

REABILITAÇÃO DO PATRIMÓNIO FERROVIÁRIO DESATIVADO ANTIGA ESTAÇÃO FERRO-FLUVIAL BARREIRO MAR



Pedro Miguel de Beça Ortiz Almeida Simões

**Mestrado em Conservação e Reabilitação do Edificado
Dissertação para Obtenção do Grau de Mestre em
Conservação e Reabilitação do Edificado**

ORIENTADOR CIENTÍFICO:

Professor Arquiteto Luís Pedro dos Santos Cerqueira

Outubro de 2024

REABILITAÇÃO DO PATRIMÓNIO FERROVIÁRIO DESATIVADO ANTIGA ESTAÇÃO FERRO-FLUVIAL BARREIRO MAR

Mestrado em Conservação e Reabilitação do Edificado

DECLARAÇÃO DE AUTORIA DO TRABALHO

Declaro ser o autor deste trabalho, que é original e inédito. Autores e trabalhos consultados estão devidamente citados no texto e constam da listagem de referências incluída.

Pedro Miguel de Beça Ortiz Almeida Simões

(assinatura)

DIREITOS DE COPIA OU COPYRIGHT

© **Copyright:** Nome Completo

O Instituto Politécnico de Setúbal tem o direito, perpétuo e sem limites geográficos, de arquivar e publicitar este trabalho através de exemplares impressos reproduzidos em papel ou de forma digital, ou por qualquer outro meio conhecido ou que venha a ser inventado, de o divulgar através de repositórios científicos e de admitir a sua cópia e distribuição com objetivos educacionais ou de investigação, não comerciais, desde que seja dado crédito ao autor e editor.

À minha mãe

AGRADECIMENTOS

Ao Professor Arquiteto Luís Pedro Cerqueira, por ter aceitado o desafio de ser meu orientador, pelos conhecimentos transmitidos, disponibilidade, comentários, observações e sugestões com o intuito de melhorar o trabalho, e motivação ao longo de todo o processo.

Ao meu pai, por me ter incentivado a tirar este mestrado, pelo apoio, motivação e conhecimentos transmitidos ao longo do curso e na elaboração desta dissertação.

À minha esposa, pelo amor, carinho, amizade e companheirismo, pela paciência, incentivo e apoio incondicional no mestrado e em todas as situações ao longo da nossa vida.

Aos meus dois filhos, pelo amor, carinho e compreensão, privando-os da minha companhia e do meu apoio enquanto pai, durante todos os momentos dedicados a este mestrado.

Ao Centro de Documentação da Infraestruturas de Portugal, que me disponibilizou documentação técnica para a elaboração deste trabalho.

À Arquiteta Paula Azevedo da Infraestruturas de Portugal, pela visita guiada ao Edifício de Passageiros da Estação Barreiro Mar, fornecimento de documentação técnica e esclarecimentos prestados.

Ao Senhor Nuno Costa, Supervisor da Infraestruturas de Portugal, pela visita guiada ao Edifício de Passageiros da Estação Barreiro Mar e pelos esclarecimentos prestados.

À Senhora Venilde Ribeiro, responsável pelo Museu “A Estação”, situado na antiga estação do Pinhal Novo, pela visita guiada e esclarecimentos prestados.

Aos meus colegas de curso, com um agradecimento especial à Elsa Guerreiro.

Um especial agradecimento também à Eva Mina e ao Samuel Tavares.

A todos os que fizeram parte deste processo, o meu sincero obrigado.

RESUMO

Com o passar dos anos, tem-se verificado uma preocupação cada vez maior relativamente às questões de salvaguarda e conservação do património construído. Atualmente, o cenário de abandono e degradação de elementos essenciais da nossa história é uma constante, dando como exemplo o Património Ferroviário que se encontra desativado.

Com a diminuição da utilização do comboio como principal meio de transporte e a falta de atratividade para o uso do mesmo, o encerramento sucessivo de linhas ferroviárias é inevitável, tendo como consequência o abandono das respetivas infraestruturas, nomeadamente estações, apeadeiros e outros edifícios.

Torna-se cada vez mais urgente a recuperação e requalificação do património desativado, sendo os processos de reabilitação ferramentas essenciais para esse propósito, estabelecendo a ligação entre o passado e o presente.

Assim, esta dissertação propõe a reabilitação da Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar e da sua envolvente, que se encontram em estado de abandono e degradação, situação bem presente e visível. O objetivo será revitalizar o local que outrora desempenhou um papel muito importante, como ponto de partida e chegada de pessoas e mercadorias, demonstrando a importância do Caminho de Ferro na história do Barreiro, representado pelo seu vasto Património Ferroviário.

A proposta de reabilitação terá como princípio a preservação da memória e a identidade do local, readaptando-o a novos usos, com base nas exigências do presente e do futuro, numa perspetiva de sustentabilidade e de turismo.

PALAVRAS-CHAVE: Património, Identidade, Memória, Reabilitação, Reconversão, Requalificação, Reutilização, Caminhos de Ferro

ABSTRACT

Over the years, there has been an increasing concern regarding the issues of safeguarding and conservation of the built heritage. Currently, the scenario of abandonment and degradation of essential elements of our history is a constant, giving as an example the Railway Heritage that is deactivated.

With the decrease in the use of the train as the main means of transport, and the lack of attractiveness for its use, the successive closure of railway lines is inevitable, resulting in the abandonment of the respective infrastructures, namely railway stations, railway halts and other buildings.

The recovery and requalification of deactivated heritage is becoming increasingly urgent, and rehabilitation processes are essential tools for this purpose, establishing the link between the past and the present.

Thus, this dissertation proposes the rehabilitation of the Barreiro Mar Railway-River Station and its surroundings, which are in a state of abandonment and degradation, a very present and visible situation. The objective will be to revitalize the place that once played a very important role, as a point of departure and arrival for people and goods, demonstrating the importance of the Railway in the history of Barreiro, represented by its vast Railway Heritage.

The rehabilitation project will have as its principle the preservation of the memory and identity of the place, readapting it to new uses, based on the demands of the present and the future, from a perspective of sustainability and tourism.

KEY WORDS: Heritage, Identity, Memory, Rehabilitation, Reconversion, Requalification, Reuse, Railways

ÍNDICE GERAL

AGRADECIMENTOS	I
RESUMO	III
ABSTRACT	V
ÍNDICE DE FIGURAS	X
SÍMBOLOS E ABREVIATURAS.....	XVII
1. INTRODUÇÃO	1
1.1 ENQUADRAMENTO E MOTIVAÇÃO	1
1.2 OBJETIVOS E METODOLOGIA	3
1.3 ESTRUTURA DO DOCUMENTO	6
2. SÍNTESE HISTÓRICA DO BARREIRO.....	7
3. AS QUESTÕES DO PATRIMÓNIO.....	19
3.1 PATRIMÓNIO CULTURAL	26
3.1.1 LEGISLAÇÃO PORTUGUESA SOBRE O PATRIMÓNIO CULTURAL	28
3.2 PATRIMÓNIO INDUSTRIAL.....	33
3.3 PATRIMÓNIO FERROVIÁRIO.....	35
3.4 IDENTIDADE	36
3.5 MEMÓRIA	38
3.6 CARTAS E CONVENÇÕES PATRIMONIAIS	41
3.6.1 CARTA DE ATENAS (1931)	43
3.6.2 CARTA DE VENEZA (1964)	45
3.6.3 CARTA DE CRACÓVIA (2000).....	47
3.6.4 CARTA DE NIZHNY TAGIL (2003).....	49
3.6.5 CARTA DE RIGA (2005).....	51
4. PORTUGAL E O CAMINHO DE FERRO.....	54
5. O CAMINHO DE FERRO NO BARREIRO.....	60
5.1 A CULTURA FERROVIÁRIA NO BARREIRO	62
5.1.1 UMA CULTURA TÉCNICA ESPECÍFICA	63
5.1.2 UM ASSOCIATIVISMO FERROVIÁRIO COM CARACTERÍSTICAS PRÓPRIAS	65
5.1.3 UM SIGNIFICATIVO CONJUNTO PATRIMONIAL ARQUITETÓNICO	66

6. A ESTAÇÃO FERRO-FLUVIAL BARREIRO MAR	78
6.1 FACHADA POENTE	80
6.2 FACHADAS NORTE E SUL.....	83
6.3 FACHADA NASCENTE	84
6.4 GARE	85
7. O ABANDONO DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DO BARREIRO	87
7.1 DECLÍNIO E DEGRADAÇÃO DA ESTAÇÃO FERRO-FLUVIAL BARREIRO MAR.....	90
7.2 A PROPOSTA DE RECUPERAÇÃO.....	99
8. ESTUDO DE BOAS PRÁTICAS (CASOS DE REFERÊNCIA)	101
8.1 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DO PINHAL NOVO – MUSEU “A ESTAÇÃO”	103
8.2 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CANFRANC – GRAND LUXURY HOTEL	111
8.3 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE ARARAS (SÃO PAULO) – CENTRO CULTURAL	119
8.4 OFFICINE DEL VOLO (MILÃO) – EDIFÍCIO MULTIUSOS.....	129
9. ANÁLISE SWOT – VIABILIZAÇÃO DE SOLUÇÕES E PROPOSTAS	140
9.1 AMBIENTE INTERNO	141
9.2 AMBIENTE EXTERNO	143
9.3 SÍNTESE CONCLUSIVA	146
10. PROPOSTA DE INTERVENÇÃO	147
10.1 HOTEL BOUTIQUE	150
10.2 NÚCLEO MUSEOLÓGICO FERROVIÁRIO	152
10.3 JARDIM TROPICAL INTERIOR	153
10.4 RESTAURANTE PANORÂMICO.....	154
10.5 CAIS FLUVIAL – ATIVIDADES DE LAZER E DESPORTOS NÁUTICOS.....	156
10.6 ZONAS VERDES DE LAZER E CONVÍVIO.....	158
10.7 PARQUE INFANTIL URBANO.....	160
10.8 PARQUE DESPORTIVO URBANO	161
10.9 DESENHOS REPRESENTATIVOS DOS USOS PROPOSTOS.....	162
10.10 DESENHOS ESQUEMÁTICOS (DEMOLIÇÕES E NOVOS USOS).....	168
11. CONCLUSÃO	171
12. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	174
13. REFERÊNCIAS ELETRÓNICAS	178
14. ANEXOS	182

ÍNDICE DE FIGURAS

Fig. 1 – Carta Militar e Topográfica do Barreiro – 1813	8
Fig. 2 – Muleta do Tejo.....	9
Fig. 3 – Transporte de mercadorias e labor da pesca.....	9
Fig. 4 – Vinicultura no Barreiro	11
Fig. 5 – Salicultura no Barreiro	11
Fig. 6 – Moinho de Vento no Barreiro	12
Fig. 7 – Moinho de Maré no Barreiro	12
Fig. 8 – Caminho-de-Ferro no Barreiro.....	13
Fig. 9 – Oficinas CP Barreiro 1961	14
Fig. 10 – Fundação CP Barreiro	14
Fig. 11 – Fábrica de Cortiça no Barreiro.....	15
Fig. 12 – Fábrica O. Herold & C. ^a	15
Fig. 13 – Complexo Fabril da CUF – 1910	16
Fig. 14 – Construção do Complexo Industrial no Barreiro – 1908.....	17
Fig. 15 – Companhia União Fabril – Foto 1	18
Fig. 16 – Companhia União Fabril – Foto 2	18
Fig. 17 – Companhia União Fabril – Foto3	18
Fig. 18 – Françoise Choay.....	19
Fig. 19 – Mapa dos Caminhos de Ferro Portugueses em 1895	52
Fig. 20 – Complexo Ferroviário do Barreiro	53
Fig. 21 – Escola de Praticantes de Estação dos Caminhos de Ferro Sul e Sueste.....	57
Fig. 22 – Património Ferroviário do Barreiro	60
Fig. 23 – Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar – Anos 40	61
Fig. 24 – Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar – Vista Atual	61
Fig. 25 – Armazém de Expedição – Anos 20/30	62
Fig. 26 – Armazém de Expedição – Vista Atual	62
Fig. 27 – Bombeiros Voluntários Sul e Sueste – Foto 1	62
Fig. 28 – Bombeiros Voluntários Sul e Sueste – Foto 2.....	62
Fig. 29 – Primitiva Estação Ferroviária do Barreiro – 1910.....	63
Fig. 30 – Oficinas Gerais – Vista Atual	63
Fig. 31 – Armazém Regional – Foto 1	64
Fig. 32 – Armazém Regional – Foto 2	64
Fig. 33 – Rotunda das Locomotivas – 1917.....	65

Fig. 34 – Rotunda das Locomotivas – Vista Atual.....	65
Fig. 35 – Ramal Industrial da CUF.....	65
Fig. 36 – Palácio do Coimbra – Foto 1	66
Fig. 37 – Palácio do Coimbra – Foto 2	66
Fig. 38 – Bairro Ferroviário – Foto 1	67
Fig. 39 – Bairro Ferroviário – Foto 2.....	67
Fig. 40 – Edifício do Instituto dos Ferroviários	68
Fig. 41 – Vista Atual do Armazém de Víveres do Barreiro-A.....	68
Fig. 42 – Vista Atual do Dormitório do Barreiro-A	69
Fig. 43 – Doca Seca.....	70
Fig. 44 – Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar – Alçado Principal – Fachada Poente	73
Fig. 45 – Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar – Planta Piso 1 – Fachada Poente.....	73
Fig. 46 – Estação Barreiro Mar – Frontispício voltado a Este – Fachada Poente.....	74
Fig. 47 – Estação Barreiro Mar – Alçado Principal – Fachada Poente/Gare	74
Fig. 48 – Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar – Fachada Poente – Espaço Interior.....	75
Fig. 49 – Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar – Corte AB – Fachada Norte.....	76
Fig. 50 – Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar – Fachada Sul	76
Fig. 51 – Estação Barreiro Mar – Plataformas de embarque de passageiros	77
Fig. 52 – Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar – Alçado Principal – Fachada Nascente	77
Fig. 53 – Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar – Fachada Nascente.....	78
Fig. 54 – Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar – Gare	78
Fig. 55 – Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar – Cobertura da Gare – Corte CD	79
Fig. 56 – Porta Principal – Fachada Poente	83
Fig. 57 – Porta Cobertura – Fachada Poente	83
Fig. 58 – Paredes Interiores – Infiltrações – Fachada Poente.....	84
Fig. 59 – Paredes Interiores – Incêndio – Fachada Poente	84
Fig. 60 – Escadas de Acesso – Torre 1 – Fachada Poente	84
Fig. 61 – Escadas de Acesso – Torre 2 – Fachada Poente	84
Fig. 62 – Corredor de acessos aos escritórios – Fachada Poente	85
Fig. 63 – Escritórios – Fachada Poente	85
Fig. 64 – Zona Técnica 1 – Fachada Poente	85
Fig. 65 – Zona Técnica 2 – Fachada Poente	85
Fig. 66 – Cozinha – Foto 1 – Fachada Poente.....	86
Fig. 67 – Cozinha – Foto 2 – Fachada Poente.....	86

Fig. 68 – Instalações Sanitárias – Foto 1 – Fachada Poente	86
Fig. 69 – Instalações Sanitárias – Foto 2 – Fachada Poente	86
Fig. 70 – Bilheteiras – Foto 1 – Fachada Poente	87
Fig. 71 – Bilheteiras – Foto 2 – Fachada Poente	87
Fig. 72 – Sala de Espera – Foto 1 – Fachada Poente	87
Fig. 73 – Sala de Espera – Foto 2 – Fachada Poente	87
Fig. 74 – Parede Exterior – Infiltrações – Fachada Poente	88
Fig. 75 – Parede Exterior – Revestimento – Fachada Nascente.....	88
Fig. 76 – Cobertura Plana – Fachada Poente.....	88
Fig. 77 – Cobertura Inclínada de duas Águas – Gare	88
Fig. 78 – Janelas – Piso Térreo – Fachada Poente	89
Fig. 79 – Janelas – Torre – Cobertura – Fachada Poente	89
Fig. 80 – Cobertura com falta de material – Gare	89
Fig. 81 – Paredes vandalizadas – Gare.....	89
Fig. 82 – Relógio – Exterior – Fachada Poente	90
Fig. 83 – Relógio – Interior – Fachada Poente.....	90
Fig. 84 – Centro Comercial – Foto 1	90
Fig. 85 – Centro Comercial – Foto 2.....	90
Fig. 86 – Canal Ferroviário – Plataformas de embarque – Exterior.....	91
Fig. 87 – Canal Ferroviário – Plataformas de embarque – Gare.....	91
Fig. 88 – Material Circulante abandonado – Foto 1	91
Fig. 89 – Material Circulante abandonado – Foto 2	91
Fig. 90 – Vazio entre Estações – Foto 1	92
Fig. 91 – Vazio entre Estações – Foto 2.....	92
Fig. 92 – Proposta Masterplan CP – 1993/1994	100
Fig. 93 – Estação Ferroviária de Pinhal Novo – Museu “A Estação”.....	103
Fig. 94 – Estação Ferroviária de Pinhal Novo – 1868	103
Fig. 95 – Estação Ferroviária de Pinhal Novo – 1935	104
Fig. 96 – Museu – A Estação – Inauguração - 2021	105
Fig. 97 – Pinhal Novo – De Lugar a Vila.....	107
Fig. 98 – Projetos e futuras intervenções.....	107
Fig. 99 – Uniforme da Guarda de PN	107
Fig. 100 – Farda de Pessoal Graduado de Estação	107
Fig. 101 – Utensílios de Via.....	105

Fig. 102 – Placas de identificação e Boné de Fator.....	105
Fig. 103 – Modelo de Locomotiva.....	105
Fig. 104 – Artigos vários ferroviários	105
Fig. 105 – Lanternas de sinais ou de mão	109
Fig. 106 – Uso da madeira em travessas de Via	109
Fig. 107 – Elementos Básicos da Via Férrea.....	109
Fig. 108 – Balança Mecânica Centesimal.....	109
Fig. 109 – Equipamento Ligeiro de Via.....	110
Fig. 110 – Transporte de mercadorias.....	110
Fig. 111 – Abertura oficial da Estação Internacional de Canfranc – Julho 1928.....	111
Fig. 112 – Estação de Canfranc – Instalações abandonadas – Foto 1	112
Fig. 113 – Estação de Canfranc – Instalações abandonadas – Foto 2	113
Fig. 114 – Estação de Canfranc – Material Circulante abandonado	113
Fig. 115 – Estação de Canfranc – Instalações abandonadas – Bilheteira.....	113
Fig. 116 – Grand Luxury Canfranc Estación – Receção	115
Fig. 117 – Grand Luxury Canfranc Estación – Bar.....	115
Fig. 118 – Grand Luxury Canfranc Estación – Piscina.....	115
Fig. 119 – Grand Luxury Canfranc Estación – Receção – Vista Geral.....	116
Fig. 120 – Grand Luxury Canfranc Estación – Restaurante.....	116
Fig. 121 – Grand Luxury Canfranc Estación – Quarto 1	117
Fig. 122 – Grand Luxury Canfranc Estación – Quarto 2	117
Fig. 123 – Grand Luxury Canfranc Estación – Suite	117
Fig. 124 – Grand Luxury Canfranc Estación – Exterior.....	118
Fig. 125 – Estação Ferroviária de Araras	119
Fig. 126 – Estação Ferroviária de Araras – Instalações abandonadas – Foto 1	120
Fig. 127 – Estação Ferroviária de Araras – Instalações abandonadas – Foto 2	120
Fig. 127 – Estação Ferroviária de Araras – Instalações abandonadas – Foto 3	120
Fig. 129 – Maquete – Centro Cultural – Estação Ferroviária de Araras	121
Fig. 130 – Centro Cultural de Araras	123
Fig. 131 – Centro Cultural de Araras – Plataforma de embarque – Foto 1.....	124
Fig. 132 – Centro Cultural de Araras – Plataforma de embarque – Foto 2.....	124
Fig. 133 – Centro Cultural de Araras – Plataforma de embarque – Ampliada.....	124
Fig. 134 – Centro Cultural de Araras – Sala de Exposições	125
Fig. 135 – Centro Cultural de Araras – Auditório	125

Fig. 136 – Centro Cultural de Araras – Auditório – Planta e Corte	126
Fig. 137 – Centro Cultural de Araras – Edifício de apoio ao Centro Cultural.....	126
Fig. 138 – Centro Cultural de Araras – Antigo E.P. – Serviços e Loja.....	127
Fig. 139 – Centro Cultural de Araras – Espaços verdes – Parque	127
Fig. 140 – Centro Cultural de Araras – Feira das Profissões	128
Fig. 141 – Centro Cultural de Araras – Exposição	128
Fig. 142 – Centro Cultural de Araras – Festival de Anime e RPG.....	128
Fig. 143 – Centro Cultural de Araras – Concerto Flor da Alma	128
Fig. 144 – Officine Aeronautiche Caproni	129
Fig. 145 – Officine Aeronautiche Caproni – Linha de Produção.....	130
Fig. 146 – Officine Aeronautiche Caproni – Produção de Aeronaves	130
Fig. 147 – Officine del Volo.....	131
Fig. 148 – Officine del Volo – Pátio Exterior	132
Fig. 149 – Officine del Volo – Receção.....	133
Fig. 150 – Officine del Volo – Espaço Interior	133
Fig. 151 – Officine del Volo – Sala Biplano – Foto 1	133
Fig. 152 – Officine del Volo – Sala Biplano – Foto 2.....	133
Fig. 153 – Officine del Volo – Sala Monoplano – Foto 1	133
Fig. 154 – Officine del Volo – Sala Monoplano – Foto 2	133
Fig. 155 – Officine del Volo – Sala Eliche – Foto 1	134
Fig. 156 – Officine del Volo – Sala Eliche – Foto 2	134
Fig. 157 – Officine del Volo – Reuniões e Convenções – Foto 1	135
Fig. 158 – Officine del Volo – Reuniões e Convenções – Foto 2	135
Fig. 159 – Officine del Volo – Jantares	135
Fig. 160 – Officine del Volo – Noites de Gala	135
Fig. 161 – Officine del Volo – Festas e Eventos Privados – Foto 1.....	136
Fig. 162 – Officine del Volo – Festas e Eventos Privados – Foto 2.....	136
Fig. 163 – Officine del Volo – Exposição de Motos.....	137
Fig. 164 – Officine del Volo – Exposição de Automóveis	137
Fig. 165 – Officine del Volo – Desfiles de Moda	137
Fig. 166 – Officine del Volo – Apresentações	137
Fig. 167 – Officine del Volo – Casamentos – Foto 1	138
Fig. 168 – Officine del Volo – Casamentos – Foto 2.....	138
Fig. 169 – Officine del Volo – Filmagens	139

Fig. 170 – Officine del Volo – Programas de TV	139
Fig. 171 – Officine del Volo – Sessões Fotográficas.....	139
Fig. 172 – Hotel Boutique – Lobby & Recepção	151
Fig. 173 – Hotel Boutique – Quartos.....	151
Fig. 174 – Hotel Boutique – Restaurante	151
Fig. 175 – Núcleo Museológico Ferroviário Pinhal Novo – Diagrama de Linhas	152
Fig. 176 – Núcleo Museológico Ferroviário Pinhal Novo – Boletins CP	152
Fig. 177 – Atocha – Jardim Tropical Interior – Foto 1	153
Fig. 178 – Atocha – Jardim Tropical Interior – Foto 2	153
Fig. 179 – Armazém de Mercadorias da Estação de Sines convertido em restaurante.....	154
Fig. 180 – Restaurante Cais da Estação – Sines – Vista Panorâmica	155
Fig. 181 – Restaurante Cais da Estação – Sines – Interação entre clientes	155
Fig. 182 – Cais Fluvial Flutuante Tipo	156
Fig. 183 – Passeios de barco	157
Fig. 184 – Banana Boat – Aventura.....	157
Fig. 185 – Passeios de Gaivota.....	157
Fig. 186 – Remo – Desporto.....	157
Fig. 187 – Parque Urbano – Jardim.....	159
Fig. 188 – Parque Urbano – Lago.....	159
Fig. 189 – Parque Infantil Urbano – Foto 1	160
Fig. 190 – Parque Infantil Urbano – Foto 2	160
Fig. 191 – Parque Desportivo Urbano – Foto 1.....	161
Fig. 192 – Parque Desportivo Urbano – Foto 2.....	161
Fig. 193 – Desenho repr. – Gare – Restauração / Jardim Tropical / Salão Multiusos	162
Fig. 194 – Desenho representativo – Esplanada	163
Fig. 195 – Desenho representativo – Atelier de pintura e fotografia ao ar livre	163
Fig. 196 – Desenho repr. – Armazém de Mercadorias – Restaurante Panorâmico.....	164
Fig. 197 – Desenho representativo – Novo Cais Fluvial	165
Fig. 198 – Desenho representativo – Nova localização das instalações da Soflusa	166
Fig. 199 – Desenho repr. – Zonas verdes / Parque Infantil / Parque Desportivo.....	167
Fig. 200 – Desenho esquemático – Demolições.....	168
Fig. 201 – Desenho esquemático – Novos Usos	169
Fig. 202 – Desenho esquemático – Edifício de Passageiros – Piso 0.....	170
Fig. 202 – Desenho esquemático – Edifício de Passageiros – Piso 1.....	170

SÍMBOLOS E ABREVIATURAS

ACAAR – Associação de Cultura e Artes de Araras

C^a – Companhia

CICI – Comissão Internacional de Cooperação Intelectual

CP – Comboios de Portugal

CSOPM – Conselho Superior de Obras Públicas e Minas

CUF – Companhia União Fabril

DGPC – Direção Geral do Património Cultural

EMEF – Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário

EP – Edifício de Passageiros

FEDECRAIL – European Federation of Museum and Tourist Railways

ICCROM – International Center for the Study of the Preservation and Restoration of Cultural Property

ICOMOS – International Council on Monuments and Sites

IP – Infraestruturas de Portugal

LDA – Limitada

MOPCI – Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria

PDM – Plano Diretor Municipal

REFER – Rede Ferroviária Nacional

SARL – Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

SNI – Secretariado Nacional de Informação

SWOT – Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats

TICCIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage

UNESCO – United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

1. INTRODUÇÃO

Capítulo onde se definem o enquadramento e motivação do trabalho apresentado nesta dissertação, bem como os seus principais objetivos, metodologia e estrutura do documento.

1.1 ENQUADRAMENTO E MOTIVAÇÃO

O Caminho de Ferro surge no século XIX com a Revolução Industrial, em Inglaterra, e a adaptação da máquina a vapor aos transportes.

O seu aparecimento foi verdadeiramente revolucionário porque a velocidade mais rápida, relativamente à deslocação de pessoas e mercadorias, era a de um cavalo a galope. Até então, essas movimentações eram efetuadas através da força muscular, sobretudo animal, ou nos transportes fluviais e marítimos através do vento.

Devido às grandes vantagens que o aparecimento do Caminho de Ferro apresentou para a sociedade, um elevado número de países apressou-se a construir as suas redes ferroviárias, tendo implicações muito significativas em termos económicos, sociais, políticos e militares.

Em 1853, Portugal não constituiu exceção e iniciou a construção da sua rede ferroviária, com a Linha do Norte.

Com o decorrer dos anos, os Caminhos de Ferro souberam e foram capazes de incorporar uma série de inventos, descobertas e aperfeiçoamentos tecnológicos que permitiram progressivamente a deslocação a maiores velocidades, com mais segurança e melhor conforto para os seus utilizadores.

Quando terminou a 2ª Guerra Mundial, verificou-se um grande desenvolvimento do automóvel e do setor rodoviário. Com a crescente procura, assistiu-se a uma enorme evolução das redes rodoviárias nos países mais desenvolvidos economicamente, o que levou as entidades públicas a darem também prioridade ao transporte rodoviário, considerando o Caminho de Ferro uma solução do passado e já ultrapassada.

Em Portugal, posteriormente às décadas de 70 e 80 do século passado, também o Estado entendeu dessa forma e foram encerradas várias linhas ferroviárias, designadamente no Alentejo, Norte e interior do país, devido à sua exploração ter sido considerada financeiramente insustentável.

Tais decisões, desde aquela época até à atualidade, acentuaram o isolamento dessas regiões e, por consequente, a diminuição significativa das suas populações.

As questões do clima vieram alertar os cientistas, as populações, os decisores políticos e a comunidade em geral, que o Caminho de Ferro, caso eletrificado, seria uma das soluções de transporte terrestre mais eficiente e com menores custos em termos energéticos e ambientais.

Esta recente perceção das populações e dos políticos tem levado a uma alteração de procedimento das autoridades comunitárias, estrangeiras e em Portugal. Neste momento, praticamente todos os países estão a fazer esforços para a recuperação e reabilitação do Caminho de Ferro, tendo em vista a procura atual e a sua integração em espaços geográficos de maior dimensão, eliminando barreiras tecnológicas, tais como as diferenças de bitola, sistemas de sinalização e tração elétrica.

É nesse sentido que, em virtude de outras soluções de exploração ferroviária mais modernas e integradas, a reabilitação de alguns edifícios ferroviários desativados poderá ser aproveitada para suprir necessidades e lacunas da comunidade, preservando o património existente, compreendendo conceitos como a identidade e memória, conciliando o passado, o presente e o futuro. Em simultâneo permite também contribuir para uma melhoria significativa da paisagem, em vez de figurarem como “esqueletos” abandonados que provocam poluição visual e que todos temos o direito e o dever de defender e preservar, promovendo a cultura ferroviária.

Assim, entendo que, face à proximidade onde estudámos e residimos, possamos focar a nossa atenção no edificado da antiga Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar e na sua envolvente, encontrando-se sem utilização desde a entrada ao serviço do novo Terminal Rodo–Ferro-Fluvial do Barreiro em setembro de 1995.

Atualmente, vinte e oito anos após a entrada em funcionamento do novo terminal, o edifício da antiga Estação Ferro-Fluvial, apesar de se encontrar ao abandono, apresenta dignidade estética e usufrui de uma localização privilegiada, quer na envolvente dos rios Tejo e Coia, quer na própria cidade do Barreiro e em zonas próximas como o Seixal.

Existe uma enorme potencialidade que o conjunto edificado e o local oferecem para criar zonas culturais, de lazer turístico e com equipamentos coletivos, que permitam o usufruto da população do Barreiro.

1.2 OBJETIVOS E METODOLOGIA

O propósito de reabilitar edifícios antigos depende do contexto e dos objetivos específicos de cada projeto. Contudo, existem algumas razões comuns pelas quais a reabilitação desses edifícios é realizada, tais como:

- Preservação do Património;
- Sustentabilidade e conservação de recursos;
- Revitalização urbana;
- Aproveitamento do valor económico;
- Reutilização adaptativa;
- Promoção da coesão social;
- Valorização imobiliária.

É, no entanto, importante salientar que cada projeto terá as suas próprias metas e motivações específicas, dependendo das necessidades e prioridades locais.

A reabilitação de edifícios antigos procura preservar o património e a história, promover a sustentabilidade, adaptar os espaços às necessidades contemporâneas, revitalizar áreas urbanas e valorizar o património edificado, trazendo benefícios culturais, sociais, económicos e ambientais.

Esta dissertação apresenta uma proposta de reabilitação para a antiga Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar e a sua envolvente, baseada em novos usos, promovendo um conjunto de atividades para a requalificação e valorização das infraestruturas existentes.

O objeto de estudo deste trabalho, levanta à partida várias questões:

- 1) Como reabilitar o conjunto edificado da antiga Estação, marcado por um forte “contexto” histórico e social, encontrando-se hoje desativado e abandonado?
- 2) Como contribuir para enaltecer as qualidades deste património?
- 3) Que novas funcionalidades poderão ser atribuídas ao respetivo conjunto e à sua envolvente?

Para responder a estas questões será necessário analisar a contextualização histórica e sociocultural da estação, verificando os aspetos positivos, negativos e construtivos dos edifícios (arquitetura, volume, área, nº de pisos, pé direito, entre outros), que contribuirão para uma solução referente a novos usos.

Pretende-se adaptar o conjunto edificado a novas funcionalidades, sem que se dê a perda da sua identidade. O objetivo é recuperar a zona da Estação, estabelecendo uma relação com os elementos que impulsionam a cidade, partindo de uma análise e perceção dos principais fatores associados, incluindo vantagens e desvantagens, discutindo as perspetivas de desenvolvimento sugeridas pelos diferentes planos e projetos num contexto pós-industrial.

Conhecendo as especificidades de uma estrutura de natureza ferroviária com valor histórico e cultural, mas também económico, implica pesquisar boas práticas e desenvolver propostas para a adaptação de um edifício desativado a novos usos, com base nos tempos atuais, bem como a possibilidade para a recuperação e reintegração de testemunhos ferroviários.

Pretende-se chegar a uma proposta coerente que responda às necessidades do Barreiro, tendo também como objetivo a sensibilização das populações e das entidades envolvidas para a problemática relacionada com o abandono do atual Património Ferroviário nacional.

Para a realização deste trabalho serão efetuadas as seguintes tarefas:

- Recolha de informação sobre o Barreiro, apresentando uma contextualização histórica, urbana, social e cultural;
- Análise e reflexão sobre as questões patrimoniais;
- Análise e descrição da evolução histórica do Caminho de Ferro em Portugal. Características que englobam na sua generalidade as estações ferroviárias e, particularmente, a Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar;
- Análise de documentação referente a planos e projetos propostos para o desenvolvimento da reabilitação da Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar;
- Análise de peças escritas e desenhadas, e outra documentação que explicita a motivação e os objetivos para a intervenção;
- Reconhecimento “in situ” através de relatórios fotográficos e levantamentos efetuados, com base em visitas guiadas solicitadas às entidades competentes;
- Análise de boas práticas, relacionadas com exemplos (casos de referência) a nível nacional e internacional, de projetos implementados em edifícios e espaços industriais semelhantes, adaptados para novos usos. Servirão como fundamento à proposta de reabilitação/requalificação a desenvolver;
- Pontos fortes, pontos fracos, ameaças e oportunidades, que apresenta o conjunto edificado da antiga Estação e a sua envolvente, por forma a delinear objetivos e definir estratégias de intervenção (análise SWOT);
- Proposta de reabilitação para a antiga Estação e sua envolvente, com a criação de espaços verdes, culturais, desportivos, empresariais, zonas de lazer e convívio, hotelaria, restauração, entre outros usos.

Assim, será apresentada uma proposta de reabilitação que se baseia na implementação de novos usos, aproveitando o potencial do edificado existente, da área disponível de construção e da sua envolvente.

1.3 ESTRUTURA DO DOCUMENTO

A presente dissertação encontra-se dividida em onze capítulos. O primeiro capítulo corresponde aos textos introdutórios do trabalho, onde se definem o enquadramento e motivação, objetivos propostos e metodologia adotada, e estrutura do documento.

No segundo capítulo é efetuada uma breve síntese histórica do Barreiro, desde a sua origem até à atualidade, passando pela industrialização, e as consequências sociais, económicas e culturais que esta teve na cidade.

O terceiro capítulo aborda os conceitos de Património, Identidade e Memória, para uma melhor compreensão do lugar. São analisadas as Convenções e Cartas Patrimoniais, por forma a elaborar uma proposta de intervenção coerente com o que o espaço nos oferece.

No quarto capítulo deste trabalho é efetuada uma breve análise e descrição da chegada do Caminho de Ferro a Portugal.

O quinto capítulo descreve, de uma forma resumida, o aparecimento do Caminhos de Ferro no Barreiro. Aborda temas como a cultura ferroviária, o associativismo e o conjunto arquitetónico ferroviário existente na cidade.

O sexto capítulo apresenta o objeto de estudo, a Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar, a necessidade da sua construção e respetiva descrição arquitetónica.

O sétimo capítulo faz referência ao tema sobre o abandono, declínio e degradação do Património Ferroviário do Barreiro, onde se inclui o objeto de estudo. É apresentado um pequeno relatório fotográfico da antiga estação ferro-fluvial, demonstrativo do mau estado de conservação e degradação da mesma.

No oitavo capítulo apresenta-se o estudo de boas práticas, ou seja, casos de referência nacionais e internacionais, relacionados com edifícios abandonados que se encontravam degradados, tendo sido convertidos em novas instalações com usos diferentes dos originais.

O nono capítulo refere-se à análise SWOT, permitindo identificar as potencialidades e vulnerabilidades do local a intervencionar, que podem ter impacto no desenvolvimento da proposta de reabilitação a apresentar.

No décimo capítulo é apresentada a proposta de reabilitação para a antiga estação e a sua envolvente, com o objetivo de requalificar e revitalizar a respetiva zona.

Por fim, no décimo primeiro capítulo, apresentam-se as conclusões obtidas referentes ao trabalho desenvolvido, assim como uma reflexão relativamente a possíveis soluções numa perspetiva de futuro.

2. SÍNTESE HISTÓRICA DO BARREIRO

O Concelho do Barreiro localiza-se na Península de Setúbal, estando limitado a Sul por Sesimbra e Setúbal, a Sueste por Palmela, a Leste pela Moita, a Oeste pelo Seixal e a Norte banhado pelo rio Tejo.

Criada a freguesia a 12 de fevereiro de 1487, logo passou a Vila em 1521, e longe ficaram as origens de um lugar, denominado Quinta do Barreiro. Pequeno município da margem sul do Tejo, o termo do Barreiro era limitado, quase exclusivamente ao seu perímetro urbano, cujo alfoz pouco passava de uma légua.¹

O grande e rápido aumento populacional que a povoação registava à época de 1487, foi um dos fatores determinantes do desenvolvimento do lugar. Em 1521, foi este mesmo motivo, a base e o fundamento que impulsionou a fundação do Concelho e a sua passagem à categoria de Vila.²

Com o início da expansão portuguesa, o Barreiro desempenhou um papel relevante nos Descobrimentos. Entre o século XV e o século XVII houve um crescimento económico que permitiu a existência de importantes infraestruturas como o Complexo Real de Vale de Zebro, o Estaleiro Naval da Telha e o Forno Cerâmico da Mata da Machada, criando as mais diversas profissões especializadas e permitindo a passagem de várias pessoas e saberes pela região. (GONÇALVES, 2013, p. 23)

¹ CARMONA, Rosalina – *Barreiro: O Lugar e a História Séculos XIV a XVIII* – Edição: Junta de Freguesia do Barreiro, 2009, p. 13

² CARMONA, Rosalina – *Vila Nova do Barreiro – Carta de Foral 1521* – Edição: Junta de Freguesia do Barreiro, 2007, p. 49



Figura 1 – Carta Militar e Topográfica do Barreiro – 1813
Fonte: Instituto Geográfico Português

No final do século XVIII era uma pequena povoação de características ribeirinhas. O modesto núcleo habitacional não excedia 600 fogos ou 2500 habitantes. A população era constituída essencialmente por pescadores, moleiros e pequenos artífices.

A vila do Barreiro desempenhava uma importante função no abastecimento de Lisboa, a despeito da sua pobreza agrológica, ocupando na região uma posição central, era favorecida pela morfologia do solo, em especial pelo rio Tejo e pelo esteiro navegável que o banha, concedendo-lhe condições favoráveis à industrialização.

A uma distância de cerca de sete quilómetros até Lisboa, medida entre as duas margens (Barreiro – Lisboa), ao longo dos séculos, o Barreiro foi uma região constituída por vários tipos de indústrias, atraídas pela favorável localização geográfica e configuração do território.

Possuía condições naturais para as atividades marítimas, pelo que desde muito cedo as suas gentes souberam tirar partido dessa riqueza natural. Desde tempos ancestrais que o Tejo se povoou de barcos, numa azáfama de aproveitamento de ventos, marés e correntes, quer no transporte de mercadorias entre as duas margens, quer no labor da pesca, que foi uma das principais atividades económicas, tendo-se mantido como uma fonte de suporte da vila e parte da cultura dos seus habitantes, mesmo com o aparecimento de outras atividades económicas e industriais.

Uma das embarcações usadas nessa atividade foi a Muleta do Tejo (Figura 2), também denominada como “do Barreiro” ou “do Seixal”, e considerada por muitos como a mais extraordinária embarcação tradicional portuguesa. Este barco de pesca é arcaico na forma do casco, de proa proeminente redonda, bélica no aspeto, onde ostenta pequenos esporões, e de popa fortemente encurvada.³



Figura 2 – Muleta do Tejo
Fonte: <https://www.rostos.pt>

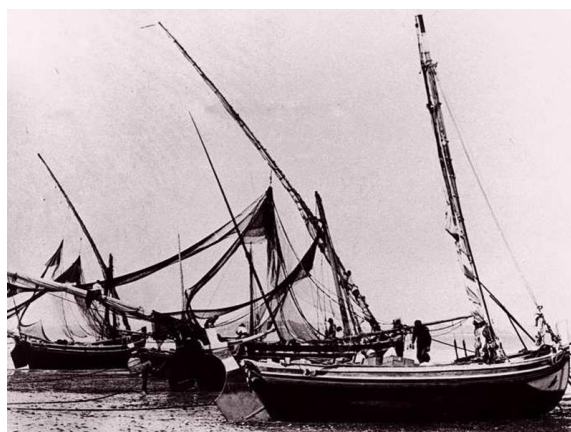


Figura 3 – Transporte de mercadorias e labor da pesca
Fonte: <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt>

³ Disponível em: <https://www.cm-barreiro.pt/conhecer/turismo/muleta-alvaro-velho-embarcacao-tradicional/>

Vila de pescadores e agricultores no seu passado, ficou conhecida em finais do séc. XVIII como um local de passagem de pessoas entre o Norte e o Sul do país. A proximidade do Barreiro ao rio, e conseqüentemente, a ventos fortes, permitiu a implementação de indústrias para o desenvolvimento do Barreiro antes do séc. XX, tais como a indústria moageira e a indústria de produção de sal.

