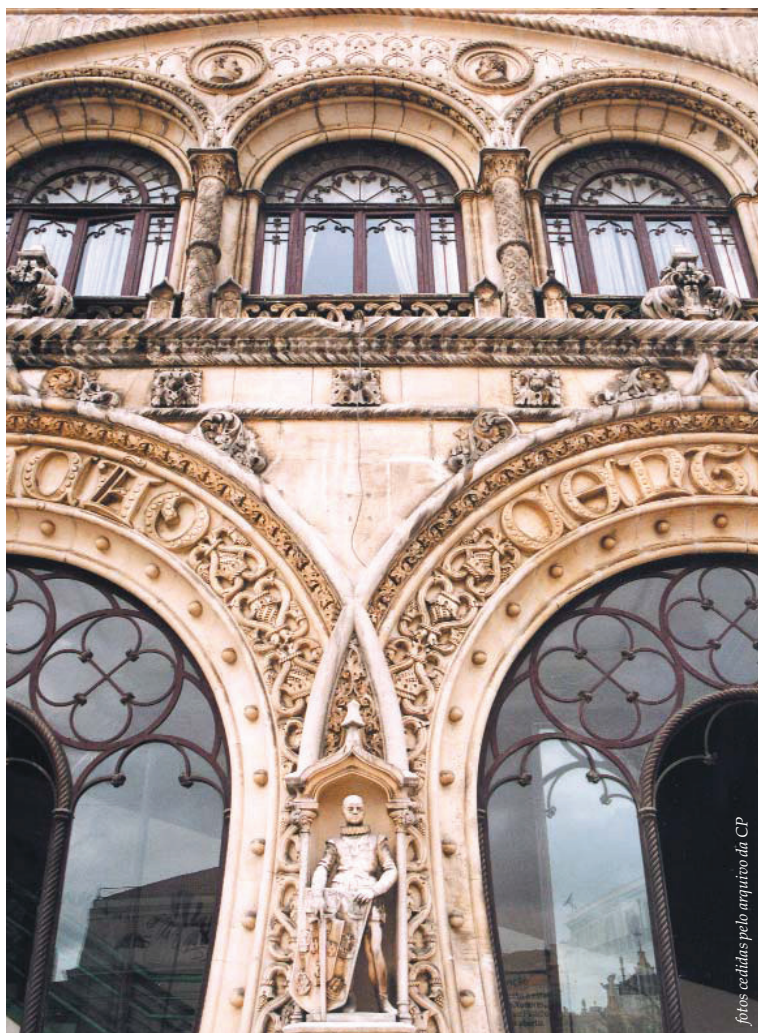


As estações ferroviárias – evolução e história



fotos cedidas pelo arquivo da CP

Do desejo...

Estação de Lisboa-Rossio (inicialmente designada Lisboa-Central): a figura de D. Sebastião O Desejado mostra, através de sugestiva associação de ideias, quanto o Caminho-de-ferro era desejado entre nós. No entablamento das janelas centrais do primeiro andar, medalhão (do escultor Simões de Almeida) de Stephenson (criador do Caminho-de-ferro organizado) e de Fontes Pereira de Melo (o ministro que muito contribuiu para o seu desenvolvimento em Portugal). Mais acima (fora do campo da objectiva) medalhão do rei D. Luís, monarca da altura.

Elemento e factor da Revolução Industrial, o caminho-de-ferro, nascido na primeira metade do séc. XIX, viria a desenvolver-se espectacularmente na metade seguinte e nas primeiras décadas do séc. XX.

Como sistema organizado de transporte (de passageiros e de mercadorias), e de actividades complementares, representa ainda hoje e apesar de outros meios lhe terem retirado importantes segmentos de mercado, uma importantes actividade económica.

As principais interfaces com o público constituem-no as estações. E o novo meio de locomoção quis mostrar, desde o seu início, com construções monumentais nos grandes centros e mais sóbrias nas pequenas povoações, tratar-se de um transporte eficaz, executado por empresas idóneas.

Assim, se elevaram, com as infra-estruturas ferroviárias, muitos edifícios notáveis nas principais cidades de todo o mundo, e também, graciosas pequenas construções, quase sempre de tipo uniforme, ao longo das linhas que as uniam.

Algumas tornaram-se mundialmente famosas. É o caso designadamente da antiga Victoria Terminal em Bombaim, que a República da Índia propôs à UNESCO para inclusão no Património Mundial (e mais, trata-se de edifício de gosto europeu, construído pela potência colonial!).

No entanto, o respeito por este património – hoje, felizmente, reconhecido por largas camadas da população e, sobretudo, pelos responsáveis políticos e empresariais – nem sempre foi a regra e assim vimos desaparecer edifícios emblemáticos, (de que as estações de Euston em Londres e da Pensilvânia em Nova Iorque são exemplos clássicos), sacrificados em razão do valor dos terrenos onde se levantavam.

Por outro lado, a automatização do comando e do controlo da circulação, bem como da venda de bilhetes, aliada a substanciais alterações nos hábitos e na composição da clientela, levaram a que muitos edifícios (ou vastas partes suas) se tenham tornado redundantes – o que veio levantar o problema de se lhes dar um uso alternativo adequado, antes de que os vândalos os danifiquem ou mesmo destruam. Está em curso uma louvável, só que algo tardia e lenta, acção neste sentido em muitos



... ao abandono

Cabeço de Vide-Vaiamonte, no ramal Estremoz-Portalegre. Aspecto desolador que oferece a estação depois de encerrado aquele ramal. Pena que não se tenha salvaguardado pelo menos o revestimento azulejar.



... que já não voltam mais ...

