Departamento de Informática
Universidade do Minho
Campus de Gualtar
4710-057 BRAGA
Telefone: 253.604457
Fax: 253.604471

http://ocomboio.net

010 PATRIMÓNIO FERROVIÁRIO REQUALIFICADO - CHAVES, LINHA DO CORGO

O antigo complexo ferroviário de Chaves vai ser a nova centralidade da região na Primavera de 2007. O "garrafão" da gare, com cerca de um quilómetro de extensão, está a ser transformado num moderno Centro Cultural. O espaço multidisciplinar, com cinco valências autónomas e um investimento a rondar os 7,5 milhões de euros, é já considerado dos melhores do género no Noroeste Peninsular.

Textos de Nuno Passos.
Fotografias de Dario Silva.
Dezembro de 2005, Fevereiro e Março de 2006.

Estação de Chaves, 1930 (?)
© GHM - Arquivo Histórico CP

Estação de Chaves, 2006.
© Dario Silva

CHAVES,
P.K. 96,2
LINHA DO CORGO.

A primeira etapa do lifting da gare está pronta desde 2002 e contemplou os imóveis centrais. O antigo edifício da estação foi adaptado para as divisões autárquicas da Cultura, Tempos Livres, Educação, Desporto e Acção Social. Atrás, o cais de mercadorias recebe desde Junho de 2003, e da esquerda para a direita, a federação cultural Chaves Viva, o Centro de Recursos Educativos (para o ensino pré-escolar e primário), a Oficina Transfronteiriça de Informação Juvenil (coopera com Braga e Galiza), o Espaço Internet (com 12 computadores) e a multifacetada Sala Multiusos com 110 lugares (recebe acções de formação, conferências de imprensa, congressos e exposições plásticas ibéricas, que têm agenda cheia até 2007). O projecto de requalificação custou dois milhões de euros e pertence ao arquitecto Nuno Duborjal.

A segunda ronda da renovação, a ser concluída no segundo semestre, abrange a Este uma infra-estrutura em T invertido. Na sua base estão os dois pisos da Escola de Artes e Ofícios e, na perpendicular (na direcção Sul/Norte), o auditório de 250 lugares. A primeira terá salas para ensino e prática de música, teatro, dança e artes plásticas. O segundo, com duas caixas de palco e quatro camarins laterais, suportará performances da Escola, a exibição permanente de filmes na cidade e o acolhimento de espectáculos nacionais e internacionais. No subsolo prevê-se um parque subterrâneo de mil metros quadrados, para 25 veículos e máquinas camarárias. A saída pedonal deste recinto será pelo depósito da água. Esta fase custa quatro milhões de euros (1,9 milhões vem do Feder). A empreitada foi ganha em Novembro de 2004 pelo consórcio flaviense Anteros e José Moreira & Filhos, que solicitara o projecto aos arquitectos Manuel Graça Dias e Egas José Vieira, da Contemporânea, parceira em anteriores projectos.

O terceiro período está avaliado acima de 1,5 milhões de euros (aguarda-se candidatura a fundos da UE) e tem projecto da Contemporânea, pedido no concurso à segunda fase. Abarca um restaurante para 50 pessoas, com gestão privada, nas antigas oficinas da CP, situadas no prolongamento da Escola de Artes e Ofícios e imediatamente antes do engenho de inversão de marcha das locomotivas ("rotunda"). Este será recuperado e tido como pólo de atracção. Prevêem-se ainda, a Oeste do cais de mercadorias, os três edifícios do Museu Ferroviário, cuja configuração simula três carruagens em movimento, graças às pequenas passagens vidradas entre eles. A da esquerda guardará documentação e gabinetes. A "carruagem" central é a única erigida até ao momento. Abre aos visitantes às quintas-feiras à tarde.

Na apresentação pública de todo o plano, idealizado em 1999, o presidente da Câmara de Chaves defendeu que "é legítima a expectativa de que o Centro Cultural venha a ser único em todo o distrito e região Norte". O social-democrata João Batista, que alterou significativamente o projecto herdado do PS, sublinhou ainda "a amplitude, polivalência e comodidade" do conjunto, que "continua a saber preservar a vida ferroviária". O espaço estrutura-se numa longa "rua" que leva os utentes de uma ponta à outra, de forma aberta e contínua. A pavimentação em pedra, os canteiros de árvores com gravilha de granito e os muros vermelho escuro refreiam o vandalismo. O IPPAR (Instituto Português do Património Arquitectónico) nunca interveio na "cara lavada" do complexo.

A estação de Chaves era o término da Linha do Corgo (Régua-Chaves), aqui chegada em 1921. Os quase 97 km da linha foram encurtados em 1990 para os actuais 26 km (Régua-Vila Real). O Governo e a CP encerraram esta linha métrica alegando a sua exploração deficitária. No entanto, os municípios de Chaves, Vila Pouca de Aguiar e Vila Real anseiam transformar a linha do Corgo em ecopista, com possível prolongamento à Galiza. João Batista confirmou ao ocomboio.net que está a decorrer um estudo prévio conjunto. A meta é rentabilizar o património para a prática de atletismo, caminhada, ciclismo, patins ou skate. O troço Vidago-Pedras Salgadas é o mais avançado, graças a verbas privadas. Segue-se o troço Vidago-Chaves: haverá em 2006 nova candidatura ao comunitário Interreg, após a nega do ano passado.

Ao fundo, o antigo Cais de Mercadorias, actual sede da Associação Chaves Viva.
© Dario Silva, 2005.

UM OLHAR

A via-férrea com manchas de óleo e beatas de cigarro de muitas viagens faz parte do passado de Chaves. Mas a recta longitudinal da estação flaviense subsiste subliminarmente entre os edifícios (agora adaptados para os jovens, a cultura e o turismo). Aliás, chama-se rua da Linha de Comboio. O piso é agora um cuidado passeio em paralelo miúdo e mosaico zarcão ranhurado e, mais adiante, em alcatrão. A memória é também resguardada pela presença de duas linhas-férreas com 50 metros de comprimento, nas quais repousam dois vagões de cor vermelha e preta, cuidadosamente restaurados. Ficam à esquerda da antiga estação, na área adjacente da antiga cocheira, ajardinada com esmero.