As vinhas da margem sul do Tejo aparecem referenciadas nos documentos mais antigos sobre a região (século XII) e atestam a importância da atividade vitivinícola e da salicultura.

No que respeita ao espaço que é hoje o concelho do Barreiro, estas referências remontam a 1257, para Coina, e a 1298, para o Lavradio.

Na primeira metade do século XIX, mais de um terço do solo do concelho do Barreiro está cultivado e em grande parte com vinhas.

O destaque da produção vínica foi dado ao longo dos tempos pelo vinho da Barra a Barra e pelo afamado Bastardinho licoroso e fino que, em Lisboa, era bebido nas melhores casas e era exportado para muitas das cortes europeias.

Relativamente à salicultura, existem registos documentais anteriores a 1317, no Lavradio (Figura 5), e indícios de que esta atividade se tenha desenvolvido no estuário do Coina desde o século XIV. As atividades salineiras caracterizaram o perfil socioeconómico da margem sul e durante séculos, deram sustento aos locais e alimentou o mercado lisboeta.⁴

Este género de primeira necessidade continuou a produzir-se até ao início do século XX. Tal como aconteceu com a agricultura, a produção de sal vai desaparecer face à progressão industrial e urbana.⁵

⁴ CARMONA, Rosalina – *Vila Nova do Barreiro – Carta de Foral 1521* – Edição: Junta de Freguesia do Barreiro, 2007, p. 48

⁵ Disponível em: <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/a-humanizacao-do-territorio/povoamento-e-atividades-prima769rias.html>



Figura 4 – Vinicultura no Barreiro
Fonte: <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt>

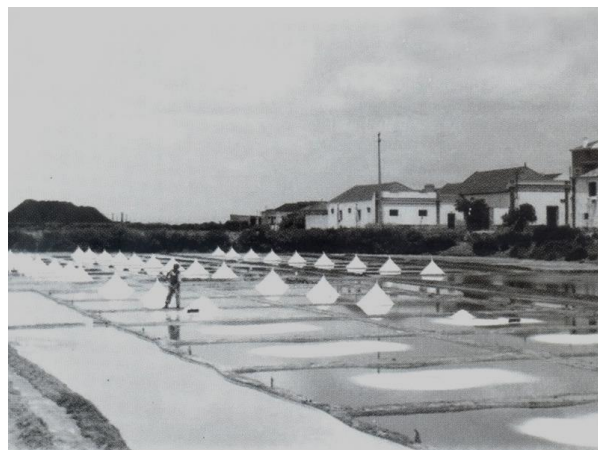


Figura 5 – Salicultura no Barreiro
Fonte: <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt>

No século XV surgem os primeiros moinhos de maré, assinalando o início do surto industrial efetuado pela indústria moageira.

A orla ribeirinha do concelho do Barreiro foi, desde a Idade Média, um espaço privilegiado para a edificação de engenhos moageiros, numa primeira fase hidráulicos e posteriormente eólicos.

O mais antigo moinho de maré foi edificado em 1484 e hoje já não existe. Dos onze referenciados ainda se encontram no concelho do Barreiro os moinhos de maré de Coina, Telha, Palhais, Grande, Pequeno, e vestígios do moinho do Cabo, em Alburrica, e do moinho de El Rei, em Vale de Zebro. Este último, era o maior do estuário do Tejo, com oito moendas, mas foi suplantado no Barreiro pelo do Braamcamp (séc. XVIII) com dez moendas.

Em finais do séc. XVIII, princípios do séc. XIX, aproveitando os ventos do Norte que sopravam de feição, são edificados os moinhos de vento. Desde a Recosta até à Praia dos Moinhos, no Lavradio, estavam documentados onze destes engenhos, que foram substituindo os seus congéneres hidráulicos.

Ainda hoje, em Alburrica, erguem-se os moinhos Nascente e Poente (1852), ambos de tipologia tradicional portuguesa, e o Gigante (1852) que, tal como o moinho do Jim (1827), na antiga Praia Norte, atual Av. Bento Gonçalves, possui três pisos. Ambos são de tipologia holandesa com pás de madeira. ⁶

Não é demais salientar que, a existência de moinhos implicava a existência de um espaço económico que se estendia a outras explorações, como as marinhas e a criação de viveiros nas caldeiras.

Os moinhos e as moagens industriais transformavam todo o seu envolvimento num pequeno complexo industrial, povoado por um número de gente especializada, onde se incluíam o moleiro, ajudante de moleiro, feitor, rendeiro, carregador, arrais e companheiro do barco do moinho, entre outros. ⁷

Com o despontar da moagem industrial no Barreiro, os moinhos de vento perdem o seu valor económico. Porém, a importância da atividade moageira no Barreiro foi de tal ordem que os barreirenses adotaram os engenhos de Alburrica como ex-libris da cidade. ⁸



Figura 6 – Moinho de Vento no Barreiro
Fonte: <https://memoriasimagens>



Figura 7 – Moinho de Maré no Barreiro
Fonte: <https://www.allaboutportugal.pt>

⁶ Disponível em: <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/proto-industria/moinhos-e-moagens.html>

⁷ Disponível em: <https://patrimoniobarreiro.wordpress.com/01-2/exposicao-permanente/moagens/>

⁸ Disponível em: <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/proto-industria/moinhos-e-moagens.html>

No âmbito de dotar o país com melhores vias de comunicação interna, em 1854, foi adjudicado a um grupo de industriais, entre os quais se destacou José Pedro da Costa Coimbra, a construção do Caminho de Ferro do Sul entre o Barreiro e Vendas Novas, e o Ramal de Setúbal.

Em 1861, são inaugurados no Barreiro os primeiros troços da Linha do Caminho de Ferro do Sul e Sueste, ligando a capital à extensa região alentejana, o que fez com que o Barreiro não voltasse a ser o mesmo.

A escolha do Barreiro para terminal ferroviário foi determinada pelas excelentes condições de acessibilidade marítima, a relativa proximidade com o mercado lisboeta e as instituições comerciais, financeiras e políticas da capital.

Os antigos itinerários medievais, terrestres e marítimos que ligavam o Sul do país a Lisboa, perderam importância face à revolução provocada pela introdução do transporte ferroviário. O Barreiro torna-se, então, no nó estratégico da ligação Norte/Sul.⁹



Figura 8 – Caminho de Ferro no Barreiro
Fonte: Memória e Futuro C.M. Barreiro

⁹ Disponível em: <https://www.cm-barreiro.pt/conhecer/patrimonio-cultural-e-arquivo-historico/patrimonio-industrial/>

Inicia-se um processo histórico que marcou o tecido social, económico e urbanístico da antiga vila de pescadores e moleiros, dando origem a uma moderna vila industrial e operária.

A antiga vila ribeirinha torna-se, a partir de então, atrativa para a instalação de indústrias, convertendo-se num dos maiores centros industriais do país e da Península Ibérica, e muito procurada por operários e suas famílias, oriundas sobretudo do Alentejo, Algarve e Beiras, que aqui encontraram trabalho e se fixaram.¹⁰

As instalações das primeiras oficinas dos Caminhos de Ferro têm efeitos imediatos, absorvendo a mão-de-obra do próprio concelho, mas também em grande parte a que vinha de fora.



Figura 9 – Oficinas CP Barreiro 1961
Fonte: Memória e Futuro CM Barreiro



Figura 10 – Fundição CP Barreiro
Fonte: Memória e Futuro CM Barreiro

O Caminho de Ferro e o fácil escoamento de mercadorias por via marítima para Lisboa, proporcionaram o aparecimento da indústria corticeira no concelho. A primeira notícia sobre a instalação de uma fábrica de cortiça data de 1865, quando Augusto Gomes de Araújo afirma que “*embora surja mais tarde que no Alentejo ou no Algarve, está, pois, instalado no Barreiro [...] um fabrico de cortiça*”.

¹⁰ Disponível em: <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/industrializacao-e-associativismo/o-caminhodeferro-no-barreiro.html>

A cortiça, como um dos principais produtos transportados, vai dar origem às primeiras fábricas, que se juntam às pequenas oficinas locais de cordoaria, de descasque de arroz, às moagens e aos fornos de cal.

Em 1890, são reconhecidas oficialmente duas corticeiras: a Garrelon & C^a, na Rua Miguel Pais, e a de João Reynolds, nas Lezírias, empregando no total cerca de 68 operários.¹¹

Nos anos seguintes outras viriam: a O. Herold & C^a (1893), a The Cork Company Limited (1895), a Sociedade Nacional de Cortiças S.A.R.L. (1897), e a Lane & Santos (1898).¹²

Na década de 1920, o número de fábricas de pranchas, quadros e rolhas era já de quarenta e os operários excediam largamente o milhar. Os corticeiros representavam cerca de um terço da população ativa barreirense.¹³



Figura 11 – Fábrica de Cortiça no Barreiro
Fonte: Memória e Futuro CM Barreiro

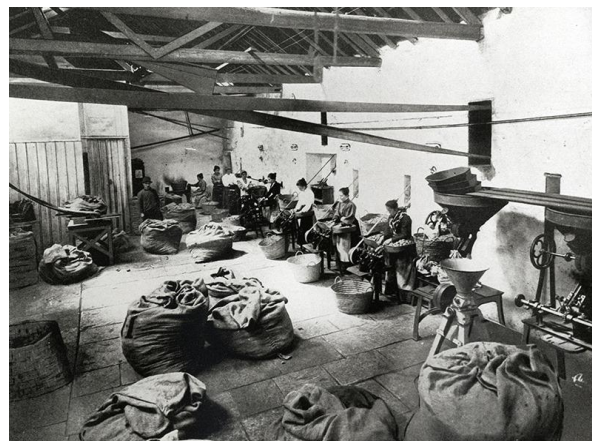


Figura 12 – Fábrica O. Herold & C^a
Fonte: Memória e Futuro CM Barreiro

¹¹ Disponível em: <https://reservasmuseologicascmb.wordpress.com/02/a-industria-corticeira/>

¹² Disponível em: <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/industrializacao-e-associativismo/a-industria-corticeira-e-o-barreiro.html>

¹³ Disponível em: <https://reservasmuseologicascmb.wordpress.com/02/a-industria-corticeira/>

Contudo, as grandes alterações da fisionomia tradicional deram-se com a entrada em laboração das indústrias químicas em 1907, pela mão de Alfredo da Silva, dando início ao grande complexo industrial em que se transformou o Barreiro durante o século XX.¹⁴

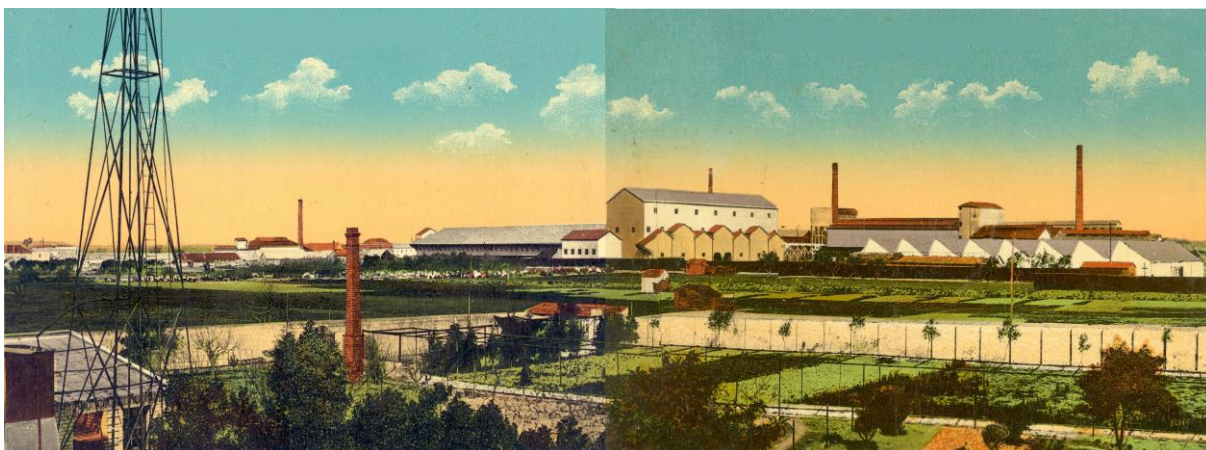


Figura 13 – Complexo Fabril da CUF – 1910
Fonte: J. Fernandes Alves e C.^a

A Companhia União Fabril (CUF) fundada em 1897, resultado da fusão entre duas empresas, a Aliança Fabril Lda. e a União Fabril, procurou, fora da capital, espaço onde se pudesse expandir, pois as suas unidades produtivas encontravam-se limitadas dentro da malha urbana lisboeta. Entre várias hipóteses, elege o Barreiro, tendo em conta que este local reunia as condições necessárias para o seu plano.¹⁵

Mais tarde, em 1901, Alfredo da Silva toma a liderança da CUF, tornando-se numa das maiores empresas industriais de Portugal, com um peso crescente na economia e política portuguesa. Em 1907, adquire à firma Bensaúde & C.^a, uma faixa de terreno com uns armazéns na praia Norte que, além de um cais acostável, possuía já um ramal de Caminho de Ferro que estivera associado a uma fábrica de cortiça.

¹⁴ Disponível em: <https://www.cm-barreiro.pt/conhecer/historia/revolucao-industrial/>

¹⁵ Disponível em: <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/industrializacao-e-associativismo/o-barreiro-e-a-companhia-uniao-fabril.html>

A partir deste momento, dá-se início à construção do complexo industrial no Barreiro, com as suas fábricas de óleos para o fabrico de sabões e produtos derivados, tais como velas de estearina.

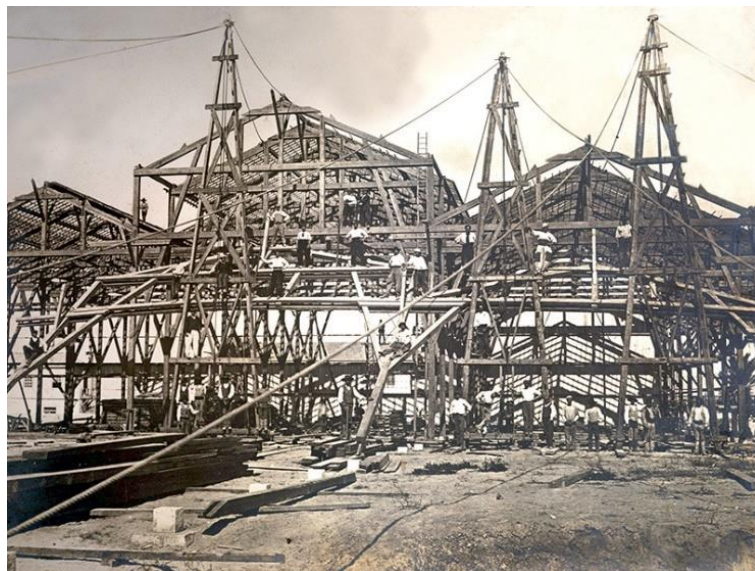


Figura 14 – Construção do Complexo Industrial no Barreiro – 1908
Fonte: Memória e Futuro C.M. Barreiro

Rapidamente, e mediante a aquisição das propriedades limítrofes, a CUF tornou-se viável e possibilitou que, a partir do mesmo ano, o complexo já estivesse numa fase de construção de edifícios a Sul, que vieram a ser determinantes para a produção de ácidos e adubos, estendendo-se quase, simultaneamente, aos setores de laminagem de chumbo, soda, magnésio, refinação de óleos alimentares, setor têxtil, metalomecânica e construção naval.¹⁶

Em finais da década de 40 do século XX, a empresa já ocupava 790.000 m² e possuía 1.350.000 m² de área livre para construções, empregando cerca de 10.000 trabalhadores e construindo vários bairros operários a partir de 1907, tornando-se deste modo, num importante marco no progresso do Barreiro.

¹⁶ Disponível em: <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/industrializacao-e-associativismo/o-barreiro-e-a-companhia-uniao-fabril.html>



Figura 15 – Companhia União Fabril – Foto 1
Fonte: Memória e Futuro C.M. Barreiro



Figura 16 – Companhia União Fabril – Foto 2
Fonte: Memória e Futuro C.M. Barreiro



Figura 17 – Companhia União Fabril – Foto 3
Fonte: Memória e Futuro C.M. Barreiro

A CUF tornou-se numa unidade industrial autossuficiente, fazendo do Barreiro uma vila com uma considerável concentração industrial, a maior e mais importante do país. As fábricas tinham uma rede ferroviária que fazia a ligação com as linhas do Caminho de Ferro do Estado.

No início do século XX, o Barreiro, já conhecido como um importante centro industrial no país, tinha a sua economia ligada à agricultura, à pecuária e, principalmente, à grande indústria, em que todas estas atividades proporcionavam um importante movimento comercial que chegava à escala nacional. Com a exportação dos produtos do seu solo e da sua indústria, o Barreiro assegurava a riqueza e o trabalho a milhares de pessoas nas fábricas da CUF e nos Caminhos de Ferro. (GONÇALVES, 2013, p. 28)

3. AS QUESTÕES DO PATRIMÓNIO

Segundo Françoise Choay ¹⁷, o “Património” está relacionado com as estruturas familiares, económicas e jurídicas. O conceito de “Património” adquiriu novos significados com o avançar do tempo e com a modernização das sociedades, passando também a designar bens culturais, materiais ou imateriais, ganhando valor no âmbito histórico e económico. ¹⁸



Figura 18 – Françoise Choay

Fonte: <https://tecnico.ulisboa.pt/en/events/francoise-choay-awarded-the-title-of-doctor-honoris-causa/>

¹⁷ Françoise Choay, historiadora da teoria da arquitetura e do urbanismo, e também crítica de arte e arquitetura. Formou-se inicialmente em Filosofia, foi professora de arte, arquitetura e urbanismo na Universidade de Paris, e professora convidada de várias universidades nos Estados Unidos, Itália e Bélgica. Autora de várias monografias e revistas que abordam o tema do Património, como *A Alegoria do Património* (1992) e *Património e Mundialização* (2006), foi premiada em 1981 e em 2007 com o *Grand Prix national du livre d'architecture*. Em 2009 é publicada a primeira edição da monografia “*O Património em questão: Antologia para um combate*”.

¹⁸ CHOAY, Françoise, *As Questões do Património – Antologia para um Combate*, Lisboa, Edições 70, 2011, p. 15

Surge normalmente associado ao conceito de herança porque assume as características de algo que é transmissível entre gerações, independentemente de ser ou não ser algo material. A herança pode referir-se a bens materiais deixados por familiares, ou casos relacionados com “herança social”, nomeadamente objetos, instituições, hábitos que a sociedade vai transmitindo, na esperança de que os mesmos sejam reconhecidos e preservados pelas gerações futuras.

Para Choay, o uso da expressão “Património Histórico” começou a ser utilizado nos anos 60 do século XX, no entanto, a mesma alerta para o facto da respetiva expressão estar apenas restringida a “Património” e tende a substituir e a eliminar o uso, consagrado desde o século XIX, das duas formas lexicais de “Monumento” e “Monumento Histórico”.

A designação de “Monumento” refere o objeto cultural universal, cuja função é mobilizar a memória coletiva, afirmando a identidade de um grupo social.

Deriva do substantivo latino *monumentum* que, por sua vez, advém do verbo *monere*, que se traduz por “advertir” ou “lembrar”. Pode-se designar por “Monumento” qualquer objeto ou estrutura construídos por uma comunidade, com diferentes fins “*no sentido de fazer lembrar à memória viva, orgânica e afetiva dos membros, pessoas, acontecimentos, crenças, ritos ou regras sociais constitutivas da sua identidade*”¹⁹.

Aparece como a relação entre o passado e o presente, com uma função identitária, concluindo-se na “*ancoragem das sociedades humanas no espaço natural e cultural e na dupla temporalidade dos humanos e da natureza*”²⁰.

As culturas e sociedades humanas têm presente o “Monumento”, como símbolo das gerações na época da sua construção, bem como nas gerações futuras. Contudo, também está exposto à destruição intencional: de forma positiva, quando é destruído pela própria comunidade, perdendo a sua identidade a favor de uma nova simbologia ou necessidade; e de forma negativa, sendo destruído pela própria comunidade ou pelos seus inimigos, no sentido de eliminar a cultura afeta ao mesmo.

¹⁹ CHOAY, Françoise, *As Questões do Património – Antologia para um Combate*, Lisboa, Edições 70, 2011, p. 16

²⁰ Idem, p. 17

Relativamente ao “Monumento Histórico”, o mesmo não é construído de forma intencional. É um artefacto ou, mais concretamente, um objeto ou edifício existente, selecionado pelo seu valor histórico. Símbolo de um acontecimento concreto e contributo para o conhecimento, é resultante da cultura ocidental, onde o seu conceito surge em Itália no século XV com a descoberta de antigos edifícios romanos da Antiguidade Clássica. Até então, o valor histórico atribuído aos artefactos não era reconhecido. Muitos foram eliminados, reutilizados (com diferentes critérios) ou transformados (alterando a sua identidade), nunca tendo sido analisados segundo modelos de estudo e com valor histórico. (REIS, 2013, p. 50)

Faz lembrar o passado, sentindo-o como se fosse presente, sentir a memória, com o objetivo de manter e preservar a identidade de uma comunidade. Uma memória viva que possui uma natureza afetiva essencial, com a finalidade de causar uma emoção, não ser apenas informativo. ²¹

É compreendido através de uma conceção intelectual informada e sustentada, recorrendo à sensibilidade estética. De outra forma não pode ser analisado e compreendido na sua totalidade.

Existiam duas interpretações do conceito “Monumento Histórico”: por um lado, o olhar nostálgico durante o período do Romantismo, levou a que se encarasse a conservação dos monumentos de uma forma pouco rigorosa, aumentando o interesse pela arquitetura medieval; por outro lado, a preocupação crescente para com o sentido de originalidade, autenticidade material e identidade dos monumentos. As duas interpretações deram origem a um choque de ideias entre os historiadores de arte que defendiam o antigo e os que defendiam o novo, com impacto na decisão de intervenção, ou não intervenção, nos monumentos. (REIS, 2013, p. 51)

O Património pode ser classificado segundo o seu valor e características em diversas categorias (construído, arquitetónico, monumental, paisagista...), podendo ser também classificado segundo o seu contexto temporal, sendo referido como Património Histórico ou Contemporâneo. (FREITAS, 2016, p. 29)

²¹ Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Monumento_histórico

Atualmente, o termo “Património” não está apenas relacionado com a área da cultura, artes, ou com os profissionais ligados à sua gestão, tais como arquitetos, urbanistas e historiadores, mas também a outras áreas como a política, a economia e o turismo, derivado à mundialização do conceito, do efeito da globalização e o potencial lucrativo que o Património representa. (FREITAS, 2016, p. 29)

Françoise Choay, com a obra “A Alegoria do Património”, procura a origem e a evolução dos diferentes conceitos relativos ao Património. Apresenta textos, correspondência, Convenções e Cartas de diversos autores testemunhos do aparecimento e desenvolvimento destes mesmos conceitos.

Nos tempos da antiguidade clássica, o ser humano começava a manifestar interesse pelos testemunhos dos seus vestígios e sinais do passado, nomeadamente monumentos, artigos escritos, manifestações religiosas, bens utilitários dos povos ou civilizações anteriores. É esta ligação às culturas do passado que faz com que exista uma evolução constante nas representações e formas de ver o “Património”, no sentido de melhor entender e descodificar aquilo que já foi efetuado, garantindo que as gerações futuras possam aprender e compreender estas evoluções.

Contudo, o grande avanço no conceito de “Património” acontece quando surgem, no século XV, os Estados Modernos, impulsionados pelo desenvolvimento proporcionado pelo capitalismo mercantil em países como França, Inglaterra, Espanha, Portugal e Itália, começando a proteger os seus monumentos nacionais, considerando-os uma mais-valia para as populações, numa estratégia de construção identitária e de validação simbólica do próprio Estado. (RIBEIRO, 2019, p. 45)

No final do século XIX e início do século XX, surge uma geração de arquitetos preocupados com a conservação e restauro dos monumentos, onde se destacam, John Ruskin, Viollet-le-Duc, Camilo Boito, Camillo Sitte e Gustavo Giovannoni. Aparece então o debate sobre a recuperação dos monumentos e como fazê-lo, sendo que uns defendiam a reabilitação total, o mais aproximado possível ao original, enquanto outros, mais moderados, defendiam apenas a intervenção que favorecesse a reabilitação para que os edifícios se mantivessem de pé, ou seja, a sua consolidação, mas sem ocultar as intervenções.

Em finais do século XX, o termo “Património” começa a contemplar objetos do quotidiano, construções não históricas, testemunhos recentes da atividade humana, conferindo ainda mais estatuto patrimonial a bens cuja essência é intangível, como práticas, expressões, representações e o próprio senso comum. (REIS, 2013, p. 59)

Françoise Choay, ao defender arquitetos menos reconhecidos como Camillo Sitte e Gustavo Giovannoni, mantém uma posição crítica ao movimento moderno e ao seu sentido universal, e manifesta a sua oposição ao urbanismo resultante do Modernismo, defendendo a dimensão biológica, cultural e social no projeto de arquitetura, onde se deve conciliar os diferentes interesses.

John Ruskin, crítico da era industrial e da rápida evolução das sociedades e do mundo, defendia que *“querer restaurar um objeto ou um edifício é ferir a autenticidade que constitui o seu próprio sentido. (...) o destino de qualquer monumento histórico é a ruína e a desagregação progressiva”* ²², a partir do momento em que deixasse de ser útil para a sociedade. Para Ruskin, a obra de Arquitetura era associada à vida. Quando a vida abandonasse a obra, o objeto ou edifício deveriam ser deixados à ruína, em vez de, artificialmente, serem conservados. Defendia o valor monumental e promovia as arquiteturas domésticas e vernaculares que constituíam o tecido das cidades antigas.

Revia na cidade histórica, a importância da memória, na qual defendia a relevância dos lugares na contextualização dos monumentos, da identidade cultural, no espaço e no tempo. Segundo Françoise Choay, Ruskin *“insurge-se e alerta a opinião contra as intervenções que lesam a estrutura das cidades antigas, quer dizer, o seu tecido. Para ele, esta textura é a essência da cidade sendo o objeto patrimonial inatingível, a proteger incondicionalmente.”* ²³.

Em França, outra forma de pensar era protagonizada por Eugène Viollet-le-Duc, onde se sugeria um entendimento da intervenção, podendo receber outra função totalmente diferente da original, adaptando o objeto ou o edifício às necessidades atuais da sociedade. Viollet-le-Duc afirmava que *“restaurar um edifício, não é manutenção, reparar ou refazer, é restabelecê-lo num estado completo que pode nunca ter existido a dado momento”* ²⁴.

²² CHOAY, Françoise – *Alegoria do Património* – Edições 70, Lisboa, 2014, p. 160

²³ Idem, p. 194

²⁴ CHOAY, Françoise, *As Questões do Património, Antologia para um Combate*, Lisboa, Edições 70, 2011, p. 175

Defendia a intervenção com base em “regras estilísticas”, através de conhecimentos previamente adquiridos em história da Arquitetura ou Arqueologia, segundo fotografias ou levantamentos in situ. Viollet-le-Duc procurava “a *inteligência de um sistema construtivo suscetível de inspirar uma arquitetura contemporânea, fiel à identidade de uma cultura nacional*”²⁵. Contudo, estas modificações muitas vezes provocavam alterações no objeto ou edifício, pela adição ou subtração de elementos que se julgassem desfasados e não coerentes.

Uma nova abordagem surge com Camilo Boito, relativamente à prática da conservação e do restauro. Ele entendia que os objetos e edifícios podiam conter várias épocas, não escolhendo e defendendo apenas uma. Contemplava o edifício como um todo. Valorizava as várias intervenções realizadas, inserindo-as numa abordagem onde todas seriam uma prática possível, sem as contestar. Boito introduziu, no conceito de Património, a análise dos valores próprios de cada objeto e edifício.

Camillo Sitte, autor do estudo urbanístico “*A Urbanização nos seus Princípios Estéticos*” (“*Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*”)²⁶, apresentou no seu livro algumas reflexões sobre a cidade contemporânea, referentes à transformação realizada pela sociedade industrial e a necessária alteração espacial, mostrando uma falta de qualidade estética. Contudo, para Sitte, a análise das cidades antigas servia para retirar “lições” e de como estas atingiram a sua beleza. Desta forma, afirmava que “*o estudo morfológico das cidades antigas, e logo, a história formal do seu espaço, constituem assim, para o urbanista um utensílio heurístico sem equivalente*”²⁷.

Contudo, apesar de Camillo Sitte mencionar que as cidades do passado têm uma beleza plástica em contraste com as cidades contemporâneas, segundo Choay, este “*(...) não militou pela preservação dos centros antigos*”²⁸.

²⁵ CHOAY, Françoise, *As Questões do Património, Antologia para um Combate*, Lisboa, Edições 70, 2011, p. 33

²⁶ CHOAY, Françoise – *Alegoria do Património* – Edições 70, Lisboa, 2014, p. 196

²⁷ Idem, p. 199

²⁸ CHOAY, Françoise – *Alegoria do Património* – Edições 70, Lisboa, 2014, p. 203

Para Gustavo Giovanni, a cidade antiga não deve ser preservada como um museu, mas sim, ir progredindo consoante as necessidades contemporâneas, “*Uma cidade histórica constitui em si um monumento, mas ela é ao mesmo tempo um tecido vivo*”²⁹.

Segundo Choay, Giovannoni funda uma doutrina de conservação e de restauro do património urbano baseada em três princípios: o primeiro refere que qualquer área urbana antiga deve fazer parte de um plano de ordenamento local, regional e territorial; o segundo, relativo ao conceito de monumento histórico, define a integração do mesmo no conjunto urbano. O monumento não deve ser analisado isoladamente, tendo que ter uma relação direta com o edificado no qual se insere; o terceiro, menciona que as cidades antigas devem ser alvo de ações de conservação e restauro, à semelhança do que Camillo Boito defendia para os monumentos. “*As intervenções devem respeitar o ambiente, o espírito histórico dos locais, materializado nas suas configurações espaciais*”³⁰. As teorias defendidas por Giovannoni influenciam os princípios patrimoniais defendidos na Europa a partir de 1960.

²⁹ CHOAY, Françoise – *Alegoria do Património*, Edições 70, Lisboa, 2014, p. 210

³⁰ Idem, p. 211

3.1 PATRIMÓNIO CULTURAL

O Património Cultural é um conceito que apresenta uma vasta complexidade de representações, símbolos e significados mais fáceis ou mais difíceis de compreender, oriundos do pensamento e realizações humanas. Estas representações e significados fazem parte da identidade material e imaterial de pessoas, comunidades e outros grupos, mesmo que de forma inconsciente, são construções ditadas pelo tempo. Representam o conjunto de bens, manifestações populares, cultos, tradições, tanto materiais como imateriais, reconhecidos pelos grupos sociais devido à sua importância histórica e cultural, os quais adquirem valor simbólico e material pela sua especificidade e presença no tempo.

A Declaração de Caracas (1992) define que o património cultural de uma comunidade é composto por todas as manifestações materiais e imateriais que contam a história de um povo e a sua relação com o meio ambiente. É o legado que herdámos do passado e que transmitimos às gerações futuras. Do património cultural fazem parte bens imóveis que tenham desempenhado um importante papel na vida dos nossos antepassados e/ou que representem testemunhos históricos da sua forma quotidiana de viver, de trabalhar, de viver espiritualmente, de conviver, entre outros. Estão, neste caso, castelos e igrejas, mas também casas, conjuntos urbanos e ainda locais de expressivo valor para se entenderem os costumes, as formas de trabalho e tudo aquilo que possa fornecer informações significativas sobre a existência dos nossos antepassados e sobre os quais se estruturou a comunidade em que hoje vivemos.³¹

Podem ser testemunhos muito antigos, ou mais recentes, desde que significativos, ou seja, que possuam um valor testemunhal específico, como hospitais, mercados públicos, sítios ferroviários e industriais, bibliotecas, praças, moinhos de vento e de maré, entre outros.

É constituído por aquilo que é transmitido a uma comunidade pelos antepassados e as gerações precedentes, constituindo uma herança comum, que define uma identidade própria em termos históricos, sociais e culturais.

³¹ Associação Barreiro Património, Memória e Futuro – *O que é o Património Cultural?* – Revista Fundação nº 7 – Ano Europeu do Património Cultural, Setembro 2018, p. 12, Edição: Associação Barreiro Património Memória e Futuro,

Refere-se a um conjunto de bens, riquezas materiais e imateriais, que pertencem a uma comunidade e constituem um legado que deve ser usufruído por todos. Trata-se de património arqueológico, artístico, religioso, ambiental, industrial, entre outros, de tudo aquilo que, tendo origem no passado, resulta em larga medida na existência dos seres humanos no presente.³²

Essa influência passa, normalmente, despercebida, pois raros são aqueles que procuram a origem e a razão de ser, dos hábitos estabelecidos dentro da comunidade, das crenças e das lendas que tanto determinam a existência atual dos habitantes, das formas de proceder, de emitir opiniões e de avaliar comportamentos e formas de sentir o que os rodeia. Tudo isto é diretamente influenciado, no presente, pelas relações estabelecidas entre os seres humanos e pela ação incisiva dos modernos meios de comunicação. Estamos perante um processo em que os dois aspetos exercem um efeito permanente de interação mútua, dando origem a uma nova forma de sentir, compreender e atuar sobre a realidade. É esta característica que lhe fornece o valor cultural e determina a evolução permanente da humanidade.³³

O Património Cultural é algo mais do que muros e paredes, mais ou menos arruinados, numa massa única de pedras, calíça, madeira apodrecida e edifícios sem telhado. Pode estar nesta situação devido à incúria dos responsáveis, conflito de interesses ou ausência de políticas de proteção patrimonial, sendo pouco mais do que simples referência ao passado, mais ou menos esquecido e ignorado no presente. Trata-se da permanência de valores comuns que retratam a vida da comunidade e se exprimem ao longo do tempo, constituindo uma memória que se projeta no futuro, definindo uma identidade referida ao presente, em termos de uma história que diz respeito a todos.

O que está em causa quando se fala em Património Cultural é também a sua relação com a diversidade cultural, a aproximação e o diálogo entre os seres humanos originários dos diferentes pontos cardeais e a estruturação da coesão social.³⁴

³² Melo de Carvalho – *O Património Cultural e o Turismo*, Revista Fundação n. 7 – Ano Europeu do Património Cultural, Setembro 2018, p. 21, Edição: Associação Barreiro Património Memória e Futuro

³³ Idem, p. 22

³⁴ Melo de Carvalho – *O Significado do Património Cultural*, Revista Fundação n. 6 – O Património Histórico do Barreiro que Futuro?, Abril 2018, p. 26, Edição: Associação Barreiro Património Memória e Futuro

3.1.1 LEGISLAÇÃO PORTUGUESA SOBRE O PATRIMÓNIO CULTURAL

Define os deveres do Estado Português no domínio da salvaguarda, investigação, conservação, restauro, valorização, divulgação e internacionalização do património cultural material e imaterial, assente nas bases da política e do regime de proteção e valorização, aprovada pela Lei n.º 107/2001, de 8 de setembro, e demais legislação aplicável.

Lei n.º 107/2001 de 8 de Setembro ³⁵

Estabelece as bases da política e do regime de proteção e valorização do património cultural, como realidade da maior relevância para a compreensão, permanência e construção da identidade nacional e para a democratização da cultura.

Integram o património cultural todos os bens que, sendo testemunhos com valor de civilização ou de cultura, portadores de interesse cultural relevante, devam ser objeto de especial proteção e valorização.

O interesse cultural relevante, designadamente histórico, paleontológico, arqueológico, arquitetónico, linguístico, documental, artístico, etnográfico, científico, social, industrial ou técnico, dos bens que integram o património cultural refletirá valores de memória, antiguidade, autenticidade, originalidade, raridade, singularidade ou exemplaridade.

Integram, igualmente, o património cultural, os bens imateriais que constituam parcelas estruturantes da identidade e da memória coletiva.

Através da salvaguarda e valorização do património cultural, o Estado deve assegurar a transmissão de uma herança nacional cuja continuidade e enriquecimento unirá as gerações num percurso civilizacional singular.

É também um dever do Estado, o conhecimento, estudo, proteção, valorização e divulgação do património cultural, onde se inserem bens móveis, bens imóveis e património imaterial.

³⁵ Lei n.º 107/2001 – Diário da República – I Série-A – N.º 209 – 8 de Setembro de 2001 – pág. 5808

Decreto-Lei n.º 138/2009 de 15 de Junho ³⁶

O presente decreto-lei cria o Fundo de Salvaguarda do Património Cultural e destina-se a financiar medidas de proteção e valorização em relação a imóveis, conjuntos e sítios integrados na lista do património mundial, e a bens culturais classificados, ou em vias de classificação, como de interesse nacional ou de interesse público em risco de destruição, perda ou deterioração.

Decreto-Lei n.º 139/2009 de 15 de Junho ³⁷

Estabelece o regime jurídico de salvaguarda do património cultural imaterial, compreendendo as medidas de salvaguarda, o procedimento de inventariação e a criação da Comissão para o Património Cultural Imaterial, e abrange os seguintes domínios:

- a) Tradições e expressões orais, incluindo a língua como vetor do património cultural imaterial;
- b) Expressões artísticas e manifestações de carácter performativo;
- c) Práticas sociais, rituais e eventos festivos;
- d) Conhecimentos e práticas relacionados com a natureza e o universo;
- e) Competências no âmbito de processos e técnicas tradicionais.

³⁶ Decreto-Lei n.º 138/2009 – Diário da República – I Série – N.º 113 – 15 de Junho de 2009 – pág. 3646

³⁷ Decreto-Lei n.º 139/2009 – Diário da República – I Série – N.º 113 – 15 de Junho de 2015 – pág. 3648

Decreto-Lei n.º 140/2009 de 15 de Junho ³⁸

Estabelece o regime jurídico dos estudos, projetos, relatórios, obras ou intervenções sobre bens culturais classificados, ou em vias de classificação, de interesse nacional, de interesse público ou de interesse municipal, e abrange:

- a) Os bens culturais imóveis;
- b) Os bens culturais móveis;
- c) O património móvel integrado em bens culturais imóveis e identificado como tal no respetivo ato de classificação ou no ato de abertura do procedimento de classificação.

Decreto-Lei n.º 309/2009 de 23 de Outubro ³⁹

Define o procedimento de classificação de bens culturais imóveis, o regime das zonas de proteção e o estabelecimento das regras para a elaboração do plano de pormenor de salvaguarda.

Um bem imóvel é classificado nas categorias de monumento, conjunto ou sítio, nos termos em que tais categorias se encontram definidas no direito internacional. A sua classificação pode abranger, designadamente, prédios rústicos e prédios urbanos, edificações ou outras construções que se incorporem no solo com carácter de permanência, bem como jardins, praças ou caminhos.

Pode ser classificado como de interesse nacional, de interesse público ou de interesse municipal.

A designação de “monumento nacional” é atribuída aos bens imóveis classificados como de interesse nacional, sejam eles monumentos, conjuntos ou sítios.

³⁸ Decreto-Lei n.º 140/2009 – Diário da República – I Série – N.º 113 – 15 de Junho de 2009 – pág. 3653-3654

³⁹ Decreto-Lei n.º 309/2009 – Diário da República – I Série – N.º 206 – 23 de Outubro de 2009 – pág. 7975-7977

Decreto-Lei n.º 148/2015 de 4 de agosto ⁴⁰

Estabelece o regime da classificação e da inventariação dos bens móveis de interesse cultural, bem como as regras aplicáveis à exportação, expedição, importação e admissão dos bens culturais móveis.

Um bem móvel ou um conjunto de bens móveis pode ser classificado como de interesse nacional, de interesse público ou de interesse municipal.

A designação de “tesouro nacional” é atribuída aos bens móveis, ou conjuntos de bens móveis, classificados como de interesse nacional.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 49/2021 de 11 de Maio de 2021 ⁴¹

O acesso ao Património Cultural constitui uma expressão do exercício de cidadania, sendo um instrumento primordial para fortalecer a identidade das comunidades e para preservar a nossa memória. O Governo encara a cultura como um pilar fundamental da democracia e como um fator basilar da identidade do país, do desenvolvimento sustentado e da competitividade, sendo a preservação, a fruição e a divulgação do património cultural componentes essenciais para o efeito.

O património cultural português é um ativo fundamental para o desenvolvimento e coesão social, económica e territorial do país, sendo premente a implementação de estratégias que o coloquem não só no centro das políticas públicas de cultura, mas também das políticas públicas de economia e de coesão do território. O Governo assume igualmente uma estratégia concertada de disseminação interna e promoção internacional da cultura portuguesa, capaz de reforçar a imagem da riqueza patrimonial e do dinamismo criativo.

