <<http://www.webrails.tv/arquivoPDF/LinhaVouga.pdf>>

### **Periódicos:**

FERREIRA, Armando (01.01.1950) “Comboios (vulgaris de Lineu)”. Gazeta dos Caminhos-de-ferro, n.º 1489, p.738