A cocheira em si é um edifício em granito com dois portões verdes, encimados pela mensagem "Material Histórico", a indiciar o espólio ferroviário retido no seu interior. O piso superior destina-se aos serviços autárquicos do Ambiente, com entrada exclusiva pelo passadiço da rua traseira desnivelada. Desta travessia paralela, chamada precisamente rua da Estação, até ao antigo cais de mercadorias há várias casas e indústrias viradas para a ex-linha. Ainda se notam, como em muitas gares do país, os armazéns da moribunda EPAC, cujas iniciais resistem gravadas no topo da nave, tradicionalmente pintada de branco e com rodapé cinza. Das restantes usinas presentes, a Flavipneus sobressai pelo rebuliço e pelo letreiro garrido.

Espaço Museológico Ferroviário de Chaves.
© Dario Silva, 2005.

Quanto ao velhinho edifício da estação, conserva a cor branca e atípicos azulejos de rosas vermelhas, laranja e cor-de-rosa, atadas por laços azuis farfalhudos. Há também azulejos recortados e com motivos árabes, sobre o rodapé de pedra, e outros de tonalidade creme, ponteados nas extremidades por quadradinhos verdes e amarelos. O nome da cidade continua no topo central do imóvel, em maiúsculas a castanho-chocolate sombreado, junto do brasão em granito. O charme exterior fica completo com as portas verdes delgadas com 18 vidrinhos e puxadores brancos e o abrigo na traseira formado por quatro arcos. Por dentro, preserva-se o esqueleto da bilheteira, os compartimentos alojam dependências da edilidade, introduziu-se um elevador central e há telas figurativas do autóctone Mário Lino a pulular as paredes brancas.

Entre este edifício e o cais, dá vontade de ouvir o megafone: "Atenção, senhores passageiros, está a dar entrada na linha 2 a automotora procedente da Régua". Mera nostalgia com sabor a eternidade. À direita destas infra-estruturas, há a escultura de uma árvore despida invertida, em tom semi-dourado. Não está identificado o autor. Apenas a placa do Ministério das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente (MCOTA) relativa à obra restante do complexo: a Escola de Artes e Ofícios, o auditório, o Museu Ferroviário e o restaurante. Os 460 dias indicados terão deslizado. A parte mais próxima da Escola é ainda terra remexida em forma de valas, nas quais encaixarão os entrançados de aço acumulados ao lado e as estruturas de betão, apoiadas pela betoneira, compressor e imponente grua da Anteros Empreiteiros SA.

A Escola ficará quase encostada ao edifício da central de camionagem/Auto Viação Tâmega e dos hipermercados CNR. Estes, por sua vez, estão encaixados à face da rotunda de duas faixas e quatro saídas do Largo da Estação (a placa mantém-se). A rotunda era outrora um poste de iluminação rodeado por dezenas de carros estacionados. Actualmente, tem um chafariz e uma estátua em bronze de António Granjo, "poeta jornalista, militar e primeiro-ministro", assassinado em 1921. Ironia do destino: nesse ano, a locomotiva apitou pela primeira vez em Aquae Flavie. Na outra ponta da rotunda avista-se a histórica fortaleza da cidade e novas urbanizações a nascer. Mas, em primeiro plano, há um pequeno quiosque, inabalável há duas décadas. O nome também resiste: Quiosque da Estação. As molas seguram os matutinos nacionais e a imprensa local, nomeadamente "O Semanário Transmontano" ou o "Intransigente". Augura-se que as notícias falem muito, e bem, da nova movida emergida ali ao pé.

O EX-LIBRIS DA GARE

A Escola de Música, Artes e Ofícios é o coração da ressuscitada gare. Do seu átrio central saem duas alas. A ala Este possui três salas polivalentes e respectivos vestiários; no piso superior está a zona docente (salas de professores, gabinetes de apoio e orientação educativa, sala de reuniões), bem como os gabinetes da direcção, coordenação e administração de associações culturais concelhias. A ala Oeste integra seis salas de formação musical e canto e sete salas de aula para instrumentos. Por cima fica a mediateca (com recepção, biblioteca, videoteca, secção informática/multimédia; audioteca/discoteca) e por baixo fica a sala de artes cénicas, a régie o núcleo de ateliers (cerâmica,) e respectivas arrecadações, apoios e vestiários. A Escola inclui igualmente cafetaria e esplanada no átrio, alguns estúdios insonorizados para ensaios de bandas de garagem (situados na cave) e um elevador comum, que permite o acesso a pessoas de mobilidade reduzida. O auditório também terá espaços para cadeiras de rodas.

Antigas Bilheteiras.
© Dario Silva, 2006.

TRÊS PERGUNTAS A….

ANTÓNIO RAMOS
Gestor do Centro Cultural de Chaves

Sente o peso dos comboio quando vem trabalhar cá diariamente?

Não tenho muita nostalgia. Só andei duas vezes de comboio, até Vidago. Mas a vinda do caminho-de-ferro a Chaves – depois de ter chegado só até Curalha [estação de seu nome 'Tâmega', actualmente habitação familiar] – deslocalizou a sua vida social e económica. Transportava passageiros, animais e mercadorias do Tâmega e Barroso. A viagem atraía turisticamente, só que era penosa na lentidão. Durou enquanto serviu economicamente a CP, que depois não arriscou alternativas. Houve os lamentos naturais da população, não deram em nada. Foi uma perda nas toneladas de mercadorias levadas. As empresas investiram em camiões e as estradas tornaram-se movimentadas. Parte da Linha do Corgo foi desactivada, os apeadeiros alienados ou aproveitados por particulares. Quanto a Chaves, a forma mais expedita de a autarquia deitar a mão à estação terminal foi convertê-la turístico-culturalmente. Preservou a memória colectiva, não esvaziando a traça dos edifícios. É a memória enquanto saudade que perdura.