⁴⁰ Decreto-Lei n.º 148/2015 – Diário da República – 1.ª Série – N.º 150 – 4 de Agosto de 2015 – pág. 5348

⁴¹ Resolução do Conselho de Ministros n.º 49/2021 – Diário da República – 1.ª Série – N.º 91 – 11 de Maio de 2021 – pág. 14

É hoje inegável que a proteção e a valorização do património cultural português, considerado excepcional pela sua singularidade, têm forte impacto, não apenas na atratividade do nosso país, mas principalmente no reforço da cidadania e da responsabilidade social. É também inegável o relevante papel dos equipamentos culturais em prol de um aproveitamento urbanístico sustentável.

O património cultural é, assim, um marcante ativo social e económico, que exige uma gestão e um investimento estruturados com envolvimento de todos — do Estado, nas suas várias vertentes, dos municípios, da sociedade civil e das empresas.

Neste sentido, a Lei do Orçamento do Estado para 2021 estabelece que, a partir das necessidades de intervenção de salvaguarda e de investimento no património edificado público classificado ou em vias de classificação a nível nacional, o Governo procede à calendarização da intervenção plurianual a realizar, bem como à concretização da intervenção considerada urgente.

É, assim, premente que Portugal planeie e invista, de forma estruturada, na reabilitação e preservação do seu património cultural imóvel, combatendo o agravamento da obsolescência do desempenho energético dos equipamentos culturais. Este investimento contribuirá para minorar o potencial do risco, quer dos edifícios, com elevado valor arquitetónico, histórico, cultural e artístico, quer da preservação das diversas coleções de património móvel a transmitir às gerações futuras.

3.2 PATRIMÓNIO INDUSTRIAL

O Património Industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetónico e científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação.⁴²

De uma forma muito simplificada e breve, podemos dizer que o Património Industrial trata dos vestígios técnicos-industriais, dos equipamentos técnicos, dos edifícios e produtos, dos documentos de arquivo e da própria organização industrial.⁴³

A arqueologia industrial utiliza um método interdisciplinar que estuda todos os vestígios, materiais e imateriais, os documentos, os artefactos, a estratigrafia e as estruturas, as implantações humanas e as paisagens urbanas, criadas para ou por processos industriais. Utiliza a investigação para uma melhor compreensão entre o passado e o presente industrial.

O período histórico de maior relevo estende-se desde o início da Revolução Industrial, a partir da segunda metade do século XVIII, até aos dias de hoje, sem negligenciar as suas raízes pré e proto industriais. Apoia-se no estudo das técnicas de produção, englobadas pela história da tecnologia.⁴⁴

⁴² CARTA DE NIZHNY TAGIL SOBRE O PATRIMÓNIO INDUSTRIAL – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), APPI, Associação Portuguesa para o Património Industrial – Julho 2003

⁴³ Carla Santos – *Património Industrial*, Revista Fundação n. 3 – Património Cultura, Setembro 2016, p. 5, Edição: Associação Barreiro Património Memória e Futuro

⁴⁴ CARTA DE NIZHNY TAGIL SOBRE O PATRIMÓNIO INDUSTRIAL – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), APPI, Associação Portuguesa para o Património Industrial – Julho 2003

O estudo e proteção do Património Industrial são muito recentes. Tiveram a sua origem na década de 50, em Inglaterra, fruto da destruição de muitas fábricas durante a 2ª Guerra Mundial. Em Portugal, esta preocupação surge, somente, em 1980, ligada à arqueologia Industrial. O seu objeto de estudo é múltiplo, integrando áreas produtivas e soluções construtivas.⁴⁵

Os edifícios industriais são os testemunhos mais próximos e visíveis. É uma área inter e multidisciplinar e, por isso, é desejável o concurso de historiadores, arquitetos, engenheiros, patrimonialistas e arqueólogos, no seu estudo de interpretação.

O Património Industrial representa o testemunho de atividades que tiveram e que ainda têm profundas consequências históricas. As razões que justificam a sua proteção, decorrem essencialmente do valor universal daquela característica e não da singularidade de quaisquer sítios excecionais.

Reveste um valor social como parte do registo de vida dos homens e mulheres comuns e, como tal, confere-lhes um importante sentimento identitário. Na história da indústria, engenharia e construção, apresenta um valor científico e tecnológico, podendo também ser estético, pela qualidade da sua arquitetura, do seu design ou da sua concepção.

Estes valores são intrínsecos aos próprios sítios industriais, às suas estruturas, aos seus elementos constitutivos, à sua maquinaria, à sua paisagem industrial, à sua documentação e também aos registos intangíveis contidos na memória dos homens e das suas tradições.

A raridade, em termos de sobrevivência de processos específicos de produção, de tipologias de sítios ou de paisagens, acrescenta-lhes um valor particular e devem ser cuidadosamente avaliados. Os exemplos mais antigos, ou pioneiros, apresentam um valor especial.⁴⁶

⁴⁵ Carla Santos – *Património Industrial*, Revista Fundação n. 3 – Património Cultura, Setembro 2016, p. 5, Edição: Associação Barreiro Património Memória e Futuro

⁴⁶ CARTA DE NIZHNY TAGIL SOBRE O PATRIMÓNIO INDUSTRIAL – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), APPI, Associação Portuguesa para o Património Industrial – Julho 2003

3.3 PATRIMÓNIO FERROVIÁRIO

Em 1972, na Convenção da UNESCO em Paris, surge o reconhecimento dos bens Industriais Ferroviários, como Património Cultural da Humanidade. Foi então criada a Lista de Património Cultural da UNESCO, cujo objetivo se rege pela proteção dos bens culturais e naturais de valor universal excecional, respeitando determinados critérios. (MACEDO, 2019, p. 9)

O Património Ferroviário corresponde a uma herança cultural e técnica, de bens que, mesmo quando deixam de ter uso, mantêm-se úteis em várias áreas, não sendo apenas integrados num museu. Assenta num conceito amplo, que deve ser analisado em simultâneo com a própria evolução dos Caminhos de Ferro. Como qualquer Património Cultural, é considerado um elemento identitário de uma população, devendo ser analisado, estimado e promovido, garantindo a continuidade e preservação. Os bens resultantes da atividade ferroviária, fazem do Património Ferroviário a sua matéria patrimonial, da qual o valor se reconheceu socialmente.

Assim, podemos afirmar que os Caminhos de Ferro transcendem o que está descrito nesse “mundo” característico dos transportes, onde se incluem as máquinas e equipamentos, estações de passageiros, linhas ferroviárias, oficinas, viadutos ou pontes. São constituídos por pessoas, os ferroviários, as suas experiências diárias e as suas vivências, uma cultura ferroviária. Quando já não existe algo físico que nos possa ligar ao passado, são os familiares, profissionais e suas histórias de vida, que permitem fazê-lo. (ROSÁRIO, 2015, p. 22)

O Património Ferroviário é amplo, dividindo-se em material e imaterial. O material é constituído pelos bens imóveis e móveis, permitindo a sua análise histórica. Os bens imóveis são compostos pelas obras de arte (túneis, viadutos, pontes...), estações ferroviárias onde se incluem os edifícios de passageiros e edifícios técnicos, linhas ferroviárias, entre outros, resultado da conseqüente industrialização. Já os bens móveis incorporam as locomotivas, vagões e equipamentos em geral.

O imaterial faz referência à memória das pessoas que viveram durante o desenvolvimento e evolução dos Caminhos de Ferro. É aqui que se encontra a história das gentes, os costumes, as tradições, os hábitos e os saberes, em torno das vivências da ferrovia, que através do processo de comunicação torna possível recontar os feitos e realçar as lembranças, mantendo e preservando a identidade de uma família, de uma comunidade. (MACEDO, 2019, p. 9)

Os Caminhos de Ferro tiveram um papel muito importante no desenvolvimento da sociedade, da vida quotidiana da população, incluindo os seus hábitos e costumes.

3.4 IDENTIDADE

Como indivíduos, a identidade é algo que todos nós possuímos. Michael Pollak afirma que a identidade é *“a imagem que uma pessoa adquire ao longo da vida referente a ela própria, a imagem que ela constrói e apresenta aos outros e a si própria, para acreditar na sua própria representação, mas também para ser percebida da maneira como quer ser percebida pelos outros.”*⁴⁷

Neste sentido, entende-se que identidade é um processo construtivo que se desenvolve com o decorrer do tempo. Tal como nós, pessoas, os lugares e sociedades são igualmente portadores de uma identidade, designando-se de identidade social ou coletiva.

Para Manuel Mendes, *“A identidade social é um cruzamento de atributos pessoais e estruturais, uma categorização derivada de contextos sociais onde decorre a interação social.”*⁴⁸

⁴⁷ POLLAK, Michael – Memória e Identidade Social, Estudos Históricos, Vol. 5 (n. 10), 1992, p. 204

⁴⁸ MENDES, J. M., *O desafio das identidades. A Globalização e as Ciências Sociais* – Cortez Editora, São Paulo 2002, p. 509

A construção de uma identidade está relacionada com os acontecimentos do passado de uma comunidade, sendo reconhecidos e valorizados. Estes resultam de interações e trocas, tanto reais como simbólicas, que as pessoas experimentam no dia a dia, resultando num processo que se encontra em constante modificação. (PEDROSO, 2019, p. 13)

Relativamente aos grupos culturais, a identidade depende da legitimação dos seus elementos culturais, da sua representação e memória perante os detentores. Segundo Elsa Silva, *“toda a construção patrimonial é uma representação simbólica de uma dada versão da identidade, “manufaturada” pelo presente que a idealiza. Assim sendo, o património cultural compreenderá então todos aqueles elementos que fundam a identidade de um grupo e que o diferenciam dos demais.”*⁴⁹

O conceito de Património não se limita apenas à herança, abrange também as seleções conscientes que uma comunidade pretende legar às gerações futuras, exercendo um sentimento de pertença, de posse. Tal legado só é possível porque lhes conferem um certo valor, valor esse que é *“atribuído aos bens patrimoniais numa dada circunstância histórica e conforme o quadro de referências de então”*⁵⁰. As seleções são algo relativas, algo que varia conforme a comunidade que lhes atribuiu esses valores, e segundo os gostos e os fatores de uma época.

Deixar um legado a futuras gerações, e o facto de lhes ser atribuído um valor, está diretamente relacionado com aquilo que uma comunidade considera ser a sua identidade, uma identidade coletiva. Assim, pode-se afirmar que um património é a representação simbólica de uma determinada identidade.

Em resumo, a identidade social ou coletiva, é um conjunto de características históricas que pertencem a uma sociedade, tanto a um grupo social como ao lugar onde este está inserido.

⁴⁹ SILVA, Elsa – *Património e identidade. Os desafios do turismo cultural* – (online p. 219), Disponível em: <https://revistas.rcaap.pt/antropologicas/article/view/932/734>

⁵⁰ Idem, p. 218

3.5 MEMÓRIA

A lembrança e o esquecimento são as duas componentes que constituem a memória.

A memória, à semelhança da identidade, é algo ativo e modificável, é um fenómeno construído de forma coletiva, ao longo do tempo, e sustentado pelo património herdado, podendo, deste modo, ser estabelecida uma relação entre a memória e a história. No entanto, para Pierre Nora, estes dois conceitos referem-se a coisas distintas. O passado mantém-se vivo através da memória, em que a mesma transporta consigo a tradição e a herança dos tempos antigos até aos dias de hoje. Enquanto que a história é apenas um conjunto de factos que causam distância e separação com o passado, factos esses que atribuem uma identidade universal ⁵¹. Contudo, sem memória não poderia existir história, logo a memória está diretamente ligada à história.

Acontecimentos e factos que, embora não os tenhamos presenciado ou vivido, estão incluídos na nossa memória, através do conhecimento dos mesmos, seja por pesquisa de documentos históricos, jornais ou por conversas com familiares, e serão sempre utilizados como referências temporais e espaciais para lembrar o passado. Halbwachs Maurice, refere que *“Um homem, para evocar o seu próprio passado, tem frequentemente necessidade de fazer apelo às lembranças dos outros. Ele reporta-se a pontos de referência que existem fora dele, e que são fixados pela sociedade.”* ⁵². A memória individual não funciona sem essas referências.

Mário Chagas afirma que *“a preservação e a destruição, ou de um outro modo, a conservação e a perda, caminham de mãos dadas pelas artérias da vida.”* ⁵³

⁵¹ NORA, Pierre – Entre Memória e História: A problemática dos lugares. Projeto História – São Paulo 1993, n. 10, p. 12

⁵² HALBWACHS, Maurice – *A Memória Coletiva* – Editora: Revista Dos Tribunais Ltda., São Paulo 1990, p. 54

⁵³ CHAGAS, Mário – Memória e Poder: dois movimentos – Cadernos de Sociomuseologia, 2006, n.º 26, pág. 20

No entanto, Françoise Choay interroga-se sobre “*Qual é o fundamento sobre o qual repousa a conservação do património histórico edificado num mundo que possui os meios científicos e técnicos para a guarda da memória e para interrogar o passado, sem mediação de monumentos e de monumentos históricos reais?*”⁵⁴, manifestando a sua opinião de que é no envolvimento direto com a obra que são estabelecidas ligações entre o passado e o presente, trazidas por uma comunidade, encontrando assim significado na memória, utilizando esse envolvimento como representativo da sua identidade.

O papel das emoções na salvaguarda da memória é de extrema importância, pois são essas emoções que dão prioridade a conteúdos específicos, estando as experiências afetivas inseridas num contexto relevante na preservação da memória coletiva e do registo do património cultural. Esse registo, material e imaterial, resulta de um sentimento adquirido em que a comunidade reconhece a pertença de práticas e locais, construindo uma história que a todos pertence.

A preservação do passado é construída pelas memórias, renovando e evoluindo através da sua natureza seletiva, pois nem todos os acontecimentos ficam gravados nela, apenas os que constituem a memória coletiva são considerados importante para o grupo.

Tendo em conta que é dado um sentido a determinadas lembranças coletivas, estas memórias convidam-nos a realizar ações coletivas ou sociais, sendo efetuadas modificações tanto nas memórias que constituem o património como no próprio património em si. (CAETANO, 2020, p. 7)

Na tentativa de preservar as memórias locais, a política de patrimonialização possibilita a continuidade histórica desses modos de viver, costumes e saberes, fazendo com que as memórias dos grupos se enraízem nos espaços a que pertencem, bem como nas relações afetivas que as mantêm.

⁵⁴ CHOAY, Françoise – *Alegoria do Património* – Edições 70, Lisboa, 2014, p. 251

Enquanto Património, esses modos de viver, costumes e saberes, fixam-se em memórias que circulam entre membros de um grupo, permanecendo na lembrança de todos, onde serão preservados. Assim, o Património torna-se memória da história e, como tal, símbolo de identidade. François Hartog refere que “*O nosso património é a memória da nossa história e símbolo da nossa identidade nacional*”⁵⁵.

Atualmente, há uma constante necessidade de proteger o património existente, bem como salvaguardar a memória. Pierre Nora afirma que “*A necessidade de memória é uma necessidade de história*”⁵⁶. Existe uma necessidade de guardar e manter tudo na nossa memória, querendo ter o passado sempre presente e transportar esse passado para o futuro, dando ao mais simples vestígio antigo um carácter memorável.

Para Pierre Nora, “*lugares de memória*”⁵⁷ são uma resposta à necessidade de identidade na época contemporânea. São lugares onde existe uma recordação da história, com uma grande carga simbólica, podendo-se definir como lugares de ritualização, em que o ritual pode representar uma função social.

A memória social/coletiva transforma-se em memória individual, reencontrando o sentido de pertença. Segundo Maurice Halbwach, não existe uma memória apenas individual porque a mesma é construída e baseada na memória coletiva do grupo social onde está inserido o indivíduo.⁵⁸

⁵⁵ HARTOG, François – *Tempo e Patrimônio* – Ed: Varia História, Belo Horizonte 2006, Vol. 22, n. 36, p. 266

⁵⁶ NORA, Pierre – *Entre Memória e História: A problemática dos lugares*. Projeto História – São Paulo 1993, n. 10, p. 14

⁵⁷ Idem, p. 21

⁵⁸ HALBWWACHS, Maurice – *A Memória Coletiva* – Editora: Revista Dos Tribunais Ltda., São Paulo 1990

3.6 CARTAS E CONVENÇÕES PATRIMONIAIS ⁵⁹

Portugal foi dos primeiros países do mundo a legislar na área do Património, pois data de 1721 a mais antiga lei de proteção dos monumentos antigos. Durante o séc. XIX, a preocupação pela salvaguarda do Património Arquitetónico foi crescendo em diversos países, o que levou à promulgação de legislação nacional e à realização das primeiras conferências internacionais (Bruxelas 1874, Paris 1889, Haia 1899).

Diversas associações foram sendo criadas em cada país e, do intercâmbio de experiências, nasceu a vontade de fundar um organismo internacional de "Amigos dos Monumentos Históricos". No entanto, apenas após a 1ª Guerra Mundial, com a fundação da Sociedade das Nações (1919) é que surge o primeiro organismo, a Comissão Internacional de Cooperação Intelectual (CICI), no seio da qual é formado o Serviço Internacional de Museus (1926). Este serviço organizou uma conferência mundial em Atenas, em 1931, que redigiu a primeira norma internacional especificamente dedicada ao Património, a Carta de Atenas sobre o restauro de monumentos. As conclusões da conferência de Atenas deram origem a uma Resolução da Sociedade das Nações, em 1932, onde é abordada a questão do património da humanidade.

Após a 2ª Guerra Mundial, é fundada a UNESCO ⁶⁰, que substitui as funções da CICI, e promove a realização do 1º Congresso dos Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos (Paris, 1957) e a criação do ICCROM, Centro Internacional de Estudos para a Conservação e Restauro de Bens Culturais sediado em Roma, que vai dedicar-se à investigação dos materiais e técnicas de conservação e restauro de edifícios antigos. Em 1964, realiza-se o 2º Congresso que culmina com a criação do ICOMOS ⁶¹, cuja assembleia constitutiva se reúne no ano seguinte, onde foi redigida a Carta de Veneza.

⁵⁹ A informação contida neste capítulo encontra-se disponível em: <https://www.icomos.pt/o-que-e-o-icomos/historia>

⁶⁰ UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - é uma organização intergovernamental criada em Londres (Reino Unido) em 16 de novembro de 1945 e tem sede em Paris (França). Portugal aderiu em 11 de março de 1965

⁶¹ O Conselho Internacional dos Monumentos e dos Sítios (ICOMOS) é uma organização não-governamental criada em Varsóvia (Polónia) em 21 de junho de 1965 e tem sede em Paris (França). A Comissão Nacional Portuguesa foi fundada em 14 de outubro de 1980

Com a publicação da Convenção da UNESCO sobre o Património Mundial, Cultural e Natural, em 1972, o ICOMOS e o ICCROM assumem o papel de consultores e os seus membros foram dinamizadores da inclusão de centenas de bens na Lista do Património Mundial.

Entre 1965 e o 25 de Abril de 1974 foram efetuados diversos contactos do ICOMOS-Internacional no sentido de se formar em Portugal uma comissão nacional, que finalmente foi criada em 14 de Outubro de 1980. A Comissão Nacional Portuguesa, abreviadamente conhecida por ICOMOS-Portugal, reúne periodicamente em Assembleia Geral e conta atualmente com cerca de 140 membros individuais.

Neste percurso ressalvam-se as Cartas e Convenções do Património, grande parte delas produzida no âmbito da UNESCO, após a 2ª Guerra Mundial, cujo objetivo é normalizar a proteção, conservação e restauro do Património em todos os países. Destacam-se a Carta de Atenas (1931), Carta de Veneza (1964), Carta de Cracóvia (2000), Carta de Nizhny Tagil (2003) e Carta de Riga (2005).

Com base nas respetivas Cartas, os conceitos de Património, Conservação e Restauro foram-se modificando e evoluindo com o passar do tempo. No entanto, alguns dos princípios fundamentais de cada Carta eram comuns às várias Cartas redigidas, tais como:

- A necessidade de cooperação entre todas as ciências e técnicas de reparação e restauro numa possível intervenção para salvaguarda do Património;
- A importância das fontes de informação que contêm os valores atribuídos ao Património, por forma a justificar a sua conservação;
- A necessidade de acompanhamento, controlo e pesquisa anterior e posterior a cada intervenção de conservação do Património;
- A elaboração de relatórios com medidas preventivas, para evitar a degradação do Património. (MEALHA, 2017, p. 30)

3.6.1 CARTA DE ATENAS (1931)⁶²

Da Conferência Internacional de Atenas, sobre o Restauro dos Monumentos de 1931, foram definidos alguns princípios, dos quais se destacam:

- Qualquer que seja a diversidade dos casos específicos, em que cada um possa comportar uma solução, constatou que, nos diversos Estados representados, predomina uma tendência geral para abandonar as reconstituições integrais e evitar os seus riscos, pela instituição de uma manutenção regular e permanente, adequada a assegurar a conservação dos edifícios;
- Na situação em que um restauro surja como indispensável, como consequência de degradação ou de destruição, recomenda o respeito pela obra histórica e artística do passado sem banir o estilo de nenhuma época;
- Sugere que se mantenha a ocupação dos monumentos, que se assegure a continuidade da sua vida consagrando-os, contudo, a utilizações que respeitem o seu carácter histórico ou artístico;
- Aprova o emprego sensato de todos os recursos da técnica moderna e muito especialmente do betão armado;
- Os elementos resistentes devem ser dissimulados, salvo impossibilidade total, a fim de não alterar o aspeto e o carácter do edifício a restaurar;
- Recomenda, muito especialmente, nos casos onde se considere conveniente, evitar os riscos de desmontagem e remontagem dos elementos a conservar;
- Sugere o respeito, na construção dos edifícios, pelo carácter e a fisionomia das cidades, sobretudo na vizinhança de monumentos antigos cuja envolvente deve ser objeto de cuidados particulares. Também alguns conjuntos e certas perspetivas particularmente pitorescas, devem ser preservadas;

⁶² A informação contida neste capítulo encontra-se disponível na CARTA DE ATENAS SOBRE O RESTAURO DE MONUMENTOS – ICOMOS, Atenas (Grécia), 21 a 30 de Outubro de 1931

- Relativamente à conservação da escultura monumental, considera que a deslocação das obras do enquadramento para o qual elas tinham sido criadas é em princípio indesejável. Recomenda, a título de precaução, a preservação dos modelos originais, e, na sua falta, a execução de moldes;
- Quando se trata de ruínas, impõe uma conservação escrupulosa, recolocando no seu lugar os elementos originais encontrados, sempre que o caso o permita; os materiais novos necessários a este efeito deverão ser sempre identificáveis;
- Aconselha, antes de qualquer consolidação ou restauro parcial, a análise escrupulosa das patologias dos monumentos;
- A Conferência, convencida de que a conservação do património artístico e arqueológico da humanidade interessa à comunidade dos Estados, guardiões da civilização, deseja que os mesmos se prestem a uma colaboração sempre mais vasta e mais concreta, com o objetivo de favorecer a conservação dos monumentos artísticos e históricos;
- Considera ser altamente desejável que as instituições e agrupamentos qualificados possam, sem prejuízo do direito público internacional, manifestar o seu interesse pela salvaguarda das obras primas nas quais a civilização se exprimiu ao mais alto nível e que pareçam ameaçadas;
- A importância do papel da educação no respeito pelos monumentos. É referido que a melhor garantia de conservação dos monumentos e obras artísticas vem do respeito e do empenhamento dos próprios povos e, considerando que estes sentimentos podem ser grandemente favorecidos por uma ação apropriada dos poderes públicos, faz votos para que os educadores habituem a infância e a juventude a abster-se de degradar os monumentos, quaisquer que sejam, e lhes transmitam o interesse, de uma maneira geral, pela proteção dos testemunhos de todas as civilizações.

3.6.2 CARTA DE VENEZA (1964)⁶³

Com o intuito de reexaminar os princípios da conservação e do restauro definidos na Carta de Atenas de 1931, por forma a aprofundar e proceder ao alargamento do seu âmbito, o 2º Congresso Internacional dos Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos, reuniu-se em Veneza, entre 25 e 31 de maio de 1964, tendo como resultado a elaboração de um novo documento, a Carta de Veneza. Na mesma são definidos o conceito de Património e as respetivas preocupações, sendo esta, uma das primeiras normativas internacionais dedicada exclusivamente ao património e à problemática da intervenção em edifícios e objetos desta categoria. Nesta carta recomenda-se a ocupação dos edifícios com valor patrimonial, por se tratarem do testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico, assegurando a sua continuidade com usos que respeitem o seu carácter histórico.

A carta de Veneza define os princípios relacionados com a conservação e restauro no património, nomeadamente:

- *“A conservação dos monumentos impõe, em primeiro lugar, uma manutenção permanente dos mesmos.”;*
- *“A conservação dos monumentos é sempre favorecida pela sua afetação a uma função útil à sociedade. Tal afetação é desejável, mas não pode, nem deve, alterar a disposição e a decoração dos edifícios. É dentro destes limites que se devem conceber, e que se podem autorizar, as adaptações exigidas pela evolução dos usos e dos costumes.”;*
- *“A conservação de um monumento implica a conservação de uma zona envolvente à sua escala. Quando ainda exista o enquadramento tradicional, este deverá ser conservado, não devendo ser permitidas construções novas, demolições ou quaisquer arranjos suscetíveis de alterar as relações de volume e cor.”;*

⁶³ A informação contida neste capítulo encontra-se disponível na CARTA DE VENEZA SOBRE A CONSERVAÇÃO E O RESTAURO DE MONUMENTOS E SÍTIOS – ICOMOS, Veneza (Itália), 25 a 31 de maio de 1964

- *“O monumento é inseparável da História, da qual é testemunho, e também do meio onde está inserido. Consequentemente, a deslocação de um monumento, na totalidade ou apenas de uma parte, não pode ser permitida, a não ser que a sua salvaguarda o exija, ou quando razões de relevante interesse nacional ou internacional o justifiquem.”;*
- *“Os elementos de escultura, pintura ou decoração que fazem parte integrante de um monumento não se podem separar dele, a não ser que esta seja a única forma de assegurar a sua conservação.”;*
- *“O restauro é uma operação altamente especializada que deve ter um carácter excecional. Destina-se a preservar e a revelar os valores estéticos e históricos dos monumentos e baseia-se no respeito pelos materiais originais e por documentos autênticos. Não devem ser empreendidos restauros quando se está em presença de hipóteses visando reconstituições conjecturais. Nestes casos, qualquer acrescento ou complemento, que se reconheça indispensável, por razões estéticas ou técnicas, deverá harmonizar-se arquitetonicamente com o existente e deixar clara a sua contemporaneidade. O restauro deverá ser sempre precedido e acompanhado de um estudo arqueológico e histórico do monumento.”;*
- *“Nos casos em que as técnicas tradicionais se revelarem inadequadas, a consolidação de um monumento pode ser assegurada através do recurso a outras técnicas modernas de conservação e de construção, desde que a sua eficácia tenha sido comprovada por dados científicos e garantida pela experiência.”;*
- *“A unidade de estilo não deve constituir um objetivo a alcançar no decurso de um restauro. Pelo contrário, devem ser respeitados os contributos válidos das diferentes épocas de construção. Quando um edifício contiver estilos diferentes, em resultado de diversas campanhas de obras ao longo do tempo, não se justifica a remoção de partes do edifício, a não ser excecionalmente, quando os elementos a remover tenham pouco interesse e quando aquilo que se pretenda pôr a descoberto possua um relevante valor histórico, arqueológico ou estético, e o seu estado de conservação seja suficientemente aceitável para justificar a ação. A apreciação sobre o valor histórico, arqueológico ou estético dos referidos elementos e a decisão sobre as eventuais remoções a efetuar não podem depender unicamente da opinião do responsável pelo restauro.”;*

- “Os elementos destinados a substituir as partes inexistentes de uma edificação devem integrar-se harmoniosamente no conjunto, distinguindo-se sempre das partes originais, a fim de que o restauro não falseie o significado artístico ou histórico do documento.”;
- “Os novos acrescentos apenas podem ser tolerados se respeitarem todas as partes interessantes do edifício, bem como a sua localização tradicional, o equilíbrio da sua composição e as suas tradicionais relações com o meio envolvente.”.

3.6.3 CARTA DE CRACÓVIA (2000) ⁶⁴

A Carta de Cracóvia, redigida em 26 de Outubro de 2000, em Cracóvia (Polónia), revê os conceitos divulgados na Carta de Veneza de 1964, ampliando o conceito de Património e salientando a importância da incorporação do edificado com a envolvente, ou seja, com o território e a paisagem. A Carta refere a importância da participação dos cidadãos no processo de valorização do património, sendo necessário investir na cultura e na educação das comunidades, por forma a preservar a herança cultural.

Neste documento foram definidos os objetivos e os métodos para a conservação do património:

- “O património arquitetónico, urbano ou paisagístico, assim como os elementos que o compõem resultam de uma dialética entre os diferentes momentos históricos e os respetivos contextos socioculturais. A conservação deste património é o objetivo desta Carta. A conservação pode ser realizada mediante diferentes tipos de intervenções, tais como o controlo do meio ambiental, a manutenção, a reparação, o restauro, a renovação e a reabilitação. Qualquer intervenção implica decisões, escolhas e responsabilidades relacionadas com o património, entendido no seu conjunto, incluindo os elementos que embora hoje possam não ter um significado específico, poderão, contudo, tê-lo no futuro.”;

⁶⁴ A informação contida neste capítulo encontra-se disponível na CARTA DE CRACÓVIA – PRINCÍPIOS PARA A CONSERVAÇÃO E O RESTAURO DO PATRIMÓNIO CONSTRUÍDO – ICOMOS, Cracóvia (Polónia), Outubro de 2000

- *“A manutenção e a reparação constituem uma parte fundamental do processo de conservação do património. Estas ações exigem diversos procedimentos, nomeadamente investigações prévias, testes, inspeções, controlos, acompanhamento dos trabalhos e do seu comportamento pós realização. Os riscos de degradação do património devem ser previstos em relatórios apropriados para permitir a adoção de medidas preventivas.”;*
- *“A conservação do património construído é executada de acordo com o projeto de restauro, que se inscreve numa estratégia para a sua conservação a longo prazo. O «projeto de restauro» deverá basear-se num conjunto de opções técnicas apropriadas e ser elaborado segundo um processo cognitivo que integra a recolha de informações e a compreensão do edifício ou do sítio. Este processo pode incluir o estudo dos materiais tradicionais, ou novos, o estudo estrutural, análises gráficas e dimensionais e a identificação dos significados histórico, artístico e sociocultural. No projeto de restauro devem participar todas as disciplinas pertinentes e a coordenação deve ser levada a cabo por uma pessoa qualificada na área da conservação e restauro.”;*
- *“Devem ser evitadas reconstruções de partes significativas de um edifício, baseadas no que os responsáveis julgam ser o seu «verdadeiro estilo» A reconstrução de partes muito limitadas, com um significado arquitetónico pode ser excepcionalmente aceite, na condição de se fundamentar, em documentação precisa e irrefutável. Se for necessário para o uso adequado do edifício, podem-se incorporar elementos espaciais e funcionais, mas estes devem exprimir a linguagem da arquitetura atual. A reconstrução total de um edifício, que tenha sido destruído por um conflito armado ou por uma catástrofe natural, só é aceitável se existirem motivos sociais ou culturais excecionais, que estejam relacionados com a própria identidade da comunidade local.”.*

Na Carta são ainda definidos os métodos de conservação para os diferentes tipos de património construído, nomeadamente o património arqueológico, monumentos e edifícios com valor histórico, decorações arquitetónicas, esculturas e elementos artísticos, cidades e aldeias históricas, e paisagens.

3.6.4 CARTA DE NIZHNY TAGIL (2003)⁶⁵

A 17 de Julho de 2003, a Carta de Nizhny Tagil é redigida pela *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (TICCIH), cujo conteúdo está relacionado com o Património Industrial.

Define o conceito de Património Industrial, referindo que este “*compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetónico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação.*”

A Carta define também os “respetivos valores” para o Património Industrial, a necessidade e relevância da sua identificação, a realização de inventário e investigação, bem como a importância da sua proteção legal e classificação. Menciona os princípios a aplicar na manutenção e conservação do Património, na educação e formação dos técnicos especializados, bem como na apresentação e interpretação ao público em geral.

Um dos valores mais importantes referentes ao Património Industrial é o valor social, fazendo parte da identidade de uma comunidade ou sociedade, como os registos intangíveis de vida contidos na memória dos homens e mulheres comuns, e das suas tradições.

A realização de um inventário é preponderante no estudo do património industrial. O inventário completo das características físicas e das condições de um sítio deve ser efetuado e preservado num arquivo público, antes de se realizar qualquer intervenção. Deve incluir descrições, desenhos, fotografias e um registo em vídeo do referido sítio industrial ainda em funcionamento, com as referências das fontes documentais existentes. As memórias das pessoas que aí trabalharam constituem uma fonte única e imprescindível e devem ser também registadas e preservadas, sempre que possível.

⁶⁵ A informação contida neste capítulo encontra-se disponível na CARTA DE NIZHNY TAGIL SOBRE O PATRIMÓNIO INDUSTRIAL – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) – APPI – Associação Portuguesa para o Património Industrial – Julho 2003

Relativamente à proteção legal do Património Industrial, é de realçar que o mesmo deve ser considerado como uma parte integrante do Património Cultural em geral. Programas para a conservação do Património Industrial devem ser introduzidos nas políticas económicas de desenvolvimento assim como no planeamento regional e nacional. Os sítios mais importantes devem ser totalmente protegidos e não deve ser autorizada nenhuma intervenção que comprometa a sua integridade histórica ou a autenticidade da sua construção. A adaptação coerente, assim como a reutilização, podem constituir formas apropriadas e económicas de assegurar a sobrevivência de edifícios industriais e devem ser encorajadas mediante controlos legais apropriados, conselhos técnicos, subvenções e incentivos fiscais.

No que concerne à manutenção e conservação do Património Industrial, transcrevem-se de seguida os princípios estabelecidos na referida Carta:

- *“A conservação do património industrial depende da preservação da sua integridade funcional, e as intervenções realizadas num sítio industrial devem, tanto quanto possível, visar a manutenção desta integridade. O valor e a autenticidade de um sítio industrial podem ser fortemente reduzidos se a maquinaria ou componentes essenciais forem retirados, ou se os elementos secundários que fazem parte do conjunto forem destruídos.”;*
- *“A conservação dos sítios industriais requer um conhecimento profundo do objetivo ou objetivos para os quais foram construídos, assim como dos diferentes processos industriais que se puderam ali desenvolver. Estes podem ter mudado com o tempo, mas todas as antigas utilizações devem ser investigadas e avaliadas.”;*
- *“A conservação in situ deve considerar-se sempre como prioritária. O desmantelamento e a deslocação de um edifício ou de uma estrutura só serão aceitáveis se a sua destruição for exigida por imperiosas necessidades sociais ou económicas.”;*
- *“A adaptação de um sítio industrial a uma nova utilização como forma de se assegurar a sua conservação é em geral aceitável salvo no caso de sítios com uma particular importância histórica. As novas utilizações devem respeitar o material específico e os esquemas originais de circulação e de produção, sendo tanto quanto possível compatíveis com a sua anterior utilização. É recomendável uma adaptação que evoque a sua antiga atividade.”;*

- *“Adaptar e continuar a utilizar edifícios industriais evita o desperdício de energia e contribui para o desenvolvimento económico sustentado. O património industrial pode desempenhar um papel importante na regeneração económica de regiões deprimidas ou em declínio. A continuidade que esta reutilização implica pode proporcionar um equilíbrio psicológico às comunidades confrontadas com a perda súbita de uma fonte de trabalho de muitos anos.”;*
- *“As intervenções realizadas nos sítios industriais devem ser reversíveis e provocar um impacto mínimo. Todas as alterações inevitáveis devem ser registadas e os elementos significativos que se eliminem devem ser inventariados e armazenados num local seguro. Numerosos processos industriais conferem um cunho específico que impregna o sítio e do qual resulta todo o seu interesse.”;*
- *“A reconstrução, ou o retorno a um estado anteriormente conhecido, deverá ser considerada como uma intervenção excecional que só será apropriada se contribuir para o reforço da integridade do sítio no seu conjunto, ou no caso da destruição violenta de um sítio importante.”;*
- *“Os conhecimentos que envolvem numerosos processos industriais, antigos ou obsoletos, constituem fontes de importância capital cuja perda poderá ser insubstituível. Devem ser cuidadosamente registados e transmitidos às novas gerações.”;*
- *“Deve promover-se a preservação de registos documentais, arquivos empresariais, plantas de edifícios, assim como exemplares de produtos industriais.”.*

3.6.5 CARTA DE RIGA (2005)⁶⁶

A Carta de Riga foi adotada por unanimidade por todos os membros da FEDECRAIL (European Federation of Museum & Tourist Railways) aquando da sua reunião anual em Anse, perto de Lyon, em 16 de Abril de 2005, tendo sido inicialmente proposta em Riga, capital da Letónia.

⁶⁶ A informação contida neste capítulo encontra-se disponível na CARTA DE RIGA – FEDECRAIL European Federation of Museum & Tourist Railways – Fundação Museu Nacional Ferroviário – Portugal – Julho de 2014

Foi criada para orientar as decisões, que farão com que o Património Ferroviário seja apreciado pelas gerações futuras, e para complementar as muitas outras Cartas relativas à Conservação do Património.

Com a Carta de Riga, o Património Ferroviário adquire independência efetiva em relação ao Património Industrial, onde é apresentada uma declaração orientadora dos princípios de salvaguarda, manutenção, preservação e valorização do Património Ferroviário, enquanto testemunho de uma atividade com profundas implicações sociais e históricas na herança cultural da sociedade contemporânea.

Transcrevem-se de seguida, os princípios referidos na respetiva Carta:

- *“As capacidades técnicas e científicas, juntamente com os requisitos necessários para preservar e operar o equipamento histórico ferroviário, dentro de uma cultura de segurança, devem ser usadas para salvaguardar o Património Ferroviário.”;*
- *“O objetivo de preservar e restaurar os objetos históricos ferroviários e suas práticas de trabalho associado é salvaguardá-los, quer sejam objetos de significativo valor tecnológico, evidências para a história dos transportes ou um meio de perpetuar conhecimentos e competências tradicionais.”;*
- *“A manutenção de todos os aspetos do seu equipamento e o funcionamento numa base regular é essencial para a sobrevivência do Património Ferroviário. Colocar em funcionamento o equipamento histórico ferroviário com os procedimentos tradicionais e apresentá-los ao público constitui um meio importante de interpretar esse material.”*
- *“Identificar fins socialmente úteis para o Património Ferroviário facilitará a sua preservação, mas esse uso deve envolver as alterações mínimas necessárias, e essas alterações deverão ser completamente reversíveis.”;*
- *“O Património Ferroviário deve refletir não apenas a sua importância como sistema de transporte, mas também, quando apropriado, a sua origem histórica e o seu impacto na comunidade.”;*
- *“O processo de restauro é uma operação altamente especializada. O seu objetivo é preservar e revelar o valor estético, funcional e histórico do equipamento ferroviário tradicional. Deve ser baseado no respeito e compreensão, sempre que possível, dos desenhos e especificações originais.”;*

- *“Devem ser utilizados as técnicas e materiais originais e historicamente corretos, na conservação do património histórico ferroviário, a não ser que por razões de segurança, legislação ou disponibilidade não possam ser utilizados. Nesses casos devem ser utilizados substitutos contemporâneos apropriados para esses materiais e técnicas.”;*
- *“O restauro de uma peça de equipamento histórico ferroviário não tem que ser necessariamente recuperada tendo em vista o seu estado original de construção. Algum equipamento adquire a sua importância histórica mais tarde durante a sua vida útil. O restauro com vista a um determinado período deve ser executado somente após análise exaustiva dos registos históricos e documentação válida sobre esse mesmo período, após o que deve ser elaborado e adotado um plano de restauro. O material que é substituído por novo deve ser imediatamente identificado como tal, com um sistema de marcação permanente.”;*
- *“O equipamento obrigatório de segurança acrescentado deve, se possível, ser integrado harmoniosamente com o objeto conservado ou restaurado. Contudo, o facto de se tratar de uma adição ou alteração ao estado original do objeto deve ser claramente indicado.”;*
- *“Quaisquer outras modificações posteriores ao objeto que forem introduzidas por qualquer razão devem ser as mais harmoniosas possíveis com a aparência original do objeto. O ideal é que tais modificações sejam reversíveis e que quaisquer componentes originais removidos sejam guardados para futura reutilização.”;*
- *“Todas as etapas da conservação ou restauro de um objeto histórico ferroviário, devem ser sistematicamente planeadas e registadas. O registo resultante desses processos deve ser guardado pelo tempo mínimo de vida desse objeto.”;*
- *“Todas as entidades envolvidas na reparação, restauro, manutenção, conservação e funcionamento do Património e Equipamento Ferroviário, devem tomar providências para a conservação dos seus registos e arquivos.”.*

É a herança cultural construída a partir da história e são os objetos da atividade ferroviária que constituem este tipo de edificado, sendo esta Carta um documento que procura definir os instrumentos que deverão ser aplicados nos processos de conservação e reabilitação do respetivo Património.