A letra da canção é aplicável aos jardins de muitas das nossas estações, para os quais, em várias épocas se fizeram concursos. Na imagem, aspecto geral da estação, várias vezes premiada, de Vouzela, na Linha do Vouga (troço actualmente encerrado à exploração).

países, entre os quais o nosso. O problema, aliás, não é distinto de outros bens de interesse cultural, como palácios, moradias de luxo ou igrejas.

Quanto a Portugal, o âmbito do presente artigo só nos permite referir, de entre os edifícios singulares, alguns dos mais notáveis. Assim, poderemos começar pela estação do Rossio em Lisboa, obra neo-manuelina do arq.º José Luís Monteiro (1887), autor também do contíguo (e com ela inicialmente ligado) Hotel Avenida-Palace (1892), edifício imponente no gosto dos grandes hotéis franceses. Tanto um como outro estão classificados oficialmente entre o nosso património cultural, mas no interior da estação do Rossio, as obras que se iniciaram no século passado para a ligação ao Metropolitano, prosseguem com um ritmo tão lento que parece

não se virão ainda a concluir na presente centúria.

Outro tanto acontece no (outrora) belo edifício projectado pelo arquitecto Pardal Monteiro, para terminal da Linha de Cascais. Esta jóia art-déco de 1928, actualmente quase oculta por árvores de frondosidade inadequada, tem sido amputada de muitos dos seus valores (azulejos do átrio, carpintarias de madeira nobre, etc.) e está desfigurada por uma cobertura "provisória". Fazemos votos para que a protecção municipal, merecidamente atribuída, ainda lhe venha a servir de alguma coisa...

Também tem vínculo ferroviário a estação de Lisboa-Terreiro do Paço, cabeceira na capital da Rede do Sul e Sueste dos antigos Caminhos-de-Ferro do Estado. Outro belo exemplo da art-déco, foi desenha-

da pelo arquitecto Cotinelli Telmo e inaugurada em 1931. Seria bom que, concluídas as obras do Metro – que aqui se vêm eternizando – ela fosse reposta na sua traça inicial e corrigidas algumas intervenções menos felizes (por exemplo, a supressão das luminárias).

Finalmente, uma referência à estação de Santa Apolónia, criada com a intenção de ser a estação principal da capital (daí a denominação abreviada, ora em desuso, de Lisboa-P). A designação popular (hoje oficial) de "Santa Apolónia" provém do facto de, aquando da inauguração da primeira linha Lisboa-Carregado, se ter utilizado o antigo convento homónimo (então já suprimido) como estação provisória. O convento realmente situava-se mais a nascente, sobranceiro às actuais vias férreas.

O Porto tem, na actual estação de São Ben-

to uma das mais notáveis de Portugal (arquiteto Marques da Silva, primeira pedra colocada por D. Carlos em 1900, inaugurada em 1915). O seu espaçoso átrio é, com efeito, uma sumptuosa sala de visitas da cidade: orna-o um revestimento azulejar, constituído por um friso polícromo sobre a história dos transportes, desde a pré-história até ao advento do comboio, bem como por uma série de painéis com motivos históricos e etnográficos. Esta estação está também incluída no nosso património cultural classificado.

Mais do que prosseguir na evocação de outras estações, individualmente, será talvez maior interesse mencionar algumas singularidades das nossas estações no contexto europeu ou mesmo mundial. Em primeiro lugar e no seguimento da última referência vem a utilização de painéis de azulejos figurativos na decoração dos edifícios de passageiros das estações. Escolheram-se geralmente “bilhetes postais”, dos monumentos ou dos costumes das áreas servidas ou, noutros casos, “enxaquetados” ou padrões decorativos. A CP e a Fundação Gulbenkian promoveram recentemente a publicação de uma excelente obra, para a qual remeto os leitores interessados (*Aspectos Azulejares na Arquitectura Ferroviária em Portugal*). Contudo não resisto a citar algumas dessas estações: Vila Franca de Xira, Santarém, Aveiro, Pinhal Novo, Beja, Évora e muitas outras, em que se incluem ainda as estações fronteiriças de Vilar Formoso, Marvão-Beirã e Elvas.



Vistoso ex-libris do interface de Lisboa-Oriente, eis a cobertura desenhada pelo arquitecto espanhol Santiago Calatrava. Pena é que realmente não proteja das intempéries e que a estação não tenha espaços de acolhimento e de espera...

Outra singularidade, muito apreciada pelos visitantes estrangeiros, constituíam-na os jardins, geralmente inspirados em modelos renascentistas e considerados verdadeiras "salas de espera ao ar livre". Infelizmente, os critérios de produtividade que levaram ao encerramento de linhas e de estações, bem como à redução do pessoal destas, além de outras causas, fazem que hoje só possamos apreciar uma pequena amostra do que ainda há poucas décadas se podia disfrutar.

Mas o observador atento que percorra a nossa rede ferroviária encontrará certamente outras curiosidades. Dois exemplos:

– As estações da Linha do Vouga (via estreita); de reduzidas dimensões, têm tudo

o que faz falta – sóbrias, mas dignas. A distribuição engenhosa de um pequeno espaço permitia assegurar todo o serviço (despachos, bilhetes, telégrafo) só com um agente que residia no primeiro andar. – A existência de horta, com poço, e de forno para cozer pão, principalmente nas estações da zona Sul do país, assegurava a auto-suficiência do agente, mesmo nos locais mais isolados.

E um conselho: da próxima vez que viajar de comboio... repare nas estações por onde passa – verá que elas são um património para disfrutar e para conservar.

SIMÕES DO ROSÁRIO,
Engenheiro, CP – Caminhos de Ferro Portugueses.