Lidera a Chaves Viva – Associação Promotora para o Ensino e Divulgação das Artes e Ofícios da Região Flaviense, nascida no Centro Cultural em 2004. Que projectos há a médio prazo?

Tem 70 associados ligados às artes, desde grupos folclóricos, bandas filarmónicas, grupos de teatro e bandas de garagem. Foi criada neste executivo para dar outro impacto às actividades culturais, autonomizá-las e envolvê-las mais à comunidade. É da câmara, mas aos poucos terá pernas para andar sozinha e dinamizará fortemente os valores locais.

Até que ponto este complexo poderá voltar a concentrar a vida de Chaves?

Cria identidade ao juntar as actividades culturais anuais. As pessoas habituam-se a ser consumidoras do espaço. No Inverno preferimos espectáculos em recintos fechados, no Verão preferimos ao ar livre, na Praça de Camões, no Largo das Freiras, junto as termas ou nos bairros típicos. Aqui conjuga-se as duas coisas. Há valências suficientes para a próxima geração usufruir a cultura de forma integrada, diversificada e com qualidade.

ZOOM Flaviense de 47 anos, António Ramos é licenciado em História e pós-graduado em Ciências Documentais. Coordena uma equipa de 60 colaboradores, distribuídos pelo Centro Cultural, Biblioteca e Museu de Chaves e pela Biblioteca de Vidago. Sente-se "como peixe na água" naquilo que faz e admira a sua equipa, "muito coesa e solidária".

António Ramos.
© Dario Silva, 2006.

TRÊS PERGUNTAS A….

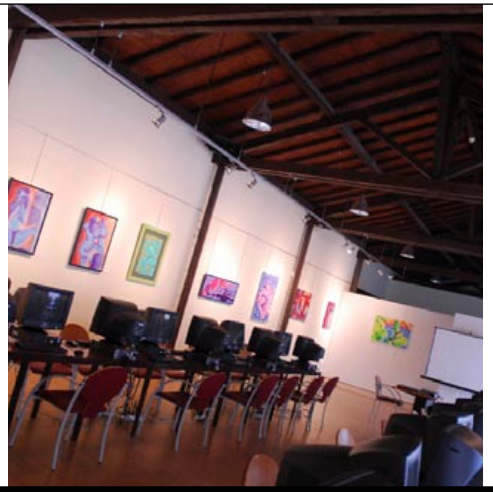
NUNO DUBORJAL
Arquitecto da OFF4 (S. Mamede de Infesta)

Quais foram os principais objectivos que nortearam a concepção da nova gare flaviense?

Pretendia-se dar outra funcionalidade aos edifícios e espaços envolventes, propondo-se novos imóveis com linguagem e expressão arquitectónicas perfeitamente distintas, mas enquadradas no conjunto. Entendeu-se preservar a memória dos caminhos-de-ferro ao ser mantida a estação, o cais e o depósito de água, estes últimos com ligeiras alterações estruturais para se adaptarem às novas funções. A "rotunda" seria também recuperada e nas antigas Oficinas nasceria o Museu do Comboio, albergando diversas composições antigas que estavam num armazém, sem condições de ser visitado. Haveria ainda outro edifício destinado a incentivar a criação de pequenas empresas, que não foi construído. Outra grande preocupação era garantir o desenvolvimento longilíneo de toda a estrutura, perpetuando a sua antiga função e uso. O projecto demorou cerca de ano e meio até à fase de execução. Houve vários estudos prévios. A autarquia pretendia uma ocupação que fosse de

Espaços já recuperados da antiga estação ferroviária de Chaves.
© Dario Silva, 2005.

À esquerda, Nuno Duborjal ©.
À direita, espaços já recuperados da antiga estação ferroviária de Chaves.
© Dario Silva, 2005.



encontro às necessidades/carências no concelho, às características e espírito do local e à valorização da cultura e lazer.

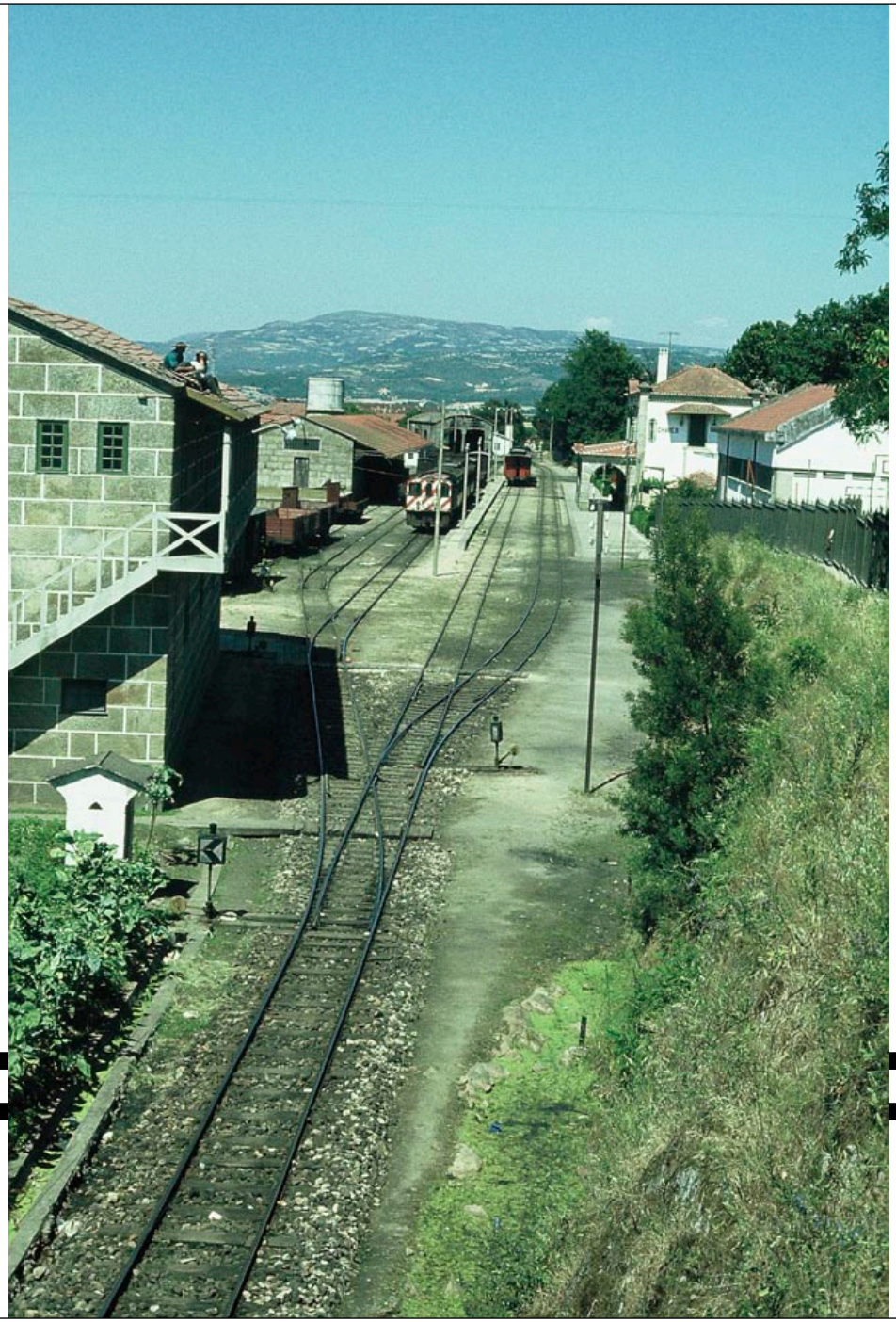
Terá havido algum aspecto da obra que não correu bem, que não lhe agrada actualmente ou que deverá ser revisto no futuro?