4. PORTUGAL E O CAMINHO DE FERRO ^{67 e 68}

A construção dos Caminhos de Ferro em Portugal teve a sua primeira tentativa em 1844, com o estudo da ligação de Lisboa a Madrid, efetuado pela Companhia das Obras Públicas. Foi necessário esperar pela Regeneração em 1851, para que o investimento estrangeiro pudesse ser adquirido com as condições adequadas.

A rede ferroviária portuguesa desenvolveu-se de uma forma desordenada, devido aos subsídios atribuídos pelos programas de concurso serem direcionados para as linhas estabelecidas como prioritárias.

Através do Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria (MOPCI), foram criados mecanismos para validarem o interesse e a consistência do pedido de concessão, de acordo com pareceres do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas (CSOPM), e das comissões especializadas da Câmara dos Deputados. No final do século XIX, aumenta e aprofunda-se a discussão referente à construção da rede ferroviária, com os relatórios efetuados pela Comissão de Engenheiros, incumbida de estudar a rede dos Caminhos de Ferro em Portugal, tendo o primeiro relatório sido concluído a 30 de abril de 1876. A Associação e a Comissão dos Engenheiros prepararam um plano devidamente classificado e hierarquizado, com base nos estudos realizados.

Na época, para a construção da rede ferroviária, o programa político estabelecia que os princípios se deviam basear na definição das ligações ferroviárias portuguesas às ligações ferroviárias internacionais, articuladas com os portos, e por um grande eixo Norte/Sul para ligação dos principais centros populacionais, em especial Lisboa e Porto.

A primeira fase de construção, entre 1856 e 1877, está incluída no período que decorre entre a inauguração da linha que liga Lisboa ao Carregado (Linha do Leste) e a inauguração da ponte Maria Pia, para atravessamento do rio Douro.

⁶⁷ A informação contida neste capítulo encontra-se disponível em: ANTUNES, J., GOMES, G. – *As séries estatísticas ferroviárias dos Caminhos de Ferro Portugueses 1856 – 1914* – IV Congresso História Ferroviária, Málaga 20, 21 e 22 de Setembro de 2006

⁶⁸ A informação contida neste capítulo encontra-se disponível em: <https://www.cp.pt/institucional/pt/cultura-ferroviaria/historia-cp/cronologia>

É neste período que se inicia a estruturação da rede ferroviária. Os primeiros contratos, estabelecidos com a Companhia das Obras Públicas e Companhia Central Peninsular, dizem respeito à ligação entre Lisboa e a fronteira, e constituem a grande bandeira do discurso político, pretendendo garantir a Lisboa e ao seu porto, a função de “Porta da Europa”. Assim, a construção da linha entre Lisboa e Porto pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, e a ligação ao Sul pela Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo e Companhia do Sueste, fazem parte da ligação dos principais centros populacionais do litoral.

Em 1859 é construída a Primitiva Estação Ferroviária do Barreiro, e em 1861 abre à exploração pública a Linha do Sul entre o Barreiro e Vendas Novas.

Após a inauguração da Linha do Sul, com a estação terminal localizada no Barreiro, a ligação fluvial a Lisboa, cuja travessia já se fazia com barcos a vapor desde o início do século XIX, ganhou uma maior importância por se tornar a porta de entrada aos passageiros vindos do Sul de Portugal.

Em 1864 foram estabelecidas quatro ligações internacionais a construir, com uma importância significativa, objeto do trabalho de diversas comissões luso-espanholas. Duas ligações regionais, Lisboa a Huelva e Porto a Vigo, e duas ligações internacionais, Porto a Salamanca e a Linha do “Vale do Tejo” entre Lisboa e Madrid, passando por Monfortinho e Malpartida de Plasencia.

A rede ferroviária espanhola desenvolveu-se através de polos de atração às frentes marítimas e à Europa em particular. O governo espanhol manifestou sempre desinteresse nas ligações a Portugal, não permitindo assim, que o porto de Lisboa tivesse alguma preponderância sobre Huelva ou sobre Vigo.

Em 1877 existiam 952 quilómetros de caminhos de ferro construídos.

Neste período, o Estado viu-se constrangido a assumir a construção e a exploração das redes a Norte do Douro e a Sul do Tejo, tendo-se verificado um crescimento lento, de acordo com as disponibilidades do Tesouro. Foi, também neste período, efetuado um conjunto de opções estruturantes da rede, com a correção da bitola portuguesa para bitola espanhola, a definição da localização das estações terminais do Barreiro, Santa Apolónia e Campanhã, e a decisão de atravessamento do Tejo.

A segunda fase da construção, relativa à densificação da rede, entre 1880 e 1891, corresponde ao período compreendido entre a construção do Ramal de Cáceres e a inauguração da Estação do Rossio.

Nesta altura foram construídas duas ligações internacionais para a Europa, o Ramal de Cáceres, com ligação a Madrid, e a Linha da Beira Alta, ligando a Figueira da Foz a Vilar Formoso.

Dá-se o início da construção de linhas em redor dos grandes centros populacionais Lisboa e Porto.

Na zona Norte do país, na linha da Póvoa a Famalicão, é inaugurado, em 1878, um primeiro troço e, em 1883, é inaugurada a Linha de Guimarães, entre Trofa e Vizela.

Em 1887, a Linha do Oeste entre Alcântara-Terra e Cacém abre à exploração pública, bem como o Ramal de Sintra, e a Linha do Douro chega à fronteira.

Em 1889 é inaugurado o Ramal de Cascais entre Pedrouços e Cascais, e a Linha do Sul chega a Faro.

Em 1891 é inaugurada a Linha de Cintura de Lisboa.

A terceira fase, entre a crise de 1891 e a 1ª Guerra Mundial em 1914, representa um período em que o crescimento da rede é ainda mais visível, verificando-se o desenvolvimento da via estreita e a duplicação da Linha do Norte.

Derivado à crise financeira, até final do século XIX, o período foi de estagnação relativamente ao crescimento da rede. A 6 de outubro de 1898 é publicado um decreto que concebeu comissões para estudo e planeamento da rede a construir a Norte do Mondego e a Sul do Tejo e, posteriormente, entre o Mondego e o Tejo. Neste período, o Estado realizou a maior parte da construção, seguido das empresas ferroviárias de âmbito regional.

A Companhia Real não tinha disponibilidade para reforçar os seus investimentos. Realizou as obras de construção referentes à duplicação da Linha do Norte, com a ligação entre Covilhã e Guarda, e construiu a Linha da Lousã.

Em 1904, com a abertura à exploração da linha entre o Setil e Vendas Novas, cuja exploração era efetuada pela Companhia Real, a ligação Norte/Sul passou a poder fazer-se sem o atravessamento em Lisboa, transformando o Barreiro num importante polo ferroviário.

Em 1905, a Linha de Évora chegou a Vila Viçosa. Em 1906, a Linha do Sul chegou a Vila Real de Santo António e, em 1908, a Linha de Ponte de Sôr chegou até Mora, tendo sido construídos também os ramais de Aldeia Galega, em 1908, e Montemor, em 1909.

Em 1910 é construída em via estreita a Linha do Corgo entre Régua e Vidago, e a Linha do Tâmega entre Livração e Amarante.

Em 1911 abre à exploração pública o Ramal de Aveiro, entre Aveiro e Sernada, e o troço entre Pocinho e Carviçais, na Linha do Sabor.

A construção do Ramal de S. Roque fica concluída em 1913, abrindo à exploração nesse mesmo ano entre Aveiro e Canal de S. Roque.

Em 1915 fica concluída a construção da Linha do Vale do Sado.

A abertura à exploração pública do Ramal de Cacilhas (Lavradio/Seixal) é realizada em 1923, e o Ramal da Doca-Viana em 1924.

É inaugurada a tração elétrica na Linha de Cascais, em 1926.

Em 1927 a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (CP) toma posse das linhas ferroviárias do Estado.

Em 1931, o Conselho de Administração da CP aprova o contrato com a empresa Fried Krupf A. G. Germaniawter, para o fornecimento do barco a diesel "Évora", para a travessia Barreiro-Lisboa.

Em 1932 é concluída a Linha do Tâmega e inaugurada a nova estação de Lisboa-Terreiro do Paço.

Dá-se início aos trabalhos de construção das Novas Oficinas Gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste no Barreiro, em 1933.

Em 1936 é concluída a Linha de Sines, em 1937 a Linha de Portalegre, e em 1938 a Linha de Guimarães.

Em 1942, é estabelecido um contrato entre a CP e a Otto Wolf, para o fornecimento de 20 automotoras diesel-elétricas.

Em 1947 são autorizadas as obras necessárias nas linhas para a entrada em serviço das automotoras diesel-elétricas, e formalizado um contrato entre a CP e a General Electric Portuguesa para o fornecimento de 12 locomotivas diesel-elétricas.

Em 1948 chegam a Portugal as primeiras locomotivas diesel-elétricas.

Apesar de, em 1926, a Linha de Cascais ter sido a primeira linha a ser eletrificada, nas décadas de 1950 e 1960 inicia-se uma nova era com a modernização das infraestruturas e eletrificação da rede ferroviária.

Em 1957 é oficialmente inaugurada a tração elétrica da Linha de Sintra e do troço entre Lisboa e o Carregado na Linha do Norte. Em 1958 é inaugurada a tração elétrica entre Lisboa e o Entroncamento.

Em 1963 é inaugurada a eletrificação entre Pombal e Coimbra, e em 1964 entre Coimbra e Pampilhosa.

Em 1966, com a conclusão da eletrificação da Linha do Norte, eixo fundamental e mais relevante da rede ferroviária, é dado mais um passo no processo de alteração do modo de tração ferroviária, dominado até então pelo vapor, nos primórdios do Caminho de Ferro, e pelo diesel introduzido em Portugal no final da década de 40. Esta mudança de paradigma foi-se estendendo gradualmente a outras linhas do país e tem associado um conjunto de vantagens, desde logo ambientais, mas também de eficiência, de velocidade e tecnológicas, na medida em que suporta e viabiliza novos processos de exploração.⁶⁹

Em 1969 é decidido o encerramento das linhas com tráfego reduzido.

Em 1977 é decretado o fim da tração a vapor em via larga.

⁶⁹ Disponível em: <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/meio-seculo-de-eletrificacao-da-linha-do-norte>

5. O CAMINHO DE FERRO NO BARREIRO



Figura 20 – Complexo Ferroviário do Barreiro

Fonte: Caminho de Ferro do Sul – 160 Anos de Comboios no Barreiro

O ponto de atravessamento do Tejo entre Lisboa e a Margem Sul constituiu, desde o início, um problema central no desenho da rede dos Caminhos de Ferro em Portugal, levando a indefinições entre o Montijo e o Barreiro.

A escolha do Barreiro, para terminal da Linha do Sul e Sueste, foi decisiva para o desenvolvimento económico e social local, ao transformar a pequena vila ribeirinha em nó principal da travessia de gentes e mercadorias, entre o Norte e o Sul do País. Fontes Pereira de Melo, após ter sido aberto concurso para a construção do primeiro Caminho de Ferro, de Lisboa à fronteira de Espanha (cujas obras se iniciaram a 7 de Maio de 1853), abre outro concurso para a construção da primeira linha ao sul da capital, assentando-se, de início, segundo as bases do contrato aprovado por Carta de Lei de 7 de Agosto de 1854, que essa linha tivesse origem em Aldegalega (atual Montijo) e término em Vendas Novas na sua 1ª fase. Desde logo, o estadista Joaquim António de Aguiar, que muito simpatizava com o Barreiro, onde tinha destacada influência política, insiste junto do Governo da Regeneração do qual era partidário, no sentido de que o Barreiro fosse a estação terminal do grande melhoramento.

Apesar das dificuldades surgidas, a vontade do notável estadista predominou e, a 26 de agosto de 1854, saía um decreto aprovando um contrato adicional, no qual se determinava que ficasse no Barreiro a estação terminal desse Caminho de Ferro.

A concessão da construção da rede ferroviária ao Sul do Tejo, até 1861, foi entregue a companhias privadas.

No dia 6 de dezembro de 1855, é atribuída à Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo, a construção e exploração de uma linha ferroviária do Barreiro a Vendas Novas, incluindo o ramal de Setúbal. Quatro anos mais tarde, em 1859, a estação principal estava praticamente concluída.⁷⁰

O edifício possuía as melhores condições, apenas o acesso dos passageiros do cais de embarque no Mexilhoeiro para a estação, se mostrava deficiente e muito incómodo. O problema resolveu-se com a construção da nova estação, em 1884, projetada pelo Eng^o Miguel Pais, dotando o novo término de um cais acessível que transformaria o Barreiro no principal entreposto de ligação e transporte de pessoas e mercadorias, entre o Norte e o Sul do País.

A 2 de fevereiro de 1859, o rei D. Pedro V deslocou-se ao Barreiro, de onde partiu para a viagem inaugural da Linha do Sul, ligando as estações do Barreiro e Vendas Novas num troço de cinquenta e seis quilómetros.

A antiga vila ribeirinha torna-se, a partir de então, atrativa para a instalação de indústrias, convertendo-se num dos maiores centros industriais do país e da Península Ibérica e muito procurada por operários e suas famílias, oriundas sobretudo do Alentejo, Algarve e Beiras, que aqui encontraram trabalho e se fixaram.⁷¹

Em 1860, a South Eastern Railway Company of Portugal, uma companhia inglesa, fez uma proposta de concessão ao Governo, tendo-a ganho para construção de uma linha desde Vendas Novas até Évora e Beja, com a designação Linha de Caminho de Ferro do Sueste de Portugal.

⁷⁰ Caminho de Ferro do Sul – Do Barreiro para Vendas Novas e Ramal de Setúbal – 160 Anos de Comboios no Barreiro – Folheto Comemorativo dos 160 Anos – Fevereiro de 2019

⁷¹ Disponível em: <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/industrializacao-e-associativismo/o-caminhodeferro-no-barreiro.html>

O Caminho de Ferro do Sul e Sueste abriu à exploração comercial a 1 de fevereiro de 1861 e a 6 de agosto de 1861 a linha ferroviária do Barreiro a Vendas Novas (Linha do Sul), incluindo o Ramal de Setúbal, foram comprados pelo Governo de Portugal aos seus proprietários. A linha e o ramal foram operados e mantidos pelo governo desde a data da sua compra até 1864.

Em 1864, com o objetivo de se libertar da exploração do Caminho de Ferro do Sul, o Governo decide vendê-lo à empresa South Eastern Company, com todo o seu material fixo e rolante.⁷²

O Caminho de Ferro, início do processo industrial, deixou uma herança importante e uma paisagem cultural ferroviária para o conjunto industrial, que se encontram materializadas no significativo património edificado, de que é exemplo a primitiva estação ferroviária (hoje Oficinas EMEF), a antiga Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar, a Rotunda das Locomotivas, ramais ferroviários, depósitos de água, armazéns, bairros habitacionais, entre outras instalações ferroviárias.

5.1 A CULTURA FERROVIÁRIA NO BARREIRO

É formada por vários aspetos inerentes à história da comunidade, desde a chegada do Caminho de Ferro à vila. Identifica-se pelo associativismo ferroviário, as vivências quotidianas, as lutas e protestos pela consciência política e social dos ferroviários, manifestando-se também através do Património Ferroviário construído, bairros, edifícios e infraestruturas oficiais.

É um fenómeno histórico complexo, presente em antigas bibliotecas associativas, grupos musicais, de teatro e de desporto, e surge, particularmente, do conhecimento e cultura tecnológica adquiridos por gerações de técnicos e operários ferroviários, especializados em várias profissões.

Ainda hoje subsiste, na memória da cidade, como uma das características mais importantes da identidade do Barreiro.

⁷² Caminho de Ferro do Sul – Do Barreiro para Vendas Novas e Ramal de Setúbal – 160 Anos de Comboios no Barreiro – Folheto Comemorativo dos 160 Anos – Fevereiro de 2019

5.1.1 UMA CULTURA TÉCNICA ESPECÍFICA ⁷³

A Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, após adquirir os primeiros terrenos em 1855, iniciou a construção da rede ferroviária do Sul, tendo o troço inicial entre o Barreiro e Vendas Novas ficado concluído em 1859.

Devido à inovação ferroviária, foi necessária a presença de uma elite de pessoas instruídas e letradas, onde se incluíam os engenheiros franceses e equipas técnicas que os acompanhavam, representando um grande desenvolvimento do conhecimento e da ciência, contribuindo para a formação de novas mentalidades.

Até meados do século XIX, o termo *braça* era utilizado como unidade de medida dos terrenos (equivalente a 2,20 m). Os documentos referentes às propriedades e terrenos adquiridos pela empresa ferroviária para a construção das linhas, utilizava esta unidade de medida.

No entanto, o plano do traçado da linha entre o Barreiro e Alhos Vedros, executado em 1855, já utilizava uma medida de carácter exato, o *are* (equivalente a 100 m²). Esta medida de área surge após a Revolução Francesa em 1789, procurando estabelecer um padrão universal, tendo o mesmo sido adotado internacionalmente a partir de 1840.

É neste momento que se assinala a passagem do Barreiro piscatório e *camarro* ⁷⁴, para o Barreiro contemporâneo e moderno. O trabalho realizado no Caminho de Ferro, especialmente nas oficinas e no vapor, exigia pessoas com instrução e preparação técnica muito específica, formando um núcleo especializado em distintas profissões, transformando o Barreiro num polo de cultura tecnológica. Para tal, era necessária uma predisposição para a aprendizagem, sendo essencial o desenvolvimento de bibliotecas nas várias associações que iam sendo criadas na vila.

⁷³ A informação contida neste capítulo encontra-se disponível em: CARMONA, Rosalina – A Cultura Ferroviária no Barreiro – 150 anos do Caminho-de-Ferro no Barreiro – Colóquio Internacional – Câmara Municipal do Barreiro – Barreiro 4 e 5 Fevereiro 2011, p. 3 – 5

⁷⁴ *Camarro* é uma expressão popular com que os residentes do Barreiro Velho se designavam a si próprios, especialmente os das bandas da Senhora do Rosário, para indicar as suas origens antigas.

Em qualquer coletividade, associação recreativa ou desportiva, existia uma estante com livros ou salas de leitura, onde se podiam ler obras de estudo, ensaios, obras técnicas, entre outros.

É criada assim, uma verdadeira escola de técnicos que serviram a profissão e o Barreiro, proporcionando o nível médio de instrução a centenas de ferroviários do Sul e Sueste, que ali trabalhavam e viviam desde o início da construção.



Figura 21 – Escola de Praticantes de Estação dos Caminhos de Ferro Sul e Sueste – 1921
Fonte: Espólio José António Marques – Câmara Municipal do Barreiro

5.1.2 UM ASSOCIATIVISMO FERROVIÁRIO COM CARACTERÍSTICAS PRÓPRIAS ⁷⁵

A chegada do Caminho de Ferro ao Barreiro proporcionou um terreno favorável para a criação e desenvolvimento de associações através de grupos espontâneos, no contexto do associativismo generalizado a partir do século XIX. A entreaajuda e auxílio nos problemas resultantes do exercício da profissão eram o seu objetivo. Das várias associações criadas, destacam-se:

- A Associação Humanitária do Pessoal do Caminho de Ferro ao Sul do Tejo, criada em 1872, foi uma das primeiras a surgir, oferecendo um seguro aos seus associados vítimas de doenças e acidentes de trabalho, proporcionando também assistência à família em caso de morte do trabalhador;
- A Caixa de Socorros dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, criada em 1883, sendo o primeiro sistema de segurança social dos ferroviários do Sul;
- A Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, criada em 1894 por um grupo de ferroviários, devido à frequência com que sucediam os acidentes, principalmente incêndios;
- A Associação da Classe Metalúrgica e Artes Anexas, criada em 1903 por operários das Oficinas Gerais;
- A Associação da Classe dos Ferroviários do Sul e Sueste, criada em 1914 por um grupo de operários e auxiliares das Oficinas Gerais, unindo todas as profissões numa organização única e mais forte, denominando-se em 1917 por Sindicato dos Ferroviários do Sul e Sueste;
- Os Sindicatos Corporativos ou Sindicatos Nacionais Ferroviários, criados a partir de 1935, cujo denominação se manteve até ao 25 de Abril de 1974;
- A Cooperativa de Consumo, criada em 1913, com o objetivo de resolver o problema dos preços praticados pela Cooperativa dos Caminhos de Ferro;

⁷⁵ A informação contida neste capítulo encontra-se disponível em: CARMONA, Rosalina – *A Cultura Ferroviária no Barreiro – 150 anos do Caminho-de-Ferro no Barreiro – Colóquio Internacional – Câmara Municipal do Barreiro – Barreiro 4 e 5 Fevereiro 2011*, p. 6 - 9

- O Cofre de Amparo às Viúvas e Órfãos dos Ferroviários do Sul e Sueste, criada em 1912, cujo objetivo era o auxílio às famílias dos que faleciam em serviço, devido à insuficiência de meios de proteção face aos infortúnios, sobretudo os acidentes de trabalho. Esta associação pretendia também facultar instrução literária e profissional aos filhos dos ferroviários, habilitando-os com uma profissão, tendo sido possível a partir de 1923, com a mudança para Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste;
- O Grupo Desportivo Ferroviários do Barreiro, criado em 1930 por um engenheiro das Oficinas Gerais do Barreiro, e ainda hoje em funcionamento, com o intuito de incentivar a prática desportiva entre os funcionários da empresa.

5.1.3 UM SIGNIFICATIVO CONJUNTO PATRIMONIAL ARQUITETÓNICO

Presença incontornável no urbanismo da cidade do Barreiro, o Património Ferroviário é constituído por inúmeros edifícios de maiores e menores dimensões, onde trabalharam, viveram e conviveram famílias e sucessivas gerações de ferroviários.

Terra de comboios e de indústria, alberga um dos mais impressionantes e únicos conjuntos de edificado ferroviário do nosso país. Entre a Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar e as grandes oficinas, praticamente tudo está desativado, mercê da transferência do Longo Curso para Lisboa, em 2004, e da diminuição das necessidades oficinais que a prazo condenarão o que sobra de atividade no que já foi um dos dois complexos ferroviários mais importantes do país.

Com edifícios tão relevantes como a antiga Estação Ferro-Fluvial, a Rotunda das Locomotivas, os grandes Armazéns Regionais e as imensas naves de manutenção, o Complexo Ferroviário do Barreiro tem condições únicas para se converter num inovador espaço urbano que revigore algumas das suas valências ferroviárias e que traga novas utilizações capazes de chamar novas atividades e fluxos turísticos.⁷⁶

⁷⁶ Complexo Ferroviário do Barreiro – Uma visão estratégica – APAC – Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro – Agosto de 2016



Figura 22 – Património Ferroviário do Barreiro
Fonte: <https://associacaobarreiropratrimonio.pt/> - Adaptado

Legenda:

- 1 – Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar
- 2 – Armazém de Mercadorias
- 3 – Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste
- 4 – 1.^a Estação Ferroviária do Barreiro e Oficinas Gerais
- 5 – Armazém Regional
- 6 – Rotunda das Locomotivas
- 7 – Ramal Industrial da CUF
- 8 – Edifício Palácio do Coimbra e Bairro Ferroviário
- 9 – Edifício do Instituto dos Ferroviários
- 10 – Armazém de Víveres do Barreiro-A
- 11 – Dormitório do Barreiro-A
- 12 – Doca Seca

1 – Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar



Figura 23 – Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar
Anos 40
Fonte: Rosalina Carmona, 2011



Figura 24 – Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar
Vista Atual
Fonte: APAC, Agosto 2016

Projetada pelo Engenheiro Miguel Pais e inaugurada em 1884, é considerada uma das “glórias da engenharia em Portugal”, construída no leito do rio, uma obra de grande complexidade hidráulica, sendo exemplar único e ocupando um lugar cimeiro entre os edifícios mais simbólicos dos Caminhos de Ferro em Portugal.

Foi a primeira Estação Multimodal do País e a primeira a ser construída à beira Tejo. Desempenhou um papel estratégico na expansão dos Caminhos de Ferro para Sul e na ligação a Norte.

A sua arquitetura é de uma “leveza grácil”, na qual a arte e a técnica se conjugam perfeitamente, destacando-se as influências românticas do neomanuelino nos elementos decorativos, bem como influências do estilo colonial inglês.⁷⁷

Com a construção da nova estação rodo-ferro-fluvial, a estação Barreiro Mar foi desativada em dezembro de 2008, encontrando-se atualmente abandonada.

⁷⁷ Caminho de Ferro do Sul – Do Barreiro para Vendas Novas e Ramal de Setúbal – 160 Anos de Comboios no Barreiro – Folheto Comemorativo dos 160 Anos – Fevereiro de 2019

2 – Armazém de Mercadorias



Figura 25 – Armazém de Expedição – Anos 20/30
Fonte: Rosalina Carmona, 2011



Figura 26 – Armazém de Expedição – Vista Atual
Fonte: Google Maps

Também da autoria do Engenheiro Miguel Pais e inaugurado no ano de 1884, encontramos, na Avenida dos Sapadores, uma construção contemporânea, o armazém de expedição. Tinha como função o despacho de mercadorias nos comboios, sendo que, a sua proximidade ao rio Tejo facilitou durante muitos anos o transbordo de carga entre barcos e comboios.⁷⁸

Atualmente, encontra-se a funcionar numa área parcial do edifício, uma pequena oficina de reparação de barcos.

3 – Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste



Figura 27 – Bombeiros Voluntários Sul e Sueste
Foto 1
Fonte: Google

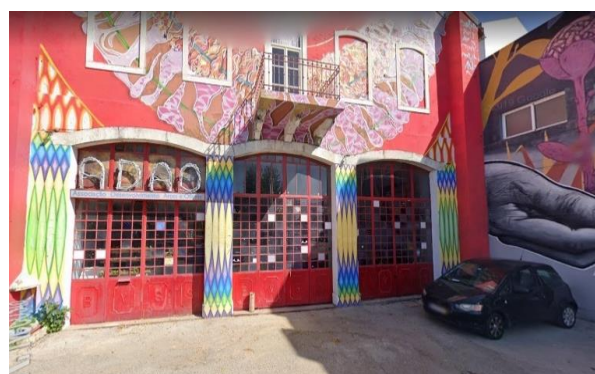


Figura 28 – Bombeiros Voluntários Sul e Sueste
Foto 2
Fonte: Google Maps

⁷⁸ Complexo Ferroviário do Barreiro – Uma visão estratégica – APAC – Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro – Agosto de 2016

Muitos eram os acidentes e principalmente os incêndios. Em consequência, um grupo de ferroviários formou esta Associação Humanitária em 1894, com quartel localizado na Baía do Tejo, desde 2008.⁷⁹

Atualmente, encontra-se instalada no edifício, a associação ADAO (Associação para o Desenvolvimento das Artes e Ofícios) resultado da colaboração entre vários artistas e artesãos independentes. As instalações, com amplos espaços e salas de trabalho, servem de apoio à criatividade dos artistas e ao fabrico manual de peças por parte dos artesãos.

4 – Estação Primitiva e Oficinas Gerais



Figura 29 – Primitiva Estação Ferroviária do Barreiro – 1910
Fonte: J. Fernandes Alves e C.^a



Figura 30 – Oficinas Gerais – Vista Atual
Fonte: Google Maps

A Primitiva Estação Ferroviária foi construída, em 1859, com a finalidade de servir de Gare Ferroviária Principal da Linha do Sul. É anterior à Estação de Santa Apolónia, que data de 1865, e foi convertida em Oficinas Gerais no ano de 1884, sendo que, no ano de 1886, empregava cerca de 500 operários, gerando trabalho e riqueza, reconhecida não apenas a nível nacional como também internacional, no mundo ferroviário.

Foi a primeira construção ferroviária a ser edificada em Portugal, em alvenaria de pedra, sendo considerada pelos habitantes da então vila do Barreiro como um “majestoso edifício”, dado à sua arquitetura monumental, sóbria e funcional.⁸⁰

⁷⁹ Caminho de Ferro do Sul – Do Barreiro para Vendas Novas e Ramal de Setúbal – 160 Anos de Comboios no Barreiro – Folheto Comemorativo dos 160 Anos – Fevereiro de 2019

⁸⁰ Idem

O edifício aloja o grupo Oficinal do Barreiro, desde 1884. O espaço das grandes oficinas gerais, na nave de maiores dimensões do complexo, junto da fachada da estação original do Barreiro, encontra-se por conta da EMEF, empresa do grupo CP dedicada à manutenção ferroviária, ainda em atividade.

É uma das principais oficinas do país para as grandes reparações de locomotivas diesel, albergando ainda algumas atividades de apoio a intervenções oficinais, nomeadamente a recuperação de aparelhos de ar condicionado para as automotoras elétricas da Linha de Cascais.

O funcionamento futuro das oficinas encontra-se ameaçado, devido à redução da carga de trabalho, motivada pelo significativo decréscimo de material diesel em Portugal, pelo aluguer operacional crescente de frota para serviço de passageiros e de mercadorias, cuja manutenção é efetuada em Espanha, e ainda pela racionalização de meios realizados pela própria EMEF.⁸¹

5 – Armazém Regional



Figura 31 – Armazém Regional – Foto 1
Fonte: Folheto Comemorativo dos 160 Anos



Figura 32 – Armazém Regional – Foto 2
Fonte: DGPC

Construído em 1935, com o objetivo de permitir a expansão das Oficinas Gerais do Barreiro, tem uma traça arquitetónica distinta e destinava-se ao acondicionamento dos materiais oficinais para a Via Férrea e Obras⁸². Em 2012, foi alvo de um incêndio de grandes proporções que destruiu quase por completo o antigo edifício. Encontra-se em ruína.

⁸¹ Complexo Ferroviário do Barreiro – Uma visão estratégica – APAC – Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro – Agosto de 2016

⁸² Idem

6 – Rotunda das Locomotivas

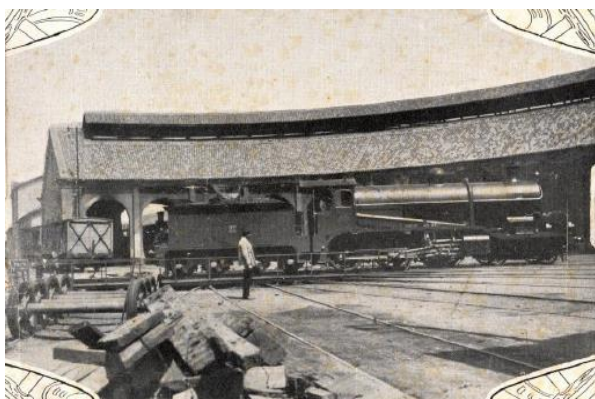


Figura 33 – Rotunda das Locomotivas – 1917
Fonte: Rosalina Carmona, 2011



Figura 34 – Rotunda das Locomotivas
Vista Atual
Fonte: APAC, Agosto 2016

A rotunda das locomotivas foi construída, em 1886, e pauta-se por uma estrutura semicircular com vinte locais de parque de locomotivas. Uma das obras de maior vulto do Complexo Ferroviário, devido à planta semicircular. O seu objetivo inicial era albergar as locomotivas a vapor e permitir a sua viragem/reorientação para novos serviços, tendo sido sucessivamente modernizada para prestar apoio às operações ferroviárias ao longo dos anos ⁸³. Atualmente apenas é utilizada para testes anuais efetuados às máquinas.

7 – Ramal Industrial da CUF



Figura 35 – Ramal Industrial da CUF
Fonte: Folheto Comemorativo dos 160 Anos

⁸³ Complexo Ferroviário do Barreiro – Uma visão estratégica – APAC – Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro – Agosto de 2016

Ligava a Linha do Sul e Sueste ao novo Complexo Industrial CUF, que se instala no Barreiro em 1907, nos terrenos da fábrica de cortiça Bensaúde e C^a. A existência deste ramal terá pesado, entre outros benefícios, na decisão de Alfredo da Silva em escolher esta terra para a sua futura atividade industrial. Entrou em funcionamento em 1910, com quatro pequenas locomotivas a vapor e será o mais antigo ramal industrial e privado do país ⁸⁴. Também designado como Ramal das Lezírias, chegou a ter vinte quilómetros de extensão nos anos 50. Ainda hoje é utilizado para receber matéria-prima da refinaria de Sines.

8 – Edifício Palácio do Coimbra e Bairro Ferroviário



Figura 36 – Palácio do Coimbra – Foto 1
Fonte: Rosalina Carmona, 2011



Figura 37 – Palácio do Coimbra – Foto 2
Fonte: Google Maps

O Palácio do Coimbra foi edificado por José Pedro da Costa Coimbra, ligado à empresa proprietária dos Caminhos de Ferro do Sul, em 1860.

Constitui um testemunho da importância económica e política de uma família burguesa em ascensão, graças ao Caminho de Ferro, e é único no seu género na cidade do Barreiro. Dadas as suas dimensões e características arquitetónicas, o edifício foi sendo apresentado como “um palácio”, rodeado de campo e provavelmente de jardins, destinado a residência burguesa de luxo. ⁸⁵

⁸⁴ Complexo Ferroviário do Barreiro – Uma visão estratégica – APAC – Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro – Agosto de 2016

⁸⁵ Direção Geral do Património Cultural – Departamento de Bens Culturais – Unidade de Coordenação de Classificações

Os fogos no piso térreo do edifício foram utilizados para habitação de funcionários ferroviários, consultório de saúde e salas de formação no âmbito da ferrovia. O 1º piso funcionava exclusivamente para formação e serviços administrativos.

Atualmente, encontra-se em mau estado de conservação, devoluto e emparedado para evitar atos de vandalismo e o avançar da sua degradação.



Figura 38 – Bairro Ferroviário – Foto 1
Fonte: Rosalina Carmona, 2011



Figura 39 – Bairro Ferroviário – Foto 2
Fonte: associacaobarreiopatrimonio.pt

Bairro construído pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, entre 1933 e 1935. Inserido num programa governamental de arquitetura de regime, abria à empresa, privatizada desde 1927, a possibilidade de selecionar e premiar a mão-de-obra sempre disponível para o serviço da companhia.⁸⁶

A construção de habitações para alojamento por parte dos Caminhos de Ferro Portugueses, integrava-se na política “social” da companhia para atrair e fixar pessoal, oferecendo condições de estabilidade familiar e de emprego e contribuindo para o desencorajar de conflitos laborais.

Nessa perspetiva, a empresa construiu vários bairros, especialmente nos centros ferroviários mais importantes, como era o caso do Barreiro.

⁸⁶ Direção Geral do Património Cultural – Departamento de Bens Culturais – Unidade de Coordenação de Classificações

9 – Edifício do Instituto dos Ferroviários

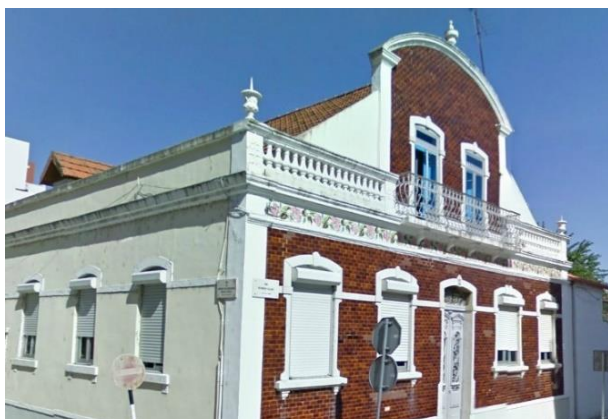


Figura 40 – Instituto dos Ferroviários
Fonte: <http://comboiosdehoje.blogspot.com>

O Instituto dos Ferroviários é uma instituição de Solidariedade Social que foi fundada a 1 de janeiro de 1927, cuja missão é acolher crianças e jovens de famílias carenciadas e disfuncionais. Para a sua instalação foi adquirida uma propriedade que na altura possuía dois grandes edifícios, uma ampla horta e um aprazível parque para recreio. No edifício principal encontravam-se o refeitório, os dormitórios, a copa, a rouparia e o alojamento da senhora Regente. Até ao ano de 1963 funcionou como escola, passando nesse ano a ser instalado o Tribunal Judicial da Comarca do Barreiro ⁸⁷. Atualmente, continua em funcionamento com o mesmo objetivo inicial.

10 – Armazém de Víveres – Barreiro-A

Figura 41 – Armazém de Víveres
Barreiro-A

Fonte: Folheto Comemorativo dos 160 anos



⁸⁷ Disponível em: <http://comboiosdehoje.blogspot.com>

Localizado junto à estação do Barreiro-A, foi construído em 1936. Era um equipamento de assistência e apoio aos funcionários ferroviários residentes, um local de abastecimento de famílias, a preços inferiores aos de mercado. Encontra-se desativado da sua função inicial.

Está prevista a instalação da Assembleia Municipal no antigo edifício, para além de utilização do espaço para realização de iniciativas culturais e outras atividades de interesse municipal.⁸⁸

11 – Dormitório do Barreiro-A



Figura 42 – Vista Atual do Dormitório do Barreiro-A
Fonte: Folheto Comemorativo dos 160 anos

Instalações construídas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o objetivo de alojar provisoriamente pessoal específico da empresa, designado de “Pessoal do Movimento”, nomeadamente revisores e maquinistas que necessitavam descansar após longos percursos em regime laboral. Todas as estações terminais estão equipadas com estas instalações, que serviam de apoio aos funcionários que se encontravam deslocados das suas habitações, quando terminavam o horário de trabalho.

Atualmente, o dormitório do Barreiro-A encontra-se abandonado e emparedado para evitar atos de vandalismo. Para o edifício está prevista a instalação de um estabelecimento de alojamento local.⁸⁹

⁷⁹ Disponível em: <https://www.cm-barreiro.pt>

⁸⁰ Idem

12 – Doca Seca



Figura 43 – Doca Seca
Fonte: Luís Miguel Correia – 2009

Esta doca serviu durante muitas décadas para efetuar a manutenção técnica dos navios de passageiros da frota da CP, que asseguraram as ligações entre Lisboa e o Barreiro, até à formação da atual Soflusa.

Antes da criação da Soflusa, os navios de passageiros recebiam tratamento idêntico ao das locomotivas diesel, ou seja, depois de um determinado período de serviço eram sujeitos a uma reparação profunda.

Com a criação da Soflusa, os estaleiros foram desativados e as operações de reparação foram entregues a empreiteiros.

Atualmente, foi implementado um novo Posto de Transferência de Pescado, melhorando as condições de trabalho da comunidade piscatória, tendo o espaço sido requalificado recentemente pela autarquia local.⁹⁰

⁹⁰ Disponível em: <https://osetubalense.com/local/barreiro/inaugurado-posto-de-transferencia-de-pescado-no-barreiro/>

6. A ESTAÇÃO FERRO-FLUVIAL BARREIRO MAR

Em 1876, foi lançado o projeto da responsabilidade do Engenheiro Miguel Carlos Correia Pais, para a construção na nova Estação Ferro-Fluvial do Barreiro. O objetivo era suprimir os dois quilómetros de distância entre a primitiva estação terminal de comboios e o porto fluvial.

Devido à proximidade do rio, a sua execução foi alvo de vários julgamentos por parte de inúmeros engenheiros, como sendo impossível de concretizar por falta de fundamentos sólidos para os alicerces necessários, tendo a construção ficado concluída apenas em 1884, sendo considerada uma das glórias da engenharia em Portugal. É inaugurada a 4 de outubro de 1884. (BORGES, 2021, p. 150)

Estação terminal, foi construída com um cais acessível que proporcionava um transbordo mais fácil a pessoas e mercadorias, entre as duas margens do Tejo.

Conforme Rui Alves, o edifício *“Construído com alguma opulência, converteu-se numa primeira “estação multimodal”, onde convergiam as Linhas ferroviárias do Sul, de Sueste, do Sado, numa primeira fase, e depois as do Algarve, Alentejo, com os ramais de Évora, Mora, Vila Viçosa e Reguengos, de Vendas Novas (a partir do Norte), de Sines, Neves-Corvo, Aljustrel e Moura; com as ligações de barco para Lisboa ou o Atlântico. A vasta estação ferroviária entretanto levada a cabo, com um enorme edifício de passageiros de 3 pisos virados para o rio e uma extensa gare na parte posterior, coberta com uma imponente estrutura metálica, permitiu a instalação de unidades industriais e armazenagem dos próprios serviços do caminho de ferro.”* (ALVES, 2015, p. 278)

Segundo Carla Santos, citando um excerto do Diário de Notícias de outubro de 1884, descrevia a Estação como “(...) vasta, desafogada. Elegante e sólida, assentada à beira-rio, sobre uma farta muralha posta em fundamentos hidráulicos inabaláveis n`um leito de lodos profundos. Essa estação, que vai acabar com as antigas baldeações e acaba já com o trajecto incómodo e inseguro em feias pontes de madeira, levando passageiros a desembarcar directamente nos degraus do seu vasto e extenso cais de cantaria, atrai de longe, pelo seu aspecto geral e graciosas linhas arquitetónicas, à vista do viajante, e dá um singular tom artístico ao Barreiro, e um aspecto nobre e pitoresco ao formoso estuário azulado para onde olha a sua principal fachada. A vistosa e forte balastra de ferro que garante toda a cortina do cais da estação é uma espaçosa varanda sobre o Tejo, que lhe rumoreja nos alicerces.”⁹¹

A 1 de março de 1889, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* noticiou a chegada do primeiro comboio a Faro, com trajeto efetuado na Linha do Algarve, partindo do Barreiro, tendo constituído um grande êxito popular.⁹²

É um edifício urbano, isolado, junto à água, na margem sul do rio Tejo, do lado do Canal de Coina, a cerca de um quilómetro a sul da antiga vila do Barreiro.