O que foi concretizado de acordo com o projectado deixou-me bastante satisfeito. A satisfação só não foi total pois a obra ficou a meio. Era um projecto a implementar a um só tempo, não se previa faseamentos. O concurso de ideias, a elaboração do projecto e a adjudicação da obra foram levados a cabo por um executivo camarário que, nas eleições legislativas, foi substituído pela oposição. O novo executivo tentou introduzir na obra alterações construtivas, estéticas e de expressão formal arquitectónica, sem que nada o justificasse e sem o meu consentimento. Um comportamento totalmente lamentável e reprovável, ainda para mais assumido por alguém sem mínimas qualificações técnicas e conhecimentos para o efeito. Como não pactuei, a obra ficou a meio. A Câmara perdeu um financiamento comunitário por não acabar o projecto e ainda teve de indemnizar o empreiteiro por este não executar o contrato na globalidade. Como cidadão contribuinte, lamento que as verbas públicas sejam impune e incompetentemente mal geridas.

Que opinião tem da reconversão do património ferroviário edificado em Portugal?

Existem inúmeros exemplos de património bem reconstruído e com grande qualidade nas intervenções efectuadas, ao qual, em muitos casos, não se dá o melhor seguimento no uso e manutenção. Lembro-me da reconversão da estação da Ferradosa, em S. João da Pesqueira, da autoria do arquitecto Paulo Cortez, na qual fui colaborador. Passados vários anos sobre a sua conclusão, a maioria dos edifícios estava por utilizar, com todas as consequências nefastas que daí advêm. Penso também que não haverá por parte da CP e da REFER uma política orientadora no acompanhamento ou estratégia da reconstrução/reconversão do património ferroviário edificado. Esta poderia passar por um enquadramento histórico e social do que foram os caminhos-de-ferro portugueses desde a sua criação. Pelo menos não havia quando elaborei o projecto de Chaves, não sei se haverá hoje. Nestes aspectos, a intervenção da CP e da REFER peca por defeito.

ZOOM 34 anos, nascido em St. Ildefonso, Porto
Doutorando em "Problemas de la Arquitectura y Ciudad Moderna: Teoría, Historia, Proyectos" pelo Departamento de Teoria da Arquitectura e Projectos Arquitectónicos da Universidad de Valladolid, Outubro 2001.
Licenciatura em arquitectura pela FAUP, Setembro 1996.



Estação ferroviária de Chaves, Agosto de 1979.
© João Marques.

TRÊS PERGUNTAS A…

MANUEL GRAÇA DIAS
Arquitecto da Contemporânea (Lisboa)

O seu projecto define a gare flaviense com ar docemente sereno, metafísico e surreal, digno do pintor italiano Giorgio de Chirico. O que mais lhe agrada na obra?

A abstracção na configuração do Museu, no meio arco generoso e confortável sob o auditório, que cobre e dinamiza a entrada da Escola de Artes e Ofícios e simultaneamente mantém a longitude do lugar, aplanado propositadamente para os comboios. Gosto também da solução de sair do parque subterrâneo pelo depósito da água (que por si manterá água para a rega). O arejamento deste parque consiste em lanternins/clarabóias de luz e ar que saem pelo centro dos lagos, próximos de uma cortina de árvores fronteira com o bairro social traseiro. Gosto ainda da concepção das esplanadas e das sucessivas frestas variáveis (como um "código de barras") nas janelas do limite Sul e em V com a central de camionagem, que faz o sol e as sombras variarem nos corredores da Escola. Mas, no geral, valoriza-se a simplicidade e funcionalidade. É um complexo institucional e é assim que se relaciona com a cidade. A cor acinzentada confere certa naturalidade. O pragmatismo do empreiteiro também ajudou ao ajuste de materiais, em termos de o que usar e até que preços ir. A Contemporânea colaborou também com Luís Torgal, Duarte Correia, Amílcar Duarte, Sara Rodrigues, Marta Quinaz e Sofia Sanches. As maquetas são de José António Pereira.

Até que ponto a obra enriquece (com) a região, ou a região enriquece (com) a obra?

Dou um exemplo. Há pais com filhos no liceu que gostavam de lhes dar outros tipos de formação, nomeadamente a musical ou plástica. A Escola cumprirá isso. Há licenciados nos Conservatórios que assim poderão também dar aulas, fazer workshops pós-laborais, servir bandas de bombeiros e da GNR da área, receber concertos de grupos do país.