De planta conjunta, decorrente da articulação de dois corpos retangulares, longitudinais, alongados, conjugam-se a arte e técnica nos elementos arquitetónicos do edifício.

⁹¹ Revista Fundação n. 9 – *O Património do Barreiro é de todos!* – Edição: Associação Barreiro Património Memória e Futuro, Abril 2020, p. 7

⁹² *Gazeta dos Caminhos de Ferro* – Ano 51, 1 de Janeiro de 1939, n. 1225, p. 44

6.1 FACHADA POENTE

Virada ao rio, com arcadas e torres altas, articula elementos decorativos de temática marítima e vegetalista, em estilo neomanuelino, característico do período romântico. É constituída por vãos grandes de portas e janelas.

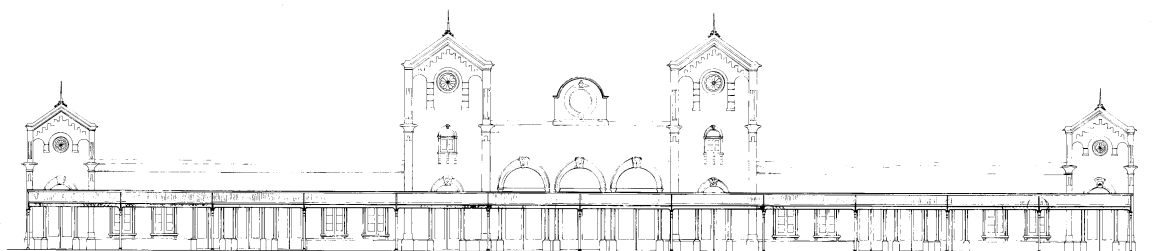


Figura 44 – Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar – Alçado Principal – Fachada Poente
Fonte: CP – Direção de Conservação

De planta retangular, longitudinal, com quatro torres adossadas em domos de abobadas góticas, ao longo dela, sem coincidência interior-exterior, tratando-se de uma única fachada. A cobertura é plana e as torres são poligonais, estando duas localizadas nos topos e as outras duas embebidas a meio do alçado.

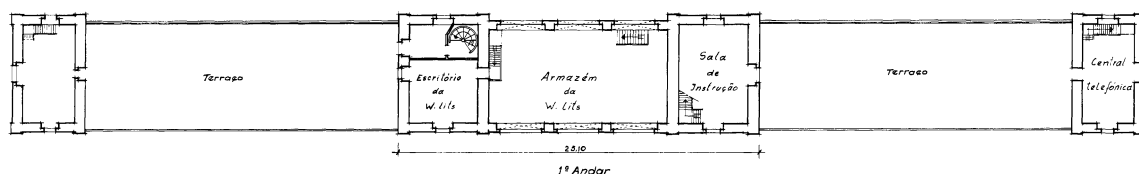


Figura 45 – Estação Ferro- Fluvial Barreiro Mar – Planta Piso 1 – Fachada Poente
Fonte: CP – Direção de Conservação

Frontispício voltado a Este com embasamento proeminente, desenvolvendo-se em simetria por três panos, cujos elementos divisores são as torres constituídas por três pisos.

Os panos compõem-se de um portal central flanqueado por duas janelas de cada lado, de arcos alteados e quebrados, separados por contrafortes escalonados, e corpos laterais que se desenvolvem de modo semelhante ao central, embora mais baixos, terminando em duas torres de dois pisos.⁹³

⁹³ Disponível em: http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=7018



Figura 46 – Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar – Frontispício voltado a Este – Fachada Poente
Fonte: <https://associacaobarreiropratrimonio.pt/>

Interiormente, na zona da gare, o alçado desenvolve-se em pano liso revestido a um terço do pé-direito com alizar de azulejos brancos e com uma moldura central retangular vazia; há correspondência dos vãos descritos que fazem a iluminação interior, sendo as janelas interiormente incorporadas em arcadas. O remate é em cornija de coroamento interrompido pelos arranques das asnas de ferro da cobertura da gare.⁹⁴



Figura 47 – Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar – Alçado Principal – Fachada Poente/Gare
Fonte: <https://restosdecoleccion.blogspot.com/>

⁹⁴ Disponível em: http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=7018

6.2 FACHADAS NORTE E SUL

As fachadas norte e sul são compostas por dois pisos, de um pano delimitado lateralmente por cunhais apilastrados. O piso inferior é composto por um portal central flanqueado por duas janelas altas e estreitas de grande verticalidade. Os vãos de janelas e portas são de arco pleno, com duas folhas e bandeira.⁹⁶

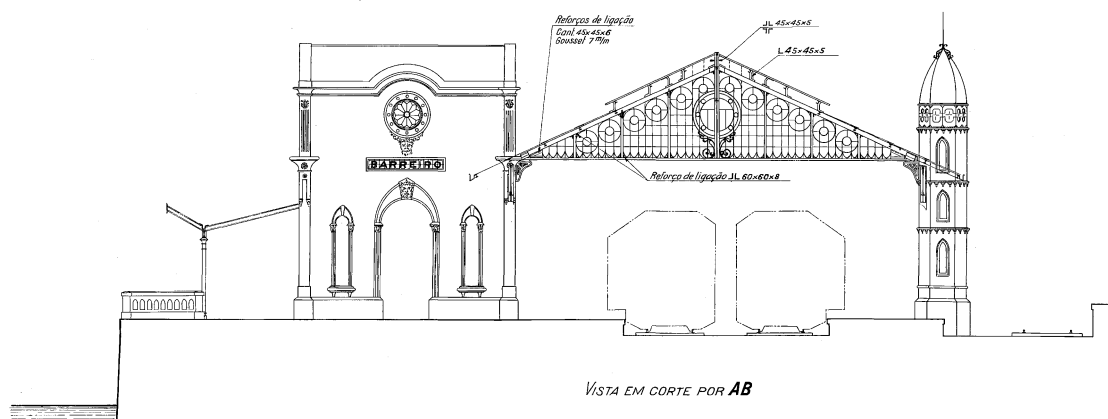


Figura 49 – Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar – Corte AB – Fachada Norte
 Fonte: CP – Departamento VIA e OBRAS



Figura 50 – Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar – Fachada Sul
 Fonte: Autor

⁹⁶ Disponível em: http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=7018

Junto à fachada Sul, estão localizadas as plataformas exteriores de embarque de passageiros.



Figura 51 – Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar – Fachada Sul – Plataformas de embarque de passageiros
Fonte: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Estação_Ferroviária_e_Fluvial_do_Sul_e_Sueste_Linhas.jpg

6.3 FACHADA NASCENTE

É composta por portas de grandes dimensões, de duas folhas com bandeira, semelhantes às da fachada poente, e paredes forradas a cantaria calcária a um terço do pé-direito.⁹⁷

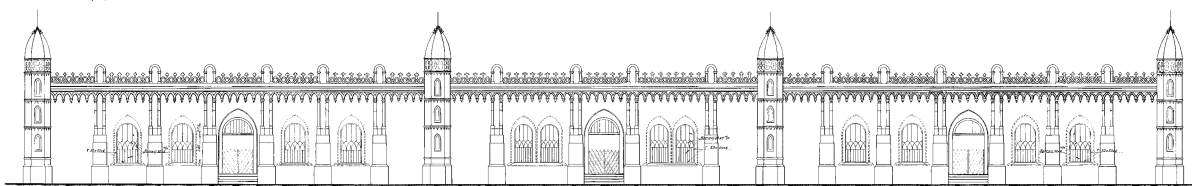


Figura 52 – Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar – Alçado Principal – Fachada Nascente
Fonte: CP – Departamento VIA e OBRAS

⁹⁷ Disponível em: http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=7018



Figura 53 – Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar – Fachada Nascente
Fonte: Google

6.4 GARE

De planta longitudinal, regular, composta pelos vários corpos que a formam, desenvolvidos em simetria. Tem um comprimento aproximado de oitenta metros, onde se inclui parte do cais de embarque de igual comprimento, com duas vias e duas plataformas para passageiros de quatro metros de largura, perfazendo a largura total de cerca de quinze metros.⁹⁸



Figura 54 – Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar – Gare
Fonte: https://pt.m.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Barreiro_Station_Lisboa.jpg

⁹⁸ Disponível em: http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=7018

A cobertura da gare é composta por telhado de duas águas, coberta por chapas de zinco e estrutura envidraçada, onde é possível observar a técnica do ferro aplicada a suportes arquitetónicos, asnas, varões, tubos de metal, colocados abertamente à vista.⁹⁹

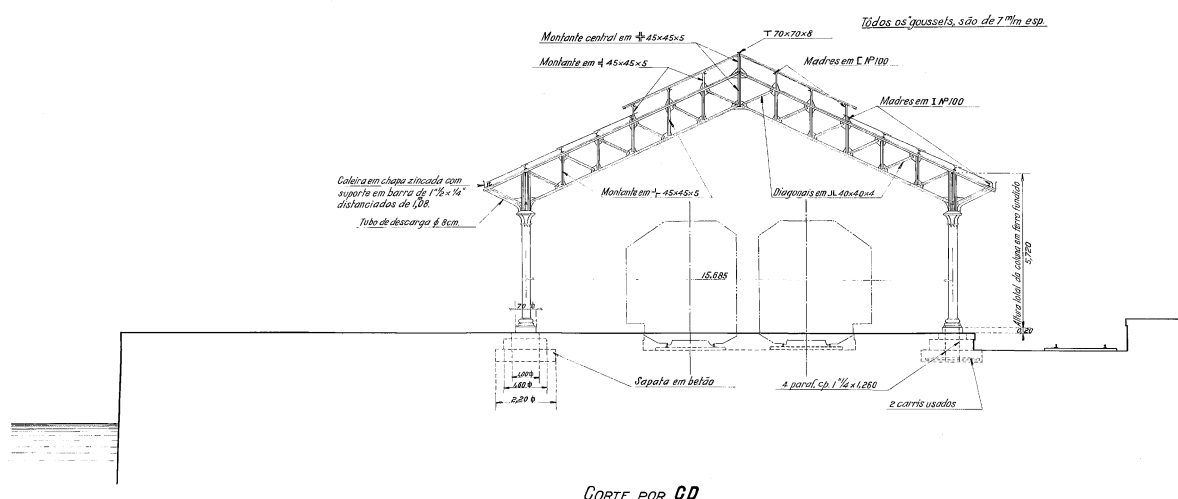


Figura 55 – Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar – Cobertura da Gare – Corte CD

Fonte: CP – Departamento VIA e OBRAS

Conforme a DGPC (Direção Geral do Património Cultural), foram efetuadas várias obras de conservação na estação, com o objetivo de melhorar as condições existentes, tendo a mais importante ocorrido em 1934, ano em foi construída a Avenida de Sapadores, que veio facilitar o acesso rodoviário ao local. Nenhuma das intervenções realizadas alterou a sua estrutura, dimensão e características arquitetónicas.¹⁰⁰

Conclui-se ainda que, enquanto serviço ferroviário e fluvial, a Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar é um exemplar único no país, uma referência ferroviária e um dos edifícios mais emblemáticos dos Caminhos de Ferro, por tudo o que representa como resultado da evolução dos transportes.

⁹⁹ Disponível em: http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=7018

¹⁰⁰ Idem

7. O ABANDONO DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DO BARREIRO ¹⁰¹

O complexo ferroviário do Barreiro é um conjunto de interesse cultural e, apesar do seu valor histórico reconhecido pelas empresas Comboios de Portugal (CP), Infraestruturas de Portugal (IP) e Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário (EMEF), as mesmas deixaram de ter interesse na sua exploração, sem medir as consequências no que diz respeito à valorização do Património.

A construção da travessia ferroviária do Tejo, a eletrificação da rede ferroviária entre Pinhal Novo e Faro, e o encerramento das oficinas da tração a diesel, proporcionaram o desinvestimento no Barreiro.

Mesmo antes do aparecimento da CUF, em 1907, o Barreiro já apresentava uma identidade moderna industrial, devido a fatores como a inauguração da Linha do Sul, em 1859, a construção da primeira estação de Caminhos de Ferro também, em 1859, o início da atividade comercial, em 1861, e a construção da rede ferroviária do Sul e Sueste, entre 1860 e 1864, que dinamizaram a região e proporcionaram o desenvolvimento do mercado nacional. Foram aspetos que valorizaram historicamente o Património Ferroviário do Barreiro. Com as modificações ocorridas durante mais de um século e meio, o Barreiro transformou-se numa cidade ferroviária, tendo o seu Património sido definido como “domínio publico ferroviário”, enquanto bens de valor económico e social ao serviço da população portuguesa.

No entanto, as mudanças económicas e financeiras a nível internacional ocorridas nos últimos anos tiveram um impacto significativo na política ferroviária nacional e europeia, interferindo negativamente na estrutura tradicional do sistema ferroviário português e por consequente no complexo ferroviário do Barreiro.

Com a construção do novo terminal rodo-ferro-fluvial no Barreiro e a travessia ferroviária na Ponte 25 de Abril, foi iniciado o processo de desindustrialização ferroviária, significando em termos culturais, o abandono da herança social e dos valores intrínsecos ao Património Ferroviário.

¹⁰¹ A informação contida neste capítulo encontra-se disponível em: Revista Pedra e Cal, n. 53, Dezembro 2012, p. 38-40

Analisando o complexo ferroviário do Barreiro, podemos afirmar que o mesmo não se encontra apenas abandonado, mas também é vítima de atos de vandalismo cometidos em diferentes momentos dos tempos recentes, com a “aceitação” das empresas responsáveis pelos edifícios, instalações e material circulante. Assiste-se a uma degradação de bens de domínio público, bem como a atrasos significativos na reorientação das políticas de proteção e salvaguarda do Património por parte das respetivas empresas.

À medida que as linhas ferroviárias vão sendo encerradas, as infraestruturas ficam ao abandono, algumas são alienadas sem que seja analisado o seu valor cultural e quais as vantagens que poderão ter no futuro, em termos económicos, sociais e culturais, numa atitude de total desinteresse.

Em Portugal, a ausência de políticas patrimoniais para a conservação e salvaguarda do Património Ferroviário, e a inexistência de um sistema integrado de proteção dos bens culturais ferroviários, caminham lado a lado.

A antiga REFER (Rede Ferroviária Nacional), agora Infraestruturas de Portugal, tentou reverter esta situação estabelecendo um protocolo com o Instituto de Habitação e Reabilitação Urbana, contudo o problema mantém-se, devido à dificuldade em alienar património de domínio público.

A ausência de uma política patrimonial por parte do município é outro problema e, como consequência, não existe intervenção do poder local no processo de valorização do Património Industrial. A solução, provavelmente, passaria pela inscrição dos bens industriais e ferroviários do Barreiro no Plano Diretor Municipal (PDM), bem como a classificação do Património Ferroviário, onde se incluem as Oficinas Gerais da CP, a Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar, os bairros sociais da CP e a Rotunda das Locomotivas, cuja proposta já existe. A Direção Geral do Património Cultural (DGPC) decidiu a Abertura de Procedimento de Classificação do Complexo Ferroviário do Barreiro a 25 de Setembro de 2017, contudo, a empresa Comboios de Portugal (CP) intentou um recurso hierárquico na DGPC, o qual foi indeferido e, na sequência do mesmo, moveu uma ação administrativa em tribunal questionando a legalidade da classificação do Património Ferroviário do Barreiro, colocando em risco a respetiva classificação.

O conceito de Património Ferroviário evoluiu de forma significativa nos últimos anos, assistindo-se a uma mudança de atitude internacional relativamente à conservação e salvaguarda do mesmo. Tal facto não privilegia apenas o património arquitetónico e o material circulante abatido, privilegia também o valor económico do património histórico relativamente ao turismo cultural e à conservação e restauro do material circulante.

Dando o exemplo da Grã-Bretanha, que se encontra na linha da frente relativamente aos outros países, não apenas por possuir um dos mais importantes museus ferroviários do mundo, o National Railway Museum York, mas porque restaurou uma locomotiva a vapor por ano, não criando dificuldades burocráticas à circulação de comboios históricos nem ao investimento privado, como acontece em Portugal.

Devido a estas situações, a Carta de Riga de 2005 passou a ser o instrumento de avaliação das políticas praticadas nos diferentes países, relativamente à valorização e conservação do Património Ferroviário. Tendo em conta que a cultura ferroviária é de carácter universal e, sendo um facto que os bens ferroviários são de cariz industrial, conclui-se que um país que não proteja o seu Património Ferroviário, não consegue valorizar parte dos seus bens culturais.

7.1 DECLÍNIO E DEGRADAÇÃO DA ESTAÇÃO FERRO-FLUVIAL BARREIRO MAR

A retirada da importância dos Caminhos de Ferro no Barreiro, a eletrificação da Linha do Sado e a construção de um novo Terminal Rodo-Ferro-Fluvial, foram um conjunto de projetos de modernização que contribuíram para o abandono da antiga Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar, desativada em dezembro de 2008, estando neste momento sem qualquer utilização. O abandono das instalações faz parte de um processo natural, fruto das mudanças da época, evoluções tecnológicas e alterações das realidades socioeconómicas da região.

Com o passar dos anos, o seu estado de conservação tem vindo a agravar-se e a degradação do edifício é cada vez mais sentida, com pequenas derrocadas dos revestimentos das paredes, portas e janelas danificadas, vários elementos construtivos em madeira e metal deteriorados, tendo sido retiradas as chapas da cobertura da gare por razões de segurança. Os atos de vandalismo são constantes e as instalações utilizadas por pessoas sem-abrigo.

Algum material circulante único e histórico encontra-se abandonado e vandalizado junto ao edifício da estação, outro foi abatido e vendido para sucata ou para outros fins não patrimoniais.

Estado de conservação do edifício (relatório fotográfico):

- **Portas** – Estrutura em metal e madeira deteriorada, incluindo vidros partidos



Figura 56 – Porta Principal – Fachada Poente
Fonte: Autor



Figura 57 – Porta Cobertura – Fachada Poente
Fonte: Autor

- **Paredes Interiores** – Revestimento danificado devido a infiltrações e incêndio



Figura 58 – Paredes Interiores – Infiltrações
Fachada Poente
Fonte: Autor



Figura 59 – Paredes Interiores - Incêndio
Fachada Poente
Fonte: Autor

- **Escadas de acesso entre pisos** – Estrutura em madeira deteriorada



Figura 60 – Escadas de Acesso – Torre 1
Fachada Poente
Fonte: Autor



Figura 61 – Escadas de Acesso – Torre 2
Fachada Poente
Fonte: Autor

- **Escritórios** – Derrocada de material em tetos e paredes



Figura 62 – Corredor de acessos aos escritórios
Fachada Poente
Fonte: Autor



Figura 63 – Escritórios
Fachada Poente
Fonte: Autor

- **Zonas Técnicas** – Ocupação indevida por material inadequado

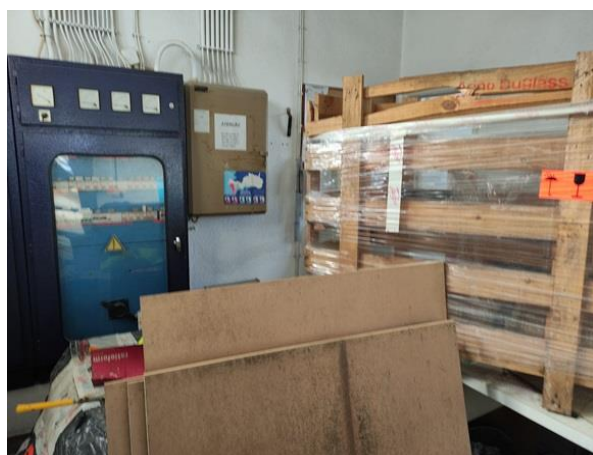


Figura 64 – Zona Técnica 1
Fachada Poente
Fonte: Autor



Figura 65 – Zona Técnica 2
Fachada Poente
Fonte: Autor

- **Cozinha** – Mau estado de conservação com inexistência de equipamentos



Figura 66 – Cozinha – Foto 1
Fachada Poente
Fonte: Autor



Figura 67 – Cozinha – Foto 2
Fachada Poente
Fonte: Autor

- **Instalações Sanitárias** – Mau estado de conservação



Figura 68 – Instalações Sanitárias – Foto 1
Fachada Poente
Fonte: Autor

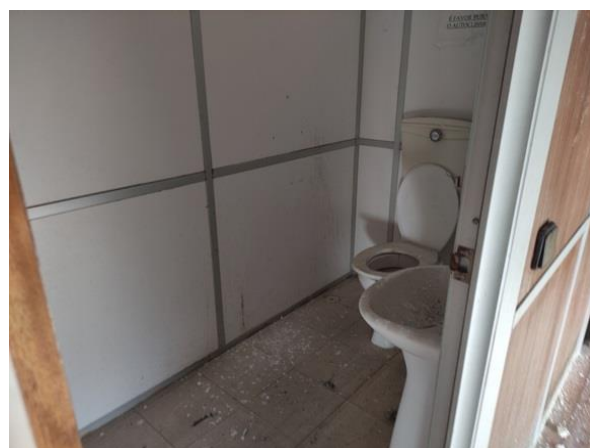


Figura 69 – Instalações Sanitárias – Foto 2
Fachada Poente
Fonte: Autor

- **Bilheteiras** – Mobiliário e equipamentos vandalizados



Figura 70 – Bilheteiras – Foto 1
Fachada Poente
Fonte: Autor



Figura 71 – Bilheteiras – Foto 2
Fachada Poente
Fonte: Autor

- **Sala de Espera** – Mobiliário e equipamentos vandalizados



Figura 72 – Sala de Espera – Foto 1
Fachada Poente
Fonte: Autor



Figura 73 – Sala de Espera – Foto 2
Fachada Poente
Fonte: Autor

- **Paredes Exteriores** – Derrocada de revestimento e indícios de infiltrações



Figura 74 – Parede Exterior – Infiltrações
Fachada Poente
Fonte: Autor



Figura 75 – Parede Exterior – Revestimento
Fachada Nascente
Fonte: Autor

- **Coberturas** – Mau estado de conservação, incluindo falta de material



Figura 76 – Cobertura Plana
Fachada Poente
Fonte: Autor



Figura 77 – Cobertura Inclinada de duas Águas
Gare
Fonte: Autor

- **Janelas** – Vidros partidos e estrutura em madeira deteriorada



Figura 78 – Janelas – Piso Térreo
Fachada Poente
Fonte: Autor



Figura 79 – Janelas – Torre – Cobertura
Fachada Poente
Fonte: Autor

- **Gare** – Vandalizada, e ausência de material na cobertura



Figura 80 – Cobertura com falta de material
Gare
Fonte: Autor



Figura 81 – Paredes vandalizadas
Gare
Fonte: Autor

- **Relógio** – Mau estado de conservação/avariado



Figura 82 – Relógio – Exterior
Fachada Poente
Fonte: Autor



Figura 83 – Relógio – Interior
Fachada Poente
Fonte: Autor

- **Antigo Centro Comercial** – Estrutura metálica deteriorada, vandalizado



Figura 84 – Centro Comercial – Foto 1
Fonte: Autor



Figura 85 – Centro Comercial – Foto 2
Fonte: Autor

- **Canal Ferroviário** – Mau estado de conservação



Figura 86 – Canal Ferroviário
Plataformas de embarque – Exterior
Fonte: Autor



Figura 87 – Canal Ferroviário
Plataformas de embarque – Gare
Fonte: Autor

- **Material Circulante** – Abandonado e vandalizado



Figura 88 – Material Circulante abandonado
Foto 1
Fonte: Autor



Figura 89 – Material Circulante abandonado
Foto 2
Fonte: Autor

- **Vazio entre Estações** – Terreno abandonado, sem qualquer tipo de uso



Figura 90 – Vazio entre Estações – Foto 1
Fonte: Autor



Figura 91 – Vazio entre Estações – Foto 2
Fonte: Autor

7.2 A PROPOSTA DE RECUPERAÇÃO

No início da década de 1990, foi solicitada pela CP à empresa Terry Farrell & Partners, uma proposta para recuperação e ordenamento de uma área correspondente a 50.000 m² de que é proprietária, localizada na frente ribeirinha, no Barreiro. ¹⁰²

A proposta tinha a designação de “Masterplan para a CP no Barreiro”, e o principal objetivo era a criação de uma interface de transportes e o estudo do possível desenvolvimento imobiliário no restante território.

Estudadas todas as ligações e relações com a cidade, a proposta contemplava a construção de um novo terminal fluvial ocupando a frente de rio, articulando-se com a estação ferroviária existente, e entre os dois elementos a construção de um novo terminal ferroviário, no qual se integrava uma grande área de estacionamento para automóveis, implantada na zona menos atrativa do terreno. ¹⁰³

¹⁰² Terry Farrell & Partners – Masterplan para a CP no Barreiro – 1993/1994

¹⁰³ Idem

Uma grande praça enquadrava a interface, funcionando como espaço verde de ligação à cidade. Na sua envolvente uma área residencial completava o programa.



Figura 92 – Proposta Masterplan CP para o Barreiro 1993/1994
Fonte: Terry Farrell & Partners

Hoje, a interface encontra-se com o seu novo terminal fluvial, bem como a grande praça central, mas noutra versão.

O plano de ordenamento elaborado propunha uma solução equilibrada, podendo ser no futuro, uma referência válida para o local.

8. ESTUDO DE BOAS PRÁTICAS (CASOS DE REFERÊNCIA)

Vários edifícios resistem ao seu uso inicial como testemunhos silenciosos de épocas passadas. Edifícios abandonados e em risco de derrocada chegam a ter um novo futuro, tendo em vista a transformação das cidades em centros de serviços, cultura e lazer. O passado destas cidades, outrora industriais, merece ser restaurado. Em Inglaterra, nos anos 50, o movimento para a defesa do Património Industrial atingiu o seu auge, após a destruição de vários edifícios industriais durante a 2ª Guerra Mundial.

Em 1955, foi criado o conceito de “Arqueologia Industrial” pelo historiador britânico Michael Rix, a partir desse momento a reabilitação deste tipo de arquitetura aumentou.¹⁰⁴

A classificação de vários edifícios industriais como Património Mundial da Humanidade da UNESCO mostra bem o consenso que existe quanto à importância deste legado arquitetónico, lembrando uma era de grandes mudanças sociais e tecnológicas.

Contudo, apenas um número reduzido de edifícios industriais tem verdadeira importância para os patrimónios nacionais, sendo que, nos dias de hoje, a reconversão de um edifício é uma resposta à escassez de espaço nas cidades e à dificuldade de crescimento para fora delas.

Existe sempre a alternativa de conservar ou demolir um edifício que se encontre abandonado. São evidentes as vantagens económicas, sociais e ambientais com a reconversão de edifícios, sendo a reciclagem uma forma de estabelecer um desenvolvimento sustentado.

A reciclagem e a reconversão de um edifício antigo são a conservação da “energia interior”, ou seja, da energia envolvida em todos os processos associados à sua construção, tais como, o transporte de materiais de construção e equipamentos, bem como a escolha e a fabricação dos mesmos.

¹⁰⁴ TAGLIAFERRI, Mariarosaria (2006) – *Industrial Chic – Reverting Spaces* – Lisma, Edição e Distribuição de Livros, Lda, Seixal – p. 5

Com a poupança desta energia, pode-se afirmar que um projeto de reconversão é mais sustentável e ecológico do que um projeto novo de construção e, economicamente, mais favorável.

A reconversão de edifícios abandonados, em termos sociais, gera dinamismo, pequenos centros de reabilitação urbana e uma desejável e atrativa diversidade visual. É notório o aumento de qualidade de vida na zona onde o edifício histórico reconvertido se encontra localizado, mantendo, em simultâneo, viva a memória coletiva da cidade.

Devido à escassez de espaço e ao seu valor elevado nas grandes cidades, por uma questão de racionalidade e bom senso, opta-se por intervir em edifícios abandonados, com o objetivo de acolher várias entidades, serviços e atividades diversas num único local, permitindo aos utilizadores otimizar o espaço e poupar tempo.

Conciliando a racionalidade com a criatividade, permite que os edifícios reconvertidos se transformem em focos dinâmicos para áreas que se encontravam degradadas.

Assim, serão apresentados casos de referência de acordo com as suas novas funções, sejam alterações realizadas nos edifícios, com o intuito de um uso específico, ou transformações de espaços existentes para fins mais flexíveis e multifuncionais. Ou seja, exemplos de como poderá um passado ferroviário ser salvo do esquecimento, criando uma paisagem urbana mais rica e dinâmica.

8.1 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DO PINHAL NOVO – MUSEU “A ESTAÇÃO”



Figura 93 – Estação Ferroviária de Pinhal Novo – Museu “A Estação”
Fonte: Autor

Em 1864, a obra para construção do edifício de passageiros do Pinhal Novo foi aprovada pelo Rei D. Luís, sob proposta do Conselho de Obras Públicas. A sua construção foi realizada em 1868, sendo um edifício apenas com um piso e dois telheiros virados a Sul e a Norte.¹⁰⁵

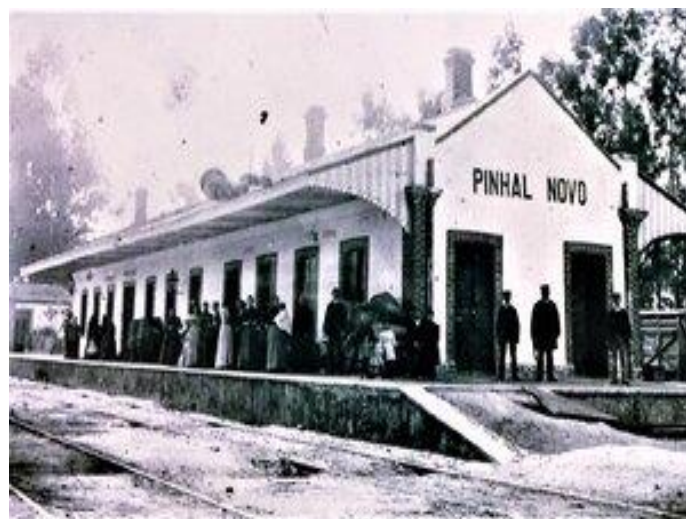


Figura 94 – Estação Ferroviária de Pinhal Novo – 1868
Fonte: <https://www.cm-palmela.pt/>

¹⁰⁵ Disponível em: <https://www.cm-palmela.pt/viver/museu-e-patrimonio/patrimonio-cultural/patrimonio-historico-escultorico-e-edificado/pinhal-novo/estacao-dos-caminhos-de-ferro>

Em 1895, foi elaborado um projeto de ampliação do edifício, garantindo maiores áreas nas habitações do chefe de estação, do fiel, do pessoal do restaurante, salas de espera de passageiros de 1^a, 2^a e 3^a classes, bem como no restaurante e na cantina.

Nos anos 30 do século XX, o edifício sofreu novas obras de ampliação com o acréscimo de mais um piso, cujo projeto foi da autoria do engenheiro e arquiteto Perfeito de Magalhães (1880-1958), tendo a empreitada ficado concluída em 1935. A importância deste entroncamento ferroviário cresce aquando da abertura da via dupla em 1932, entre o Pinhal Novo e o Lavradio, fazendo com que o edifício ganhe nova configuração.¹⁰⁶



Figura 95 – Estação Ferroviária de Pinhal Novo – 1935

Fonte: <https://www.cm-palmela.pt/>

A estação recebeu, em 1946, o 2^o Prémio no Concurso das Estações Floridas atribuído pelo Secretariado Nacional de Informação (S.N.I.) e diversos 1^{os} Prémios, entre 1970 e 1973, no Concurso das Estações Bem Cuidadas da Região Sul.

O edifício foi conservado, embora tenham sido retirados do interior do antigo átrio, os azulejos que o forravam, bem como os bancos com azulejo de figura avulsa existentes nas antigas gares.¹⁰⁷

¹⁰⁶ Disponível em: <https://www.cm-palmela.pt/viver/museu-e-patrimonio/patrimonio-cultural/patrimonio-historico-escultorico-e-edificado/pinhal-novo/estacao-dos-caminhos-de-ferro>

¹⁰⁷ Idem

Em 2002, a Rede Ferroviária Nacional (REFER) lançou o concurso para a nova estação, tendo o antigo edifício de passageiros entrado em desuso ferroviário.

Em julho de 2017, a Câmara Municipal de Palmela assinou um contrato com a empresa Infraestruturas de Portugal, para a subconcessão de uso privativo de uma área parcial do antigo edifício de passageiros da estação ferroviária, com o objetivo de vir a ser criado o Núcleo Museológico Ferroviário do Pinhal Novo, permitindo assim valorizar o edifício e a história que ele conta.¹⁰⁸

Era um compromisso e um desejo antigo do Município de Palmela, o desenvolvimento de uma estrutura museológica que refletisse a identidade da comunidade ferroviária do Pinhal Novo, vila que se desenvolveu em torno do Caminho de Ferro, salientando também a sua importância para a evolução local, promovendo o turismo e o comércio tradicional.¹⁰⁹

Assim, os residentes no Pinhal Novo e a sua comunidade ferroviária, conseguem, ao fim de vários anos de espera, ter as suas memórias expostas num museu que lhes permita mostrar os acervos que transmitem o quotidiano e a história local e que reflita a importância do comboio para o desenvolvimento da atual vila do Pinhal Novo ao longo dos tempos

Inaugurado a 1 de junho de 2021, representou, entre obras de adaptação e acessibilidade, produção de materiais gráficos e mobiliários, um investimento de cerca de 125 mil euros.



Figura 96 – Museu – A Estação – Inauguração - 2021
Fonte: Autor

¹⁰⁸ Disponível em: <https://psdpalmela.pt/o-nucleo-museologico-ferroviario-de-pinhal-novo/>

¹⁰⁹ Disponível em: <https://www.camaraportuguesa.com.br/museu-a-estacao-conta-a-historia-da-comunidade-ferroviaria-de-palmela/>

Este novo espaço evoca a identidade da comunidade ferroviária local. É composto por peças doadas ao Museu Municipal de Palmela ou depositadas por antigos ferroviários e suas famílias, e sublinha as memórias locais e a investigação historiográfica sobre as linhas férreas que ali se cruzavam, incluindo a gare e a fachada da antiga estação, com os painéis azulejares. Através do Museu obtém-se também informação sobre a freguesia e as suas tradições “caramelas”, associadas à agricultura, relembrando a colonização do território a partir do século XIX, na herdade de Rio Frio.¹¹⁰

É um lugar de comunicação e de aprendizagem com a comunidade que lhe dá vida, atualizando e desenvolvendo temáticas e diversificando documentos e memórias que são apresentados.

Atualmente, o espólio, que apela principalmente à população local, desenvolve-se em oito temas-chave, nomeadamente:

- A Linha do Sul e Sueste no contexto dos Caminhos de Ferro em Portugal;
- A energia que faz mover os comboios: o vapor, o diesel e a eletricidade;
- Ser Ferroviário: a multiplicidade das funções nos Caminhos de Ferro;
- As Estações Ferroviárias do Pinhal Novo: do século XIX ao século XXI;
- A torre de sinalização e manobra ferroviária, uma obra emblemática de Cottinelli Telmo;
- Pinhal Novo: de lugar a vila com centralidade ferroviária;
- O transporte ferroviário: uma opção de futuro ambientalmente sustentável.

É um projeto aberto, dinâmico e em permanente contacto com o público e com a comunidade ferroviária, na identificação de outras temáticas e sugestões, e no depósito de outras peças ou coleções.¹¹¹

¹¹⁰ Disponível em: <https://www.aconteceagenda.pt/evento-75/museu-a-estacao-ja-conhece-visite-o-em-pinhal-novo>

¹¹¹ Disponível em: https://www.camaraportuguesa.com.br/museu-a-estacao-Conta-a-historia-da-comunidade-ferroviaria-de-palmela/?doing_wp_cron=1714554170.7963829040527343750000

Museu – A Estação

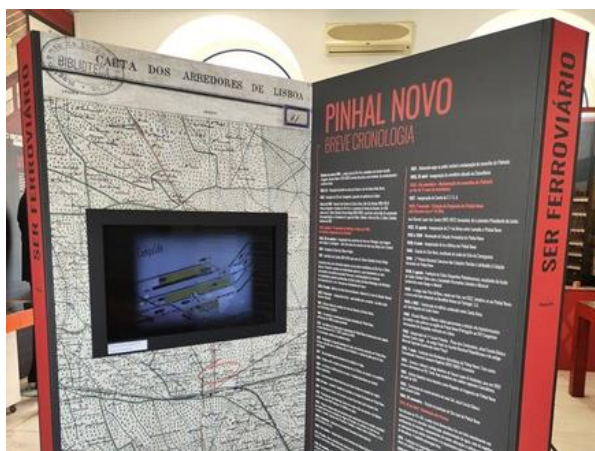


Figura 97 – Pinhal Novo – De Lugar a Vila
Fonte: Autor



Figura 98 – Projetos e futuras intervenções
Fonte: Autor



Figura 99 – Uniforme da Guarda de PN
Fonte: Autor



Figura 100 – Farda de Pessoal Graduado de Estação
Fonte: Autor



Figura 101 – Utensílios de Via
Fonte: Autor

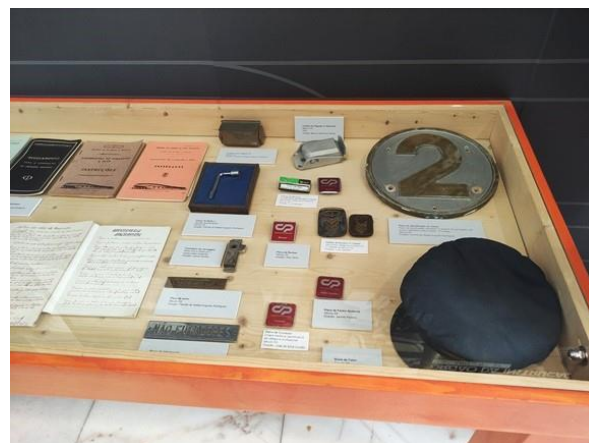


Figura 102 – Placas de identificação e Boné de Fator
Fonte: Autor



Figura 103 – Modelo de Locomotiva
Fonte: Autor



Figura 104 – Artigos vários ferroviários
Fonte: Autor



Figura 105 – Lanternas de sinais ou de mão
Fonte: Autor



Figura 106 – Uso da madeira em travessas de Via
Fonte: Autor



Figura 107 – Elementos Básicos da Via Férrea
Fonte: Autor



Figura 108 – Balança Mecânica Centesimal
Fonte: Autor



Figura 109 – Equipamento Ligeiro de Via
Fonte: Autor



Figura 110 – Transporte de mercadorias
Fonte: Autor

A criação deste núcleo, integrado no Programa Museológico Municipal de Palmela, reflete a importância dos Caminhos de Ferro e da comunidade profissional ao longo de várias gerações na vila do Pinhal Novo. A antiga estação é um lugar de cultos, de referências e de memórias.

Após a abertura do espaço ao público, com uma exposição de longa duração, o Município tem previsto a execução de um programa educativo centrado nesta temática e o estabelecimento de parcerias com a Fundação Museu Nacional Ferroviário e com o Centro Nacional de Documentação Ferroviária.¹¹²

A doação de documentos, peças e memórias de ferroviários, ou de outras pessoas que vivem ou viveram no local, é uma atividade contínua. É apenas necessário entrar em contacto com o Museu para poderem dar o seu contributo.

As visitas são orientadas por ferroviários, em regime de voluntariado, com histórias de outros tempos, contadas na primeira pessoa, e são organizadas pela Câmara Municipal de Palmela. Estes antigos profissionais falam sobre o seu percurso na ferrovia, a sua vida familiar e recordam algumas memórias desses tempos.

¹¹² Disponível em: <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/antiga-estacao-de-pinhal-novo-vai-ter-nucleo-museologico-dedicado-ferrovia>

8.2 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CANFRANC – GRAND LUXURY HOTEL

Localizada no Vale de Aragão, perto da fronteira francesa e rodeada pelos Pirenéus, foi inaugurada em 1928, com a presença do Rei de Espanha e do Presidente da República francesa.

Considerada uma das estações ferroviárias mais bonitas do mundo, declarada Bem de Interesse Cultural em 2002, foi uma das principais ligações entre Espanha e França, através de túneis que atravessam os Pirenéus. Os comboios espanhóis circulavam no lado Oeste da estação e os comboios franceses no lado Leste. Denominada como a Catedral dos Pirenéus, Canfranc fazia a ligação entre Espanha e o resto da Europa. Por ser uma estação de grandes dimensões, foram criadas infraestruturas perto da sua localização, para alojar uma população constituída por ferroviários, aduaneiros, eletricitas, entre outros profissionais, necessários para garantir o bom funcionamento das instalações. (MACEDO, 2019, p. 81)



Figura 111 – Abertura oficial da Estação Internacional de Canfranc – Julho 1928

Fonte: <https://cnnportugal.iol.pt/turismo/hoteis/estacao-de-comboios-abandonada-foi-transformada-em-hotel-espetacular/>

A Estação de Canfranc desempenhou um papel ativo, testemunhando momentos de esperança e de desespero, com detenções, espionagem e tráfico de ouro. ¹¹³

¹¹³ Disponível em: <https://cnnportugal.iol.pt/turismo/hoteis/estacao-de-comboios-abandonada-foi-transformada-em-hotel-espetacular/20230218/63efe9660cf2665294d60c2b>

Pouco tempo após a sua inauguração, deu-se a crise financeira de 1929. Dois anos depois, devido a um incêndio, a estrutura do edifício ficou bastante danificada. Em 1936, teve início a Guerra Civil espanhola e, quando terminou, eclodiu a 2ª Guerra Mundial. Quando as hostilidades finalmente terminaram, a ditadura franquista estava isolada e o tráfego ferroviário internacional só voltou a crescer na década de 1950.

No entanto, a linha ferroviária do lado francês tinha uma bitola diferente da espanhola, de forma que, os passageiros e as bagagens tinham que ser transferidos de um comboio para outro, aumentando o já longo tempo de viagem, demonstrando ser uma linha pouco viável.

Em 1970, um comboio de mercadorias francês ao descer a montanha, devido a uma falha nos travões, descarrilou e embateu contra uma ponte de ferro causando o seu colapso. A linha ferroviária é assim encerrada, por opção do governo francês. Todavia, o lado espanhol continuou ativo, mas com uma diminuição significativa de tráfego, fazendo com que a estação tivesse menos atividade, originando a sua decadência e, por fim, o seu abandono, tendo-se tornado um “mausoléu” ferroviário involuntário de enorme valor sentimental e patrimonial.¹¹⁴

Apesar de abandonada durante décadas, a estação de Canfranc foi sempre uma grande atração para turistas e entusiastas da ferrovia. Mesmo como ruína, atraía muitos visitantes, os fotógrafos afluíam à estação, interessados em captar uma fatia esquecida da história ferroviária europeia.



Figura 112 – Estação de Canfranc – Instalações abandonadas – Foto 1
Fonte: <https://www.nit.pt/>

¹¹⁴ Disponível em: <https://www.theguardian.com/world/2021/jul/19/canfranc-europe-unluckiest-train-station-hotel>



Figura 113 – Estação de Canfranc – Instalações abandonadas – Foto 2
Fonte: <https://experience.acciona.com/transport/new-canfranc-station/>



Figura 114 – Estação de Canfranc – Material Circulante abandonado
Fonte: <https://www.nit.pt/>



Figura 115 – Estação de Canfranc – Instalações abandonadas – Bilheteira
Fonte: <https://edition.cnn.com/travel/article/canfranc-station-hotel-opens/index.html>

Ao longo dos anos, foram organizados inúmeros protestos para tentar impedir que a ferrovia e a estação caíssem no esquecimento. Apesar das promessas não cumpridas, repetidamente esquecidas, de políticos de ambos os lados da fronteira, o otimismo manteve-se e, em 2013, a sorte da estação mudou quando o governo regional de Aragão a comprou, com um plano de resgate de vários milhões de euros.

Foi apresentado um plano de reabilitação, preservando a fachada, que incluiu quatro fases:

- A construção de um hotel com centro de conferências, lojas e um museu ferroviário;
- A construção de uma nova estação ferroviária para serviços locais;
- A reconversão de parte do terreno da antiga área ferroviária numa praça pública;
- A criação de um centro de receção de peregrinos, tendo em conta que Canfranc está numa das rotas para Santiago de Compostela;

A Estação ficou adormecida por mais de cinquenta anos, até que começaram as obras para transformar o ainda belo, mas há muito negligenciado edifício, num luxuoso hotel de cinco estrelas, o “*Grand Luxury Canfranc Estación*”, operado pelo Barceló Hotel Group. Após vários anos de recuperação, a Estação Canfranc recebeu os primeiros hóspedes em janeiro de 2023. ¹¹⁵

O hotel foi projetado pelos arquitetos Joaquín Magrazó e Fernando Used, em conjunto com o governo regional de Aragão e a rede de hotéis Barceló, com um custo orçamentado em 27 milhões de euros. ¹¹⁶

Dispõe de cento e quatro quartos, incluindo quatro suites. Tem área de bem-estar, abrangendo uma piscina aquecida, área de fitness, biblioteca, restaurantes, entre outros serviços. O que antes era a bilheteira da estação é agora a receção do hotel. ¹¹⁷

¹¹⁵ Disponível em: <https://edition.cnn.com/travel/article/canfranc-station-hotel-opens/index.html>

¹¹⁶ Disponível em: <https://www.theguardian.com/world/2021/jul/19/canfranc-europe-unluckiest-train-station-hotel>

¹¹⁷ Disponível em: <https://cnnportugal.iol.pt/turismo/hoteis/estacao-de-comboios-abandonada-foi-transformada-em-hotel-espetacular/20230218/63efe9660cf2665294d60c2b>



Figura 116 – Grand Luxury Canfranc Estación – Receção

Fonte: <https://www.independent.co.uk/travel/europe/spain/abandoned-train-station-hotel-spain-canfranc-b2284275.html>



Figura 117 – Grand Luxury Canfranc Estación – Bar

Fonte: <https://www.independent.co.uk/travel/europe/spain/abandoned-train-station-hotel-spain-canfranc-b2284275.html>



Figura 118 – Grand Luxury Canfranc Estación – Piscina

Fonte: <https://www.independent.co.uk/travel/europe/spain/abandoned-train-station-hotel-spain-canfranc-b2284275.html>

A nova iteração da Estação de Canfranc tem como objetivo reconhecer e preservar a história da estação, iniciando em simultâneo um novo capítulo para a mesma e para a região.

Foi necessário proceder a alterações no edifício de 1928, para se poder adaptar aos padrões e luxos de um hotel moderno, sem perder o seu carácter histórico, tendo sido mantido o seu “ADN” e o seu espírito ferroviário.

O interior renovado relembra a década de 1920, fazendo alusão à paisagem natural que rodeia o hotel. O design de interiores do hotel evoca os anos 20 através dos tecidos, dos uniformes do pessoal e da decoração, onde se incluem também referências específicas ao património histórico, cultural e social de Canfranc, e o papel que este desenvolveu durante o século XX.¹¹⁸

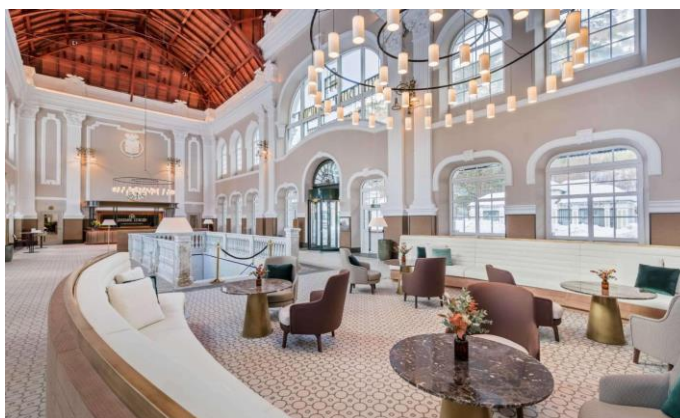


Figura 119 – Grand Luxury Canfranc Estación – Receção – Vista Geral
Fonte: <https://canfrancestacionaroyalhideawayhotel.com-hotel.com/pt/>



Figura 120 – Grand Luxury Canfranc Estación – Restaurante
Fonte: <https://canfrancestacionaroyalhideawayhotel.com-hotel.com/pt/>

¹¹⁸ Disponível em: <https://cnnportugal.iol.pt/turismo/hoteis/estacao-de-comboios-abandonada-foi-transformada-em-hotel-espetacular/20230218/63efe9660cf2665294d60c2b>



Figura 121 – Grand Luxury Canfranc Estación – Quarto 1

Fonte: <https://canfrancestacionaroyalhideawayhotel.com-hotel.com/pt/>



Figura 122 – Grand Luxury Canfranc Estación – Quarto 2

Fonte: <https://canfrancestacionaroyalhideawayhotel.com-hotel.com/pt/>

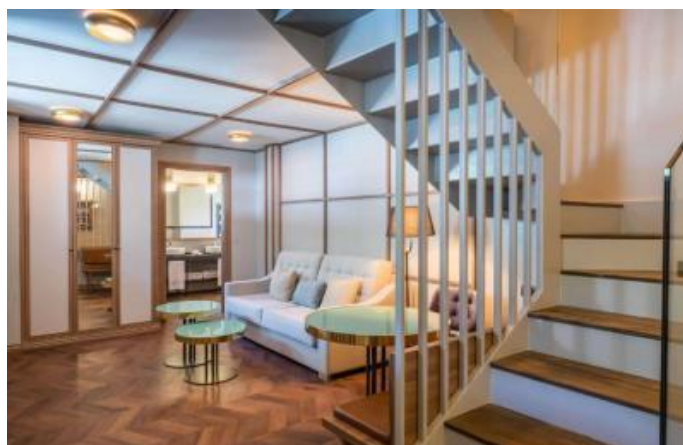


Figura 123 – Grand Luxury Canfranc Estación – Suite

Fonte: <https://canfrancestacionaroyalhideawayhotel.com-hotel.com/pt/>

Depois de renovada e transformada num hotel de luxo, a Estação Ferroviária de Canfranc recebeu três prémios importantes.

O primeiro foi o *Prémio de Arquitetura Fernando García Mercadal*, atribuído pela Escola Oficial de Arquitetos de Aragão. O projeto foi premiado na categoria de 'Restauro e Intervenção no Património Histórico', onde o júri destacou as obras de reabilitação da estação e a intervenção exemplar no edifício, que permitiram dar um uso diferente a este espaço considerado património histórico, sem perder a sua essência original.

A restauração do espaço foi efetuada de forma a respeitar a aparência do passado, homenageando o seu legado histórico e criando uma nova estação que, mesmo com um uso diferente, possibilita reviver o que aconteceu anos atrás no mesmo local.

O segundo prémio foi atribuído durante a *Gala Aragonesa de la Edificación*, promovida e organizada pela Escola de Arquitetos e Arquitetos Técnicos de Zaragoza, o júri premiou o projeto "Remodelação do edifício da Estação Internacional de Canfranc para uso hoteleiro" na categoria de "Melhor Gestão de Projetos".

Por fim, o terceiro prémio é atribuído pela revista *National Geographic Traveller* (Edição Britânica), que reconheceu o Hotel Grand Luxury Canfranc Estación como um dos melhores novos hotéis do mundo para o ano 2023, tendo sido premiado na categoria 'Espaço Único', devido à singularidade deste emblemático edifício, destacando o extenso trabalho de restauração realizado e o design moderno de todo o edifício, bem como o seu exterior, iluminação e grandes escalas.¹¹⁹



Figura 124 – Grand Luxury Canfranc Estación – Exterior

Fonte: <https://www.acciona.com/updates/articles/canfranc-international-station>

¹¹⁹ https://www.acciona.com/updates/articles/canfranc-international-station-renovated-by-acciona-receives-three-important-awards/?_adin=02021864894

8.3 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE ARARAS (SÃO PAULO) – CENTRO CULTURAL



Figura 125 – Estação Ferroviária de Araras

Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/a/fotos/araras8901.jpg>

Os edifícios da antiga Estação Ferroviária de Araras, localizados no interior da cidade de São Paulo, no Brasil, foram construídos no final do século XIX e pertenciam à Companhia Paulista de Estradas de Ferro. A estação foi inaugurada no dia 10 de abril de 1877.

Em 1882, a construção original, um armazém de madeira, foi substituída por uma edificação em alvenaria. O edifício sofreu várias intervenções de melhoria durante as primeiras décadas do século XX. Outros armazéns foram construídos em 1887 e 1924.

A estação serviu o transporte de passageiros até 1977, tendo o transporte de mercadorias terminado a sua atividade no final da década de 1980. Com o passar do tempo, os carris foram sendo retirados e os edifícios deixados ao abandono. Para além do desgaste natural, o complexo ferroviário foi vandalizado e roubado. O processo de degradação apagou parte da história da ferrovia e da cidade de Araras.¹²⁰

¹²⁰ Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/11.131/4072?page=4>



Figura 126 – Estação Ferroviária de Araras
Instalações abandonadas – Foto 1
Fonte: Nelson Kon – AUM Arquitetos



Figura 127 – Estação Ferroviária de Araras
Instalações abandonadas – Foto 2
Fonte: Nelson Kon – AUM Arquitetos



Figura 128 – Estação Ferroviária de Araras
Instalações abandonadas – Foto 3
Fonte: Nelson Kon – AUM Arquitetos

As edificações pertencentes ao complexo ferroviário, assim como a sua envolvente, foram desocupadas no ano 2000 pelo município, para que pudessem ser lançados a concurso projetos de reabilitação da respetiva zona. (FINATI, 2015, p. 61)

Em 2003, a ACAAR (Associação de Cultura e Artes de Araras), em conjunto com o Instituto de Arquitetos do Brasil e a Fundação Bienal de São Paulo, organizou o concurso nacional para a requalificação da antiga estação ferroviária de Araras com a intenção de transformá-la num Centro Cultural, contribuindo assim para o resgate de parte da memória da população ararense.¹²¹

A intervenção no conjunto existente tinha como objetivo recuperar e valorizar as características históricas de cada edifício, através do restauro dos seus elementos construtivos e da introdução de novos elementos contemporâneos, relacionados com a alteração de uso.

O projeto baseava-se na distribuição do programa de necessidades pelas construções originais, criando uma nova edificação para complemento do espaço necessário e ampliação através de uma nova estrutura relacionada com a área coberta da antiga gare. Procurou destacar as características mais significativas que resistiram ao tempo. Os compartimentos interiores são novos e retratam o uso atual do edifício, onde se encontra a área administrativa do Centro Cultural.¹²²



Figura 129 – Maquete – Centro Cultural – Estação Ferroviária de Araras
Fonte: <https://dmdv.com.br/pt/projeto.php?id=102>

¹²¹ Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/11.131/4072?page=4>

¹²² Idem

A abordagem adotada para o projeto de reabilitação baseou-se na distinção dos vários momentos históricos das construções, através da valorização das características mais significativas que resistiram ao tempo. Este princípio orientou a inserção de todos os elementos do projeto. Para tal, foi necessário realizar uma profunda pesquisa histórica na procura de registos iconográficos da estação, em conjunto com um trabalho de recolha de informação no terreno.

A premissa para o projeto de intervenção foi sustentada por três pontos:

- A restauração dos elementos construtivos e decorativos;
- A reprodução de elementos necessários para a unidade estilística;
- A inserção de recursos necessários para o novo uso.

Todos os elementos incluídos no conjunto, novos ou reproduções, têm em comum o facto de serem claramente distinguíveis, o que significa que houve uma intenção de assumir tanto elementos existentes, como novos elementos.¹²³

Após a conclusão das obras, cujo investimento foi de 7,5 milhões de reais, financiado pelas empresas Nestlé e Citrovita, o Centro Cultural de Araras foi inaugurado no dia 30 de junho de 2008. O espaço possui 15.000 m², sendo que 3.000 m² são de área construída, dividida entre edifício principal e edifícios de serviços, e oferece à população diversas opções de cultura e lazer. O projeto executado teve como objetivo salientar a importância do conjunto edificado, adaptando os antigos edifícios às necessidades de um espaço de cultura.¹²⁴

¹²³ Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/11.131/4072?page=4>

¹²⁴ CASARIN, Rodrigo – Revista LUME Arquitetura, Centro Cultural Araras, Edição n. 35, p.17



Figura 130 – Centro Cultural de Araras

Fonte: <https://araras.sp.gov.br/turismo/centro-cultural/#gallery-8>

A forma como foi efetuada a reabilitação do Complexo Ferroviário de Araras, permitiu manter a arquitetura e paisagem existentes, preservando os vestígios históricos, não negando a história pela qual o edifício ou o conjunto passaram. (FINATI, 2015, p. 65)

A plataforma de embarque de passageiros da estação atua como um elemento integrante do conjunto edificado. A cobertura foi recuperada e ampliada, e funciona como uma nova estrutura de ligação, ou seja, um novo elemento que valoriza os restantes edifícios, configura novas áreas de convívio e estabelece relações com espaços interiores e exteriores. É através da plataforma que o acesso é garantido aos vários edifícios que acolhem diferentes atividades. A cobertura expande-se para a parte central do local, criando um abrigo para a zona de convívio. ¹²⁵

¹²⁵ Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/11.131/4072?page=4>



Figura 131 – Centro Cultural de Araras
Plataforma de embarque – Foto 1
Fonte: Nelson Kon – AUM Arquitetos



Figura 132 – Centro Cultural de Araras
Plataforma de embarque – Foto 2
Fonte: Nelson Kon – AUM Arquitetos



Figura 133 – Centro Cultural de Araras
Plataforma de embarque – Ampliada
Fonte: Nelson Kon – AUM Arquitetos

Os antigos armazéns cuja função era o depósito de materiais e mercadorias para a ferrovia, agora acolhem cultura e atividades artísticas. O armazém mais recente, construído na década de 1920, tem um pé-direito de 4,80 metros e foi transformado em sala de exposições temporárias, aulas de pintura e desenho, eventos de literatura e poesia. O edifício inclui também um cyber café, uma pastelaria, uma loja e uma biblioteca, e está equipado com um vasto deck em madeira que aumenta o seu espaço para fora do ambiente coberto, permitindo atividades e eventos no exterior. Funciona também como apoio às atividades do auditório. O armazém mais antigo, composto por um porão alto, foi o mais adequado para a construção do auditório. Assim, a sala de espetáculos possibilita a entrada de 175 espectadores. Na parte central do armazém encontram-se as instalações sanitárias e a cozinha que suporta o refeitório. ¹²⁶



Figura 134 – Centro Cultural de Araras
Sala de Exposições
Fonte: Nelson Kon – AUM Arquitetos



Figura 135 – Centro Cultural de Araras
Auditório
Fonte: Nelson Kon – AUM Arquitetos

O auditório está inserido numa situação semienterrada, com condições de isolamento térmico e acústico adequadas. O acesso pode ser realizado por escada e elevador, ou por uma rampa ligada ao jardim. ¹²⁷

¹²⁶ Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/11.131/4072?page=4>

¹²⁷ Disponível em: <https://andrevainerarquitectos.com.br/portfolio/araras/>

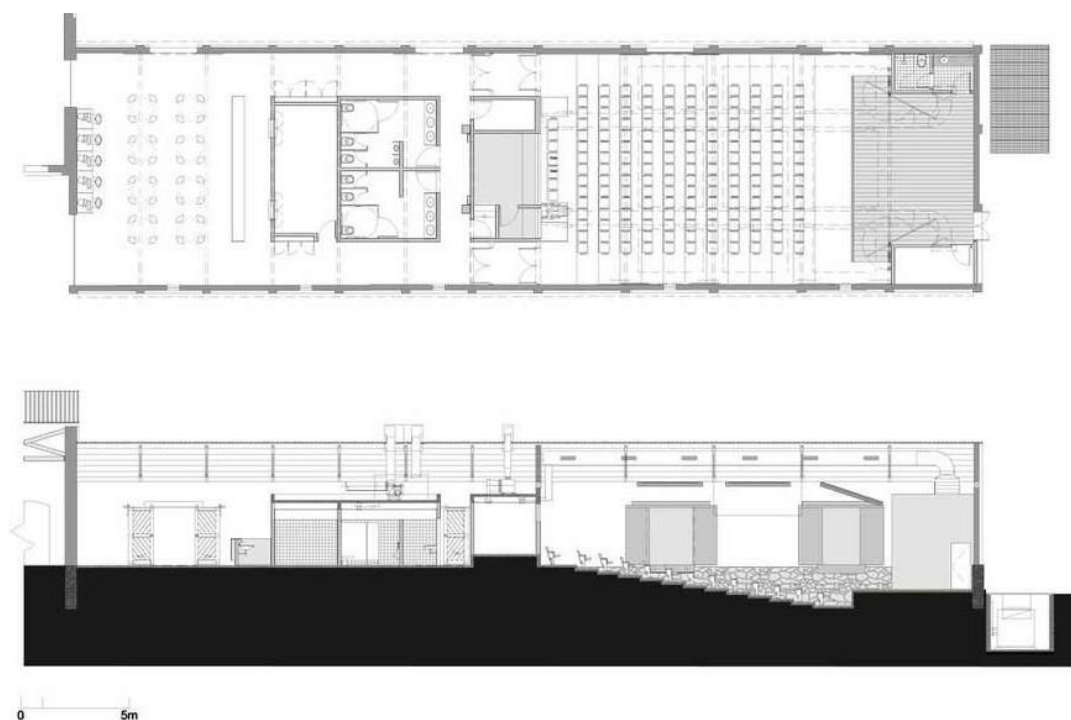


Figura 136 – Centro Cultural de Araras - Auditório
Planta e Corte
Fonte: Nelson Kon – AUM Arquitetos

O edifício isolado que antigamente era utilizado como residência do chefe da estação, foi reconstruído e hoje serve de apoio aos funcionários do Centro Cultural. ¹²⁸



Figura 137 – Centro Cultural Araras – Edifício de apoio ao Centro Cultural
Fonte: Nelson Kon – AUM Arquitetos

¹²⁸ Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/11.131/4072?page=4>

O antigo edifício de passageiros foi utilizado para implementar alguns serviços, tais como a área administrativa e uma loja.¹²⁹



Figura 138 – Centro Cultural de Araras – Antigo E.P. – Serviços e Loja
Fonte: Nelson Kon – AUM Arquitetos

Os espaços verdes foram idealizados para que o Centro Cultural, para além das suas atividades específicas, pudesse contemplar um pequeno parque aberto a toda a população.¹³⁰



Figura 139 – Centro Cultural de Araras – Espaços verdes – Parque
Fonte: <https://araras.sp.gov.br/turismo/centro-cultural/#gallery-4>

¹²⁹ Disponível em: <https://divisare.com/projects/17898-aum-arquitetos-nelson-kon-centro-cultural-de-araras>

¹³⁰ Disponível em: <https://andrevainerarquitectos.com.br/portfolio/araras/>

O Centro Cultural, local de convívio e espaço dedicado à preservação da história ferroviária do sítio, faz a degradada Estação Ferroviária de Araras renascer para se tornar um exemplo de reaproveitamento de antigos sítios e edificações importantes para a memória dos seus habitantes. A sua função já não está apenas relacionada com chegadas e partidas, transformou-se numa estação para estar, estudar e diversão.¹³¹



Figura 140 – Centro Cultural de Araras
Feira das Profissões
Fonte: <https://g1.globo.com>



Figura 141 – Centro Cultural de Araras
Exposição
Fonte: Divulgação / Prefeitura de Araras



Figura 142 – Centro Cultural de Araras
Festival de Anime e RPG
Fonte: <https://araras.sp.gov.br/noticias/12610>



Figura 143 – Centro Cultural de Araras
Concerto Flor da Alma
Fonte: <https://araras.sp.gov.br/noticias/12610>

¹³¹ Disponível em: <https://andrevainerarquitectos.com.br/portfolio/araras/>

8.4 OFFICINE DEL VOLO (MILÃO) – EDIFÍCIO MULTIUSOS

O *Officine del Volo* está localizado no complexo histórico da *Officine Aeronautiche Caproni*, responsável por importantes mudanças culturais, sociais e económicas do século XX na cidade de Milão, em Itália. A sua história está diretamente ligada ao Engenheiro Gianni Caproni que, a 27 de maio de 1910, projetou a primeira aeronave. Em 1913, após iniciar o seu negócio em Vizzola Ticino, escolheu a área onde se encontrava a herdade Taliedo, para construir a sua fábrica.¹³²

O local foi escolhido devido à existência de uma zona apropriada para a construção da indústria aeronáutica. Incluía a presença de um campo militar e do aeródromo italiano onde as corridas de velocidade eram realizadas desde 1910, e encontrava-se próximo da cidade, possibilitando facilmente a aquisição de mão-de-obra.¹³³

Assim, a *Officine Aeronautiche Caproni* tornou-se uma das mais importantes indústrias aeronáuticas do mundo.



Figura 144 – Officine Aeronautiche Caproni
Fonte: <https://www.officinedelvolo.it/storia>

¹³² Disponível em: <https://www.officinedelvolo.it/storia>

¹³³ Idem

A estrutura desenvolvida pelo Engenheiro Caproni era muito semelhante a uma vila industrial, cujo objetivo era o bem-estar dos funcionários e a sua formação profissional. No complexo industrial existia um jardim de infância, edifícios de vários serviços, cozinhas, e o centro recreativo “L’Opera Nazionale Dopolavoro” dedicado ao tempo de lazer para quem trabalhava na fábrica.



Figura 145 – Officine Aeronautiche Caproni – Linha de Produção
Fonte: <https://www.officinedelvolo.it/storia>

O complexo teve um desenvolvimento considerável durante a 1ª e 2ª Guerras Mundiais, devido à produção de várias aeronaves. Após a 1ª Guerra Mundial, Caproni iniciou a produção de aeronaves para uso civil, criando entre 1919 e 1922, no aeroporto de Taliedo, rotas entre Milão, Roma e Nápoles, para os primeiros voos de passageiros.¹³⁴

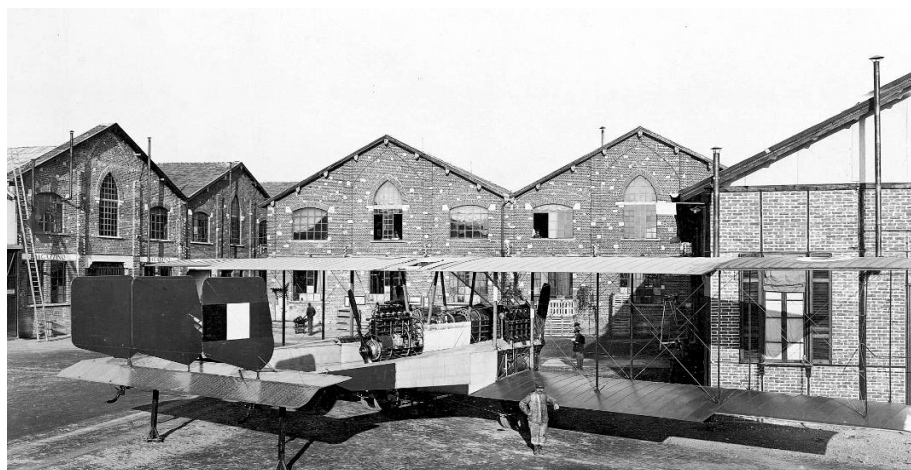


Figura 146 – Officine Aeronautiche Caproni – Produção de Aeronaves
Fonte: <https://www.officinedelvolo.it/storia>

¹³⁴ Disponível em: <https://www.officinedelvolo.it/storia>

No final da 2ª Guerra Mundial, a crise económica e os graves danos sofridos pelos bombardeamentos, contribuíram para o encerramento da fábrica. Em 1951, terminaram todas as atividades, e em 1955 a indústria entrou em liquidação. Deu-se o início do declínio industrial.

Em 2001, o arquiteto Nicola Gisonda iniciou a recuperação e reabilitação de uma parte da fábrica e, passados dois anos após a conclusão das obras, surge o *Officine del Volo*.¹³⁵ Uma área transformada num edifício multiusos para reuniões e convenções, jantares, festas e eventos privados, exposições, desfiles de moda e apresentações, casamentos e receções, cinema, televisão e sessões fotográficas, entre outros eventos.



Figura 147 – Officine del Volo

Fonte: <https://www.officinedelvolo.it/storia>

Gisonda, abraçou o conceito de reabilitação de Camillo Boito (1836-1914), arquiteto e importante expoente da conservação e restauro a nível nacional e internacional na segunda metade do século XIX. O objetivo foi preservar a arquitetura industrial milanesa do início do século XX de acordo com o princípio "*não demolir e reconstruir, mas reviver*". Tudo o que poderia ser preservado e recuperado foi preservado, introduzindo, quando necessário, novos elementos de carácter contemporâneo.¹³⁶

¹³⁵ Disponível em: <https://www.officinedelvolo.it/storia>

¹³⁶ Disponível em: <https://www.assipartners.com/news/le-officine-del-volo-restauro-filologico/>

A reabilitação baseou-se nos seguintes princípios: ¹³⁷

- Diferenciar as partes originais das intervenções posteriores;
- Respeitar e proteger os valores artísticos e históricos do edifício;
- Preservar os sinais do tempo nas superfícies e elementos arquitetónicos;
- Respeitar a hierarquia das intervenções efetuadas no edifício, ou seja, é melhor uma intervenção perceptível de consolidação e reparação, do que uma simples restauração. Cada passo, mesmo após a construção, deve ser mantido como um testemunho de sua evolução arquitetónica.

A arquitetura industrial do início do século XX, combinada com detalhes de design contemporâneo, dá uma imagem única ao espaço. Os participantes dos eventos viajam em jornadas extraordinárias testemunhando múltiplas sensações, da cidade da indústria aeronáutica a uma cidade moderna, da criatividade do início do século XX às novas funcionalidades do presente. ¹³⁸

Cada espaço foi reformulado com novas funcionalidades, por forma a criar uma passagem harmoniosa entre uma realidade de produção extraordinária e memorável e a realidade atual, que olha para o futuro com um conceito completamente novo. ¹³⁹

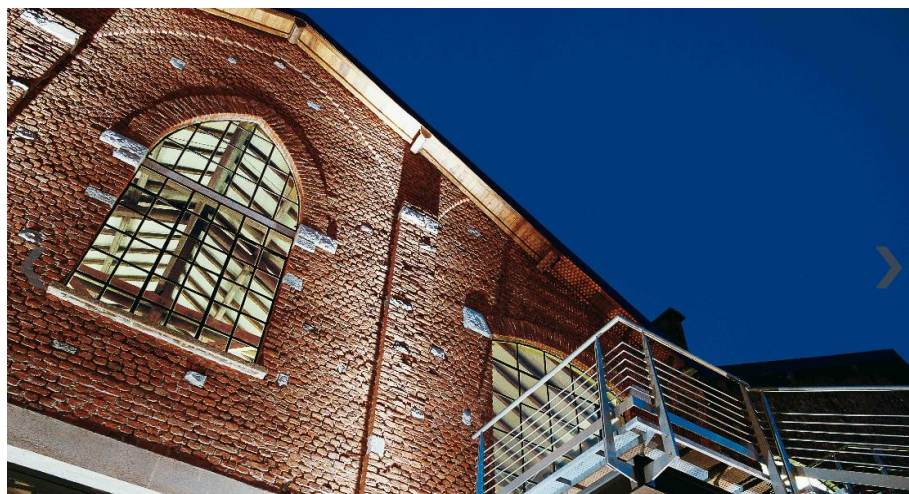


Figura 148 – Officine del Volo – Pátio Exterior
Fonte: <https://www.officinedelvolo.it/spazi/area-esterna>

¹³⁷ Disponível em: <https://www.officinedelvolo.it/storia>

¹³⁸ Disponível em: <https://kongres-magazine.eu/2022/02/special-venues-officine-del-volo/>

¹³⁹ Disponível em: <https://www.assipartners.com/news/le-officine-del-volo-restauro-filologico/>



Figura 149 – Oficinas del Volo
Receção

Fonte: <https://www.officinedelvolo.it/contenitore-moduli/spazi/officine-del-volo-brera/>

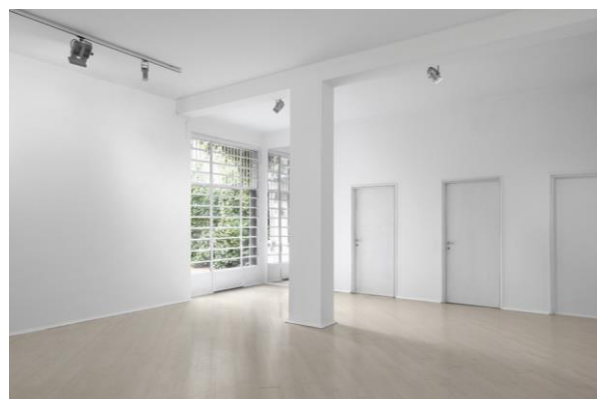


Figura 150 – Oficinas del Volo
Espaço Interior

Fonte: <https://www.officinedelvolo.it/contenitore-moduli/spazi/officine-del-volo-brera/>



Figura 151 – Oficinas del Volo
Sala Biplano – Foto 1

Fonte: <https://www.officinedelvolo.it/spazi/sala-biplano>

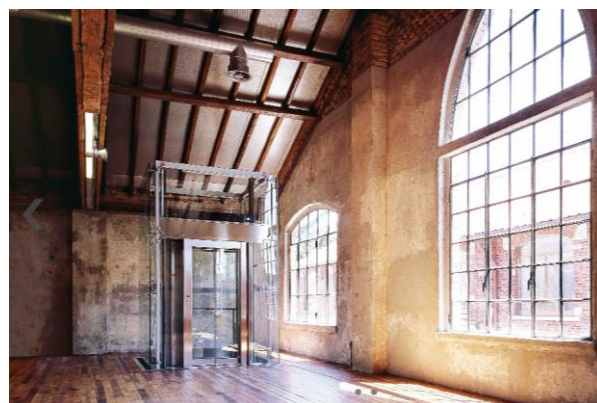


Figura 152 – Oficinas del Volo
Sala Biplano – Foto 2

Fonte: <https://www.officinedelvolo.it/spazi/sala-biplano>

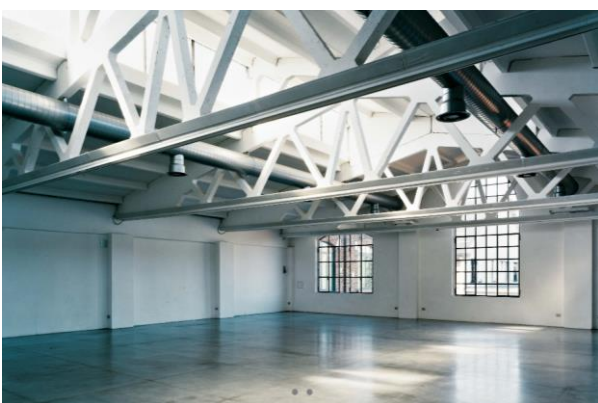


Figura 153 – Oficinas del Volo
Sala Monoplano – Foto 1

Fonte: <https://www.officinedelvolo.it/spazi/sala-monoplano>



Figura 154 – Oficinas del Volo
Sala Monoplano – Foto 2

Fonte: <https://www.officinedelvolo.it/spazi/sala-monoplano>



Figura 155 – Officine del Volo
Sala Eliche – Foto 1

Fonte: <https://www.officinedelvolo.it/spazi/sala-eliche>



Figura 156 – Officine del Volo
Sala Eliche – Foto 2

Fonte: <https://www.officinedelvolo.it/spazi/sala-eliche>

Apresenta um design de prestígio, uma atmosfera histórica e contemporânea, tendo os arquitetos e promotores do espaço decidido por uma intervenção mínima, utilizando os materiais originais, com o objetivo de reinventarem o ambiente da história da fábrica. O local inclui vários salões dispersos por mais de 1.500 m².¹⁴⁰

Realização de eventos

- **Reuniões e Convenções**

O *Officine del Volo* tem três salas altamente funcionais e flexíveis, ideais para a realização de reuniões e convenções, equipadas com sistemas de absorção de som que garantem uma acústica perfeita. Totalmente personalizáveis e com um efeito evocativo, são espaços pensados especificamente para empresas e profissionais, capazes de satisfazer todas as necessidades técnicas e operacionais.¹⁴¹

¹⁴⁰ Disponível em: <https://kongres-magazine.eu/2022/02/special-venues-officine-del-volo/>

¹⁴¹ Disponível em: <https://www.officinedelvolo.it/evento/meeting-e-convention>



Figura 157 – Officine del Volo
Reuniões e Convenções – Foto 1

Fonte: <https://www.officinedelvolo.it/evento/meeting-e-convention>



Figura 158 – Officine del Volo
Reuniões e Convenções – Foto 2

Fonte: <https://www.officinedelvolo.it/evento/meeting-e-convention>

• Jantares

Ambientes e paisagens únicas da indústria milanesa envolvem os hóspedes à entrada do *Officine del Volo*. A localização, embora preserve a sua autenticidade histórica, é contemporânea, dando um fascínio prestigiado e exclusivo a jantares de negócios e celebrações privadas, cerimónias de entrega de prémios, noites de gala e jantares de espetáculos.¹⁴²



Figura 159 – Officine del Volo
Jantares

Fonte: <https://www.officinedelvolo.it/evento/cene>



Figura 160 – Officine del Volo
Noites de Gala

Fonte: <https://www.officinedelvolo.it/evento/cene>

¹⁴² Disponível em: <https://www.officinedelvolo.it/evento/cene>

- **Festas e Eventos Privados**

O carácter único do *Officine del Volo* realça cada celebração e festa de dança. O espaço nasceu num contexto industrial, transformado num ambiente com um charme exclusivo. Um local ideal para festas corporativas e eventos privados, feitos à medida e de acordo com as necessidades e desejos de cada cliente. Onde os aviões já foram construídos, a história de um espaço lendário agora mistura-se com uma atmosfera moderna de beleza incomparável.¹⁴³



Figura 161 – Officine del Volo
Festas e Eventos Privados – Foto 1
Fonte: <https://www.officinedelvolo.it/evento/party>



Figura 162 – Officine del Volo
Festas e Eventos Privados – Foto 2
Fonte: <https://www.officinedelvolo.it/evento/party>

- **Exposições**

Nos espaços do *Officine del Volo*, são realizadas exposições dedicadas a vários setores, com ambientes confortáveis e espaçosos, equipamentos de nível profissional, combinados com a beleza arquitetónica do local, permitem a promoção de produtos e serviços em todos os momentos.¹⁴⁴

¹⁴³ Disponível em: <https://www.officinedelvolo.it/evento/party>

¹⁴⁴ Disponível em: <https://www.officinedelvolo.it/evento/presentazioni-ed-expo>



Figura 163 – Officine del Volo
Exposição de Motos
Fonte: <https://www.officinedelvolo.it/>

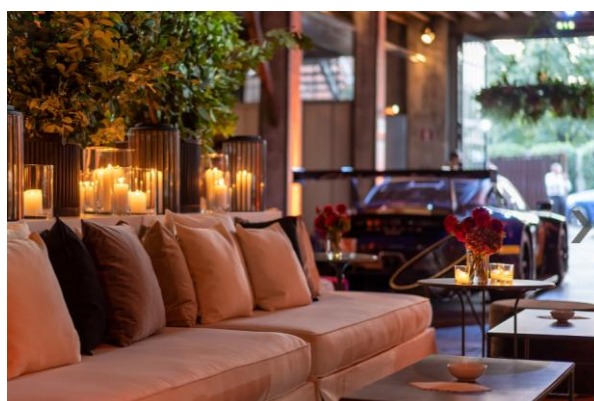


Figura 164 – Officine del Volo
Exposição de Automóveis
Fonte: <https://www.officinedelvolo.it/>

• Desfiles de Moda e Apresentações

Atmosferas envolventes, combinadas com o prestígio histórico e moderno da Officine del Volo, oferecem cenários únicos e exclusivos para o mundo da moda e da indústria, empolgando e surpreendendo o público em todas as ocasiões. A funcionalidade dos espaços vai ao encontro de todas as necessidades técnicas e operacionais, facilitando a organização de qualquer evento, desfile de moda, apresentação de produtos, festa de lançamento.¹⁴⁵



Figura 165 – Officine del Volo
Desfiles de Moda
Fonte: <https://www.officinedelvolo.it/evento/sfilate>



Figura 166 – Officine del Volo
Apresentações
Fonte: <https://www.officinedelvolo.it/evento/sfilate>

¹⁴⁵ Disponível em: <https://www.officinedelvolo.it/evento/sfilate>

- **Casamentos e Receções**

Espaços únicos, com um estilo urbano, para as celebrações do dia mais importante. O *Officine del Volo* acolhe casamentos, com ambientes românticos, elegantes e modernos.¹⁴⁶



Figura 167 – Officine del Volo
Casamentos – Foto 1

Fonte: <https://www.officinedelvolo.it/evento/wedding>



Figura 168 – Officine del Volo
Casamentos – Foto 2

Fonte: <https://www.officinedelvolo.it/evento/wedding>

- **Cinema, Televisão e Sessões Fotográficas**

A ampla escolha de cenários e a amplitude dos espaços, fazem da *Officine del Volo* a primeira escolha das melhores produtoras nacionais e internacionais para filmagens, programas de televisão, videoclipes, anúncios de televisão e sessões fotográficas. Ambientes altamente funcionais e impressionantes tornam-se o cenário ideal para a gestão de cada conjunto.¹⁴⁷

¹⁴⁶ Disponível em: <https://www.officinedelvolo.it/evento/wedding>

¹⁴⁷ Disponível em: <https://www.officinedelvolo.it/evento/cinema-e-tv>



Figura 169 – Officine del Volo – Filmagens
Fonte: <https://www.officinedelvolo.it/evento/cinema-e-tv>



Figura 170 – Officine del Volo – Programas de TV
Fonte: <https://www.officinedelvolo.it/evento/cinema-e-tv>



Figura 171 – Officine del Volo – Sessões Fotográficas
Fonte: <https://www.officinedelvolo.it/evento/cinema-e-tv>

O *Officine del Volo* tornou-se num espaço icónico em Milão, reconhecido a nível nacional e internacional.