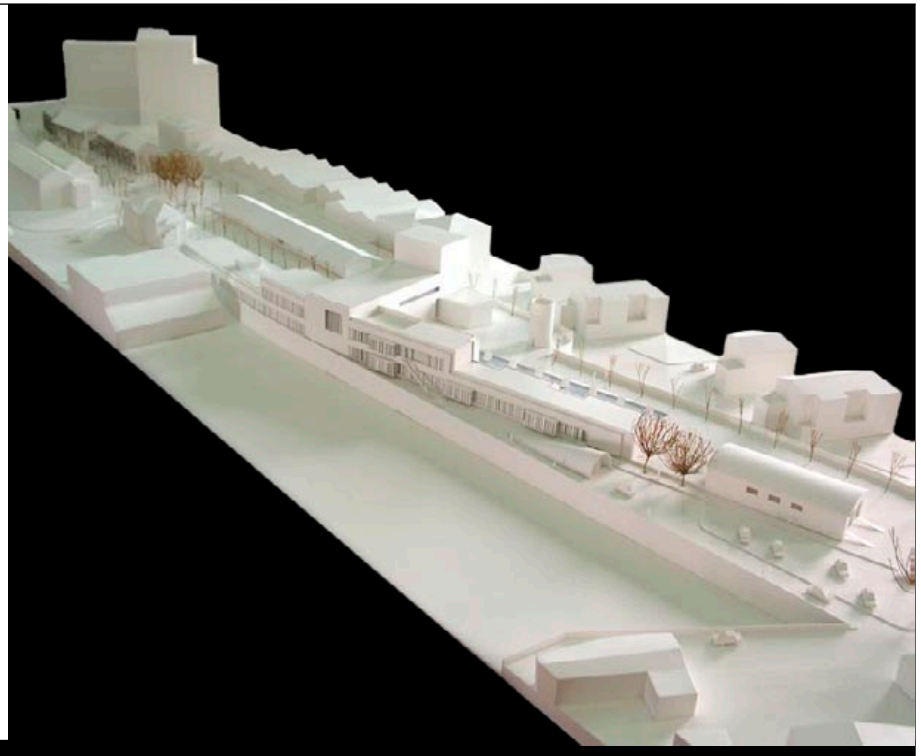
Manuel Graça Dias
© Dario Silva, 2006.

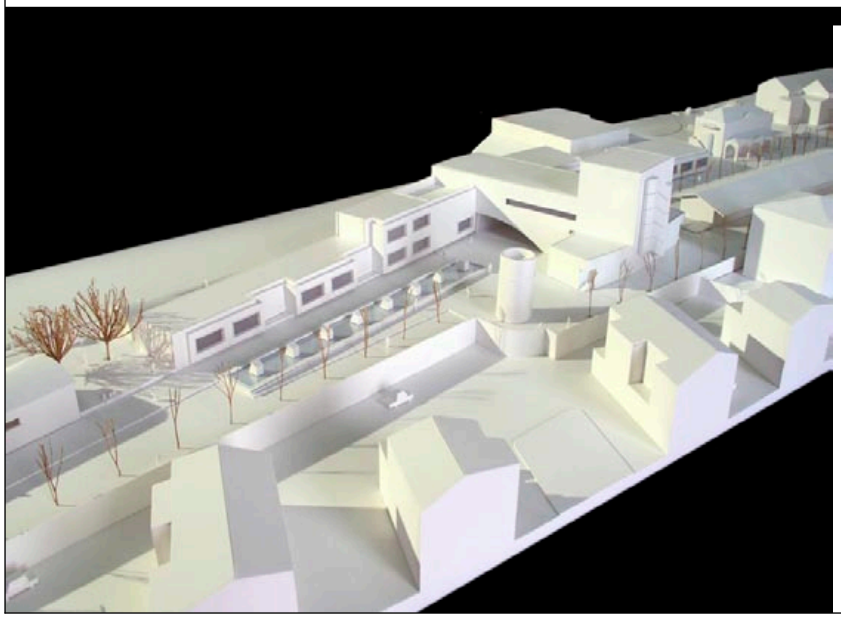
Que opinião tem sobre o património ferroviário qualificado em Portugal?