Foi premiado em 2016, com o prémio *Best Event Award*, atribuído pelo festival italiano de eventos e comunicação ao vivo, sendo reconhecido como um dos melhores locais de eventos em Itália.¹⁴⁸

¹⁴⁸ Disponível em: <https://www.assipartners.com/news/le-officine-del-volo-restauro-filologico/>

9. ANÁLISE SWOT – VIABILIZAÇÃO DE SOLUÇÕES E PROPOSTAS

A análise SWOT é uma das ferramentas mais importantes para o planeamento estratégico de um investimento ou projeto, pois permite identificar potencialidades e condicionantes que podem ter impacto no desenvolvimento do processo.

É composta por quatro elementos:

- **Pontos fortes:** Características internas positivas que podem ser exploradas para obtenção de diversas vantagens;
- **Pontos fracos:** Características internas negativas que necessitam ser corrigidas para evitar desvantagens;
- **Oportunidades:** Fatores externos positivos que podem ser aproveitados para o desenvolvimento do investimento ou projeto;
- **Ameaças:** Fatores externos negativos que podem prejudicar o desenvolvimento do investimento ou projeto, exigindo medidas para minimizar o seu impacto.

Ao compreender os aspetos positivos e negativos, bem como as oportunidades e ameaças existentes, é possível definir um plano de ação mais adequado para atingir os objetivos desejados.

A realização da análise SWOT permite antecipar possíveis cenários e planejar ações efetivas para enfrentar as adversidades existentes, sendo importante para a tomada de decisões em várias áreas.

Para ser uma análise eficiente, é necessário reunir informação precisa sobre o investimento ou projeto, e tudo aquilo que o envolve. Quanto mais informação for recolhida, melhores serão as perspetivas de garantir que todos os aspetos são considerados.

O desenvolvimento do projeto de reabilitação tem como base a descrição das estratégias gerais de intervenção, relacionadas com a análise e problemática do lugar, verificadas nos capítulos anteriores.

Pretende-se estabelecer uma linha orientadora da proposta a realizar, com base num estudo de conceitos, imagens, lugar e outros projetos semelhantes, permitindo viabilizar soluções e implementar novos usos que valorizem os bens patrimoniais, materiais e imateriais.

9.1 AMBIENTE INTERNO

Pontos Fortes

- Larga proporção entre a área livre e edificada, potenciando espaços verdes, zonas de convívio, lazer e recreio;
- Localização privilegiada, edifício isolado da cidade, zona atrativa para diversão noturna;
- Ótima relação entre o volume edificado e a exposição solar;
- Proximidade a zona ribeirinha e praias fluviais;
- Localização geográfica central no contexto da Área Metropolitana de Lisboa;
- Edifício icónico com tipologia arquitetónica, onde se destaca o Património Ferroviário associado ao valor da memória;
- Proximidade às principais vias estruturantes de ligação à cidade;
- Facilidade de ligação (transporte fluvial) com a cidade Lisboa;
- Identidade cultural;
- Ausência de relevo, terreno praticamente plano em toda a extensão da área a intervir;
- Proximidade dos rios Tejo e Coia, com potencialidade para promover eventos aquáticos de recreio e lazer, devido à existência de um espelho de água de grande valor paisagístico;
- Qualidade da paisagem, miradouros naturais com vista panorâmica sobre Lisboa, Seixal, rios Tejo e Coia;
- Boa qualidade do ar;

- Proximidade de serviços públicos, tais como, Polícia de Segurança Pública, Bombeiros Voluntários e serviços municipais;
- Proximidade de património arquitetónico civil e religioso com interesse cultural;
- Valor arquitetónico paisagístico relevante do Complexo Ferroviário;
- Proximidade de espaços públicos com interesse e qualidade paisagística (Polis);
- Proximidade a destinos turísticos de relevância nacional (Lisboa, Setúbal e Troia);
- Popularidade junto da comunidade local, ferroviários, entusiastas dos Caminhos de Ferro, escolas e famílias;
- Lugar favorável à existência de uma vida social ativa, com a construção de zonas de convívio, recreio e lazer;
- Possível destino para restauração;
- Investimento privado;
- Zona ferroviária devoluta;
- Disponibilidade no local, de transporte rodoviário, ferroviário e fluvial (novo terminal rodo-ferro-fluvial);
- Melhores condições habitacionais, tendo em conta que a habitação não está relacionada apenas com o local onde se reside, mas também com a zona envolvente.

Pontos Fracos

- Abandono de alguns recursos patrimoniais construídos, tais como os edifícios da estação, transmitindo uma imagem urbana negativa, afastando possíveis novos residentes nas proximidades;
- Contínua degradação do edificado existente;
- Perda de identidade do edificado;
- Elevado número de vazios urbanos e espaços expectantes;
- Falta de elementos relacionados com o turismo de recreio e lazer;

- Fraca oferta e divulgação do património cultural, inexistência de instituições museológicas;
- Acesso rodoviário através da Av. dos Sapadores em mau estado de conservação, circulação automóvel confunde-se com a circulação pedonal;
- Estacionamento indevido em locais de circulação automóvel e pedonal;
- Inexistência de ligações ferroviárias Barreiro-Seixal e Barreiro-Montijo;
- Abandono de atividades económicas e serviços tradicionais, devido ao aumento da população;
- Imagem urbana pouco cuidada e decadente, mobiliário urbano inexistente;
- Falta de equipamentos que incentivem a prática de desporto;
- Falta de equipamentos culturais;
- Inexistência de uma política de desenvolvimento sustentável incrementada;
- Necessidade de atrair investimento privado.

9.2 AMBIENTE EXTERNO

Oportunidades

- Criar zonas de recreio, convívio, lazer e espaços verdes, devido às áreas livres existentes;
- Criar zonas de restauração;
- Criar área atraente como oferta de destino turístico, beneficiando da arquitetura existente e qualidade da paisagem;
- Potenciar o turismo, aproveitando o ponto de ligação existente com Lisboa,
- Restaurar e valorizar o património por forma a incentivar a reabilitação futura de outros edifícios de interesse patrimonial;
- Criar áreas de lazer noturno sem causar poluição sonora na vizinhança, por ser uma zona isolada;

- Aproveitamento de uma área ampla de domínio público ferroviário;
- Desenvolver um projeto de reabilitação sustentável, conservando recursos. A reutilização de edifícios existentes reduz o consumo de recursos naturais, nomeadamente materiais de construção, energia e água, em comparação com a demolição e construção de novas estruturas;
- Implementar roteiros pedonais e cicláveis;
- Promover o turismo à escala metropolitana, devido à facilidade de ligação entre o Barreiro e Lisboa, com a futura construção da Terceira Travessia do Tejo e as valências rodoviárias e ferroviárias que a mesma terá;
- Expansão da rede projetada do Metro Sul do Tejo para acesso a outras zonas ribeirinhas, tais como Seixal, Moita e Montijo;
- Valorizar a paisagem e potenciar o desporto náutico, recreio e lazer, devido aos recursos naturais existentes;
- Promover o desenvolvimento cultural e social (exemplo: criação de um núcleo museológico ferroviário, local para exposições, eventos culturais, entre outros);
- Requalificar um dos espaços públicos emblemáticos e estruturantes do tecido urbano;
- Eliminar um dos principais focos de degradação do espaço urbano e a sua apropriação indevida;
- Consolidar os espaços de convivência para pessoas de todas as faixas etárias (zonas verdes, parque desportivo, parque infantil);
- Promover o desenvolvimento de serviços especializados e comércio, de pequena escala, conciliáveis com as características urbanas e arquitetónicas desta zona da cidade;
- Desenvolver processos de interação de usos, nos espaços a intervir;
- Projetar espaços que produzam novas atividades económicas, aumentando a oferta de emprego, criando um sector empresarial e tecnológico;
- Melhorar a oferta de equipamentos coletivos de solidariedade social, culturais, educativos e desportivos;
- Preservar o passado industrial ferroviário e económico da cidade, bem como a identidade e memória;

- Utilizar de uma forma mais eficaz as políticas e instrumentos disponíveis para a reabilitação e regeneração urbana;
- Promover meios de divulgação da cultura local ao turismo.

Ameaças

- Empreendedorismo insuficiente;
- Aumento da insegurança e criminalidade, devido às instalações que se encontram abandonadas;
- Risco de desmoronamento;
- Risco de demolição;
- Falta de financiamento e desinteresse pelo Património Ferroviário;
- População pouco informada e ausência de projetos mais participados;
- Possível insatisfação dos visitantes face às expectativas criadas, nomeadamente dos entusiastas dos Caminhos de Ferro;
- Oferta competitiva nas regiões circundantes, em termos de atividades a implementar na nova Estação;
- Fraca oferta de alojamento e programas de animação turística;
- Especulação imobiliária;
- Desprezo pelos espaços verdes pode causar a sua insustentabilidade;
- Reabilitação superficial com alteração da arquitetura e carácter do edifício.

9.3 SÍNTESE CONCLUSIVA

Tendo em conta a análise SWOT realizada, pretende-se chegar a um conjunto de soluções para elaboração da proposta de reabilitação, que visam fazer face aos problemas identificados e às potencialidades da Estação e da sua envolvente.

Referem-se pontos de destaque que servirão para delinear objetivos e definir estratégias de intervenção:

- A localização estratégica e geográfica da Estação, junto ao novo terminal rodo-ferrofluvial, facilita o acesso e ligação a Lisboa, eliminando a distância entre as duas margens, mobilizando e atraindo público ao Barreiro;
- O espaço livre existente e as características do edificado, permitem uma diversidade de atividades, podendo transformar a Estação numa zona de alojamento turístico, restauração, local de trabalho, ponto de encontro, recreio, lazer, bem como um espaço cultural, favorecendo a economia local;
- Inaugurada em 1884, a Estação tem um valor histórico e patrimonial significativo. É constituída por um conjunto edificado icónico, com tipologia arquitetónica ferroviária, associado ao valor da memória. O lugar tem um vínculo importante com a identidade local do Barreiro, sendo um símbolo de uma era próspera de transporte e desenvolvimento industrial. Foi um ponto central nas ligações ferroviárias e marítimas em Portugal, e é um património que deve ser preservado e conservado;
- Devido ao estado de degradação do conjunto edificado e dos espaços envolventes, a sua recuperação implica um investimento elevado.

A antiga Estação Barreiro Mar, pela sua importância histórica e localização estratégica, enfrenta desafios significativos, designadamente o combate à degradação física e o investimento necessário para a sua recuperação. Para transformar pontos fracos em oportunidades, deve ser encontrado o equilíbrio certo entre preservação do património e as necessidades atuais, através de projetos de revitalização associados à cultura e ao lazer turístico, que atraiam a comunidade local e outros visitantes.

10. PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

A proposta idealizada para a recuperação da antiga Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar e a sua envolvente, baseia-se nos conceitos definidos nas Cartas e Convenções Patrimoniais (Capítulo 3.6), nos casos de referência apresentados no estudo de boas práticas (Capítulo 8), e na síntese conclusiva da análise SWOT (Capítulo 9.3).

Após análise e estudo da informação contida nos respetivos capítulos, sobre quais os potenciais usos a atribuir ao conjunto edificado, que sejam dignos da história e simbologia que o mesmo acarreta, conclui-se que o mais importante é o sentido do lugar, porque é nele que permanecem as memórias. Respeitando a arquitetura existente, mantendo-a intacta face à sua originalidade, será possível alcançar efeitos duradouros e intemporais nos futuros utilizadores.

O desenvolvimento da proposta tem como objetivos os seguintes pontos:

- Aumento da vida útil do conjunto edificado, possibilitando em simultâneo a salvaguarda patrimonial e a requalificação dos espaços degradados;
- Adaptação do lugar às necessidades atuais e sustentáveis economicamente;
- Reabilitação dos edifícios, conservando a arquitetura original das fachadas e os elementos estruturais, por forma a salvaguardar a identidade e a memória dos mesmos;
- Analisar o tema referente à reconversão de usos como modo de intervenção no património construído, proporcionando a reutilização de antigos edifícios ferroviários nos dias atuais;
- Permitir a integração entre o existente e o novo.

A proposta a apresentar beneficiará a cidade com um lugar histórico e contemporâneo, transmitindo à população a importância da preservação do seu património e a possibilidade de ter um novo local cultural, turístico, de convívio e lazer, que chame a atenção e promova as potencialidades do Barreiro, identificando os seus habitantes e respetivas memórias.

Foi analisada a disposição do local a interencionar, relativamente ao plano de água com que se confronta, sendo os rios Tejo e Coia os principais agentes deste lugar. A intervenção garante uma melhoria na qualidade de vida dos habitantes do Barreiro, com a criação de zonas que possibilitam atividades relacionadas com a cultura, recreio, convívio, lazer e desporto, e, por isso, esta estratégia também engloba a cidade, trazendo-a até ao rio, criando uma relação entre os residentes e o lugar, que deixou de existir.

Assim, são propostos novos usos para a Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar, que reavivam o espaço, gerando mais valias para os visitantes que por lá vão passar.

No edifício principal, Edifício de Passageiros da Estação (onde se encontram as bilheteiras, salas de espera, escritórios, salas técnicas e os cais de embarque no interior da gare) são propostos os seguintes usos:

- Uma unidade hoteleira, mais concretamente um Hotel de Charme ou Hotel Boutique, numa área parcial do edifício. Pretende-se que os turistas permaneçam algum tempo na cidade, sendo necessário criar um alojamento de excelência;
- Um núcleo museológico ferroviário para reforço da identidade, por forma a relembrar a memória da classe ferroviária, tendo em conta o elevado valor histórico, social e cultural que os Caminhos de Ferro tiveram no Barreiro;
- Uma esplanada no terraço do 1º piso, lado fachada sul;
- Um atelier ao ar livre no terraço do 1º piso, lado fachada norte, onde serão instalados cavaletes e tripés para trabalhos de pintura e fotografia;

Os utilizadores da esplanada e do atelier beneficiarão da vista panorâmica sobre Lisboa, Seixal, Alburrica, rios Tejo e Coia, e de todo o valor paisagístico que o local proporciona.

Na gare do Edifício de Passageiros serão propostas três zonas:

- Restauração do Hotel (inclui zona privativa para festas e jantares de grupo);
- Jardim tropical interior;
- Salão de conferências, eventos, multiusos.

O Armazém de Mercadorias apresenta condições para ser convertido num restaurante panorâmico com vista para o rio, Alburrica, e parque público a construir no vazio existente entre a antiga estação e a nova.

Como forma de atrair mais visitantes, propõem-se também um espaço de recreio e lazer, com superfícies de restauração e atividades fluviais, regenerando o ambiente urbano.

No alinhamento dos cais de embarque fluvial, ao longo da muralha localizada na Av. dos Sapadores, em frente ao Armazém de Mercadorias, sugere-se a instalação de um novo cais flutuante. Terá como objetivo acolher atividades de recreio e lazer, relacionadas com o meio marítimo, principalmente passeios de barco e desportos náuticos. Será equipado com algumas instalações de apoio que contenham as funções básicas para as atividades em questão, nomeadamente uma pequena cafetaria, bilheteira e instalações sanitárias.

O vazio existente entre a antiga estação e a nova, será convertido num parque urbano público, onde se incluem as seguintes zonas:

- Zonas verdes de lazer e convívio;
- Parque infantil urbano;
- Parque desportivo urbano.

Propõem-se também a realocação das atuais instalações da Soflusa, bem como a demolição do antigo Centro Comercial junto à fachada Norte do edifício principal. Estas instalações não permitem o usufruto da paisagem sobre o rio, por parte dos utilizadores.

Os capítulos seguintes, apresentam exemplos de projetos a implementar em espaços similares, para a recuperação da antiga estação.

10.1 HOTEL BOUTIQUE

Os Hotéis Boutique são um conceito na hotelaria que surgiu no final da década de 1990, localizam-se em edifícios históricos ou de valor cultural.

São locais plenos de história e de encanto, onde a modernidade e o luxo das instalações se conjugam na perfeição com a tradição e a cultura da região.

As instalações são consideradas charmosas, com um projeto arquitetónico diferenciado ou instalado num edifício histórico. Possuí elementos criativos e individuais no edifício e nos serviços oferecidos. A situação padrão não é adequada a este tipo de instalações, o diferente deve prevalecer e, em alguns casos, o temático.

O objetivo é manter as principais características do espaço, inserindo um design especial, elevando a sua classe e decoração e, conseqüentemente, tornando-o mais acolhedor e com um estilo mais informal.

Promove a interatividade entre hóspedes e proprietários, ou entre hóspedes e o edifício, onde surge um elemento contextual que melhora a estadia do hóspede, transformando-a numa experiência.¹⁴⁹

Os Hotéis Boutique são de pequenas dimensões, com poucos quartos, e possuem uma identidade própria. Dispõem de infraestruturas modernas e estão equipados com todas as tecnologias que os hóspedes necessitam para terem uma excelente estadia.

Ao escolher um destino, a grande maioria dos turistas procura viver uma experiência única, hospedando-se com qualidade e conforto. O público alvo deste tipo de hotéis está ligado às novas tendências e tem uma relação próxima com a tecnologia, arte, gastronomia, moda e design.¹⁵⁰

Ao contrário das grandes cadeias hoteleiras, o hotel boutique comporta poucas pessoas, por isso, o padrão de serviço é dispendioso. É possível prestar um serviço individualizado a cada hóspede e, desta forma, as suas necessidades são satisfeitas prontamente e com um excelente nível de satisfação.

¹⁴⁹ Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Boutique_hotel

¹⁵⁰ Disponível em: <https://blog.hospedin.com/hotel-boutique/>



Figura 172 – Hotel Boutique – Lobby & Recepção
Fonte: <https://www.lxboutiquehotel.com/galeria>



Figura 173 – Hotel Boutique – Quartos
Fonte: <https://www.lxboutiquehotel.com/galeria>



Figura 174 – Hotel Boutique – Restaurante
Fonte: <https://www.lxboutiquehotel.com/galeria>

10.2 NÚCLEO MUSEOLÓGICO FERROVIÁRIO

Propõe-se a criação de um Núcleo Museológico Ferroviário numa área parcial do Edifício de Passageiros, à semelhança do que foi efetuado na Estação Ferroviária do Pinhal Novo, conforme descrito no Capítulo 8.1, permitindo assim valorizar o edifício e a história que ele conta.

O desenvolvimento de uma estrutura museológica no edifício principal tem como objetivo refletir a identidade da comunidade ferroviária do Barreiro, vila que também se desenvolveu em torno do Caminho de Ferro, promovendo o turismo e a evolução local.

Os residentes no Barreiro e a sua comunidade ferroviária conseguirão, assim, ter as suas memórias expostas num museu que lhes permita transmitir o quotidiano e parte da história local, bem como a importância do comboio para o desenvolvimento da cidade ao longo dos anos.

Este novo espaço poderá ser composto por peças doadas ou depositadas por antigos ferroviários e suas famílias. Será um lugar de comunicação e de aprendizagem com a comunidade que lhe dará vida.

É um projeto aberto, dinâmico e em permanente contacto com o público e com a comunidade ferroviária.

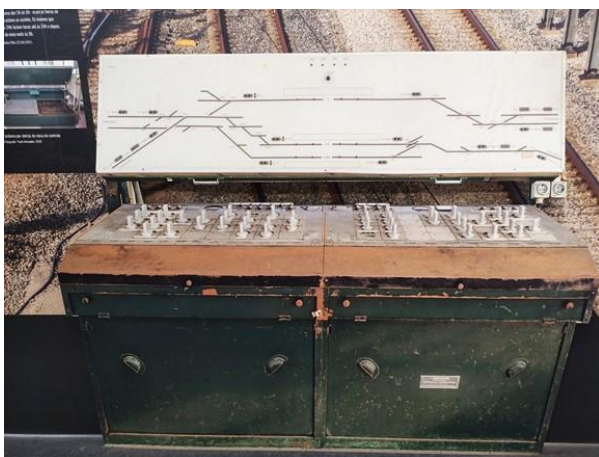


Figura 175 – Núcleo Museológico Ferroviário
Pinhal Novo
Diagrama de Linhas
Fonte: Autor



Figura 176 – Núcleo Museológico Ferroviário
Pinhal Novo
Boletins CP
Fonte: Autor

10.3 JARDIM TROPICAL INTERIOR

Propõem-se a criação de um jardim tropical interior, numa zona parcial da gare ferroviária, junto ao Edifício de Passageiros.

Ao entrarem no edifício principal, os utilizadores ficarão surpreendidos perante a visão de um jardim emoldurado por ferro e vidro. Será como um oásis de tranquilidade no meio da agitação da cidade, um espaço de descontração, um contraste perfeito com o barulho das estações ferroviárias.

A estrutura metálica e a cobertura envidraçada existentes sobre as plataformas de embarque, facilitam o seu uso como estufa. Receberá iluminação natural, onde será colocada vegetação de origem tropical, mantendo-a num ambiente quente e húmido.



Figura 177 – Atocha – Jardim Tropical Interior – Foto 1
Fonte: <https://jardim-tropical-de-atocha-madrid.html>



Figura 178 – Atocha – Jardim Tropical Interior – Foto 2
Fonte: <https://jardim-tropical-de-atocha-madrid.html>

10.4 RESTAURANTE PANORÂMICO

À semelhança do que foi realizado pela Infraestruturas de Portugal (IP) no Armazém de Mercadorias da Estação Ferroviária de Sines e da Estação Peso da Régua, propõe-se também para as mesmas instalações localizadas na Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar, um restaurante com vista panorâmica sobre o rio e os moinhos de vento de Alburrica.

Pretende-se que seja um estabelecimento gastronómico que ofereça aos clientes uma experiência única e memorável, combinando uma excelente culinária com uma vista deslumbrante. Este tipo de restaurante é concebido de forma a proporcionar aos utilizadores uma visão ampla e panorâmica do ambiente ao redor, seja ele uma cidade, uma praia, um rio, um campo, uma montanha ou qualquer outra paisagem.



Figura 179 – Armazém de Mercadorias da Estação de Sines convertido em restaurante
Fonte: <https://www.ippatrimonio.pt/pt-pt/referencias-ip-patrimonio/estacao-de-sines-restaurante-cais-da-estacao>

Normalmente são constituídos por vãos grandes de janelas ou até mesmo paredes de vidro, permitindo aos utilizadores usufruírem da vista enquanto saboreiam as suas refeições. Muitos destes estabelecimentos são também compostos por áreas ao ar livre, onde os clientes podem apreciar a paisagem de forma a sentirem-se ainda mais envolvidos na mesma. Por estimular diversos sentidos em simultâneo, transmite ao utilizador a sensação de ser parte integrante da ação.

Os restaurantes panorâmicos oferecem vários benefícios tanto para os clientes quanto para os proprietários. O principal benefício para os clientes é a experiência única de desfrutar de uma refeição enquanto apreciam a paisagem, que, combinado com uma boa comida, cria uma atmosfera especial.

A interação com o ambiente pode ser um ótimo ponto de partida para conversas e convívio entre os utilizadores, tornando a experiência ainda mais social e agradável. Para os proprietários dos restaurantes, oferecer uma vista panorâmica é um diferencial competitivo, atraindo mais pessoas e aumentando a procura pelo estabelecimento.



Figura 180 – Restaurante Cais da Estação – Sines – Vista Panorâmica
Fonte: <https://lifecooler.com/artigo/comer/restaurante-cais-da-estacao/415584/>



Figura 181 – Restaurante Cais da Estação – Sines – Interação entre clientes
Fonte: <https://lifecooler.com/artigo/comer/restaurante-cais-da-estacao/415584/>

10.5 CAIS FLUVIAL – ATIVIDADES DE LAZER E DESPORTOS NÁUTICOS

Propõem-se a instalação de um cais fluvial flutuante em frente ao Armazém de Mercadorias, um investimento que pretende promover o turismo, passeios de barco, atividades náuticas desportivas e de lazer, contribuindo para a valorização da região.

A estrutura fluvial será acoplada à rampa de pedra e betão existente na muralha da Avenida dos Sapadores, facilitando a entrada e saída de passageiros das embarcações.



Figura 182 – Cais Fluvial Flutuante Tipo
Fonte: <https://www.bing.com/images/search?view=detailv2>

Os passeios de barco serão efetuados em rotas turísticas programadas nos rios Tejo e Coia, promovendo o património natural e cultural.

O objetivo é preservar a envolvente ambiental e patrimonial, fortalecendo a componente turística nesta zona, de forma a alargar a oferta cultural, material e imaterial, proporcionando aos visitantes um conjunto diversificado de experiências e descobertas.

Pretende-se também aumentar a relação da população com as zonas ribeirinhas, os ecossistemas associados e o património proto-industrial existente, consciencializando a comunidade local para a necessidade da sua conservação e valorização.

Este investimento nasce da necessidade de criar um espaço de convivência social, recreio, lazer, desporto, turismo e cultura, para os habitantes da cidade e para todos os visitantes que queiram usufruir de agradáveis momentos neste local à beira-rio.

A zona dispõe de excelentes condições para a realização de inúmeras atividades náuticas, evidenciando-se os passeios de barco, pesca desportiva, canoagem, vela, ski aquático, remo, Kitesurf, Windsurf, Stand Up Paddle, natação de águas abertas, desportos de competição, motonáutica, desportos de aventura, Banana Boat ou Bóias, passeios de Gaivota, entre outras.

No domínio do desporto e lazer, o Barreiro é um concelho privilegiado, não só pelo grande número de ofertas, mas também pela sua diversidade.



Figura 183 – Passeios de barco

Fonte: <https://www.evasoes.pt/o-que-fazer/vem-ai-passeios-de-barco-gratuitos-pelo-rio-minho/1032432/>



Figura 184 – Banana Boat – Aventura

Fonte: <https://kooloman.com/how-safe-are-banana-boat-rides-exercise-caution-while-you-enjoy/>



Figura 185 – Passeios de Gaivota

Fonte: <https://www.nauticaelazer.pt/experiencia/aluguer-de-gaivota/>



Figura 186 – Remo - Desporto

Fonte: <https://www.ez-dock.com/es/blog/professional-rowing-faqs/>

10.6 ZONAS VERDES DE LAZER E CONVÍVIO

Para o vazio existente entre a antiga estação e a nova, propõem-se a criação de uma área de espaços verdes, como zona de lazer e convívio.

O objetivo é oferecer à população local e aos visitantes, áreas com paisagens urbanas verdes, em diálogo com paisagens proto-industriais e industriais, contemplativas e agradáveis, próximas do local de residência, e onde possam praticar atividades de lazer e exercício físico ao ar livre. Estes espaços verdes, revelam uma importante forma de reforço de um corredor de biodiversidade e consciencialização ambiental, proporcionando a aproximação do ser humano com a natureza.

São locais particularmente revestidos com vegetação autóctone e equipados com mobiliário urbano e estruturas direcionadas a eventos físicos culturais e sociais.

A vasta vegetação utilizada na criação destas áreas contribui para o equilíbrio ecológico da região, conforto bioclimático e conservação da biodiversidade intraurbana. As árvores e plantas contribuem para a renovação da qualidade do ar, regulação da temperatura e da humidade, e diminuição da poluição. Funcionam ainda como abrigo à fauna urbana, principalmente de aves, insetos e fauna de solo. Estes espaços possibilitam assim uma maior qualidade ambiental à população.

Destacam-se várias vezes como símbolos paisagísticos. A vegetação e a água têm um contributo essencial neste aspeto, tendo em conta que estimulam a satisfação sensorial do ser humano.

Oferecem à população a possibilidade de lazer, de divertimento, de encontro e de socialização, apropriada para todas as faixas etárias e sociais. Os bancos, as mesas e os caminhos pedonais incentivam as pessoas a marcarem encontros num espaço ao ar livre, para descontraírem, comer e passear.

Relativamente à qualidade de vida, as áreas verdes urbanas proporcionam benefícios para o desenvolvimento social, físico e psíquico da população. A função psicológica dos parques urbanos está diretamente ligada ao alívio do stress e ao relaxamento, numa profunda relação entre o contacto com elementos da natureza e a sensação de bem-estar, equilibrando os estados físico e emocional do ser humano.

O lazer, o recreio e o exercício físico são ferramentas essenciais para lidar com a pressão e tensão quotidianas, contrariando duas fortes tendências atuais, o comportamento antissocial e o sedentarismo.

Estes espaços oferecem também, condições aos utilizadores, para ocuparem o seu tempo livre de uma forma autónoma e sem horário fixo, promovendo o estado de saúde e o desenvolvimento físico-motor. Contribuem para uma comunidade mais saudável e para um estilo de vida mais ativo, reduzindo custos associados aos cuidados de saúde. Pode-se dizer que o conceito de promoção de saúde e o de desenvolvimento sustentável estão muito próximos um do outro.

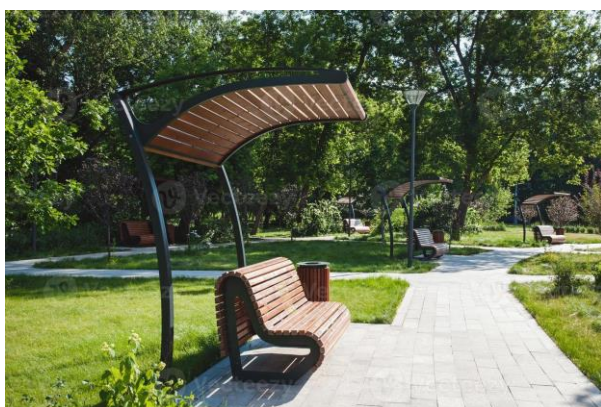


Figura 187 – Parque Urbano – Jardim
Fonte: <https://pt.vecteezy.com/foto/12707759-parque-publico-da-cidade-com-bancos-de-madeira-e-caminhos-pavimentados>



Figura 188 – Parque Urbano – Lago
Fonte:
<https://www.istockphoto.com/pt/foto/confesso-de-reflexos-gm481569728-69424567>

10.7 PARQUE INFANTIL URBANO

Propõe-se um espaço de jogo e recreio atrativo, seguro e inclusivo. Um espaço que chama pelos mais novos, por forma a dar vida a parte da paisagem nas margens do Tejo e Coina.

A abertura à alegria de todos numa das zonas da frente ribeirinha, convivendo com um cenário industrial, pede a vida e a visão de futuro que só as crianças podem trazer às paisagens.

Em harmonia com peças arquitetónicas, propõe-se uma solução de valor lúdico para bem integrar materiais naturais, oferecendo o melhor aos mais jovens.



Figura 189 – Parque Infantil Urbano – Foto 1
Fonte: <https://gaspar.com.pt/my-product/prata-riverside-village/>



Figura 190 – Parque Infantil Urbano – Foto 2
Fonte: <https://gaspar.com.pt/my-product/prata-riverside-village/>

Propósitos:

- Incentivar o estilo de vida ativa e saudável;
- Promover a inclusão social e acessibilidades;
- Estimular as atividades de brincar e recrear, desenvolvimento de competências cognitivas, físicas, sociais e emocionais;
- Promover a felicidade, comunitária e individual, em meio urbano;

10.8 PARQUE DESPORTIVO URBANO

A instalação de equipamentos desportivos urbanos tem como objetivo atrair mais pessoas aos espaços verdes para a prática de exercício físico. A atividade física melhora a qualidade de vida em todas as idades.

Os equipamentos têm como principal função o desenvolvimento e fortalecimento da musculatura do corpo em geral, melhorar a resistência cardiovascular, o funcionamento das articulações, a flexibilidade e a mobilidade, a coordenação motora e o equilíbrio, a sociabilização e a autoestima da pessoa.

O exercício físico praticado ao ar livre, não está apenas relacionado com o espaço, mas também com a atmosfera onde se pratica. O ar fresco é um recurso inestimável para fazer o corpo funcionar melhor.



Figura 191 – Parque Desportivo Urbano – Foto 1
Fonte: <https://gaspar.com.pt/outdoor-fitness/>



Figura 192 – Parque Desportivo Urbano – Foto 2
Fonte: <https://gaspar.com.pt/outdoor-fitness/>

Propósitos:

- Aproveitar a qualidade do ar;
- Capacitar a participação pública;
- Promover a inclusão social e acessibilidades;
- Promover a felicidade, comunitária e individual, em meio urbano;
- Promover os valores do Património.

10.9 DESENHOS REPRESENTATIVOS DOS USOS PROPOSTOS

Edifício de Passageiros – Gare



Figura 193 – Desenho representativo – Gare – Restauração / Jardim Tropical / Salão Multiusos
Fonte: Autor

A gare do Edifício de Passageiros será constituída por três salões grandes:

- Restauração do hotel (inclui zona privativa para festas e jantares de grupo);
- Jardim tropical interior, para usufruto dos clientes do hotel, podendo ser observado nos salões adjacentes, através de divisórias em vidro;
- Salão Multiusos para conferências, reuniões empresariais, exposições, entre outros.

A cobertura será composta por chapas translúcidas, permitindo a entrada de iluminação natural, e por painéis fotovoltaicos, para fornecimento de energia ao salão de restauração e multiusos.

Edifício de Passageiros – Esplanada



Figura 194 – Desenho representativo – Esplanada
Fonte: Autor

No terraço do E.P., junto à fachada Sul, a esplanada com vista panorâmica para o Tejo, Alburrica, Barreiro, Lisboa e Seixal, proporciona momentos de lazer e descontração enquanto a paisagem é admirada. Funciona em simultâneo como miradouro.

Edifício de Passageiros – Atelier de pintura e fotografia ao ar livre

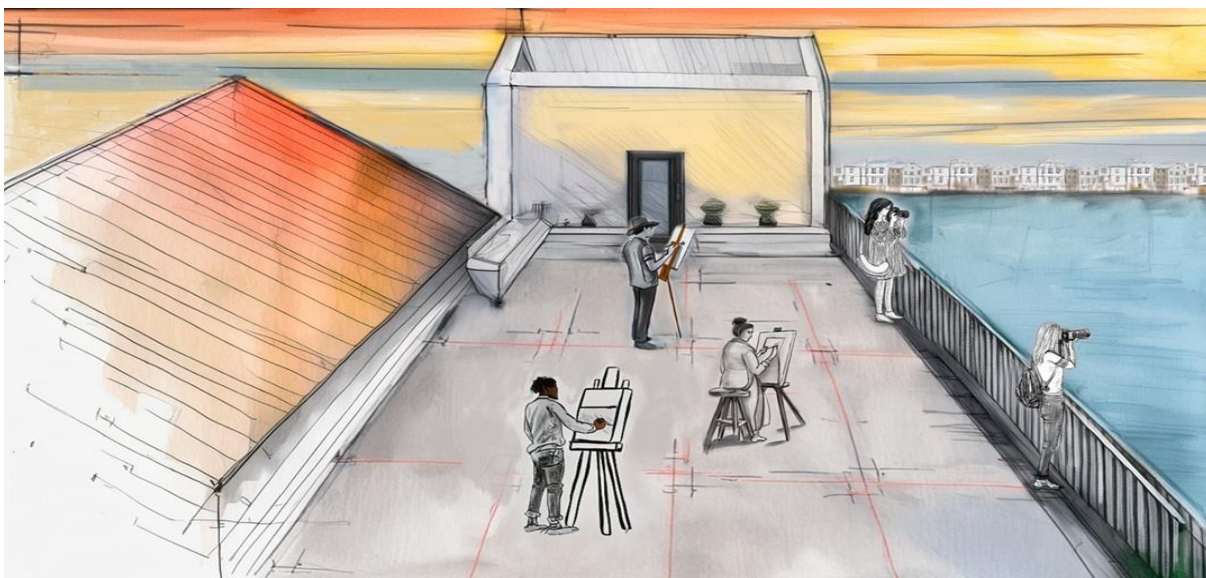


Figura 195 – Desenho representativo – Atelier de pintura e fotografia ao ar livre
Fonte: Autor

No terraço do E.P., junto à fachada Norte, o espaço reservado para pintura e fotografia ao ar livre oferece a paisagem do Tejo, Alburrica e os moinhos de vento, como primeiro plano, servindo de fonte de inspiração aos artistas para desenvolvimento dos seus trabalhos, no âmbito de atividade profissional ou passatempo. É um local que inspirou vários pintores e fotógrafos, artistas como João Vaz ¹⁵¹ (ver Figura 2, pág. 9) e Silva Porto ¹⁵² (ver Figura 6, pág. 12).

Armazém de Mercadorias – Restaurante Panorâmico



Figura 196 – Desenho representativo – Armazém de Mercadorias – Restaurante Panorâmico
Fonte: Autor

O Armazém de Mercadorias transformado em restaurante panorâmico, oferece uma vista deslumbrante sobre o Tejo e Alburrica, através de grandes janelas envidraçadas. Proporciona uma experiência visual única, principalmente numa noite de verão ao pôr-do-sol, permitindo aos clientes apreciarem a vista enquanto desfrutam das suas refeições.

¹⁵¹ João José Vaz (1859–1931) foi um pintor e professor português. Decorou algumas igrejas, teatros e palácios, mas a sua obra principal foi a pintura de cenários marinhos (especialmente os rios Sado e Tejo). Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/João_Vaz

¹⁵² António Carvalho da Silva (1850–1893) foi um pintor português que mais tarde adotaria o nome da sua cidade natal como apelido, ficando conhecido como Silva Porto. Frequentou o curso de Escultura e Pintura Histórica, e Arquitetura. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/António_da_Silva_Porto

Novo Cais Fluvial – Atividades de Lazer e Desportos Náuticos

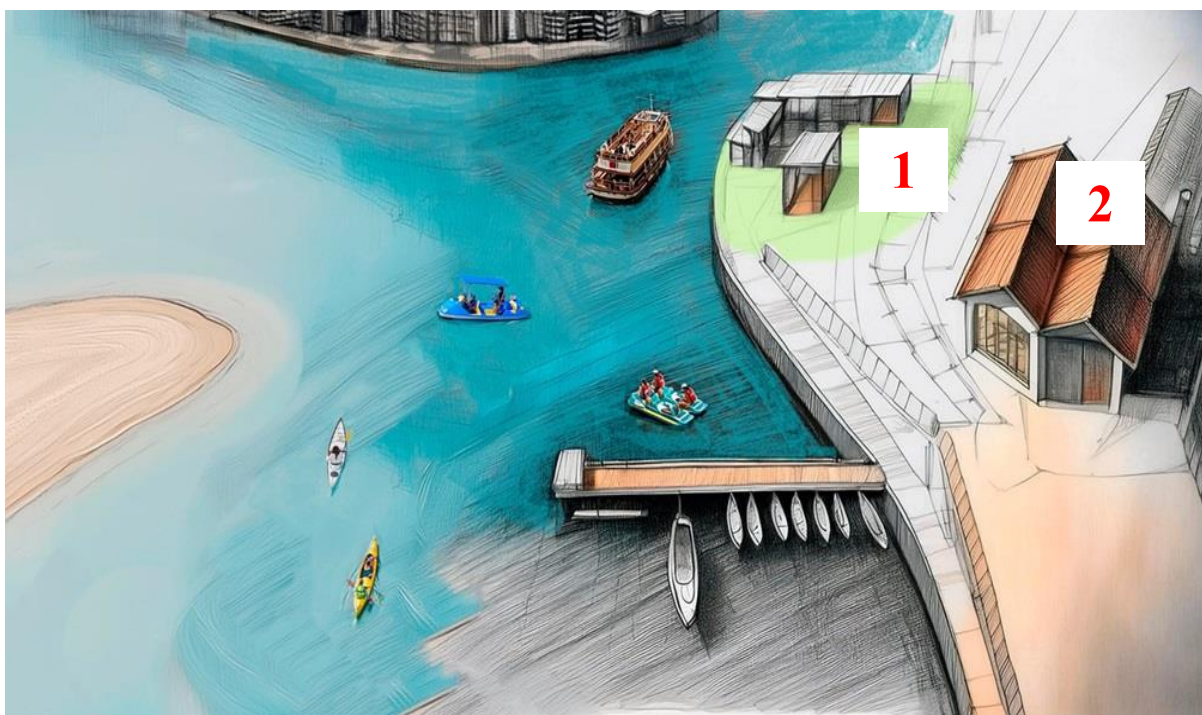


Figura 197 – Desenho representativo – Novo Cais Fluvial
Fonte: Autor

Legenda:

- 1 – Instalações de apoio ao novo Cais Fluvial
- 2 – Armazém de Mercadorias

O novo cais fluvial tem como objetivo permitir o acesso ao rio para a prática de desportos náuticos ou passeios de barco. Construído na rampa existente na muralha, em frente ao Armazém de Mercadorias, será equipado com pequenas instalações de apoio, nomeadamente cafetaria, bilheteira e instalações sanitárias.

Relocalização das Instalações da Soflusa e demolição do antigo Centro Comercial



Figura 198 – Desenho representativo – Nova localização das instalações da Soflusa
Fonte: Autor

As instalações da Soflusa ficarão localizadas junto à passagem coberta entre a estação antiga e a nova, do lado oposto onde se encontravam anteriormente. A passagem coberta deve ser um elemento construtivo a manter, devido à importância que tem no encaminhamento dos utilizadores do hotel e do museu, aos transportes públicos.

Com a demolição do antigo Centro Comercial e a relocalização das instalações da Soflusa, será criada uma zona de lazer no espaço livre, para usufruto da paisagem sobre o rio, por parte dos utilizadores. O respetivo local funcionará também como miradouro.