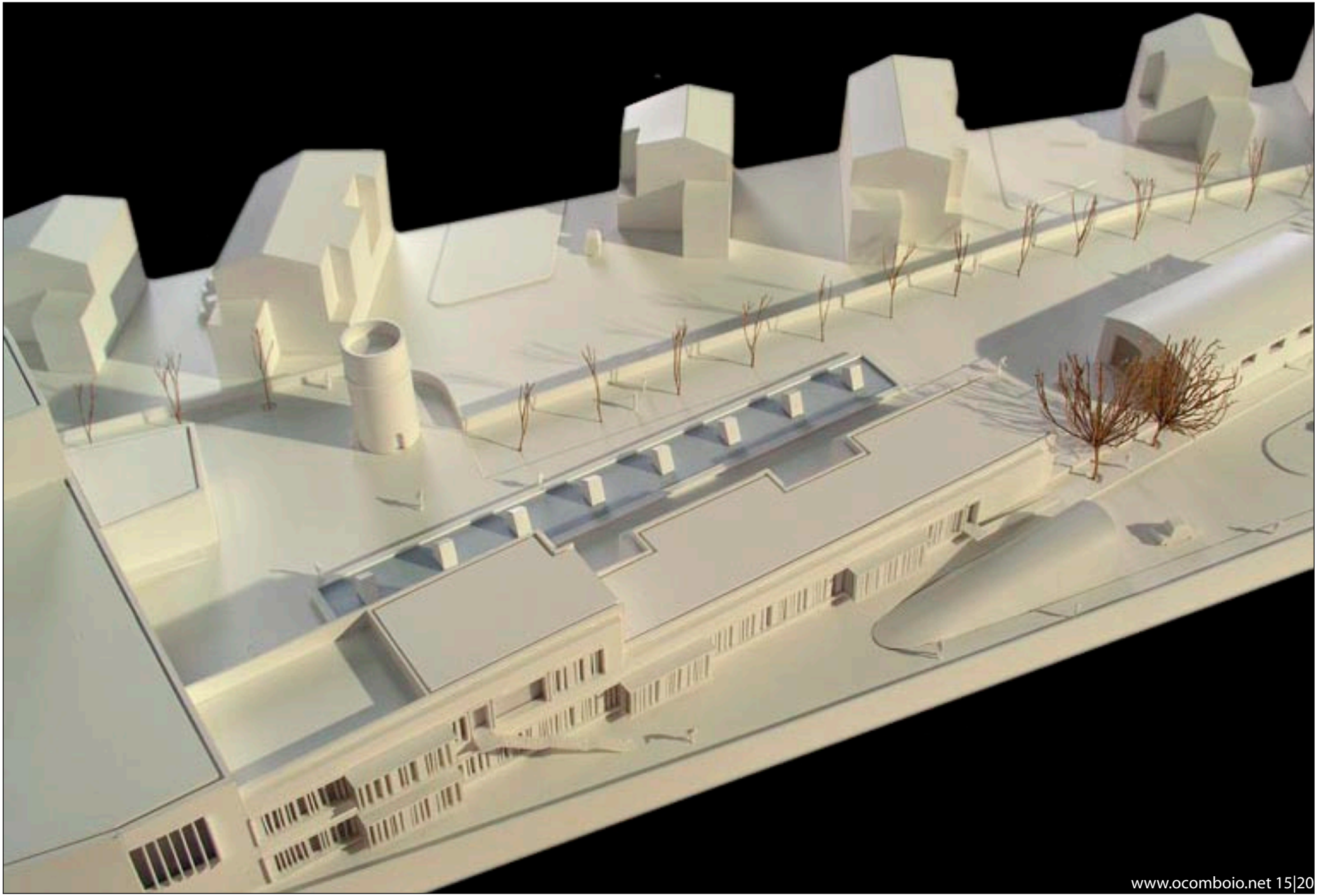
Preferiria que não se requalificasse e se mantivesse a sua função primária. Sou adepto dos comboios, tenho desgosto pela primazia dada à rodovia e à auto-estrada em vez de se investir na rede férrea fragilizada e incompleta. Estamos a pagar essa factura. Cavaco Silva reconheceu o erro nas eleições presidenciais. O próprio TGV será demasiado caro e manterá praticamente as velocidades actuais. Nas linhas existentes insiste-se em carregar e carregar nos preços de viagem. Os concessionários de bar são do mais horrível que há; paga-se uma fortuna por sandes de trapo e recebe-se jornais como se fosse um favor. Não percebo estes gestores da CP e da REFER! Não acreditam naquilo. Não lutam junto dos ministros, não os chateiam! O comboio devia ser a prioridade.

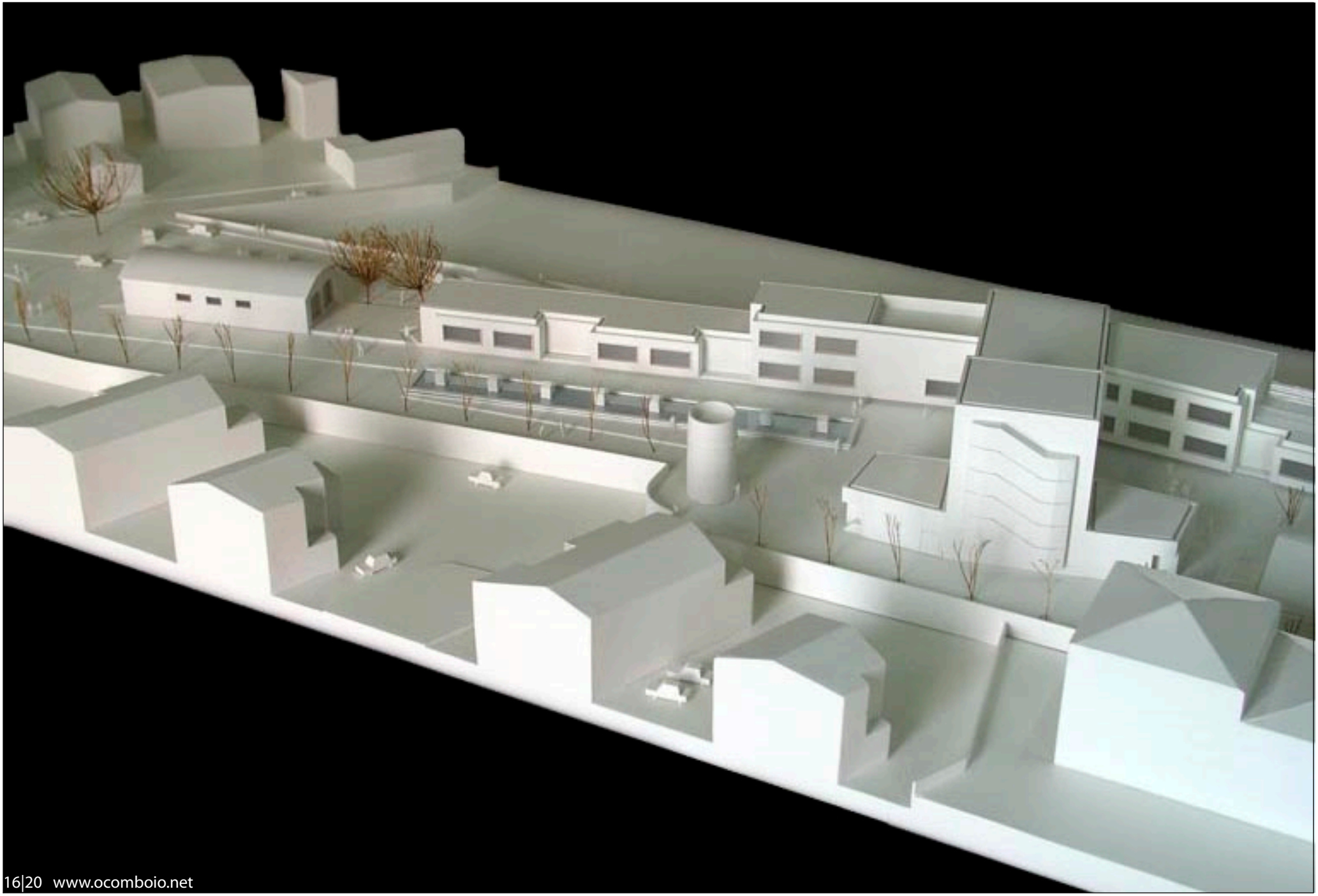
ZOOM Manuel Graça Dias, lisboeta de 52 anos, é docente na Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto e no Departamento de Arquitectura da Universidade Autónoma de Lisboa. Recebeu com António Marques Miguel a Menção Honrosa Valmôr (1983) pela recuperação de uma moradia Arte Nova, na Graça, em Lisboa. Criou em 1990 o atelier Contemporânea (www.contemporanea.lda.pt), com Egas José Vieira. Esta dupla venceu o concurso para o Pavilhão de Portugal na Expo'92, em Sevilha, e para a nova sede da Associação dos Arquitectos Portugueses, em Lisboa. Em 1999 foi-lhes atribuído o Prémio AICA/Ministério da Cultura, pelo conjunto das suas obras. Graça Dias escreve diversos artigos de crítica e divulgação do ramo na imprensa. Foi autor do programa quinzenal Ver Artes/Arquitectura, na TV2 (1992-96), colaborou com a TSF (1995-99) e dirigiu o Jornal dos Arquitectos (2000-04), órgão da Ordem dos Arquitectos. Actualmente, colabora no Expresso, na área de crítica de Arquitectura. Participa em conferências e exposições em Portugal e no estrangeiro. Desenvolveu trabalhos em três dezenas de localidades, nomeadamente Dublin, Brasília e Macau. Só em Chaves possui dez obras, sendo a última delas a Escola de Música, Artes e Ofícios. Esta fará parte do capítulo Cidade Linear do livro "Onze Cidades", com 33 obras feitas pela Contemporânea na última década. Será publicado este ano. Nos onze capítulos, integra-se o Teatro Azul de Almada ou o bairro habitacional junto de um shopping da Caparica.

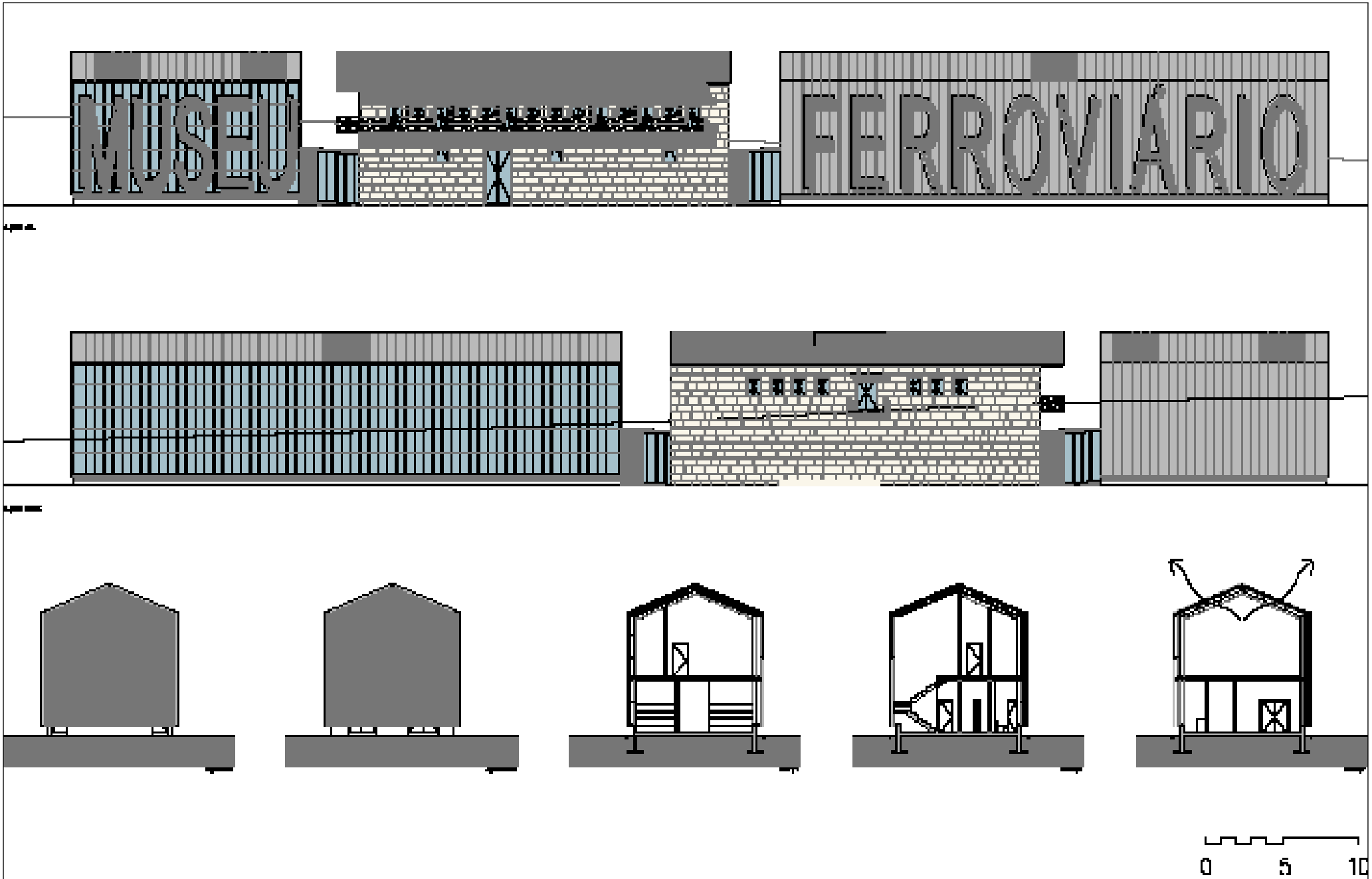
À direita e páginas seguintes, maqueta e projecto de arquitectura de todo o espaço ferroviário de Chaves.
© Atelier Contemporânea
www.contemporanea.lda.pt

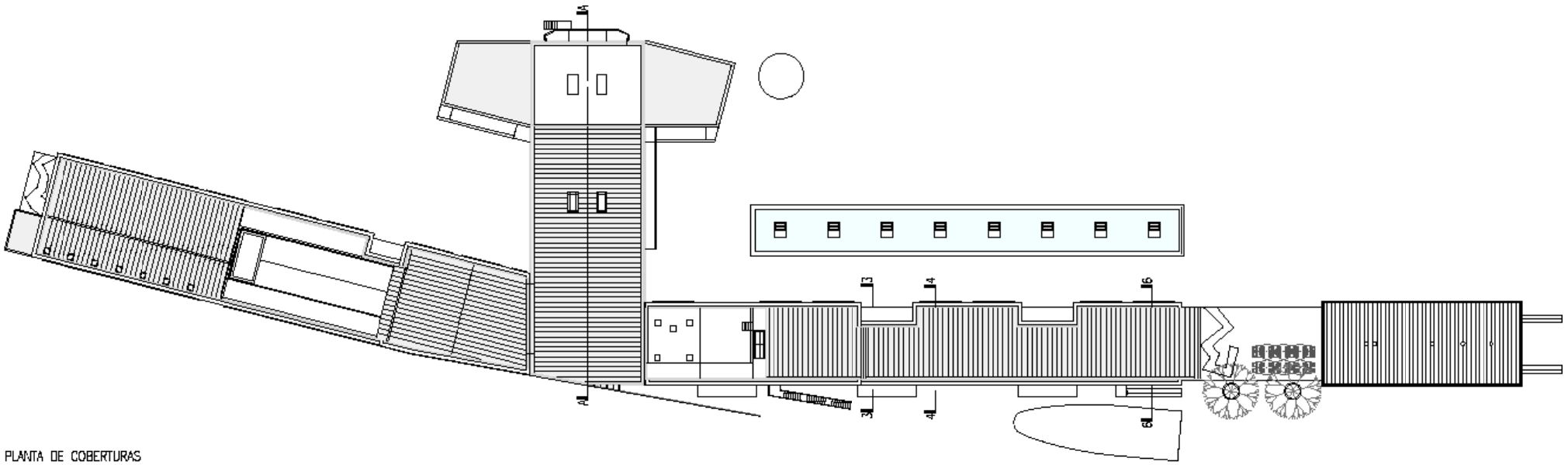








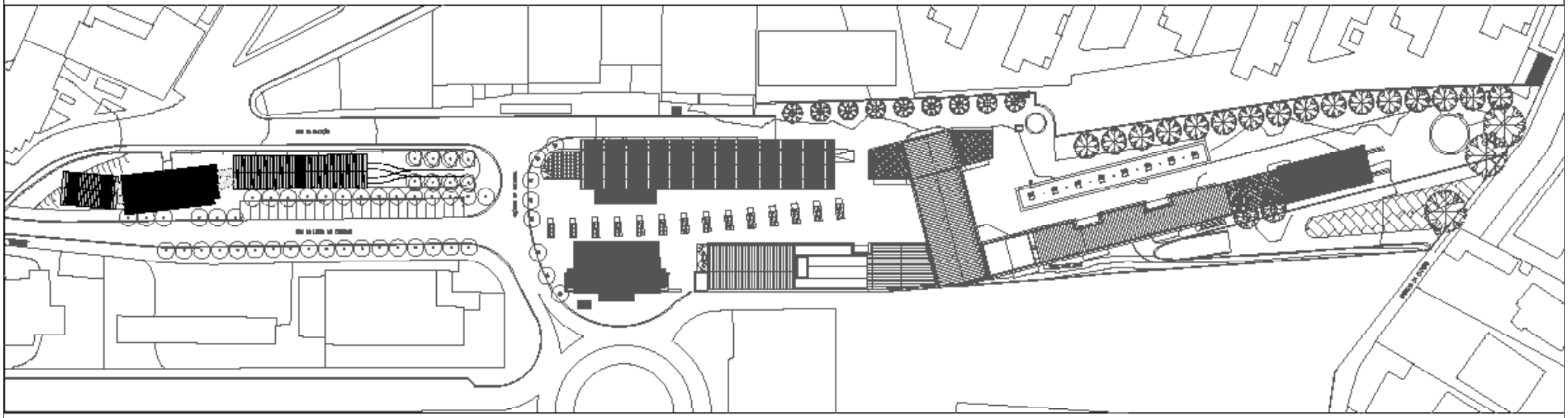

MUSEU
FERROVIÁRIO
0
5
10



PLANTA DE COBERTURAS

0 5 10

N



CHAVES

Roma aqui tão perto…

As famosas termas Aquae Flavie e a imponente ponte romana de Trajano estão no imaginário comum do bilhete-postal de Chaves. O concelho do distrito de Vila Real, com 44 mil habitantes em 51 freguesias (591 km2), procura prolongar o legado romano na actualidade, através da contínua busca da sua posição estratégica no Noroeste Peninsular. O património cultural, arquitectónico e gastronómico e a proximidade de Espanha (8 km) servem-lhe de jokers. As estâncias termais de Chaves, Vidago, Pedras Salgadas e Carvalhelhos são a base do turismo de saúde, que encontra no Alto Tâmega e Barroso o expoente máximo em Portugal. Passam por aqui sete mil aquistas por ano. A gastronomia impõe-se com o presunto, as alheiras, o folar, os pastéis de carne, o arroz de fumeiro ou o cozido à base de porco. O artesanato demarca-se pela conhecida lã e pelo barro preto de Nantes. O vidaguense Palace Hotel ao estilo belle époque, o campo de golfe, as típicas aldeias de granito, o castelo do Mau Vizinho, o Museu da Região Flaviense e as belas paisagens são outras mais-valias da terra fundada por Tito Flávio no ano 78.