Zonas Verdes / Parque Infantil / Parque Desportivo



Figura 199 – Desenho representativo – Zonas verdes / Parque Infantil / Parque Desportivo
Fonte: Autor

No vazio existente entre a antiga estação e a nova, desde as instalações da Soflusa até ao viaduto rodoviário, serão criadas três zonas:

- Zona verde de lazer e convívio, revestida com vegetação autóctone e equipada com mobiliário urbano e estruturas direccionadas a eventos culturais e sociais.
- Parque infantil, definindo um espaço de jogo e recreio, para os mais novos poderem usufruir;
- Parque desportivo, para a prática de exercício físico ao ar livre por parte da população, melhorando a sua qualidade de vida.

10.10 DESENHOS ESQUEMÁTICOS (DEMOLIÇÕES E NOVOS USOS)

Estação e Envolvente (Demolições)

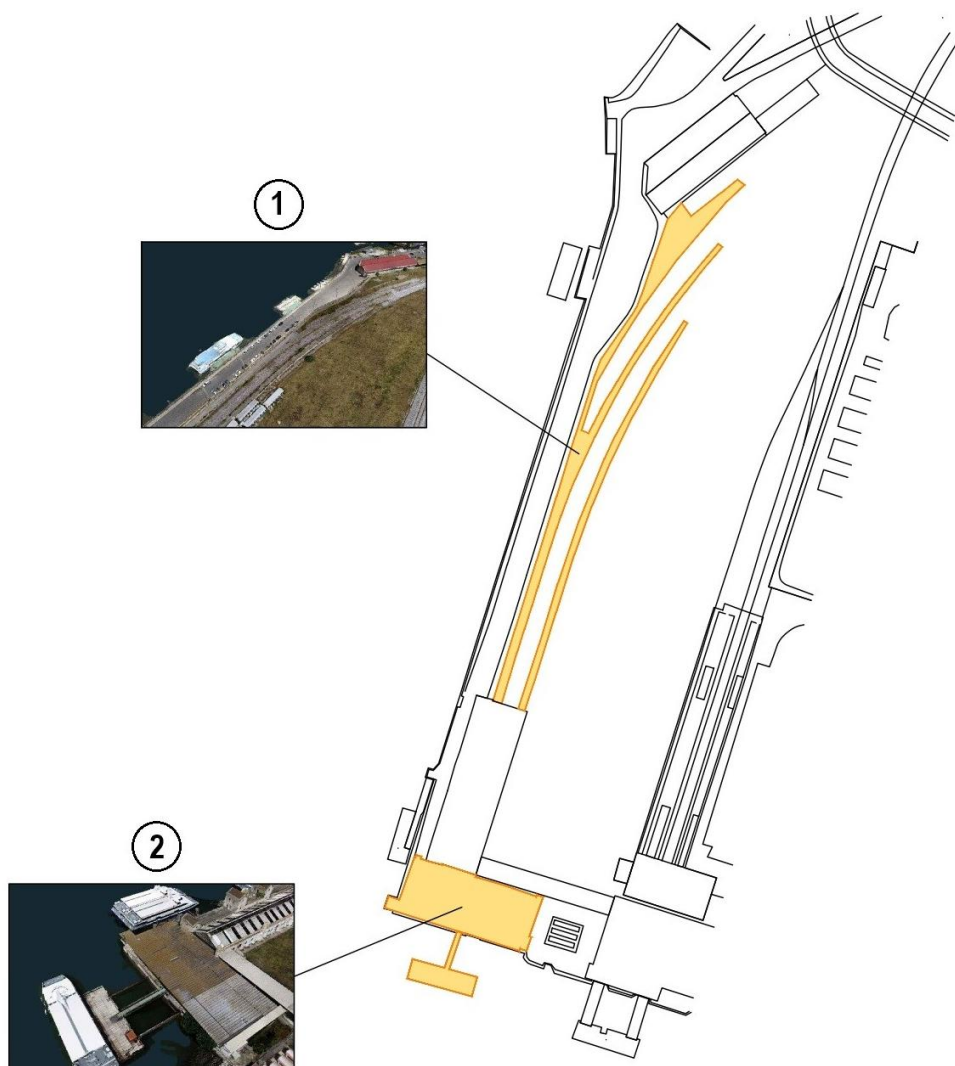


Figura 200 – Desenho esquemático – Demolições
Fonte: Carta Estação Ferro-Fluvial 2013 (adaptado)

Legenda:

1 – Plataformas de embarque (Área = 2.326 m²)

2 – Antigo Centro Comercial e instalações Soflusa (Área = 1.725 m²)

Estação e Envolvente (Novos Usos)

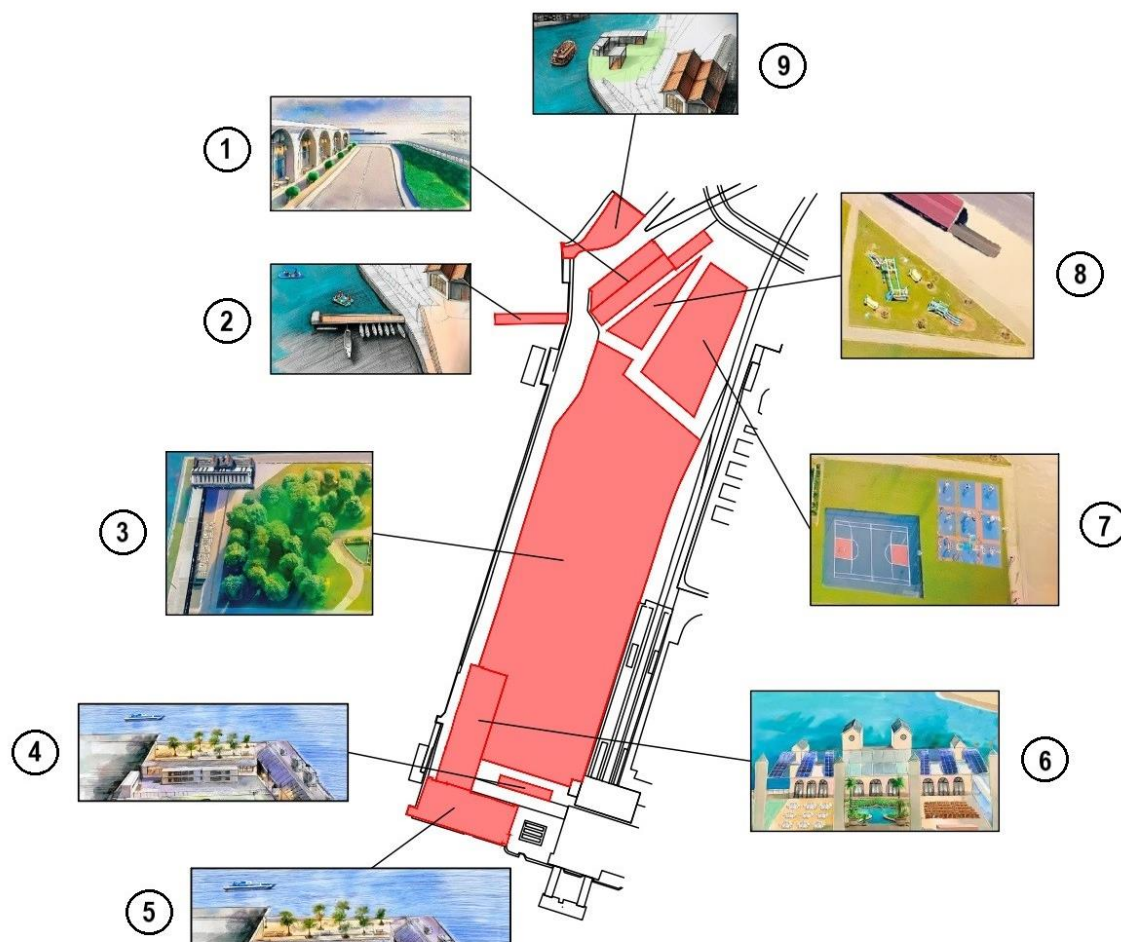


Figura 201 – Desenho esquemático – Novos Usos
 Fonte: Carta Estação Ferro-Fluvial 2013 (adaptado)

Legenda:

- 1 – Restaurante Panorâmico (Área de Implantação = 1.675 m²)
- 2 – Novo Cais Fluvial para desportos náuticos e atividades de recreio e lazer
- 3 – Espaços verdes para convívio e lazer (Área = 22.010 m²)
- 4 – Nova localização das instalações da Soflusa
- 5 – Zona ajardinada no local do antigo C. Comercial e Soflusa (Área = 1.725 m²)
- 6 – Hotel Boutique / Núcleo Museológico Ferroviário (Área de Implantação = 1.945 m²)
- 7 – Parque Urbano Desportivo (Área = 3.225 m²)
- 8 – Parque Urbano Infantil (Área = 940 m²)
- 9 – Instalações de apoio ao novo Cais Fluvial (Área = 854 m²)

Edifício de Passageiros (Novos Usos)

Piso 0



Figura 202 – Desenho esquemático – Edifício de Passageiros – Piso 0
Fonte: CP – Departamento VIA e OBRAS (Autor / adaptado)

Piso 1

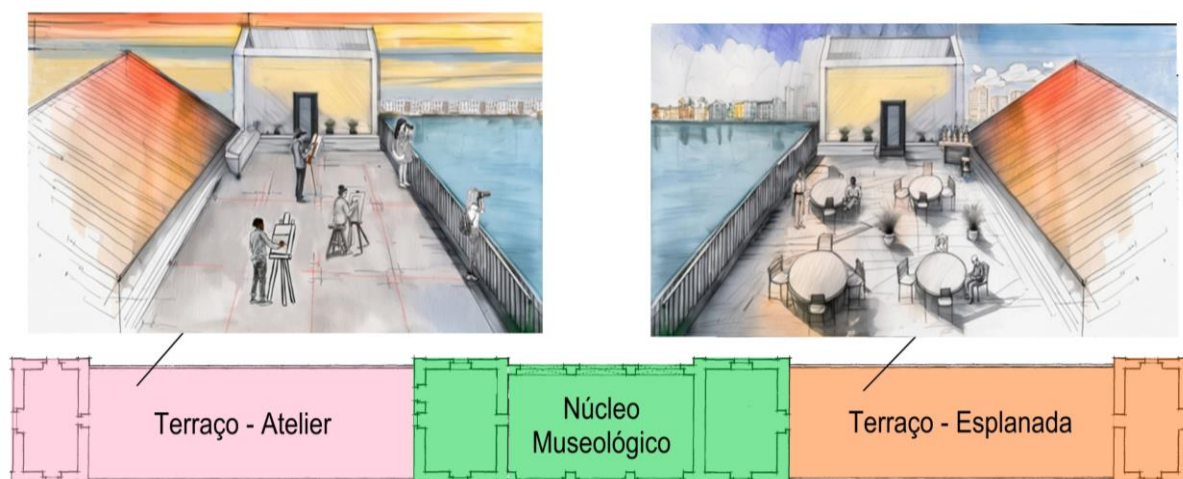


Figura 203 – Desenho esquemático – Edifício de Passageiros – Piso 1
Fonte: CP – Departamento VIA e OBRAS (Autor / adaptado)

11. CONCLUSÃO

Atualmente, a reabilitação de edifícios é uma questão cada vez mais pertinente, tendo em conta que permite a manutenção e conservação das infraestruturas, evitando a sua degradação, valorizando o património construído e as áreas adjacentes, e revitalizando zonas em núcleos urbanos que se encontram sem qualquer tipo de utilidade.

É de fácil constatação que o abandono do património ferroviário em Portugal é uma prática corrente, que tem de ser contrariada, por forma a assegurar a salvaguarda e conservação do mesmo. As medidas existentes para proteção do património têm-se demonstrado insuficientes e, por consequente, continua a descaracterização e destruição de lugares e edifícios históricos. É necessária uma estratégia mais eficaz, baseada em políticas sociais e económicas, para conservação e valorização destes testemunhos históricos.

A participação dos cidadãos no processo de valorização do património é de extrema importância. São eles os primeiros a demonstrar interesse na sua preservação, por ser um legado herdado com o objetivo de ser transmitido a futuras gerações.

Nos últimos anos têm sido avaliadas e implementadas algumas soluções, entre as quais encontra-se o Programa Revive Ferrovia, baseado numa iniciativa que tem como objetivos fundamentais a recuperação de imóveis. No âmbito do respetivo programa, foi celebrado a 29 de setembro de 2020, um protocolo de cooperação entre a IP Património e a Turismo Fundos, para lançamento de concursos referentes à atribuição de direitos de subconcessão das estações ferroviárias, com vista à sua requalificação e reabertura no contexto de atividades económicas relacionadas com o turismo. Com base no protocolo celebrado, foi identificado um primeiro conjunto de estações, onde se incluem, edifícios de passageiros, cais cobertos, armazéns, habitações e terrenos adjacentes.¹⁵³

Pode-se afirmar que o Programa Revive Ferrovia é o exemplo de uma boa iniciativa. Contudo, insuficiente para as necessidades atuais no que diz respeito à quantidade de infraestruturas ferroviárias desativadas, de norte a sul do país, que carecem urgentemente de intervenção devido ao seu elevado estado de degradação, algumas correndo o risco de derrocada.

¹⁵³ Disponível em: <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/estacoes-desativadas-voltarao-acolher-visitantes>

São necessárias mais iniciativas para a criação de soluções semelhantes, por forma a gerir, valorizar e rentabilizar as respetivas infraestruturas, proporcionando outros fins e novos usos, tirando sempre o melhor proveito do edificado existente.

Esta dissertação teve como objetivo propor um programa com uma solução para a revitalização de espaços ferroviários, abordando temas como a salvaguarda e conservação do património construído, memória e identidade do lugar. O objeto de estudo corresponde à área total onde se localiza a Estação Ferro-Fluvial Barreiro Mar e a sua envolvente, que se encontra abandonada, degradada, desintegrada socialmente e culturalmente, bem como na sua vertente espacial. A intenção será também devolver à população uma parte da cidade que desapareceu.

A Estação Barreiro Mar é um dos casos em que a sua reabilitação é justificável pelos motivos fundamentados neste trabalho. Deverá ser entendida como uma visão estratégica de turismo cultural, lazer e dinamização territorial, adaptando o seu edificado às tecnologias atuais, respeitando a história, a sua identidade e a memória que lhe são inerentes.

Pela pesquisa efetuada e apresentada nos vários capítulos deste trabalho, procurou-se dar suporte a uma proposta de reabilitação com o objetivo de aumentar a vida útil do edificado, alterando os seus usos, através de uma intervenção adequada, realista e criteriosa face às potencialidades e vulnerabilidades da área a intervir.

Tentou-se enquadrar a proposta com as necessidades da comunidade, tendo como premissas os aspetos económicos, sociais, culturais e ambientais. Foram sugeridas intervenções o menos intrusivas possível, de forma a enaltecer as qualidades arquitetónicas do edificado.

Através da análise e compreensão do lugar, e da sua relação com a envolvente, espera-se ter alcançado uma proposta que possa servir de apoio a outros casos semelhantes. O estudo dos conceitos associados à conservação e reabilitação de edifícios históricos e de valor patrimonial, permitiu compreender a evolução dos mesmos. E, com base na análise dos documentos patrimoniais, foi possível obter recomendações para uma intervenção coerente.

De realçar também a importância dos casos de referência apresentados no Capítulo 8 (Estudo de Boas Práticas). Considera-se fundamental esta parte do trabalho, na comparação direta entre os respetivos casos e a proposta de reabilitação, analisando o que é funcional e a possibilidade de ser aplicável, e o que pode ser aproveitado ou melhorado.

No caso da Estação Barreiro Mar, conclui-se que a mesma possui valor histórico e patrimonial, não devendo ser musealizada apenas com o objetivo de ser contemplada, mas sim ser utilizada e vivida em função dos novos usos.

Assim, pretende-se que o espaço ferroviário, objeto de estudo, não fique parado no tempo, acreditando que possa ser um alicerce para o futuro da cidade, servindo da melhor forma possível a comunidade barreirense.

12. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, Rui (2015) – *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro – As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro* – Tese de Doutoramento em Arquitetura – Especialidade de Planeamento / Desenho Urbano – Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra – Volume 1

ANTUNES. J., GOMES, G. (2006) – *As séries estatísticas ferroviárias dos Caminhos de Ferro Portugueses. 1856 – 1914* – IV Congresso História Ferroviária, Málaga 20, 21 e 22 de Setembro

APAC – *Complexo Ferroviário do Barreiro – Uma visão estratégica* – Edição: Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro – Agosto de 2016

BORGES, Breno (2021) – *O Significado do Património Ferroviário – Proposta de sua Identificação e Avaliação* – Tese de Doutoramento – Doutoramento em História, Filosofia e Património da Ciência e Tecnologia – Universidade NOVA de Lisboa

CAETANO, Ana (2020) – *O Património Imaterial e o Turismo Cultural para o desenvolvimento da Freguesia da Atalaia* – Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Empreendedorismo e Estudos da Cultura – Especialização em Património e Projetos Culturais – Escola de Sociologia e Políticas Públicas – Instituto Universitário de Lisboa

CARMONA, Rosalina (2007) – *Vila Nova do Barreiro – Carta de Foral 1521* – Edição: Junta de Freguesia do Barreiro

CARMONA, Rosalina (2009) – *Barreiro: O Lugar e a História Séculos XIV a XVIII* – Edição: Junta de Freguesia do Barreiro

CARMONA, Rosalina (2011) – *A Cultura Ferroviária no Barreiro – 150 anos do Caminho-de-Ferro no Barreiro* – Câmara Municipal do Barreiro – Colóquio internacional – Barreiro 4 e 5 fev.

CARTA DE ATENAS SOBRE O RESTAURO DE MONUMENTOS – ICOMOS, Atenas (Grécia), 21 a 30 de Outubro de 1931 – Tradução de Flávio Lopes e Miguel Brito Correia

CARTA DE CRACÓVIA – PRINCÍPIOS PARA A CONSERVAÇÃO E O RESTAURO DO PATRIMÓNIO CONSTRUÍDO – ICOMOS, Cracóvia (Polónia), Outubro de 2000 – Tradução de Flávio Lopes e Miguel Brito Correia

CARTA DE NIZHNY TAGIL SOBRE O PATRIMÓNIO INDUSTRIAL – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) – APPI – Associação Portuguesa para o Património Industrial – Julho 2003

CARTA DE RIGA – FEDECRAIL European Federation of Museum & Tourist Railways – Fundação Museu Nacional Ferroviário – Portugal – Tradução de Judite Roque e Maria José Teixeira – Julho de 2014

CARTA DE VENEZA SOBRE A CONSERVAÇÃO E O RESTAURO DE MONUMENTOS E SÍTIOS – ICOMOS, Veneza (Itália), Maio de 1964 – Tradução de Flávio Lopes e Miguel Brito Correia

CHAGAS, Mário (2006) – *Memória e Poder: dois movimentos* – Cadernos de Sociomuseologia, n.º 26

CHOAY, Françoise (2011) – *As Questões do Património* – Antologia para um Combate – Edições 70, Lisboa

CHOAY, Françoise (2014) – *A Alegoria do Património* – Edições 70, Lda., Lisboa

CASARIN, Rodrigo (2015) – *Centro Cultural Araras* – Revista Lume Arquitetura – Ed. n. 35

FINATI, Gabriela (2015) – *Reabilitação do Património Ferroviário de Birigui – SP* – Trabalho Final de Graduação III – Faculdade De Ciências e Tecnologia – Universidade Estadual Paulista

FREITAS, Emanuel (2016) – *Visões e Revisões do Património* – Trabalho Teórico submetido como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura – Escola de Tecnologias e Arquitetura – Instituto Universitário de Lisboa

Folheto Comemorativo dos 160 Anos – *Caminho de Ferro do Sul, Do Barreiro para Vendas Novas e Ramal de Setúbal, 160 Anos de Comboios no Barreiro*, Fevereiro de 2019

Gazeta dos Caminhos de Ferro – Ano 51, n. 1225, 1 de Janeiro de 1939

GONÇALVES, Nelson (2013) – *O Primeiro Plano de Urbanização do Barreiro (1948 – 1957)* – Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em História Moderna e Contemporânea – Especialidade Cidades e Património – Escola de Sociologia e Políticas Públicas – Instituto Universitário de Lisboa

HALBWWACHS, Maurice (1990) – *A Memória Coletiva* – Editora: Revista Dos Tribunais Ltda., São Paulo

HARTOG, François (2006) – *Tempo e património* – Vol. 22, n. 36 – Edição Varia História, Belo Horizonte

MACEDO, Marta (2019) – *Património Ferroviário do Douro – Proposta de reativação do troço abandonado entre Côa e Barca d'Alva* – Projeto Final de Mestrado para a obtenção do grau de Mestre em Arquitetura, especialização em Urbanismo – Faculdade de Arquitetura – Universidade de Lisboa

MEALHA, Tiago (2017) – *Foz da Saudade – Reabilitação da Estação Ferro-Fluvial do Barreiro* - Projeto Final de Mestrado para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura de Interiores e Reabilitação do Edificado – Faculdade de Arquitetura – Universidade de Lisboa

MENDES, José, (2002) – *Práticas Culturais e Identitárias – O desafio das identidades.* – Em: B. d. Sousa, ed. *A Globalização e as Ciências Sociais*, Cortez Editora, São Paulo

NORA, Pierre (1993) – *Entre Memória e História: A problemática dos lugares* – Projeto História – n. 10, São Paulo

PEDROSO, Joana (2019) – *Memória e Identidade do Lugar – Centro de Artes e Residências em Marvila* – Projeto Final de Mestrado para obtenção de Grau de Mestre em Arquitetura, Especialização em Interiores e Reabilitação do Edificado – Faculdade de Arquitetura – Universidade de Lisboa

POLLAK, Michael (1992) – *Memória e Identidade Social* – Estudos Históricos, Vol. 5 (nº 10)

REIS, Patrícia (2013) – *Identidade e Intervenção em Edifícios Pré-existentes – Reabilitação da Antiga Estação Ferroviária de Vila Viçosa num Centro Oleícola* – Projeto para a obtenção de Grau de Mestre em Arquitetura com Especialização em Arquitetura de Interiores – Faculdade de Arquitetura – Universidade Técnica de Lisboa

Revista Fundação n. 3 – *Património Cultura* – Edição: Associação Barreiro Património Memória e Futuro, Setembro 2016

Revista Fundação n. 6 – *O Património Histórico do Barreiro que Futuro?*, Edição: Associação Barreiro Património Memória e Futuro, Abril 2018

Revista Fundação n. 7 – *Ano Europeu do Património Cultural* – Edição: Associação Barreiro Património Memória e Futuro, Setembro 2018

Revista Fundação n. 9 – *O Património do Barreiro é de Todos!* – Edição: Associação Barreiro Património Memória e Futuro, Abril 2020

RIBEIRO, Paulo (2019) – *Vidas de Ferro – Museu Nacional Ferroviário – Núcleo de Lousado como Lugar de Memória e Valorização Patrimonial* – Relatório final de Estágio submetido como requisito parcial para obtenção do Grau de Mestre em Património, Artes e Turismo Cultural – Escola Superior de Educação – Politécnico do Porto

ROSÁRIO, Daniela (2015) – *Turismo e Caminhos de Ferro – Um olhar sobre Portugal* – Dissertação de Mestrado – Mestrado em Desenvolvimento de Produtos de Turismo Cultural – Escola Superior de Gestão de Tomar – Instituto Politécnico de Tomar

SILVA, Elsa (2000) – *Património e identidade. Os desafios do turismo cultural* – n.4, Ed. Antropológicas

TAGLIAFERRI, Mariarosaria (2006) – *Industrial Chic – Reverting Spaces* – Lisma, Edição e Distribuição de Livros, Lda., Seixal

Terry Farrell & Partners – Masterplan CP para o Barreiro – 1993/1994

13. REFERÊNCIAS ELETRÓNICAS

Muleta Álvaro Velho – Embarcação Tradicional – Disponível em: <https://www.cm-barreiro.pt/conhecer/turismo/muleta-alvaro-velho-embarcacao-tradicional/> (acedido em 21/09/2023)

A HUMANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO – Povoamento e atividades primárias – Disponível em: <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/a-humanizacao-do-territorio/povoamento-e-atividades-primarias.html> (acedido em 22/09/2023)

PROTO INDÚSTRIA – Moinhos e Moagens – Disponível em: <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/proto-industria/moinhos-e-moagens.html> (acedido em 22/09/2023)

Património Industrial – Disponível em: <https://www.cm-barreiro.pt/conhecer/patrimonio-cultural-e-arquivo-historico/patrimonio-industrial/> (acedido em 23/09/2023)

INDUSTRIALIZAÇÃO E ASSOCIATIVISMO – O Caminho de Ferro no Barreiro – Disponível em: <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/industrializacao-e-associativismo/o-caminhodeferro-no-barreiro.html> (acedido em 23/09/2023)

A Indústria Corticeira e o Barreiro – Reservas Museológicas Visitáveis – Disponível em: <https://reservasmuseologicascmb.wordpress.com/02/a-industria-corticeira/> (acedido em 24/09/2023)

INDUSTRIALIZAÇÃO E ASSOCIATIVISMO – A Indústria Corticeira e o Barreiro – Disponível em: <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/industrializacao-e-associativismo/a-industria-corticeira-e-o-barreiro.html> (acedido em 24/09/2023)

Revolução Industrial – Câmara Municipal do Barreiro – Disponível em: <https://www.cm-barreiro.pt/conhecer/historia/revolucao-industrial/> (acedido em 25/09/2023)

INDUSTRIALIZAÇÃO E ASSOCIATIVISMO – O Barreiro e a Companhia União Fabril – Disponível em: <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/industrializacao-e-associativismo/o-barreiro-e-a-companhia-uniao-fabril.html> (acedido em 25/09/2023)

Monumento Histórico – Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Monumento_histórico (acedido em 06/02/2024)

ICOMOS – História – Disponível em: <https://www.icomos.pt/o-que-e-o-icomos/historia> (acedido em 15/03/2024)

Complexo Ferroviário do Barreiro – Disponível em: <https://www.caminhosdeferro.pt/preservacao/projetos/complexo-ferroviario-do-barreiro/> (acedido em 16/03/2024)

Industrialização e Associativismo – O Caminho de Ferro no Barreiro – Disponível em: <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/industrializacao-e-associativismo/o-caminhodeferro-no-barreiro.html> (acedido em 30/03/2024)

Posição da Associação Barreiro Património Memória e Futuro face à prevista intervenção na antiga Estação Ferro-Fluvial – Disponível em: <https://associacaobarreiropratrimonio.pt/2020/02/17/posicao-da-associacao-barreiro-patrimonio-memoria-e-futuro-face-a-prevista-intervencao-na-antiga-estacao-ferro-fluvial/> (acedido em 04/04/2024)

Restos de Coleção – Caminho de Ferro no Barreiro – Disponível em: <https://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/11/caminho-de-ferro-no-barreiro.html> (acedido em 04/04/2024)

A nota mentos Estação Fluvial do Sul e Sueste do Barreiro – Disponível em: <https://www.rostos.pt/inicio2.asp?cronica=1001596&mostra=2&seccao=inferencias&titulo=A-nota-mentos-Estacao-Fluvial-do-Su> (acedido em 11/04/2024)

Movimento cívico defende património ferroviário abandonado do Barreiro – Disponível em: <https://www.publico.pt/2012/07/07/local/noticia/movimento-civico-defende-patrimonio-ferroviario-abandonado-do-barreiro-1553877> (acedido em 11/04/2024)

Estação dos Caminhos de Ferro – CM Palmela – Disponível em: <https://www.cm-palmela.pt/viver/museu-e-patrimonio/patrimonio-cultural/patrimonio-historico-escultorico-e-edificado/pinhal-novo/estacao-dos-caminhos-de-ferro> (acedido em 30/04/2024)

Museu A Estação conta a história da comunidade ferroviária de Palmela – Disponível em: <https://www.camaraportuguesa.com.br/museu-a-estacao-conta-a-historia-da-comunidade-ferroviaria-de-palmela/> (acedido em 30/04/2024)

Antiga Estação de Pinhal Novo vai ter Núcleo Museológico dedicado à ferrovia – Infraestruturas de Portugal – Disponível em: <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/antiga-estacao-de-pinhal-novo-vai-ter-nucleo-museologico-dedicado-ferrovia> (acedido em 30/04/2024)

Cronologia – CP Comboios de Portugal – Disponível em: <https://www.cp.pt/institucional/pt/cultura-ferroviaria/historia-cp/cronologia> (acedido em 15/04/2024)

Meio século de eletrificação da Linha do Norte – Infraestruturas de Portugal – Disponível em: <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/meio-seculo-de-eletrificacao-da-linha-do-norte> (acedido em 15/04/2024)

O núcleo museológico ferroviário de Pinhal Novo – Disponível em: <https://psdpalmela.pt/o-nucleo-museologico-ferroviario-de-pinhal-novo/> (acedido em 30/04/2024)

MUSEU A ESTAÇÃO: Já conhece? Visite-o em Pinhal Novo! – Disponível em: <https://www.aconteceagenda.pt/evento-75/museu-a-estacao-ja-conhece-visite-o-em-pinhal-novo> (acedido em 30/04/2024)

Estação de comboios abandonada foi transformada em hotel espetacular – Disponível em: <https://cnnportugal.iol.pt/turismo/hoteis/estacao-de-comboios-abandonada-foi-transformada-em-hotel-espetacular/20230218/63efe9660cf2665294d60c2b> (acedido em 03/05/2024)

A estação de trem mais azarada da Europa ganha novo fôlego como hotel – Disponível em: <https://www.theguardian.com/world/2021/jul/19/canfranc-europe-unluckiest-train-station-hotel> (acedido em 03/05/2024)

Estação Internacional de Canfranc, renovada pela ACCIONA, recebe três importantes prêmios – Disponível em: https://www.acciona.com/updates/articles/canfranc-international-station-renovated-by-acciona-receives-three-important-awards/?_adin=02021864894 (acedido em 03/05/2024)

projetos 131.01 Prêmio: 8ª BIA – Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/11.131/4072?page=4> (acedido em 05/05/2024)

Concurso para Centro Cultural em Araras – Disponível em: <https://andrevainerarquitectos.com.br/portfolio/araras/> (acedido em 05/05/2024)

Aum Arquitetos, Nelson Kon – Centro Cultural De Araras – Divisare – Disponível em: <https://divisare.com/projects/17898-aum-arquitetos-nelson-kon-centro-cultural-de-araras> (acedido em 05/05/2024)

Officine del Volo – Disponível em: <https://www.officinedelvolo.it/storia> (acedido em 07/05/2024)

Le Officine del Volo e a restauração filológica – Assi&Partners – Disponível em: <https://www.assipartners.com/news/le-officine-del-volo-restauro-filologico/> (acedido em 07/05/2024)

Locais Especiais: Officine del Volo - KONGRES – Europe Events and Meetings Industry Magazine – Disponível em: <https://kongres-magazine.eu/2022/02/special-venues-officine-del-volo/> (acedido em 07/05/2024)

Boutique Hotel – Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Boutique_hotel (acedido em 22/06/2024)

Hotel Boutique, você sabe o que é? – Disponível em: <https://blog.hospedin.com/hotel-boutique/> (acedido em 22/06/2024)

Estações desativadas voltarão a acolher visitantes | Infraestruturas de Portugal – Disponível em: <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/estacoes-desativadas-voltarao-acolher-visitantes> (acedido em 12/07/2024)

14. ANEXOS

Desenho N° 2340

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

VIA E OBRAS
SALA DE ESTUDOS

ESTAÇÃO DE BARREIRO

EDIFÍCIO DE PASSAGEIROS

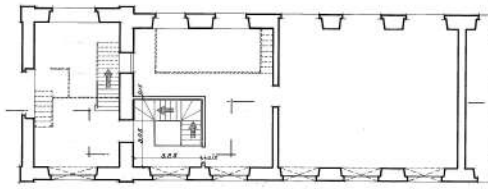
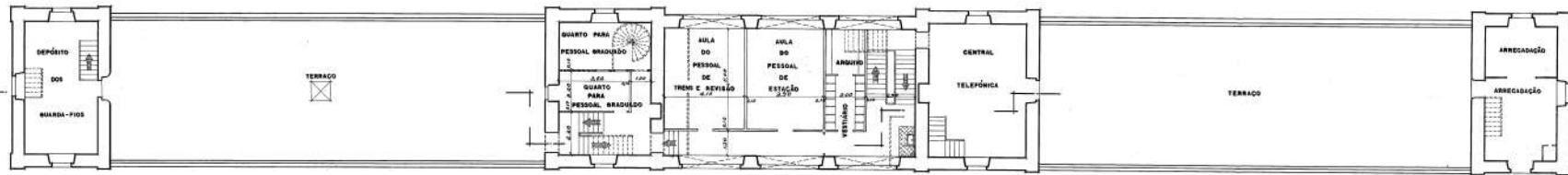
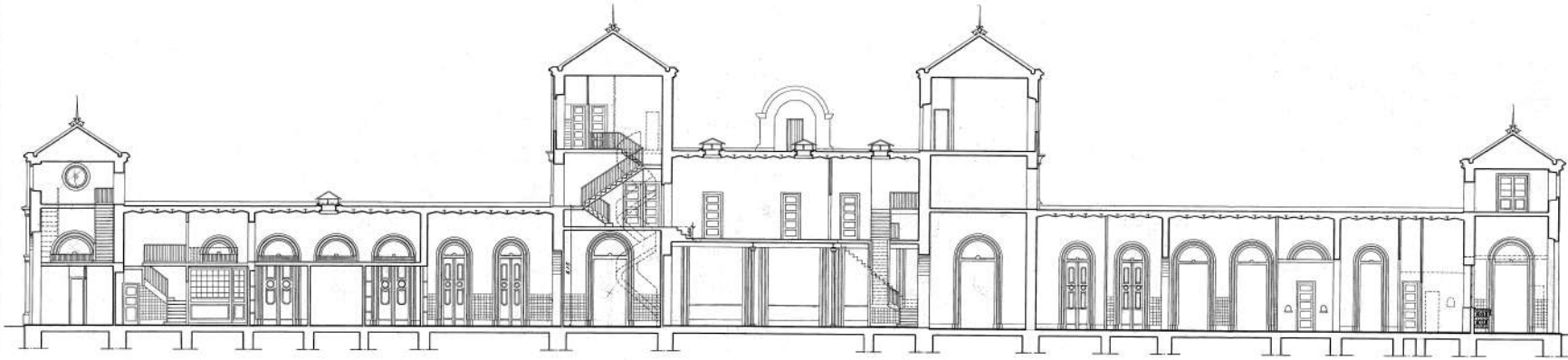
MODIFICAÇÕES

PLANTAS E CORTE LONGITUDINAL

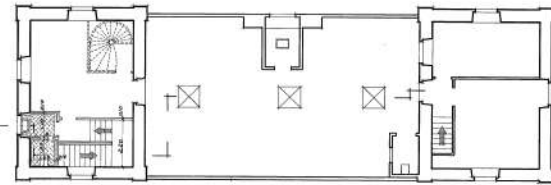
ESCALA 1/100

17 de Maio de 1945

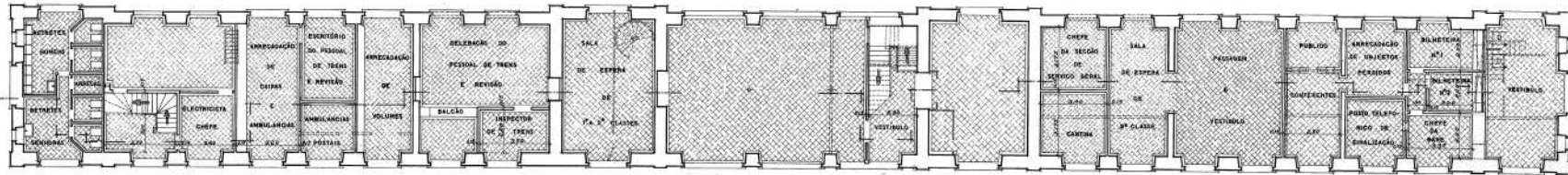
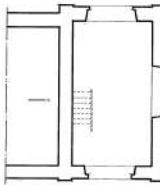
17 de Maio de 1945



8/1



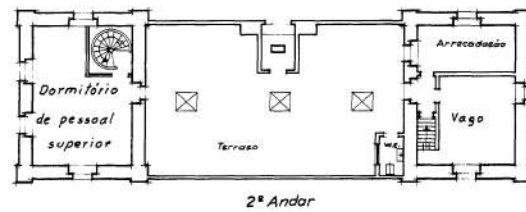
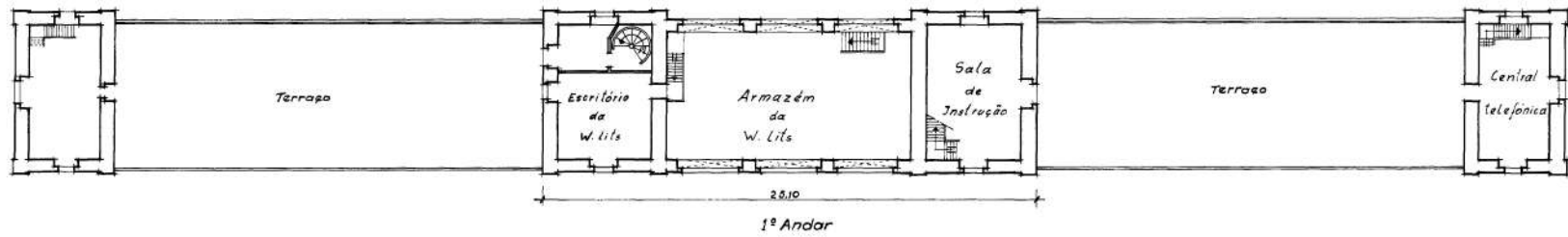
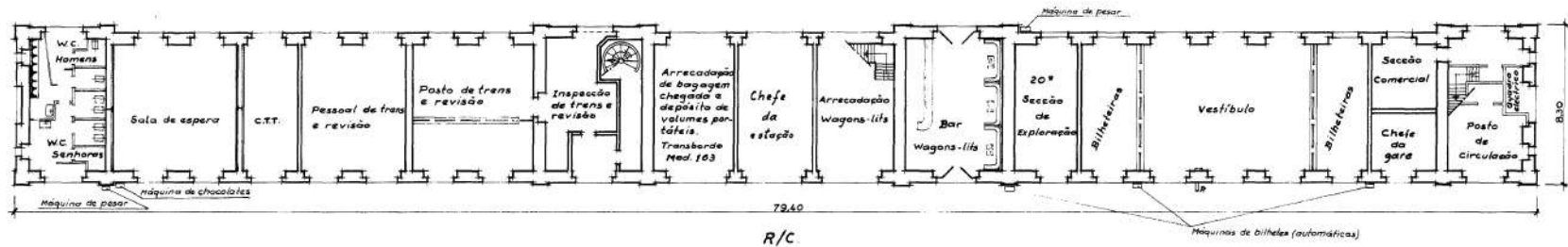
2.ª planta



BARREIRO

ESCALA 1/200

E.P.



46-59

1957
1958
1959

20/08-4-2-1957

Caminhos de Ferro Portugueses

VIA E OBRAS

SALA DE ESTUDOS

ESTAÇÃO DO BARREIRO

AMPLIAÇÃO

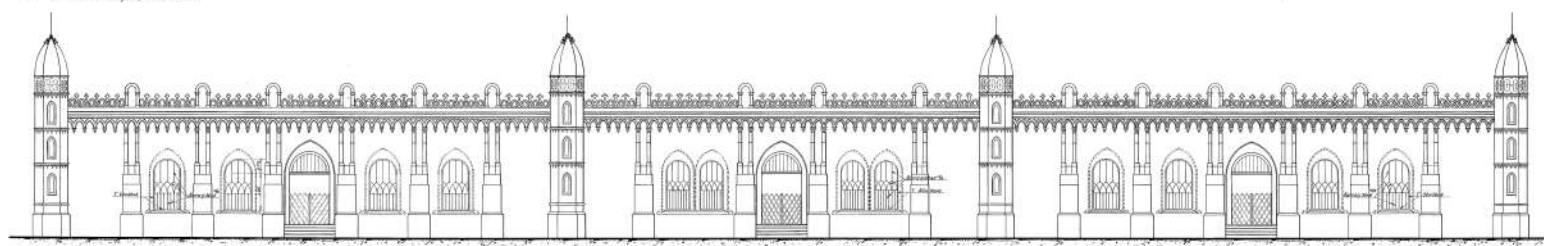
ABERTURA DE VÃOS NO MURO QUE SUPORTA A COBERTURA DAS LINHAS
E PLATAFORMAS JUNTO DO E.P.

CONJUNTO E FORMENOR

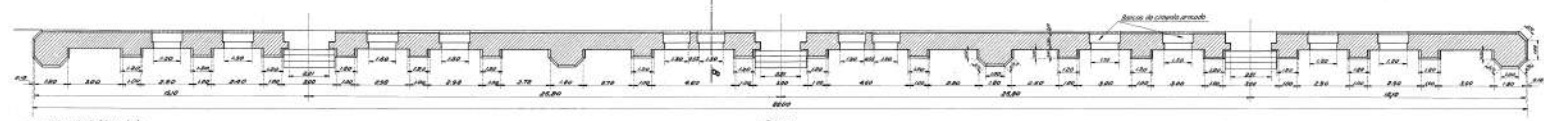
Proj. G. L. ...
Arq. ...
Eng. ...

[Signature]

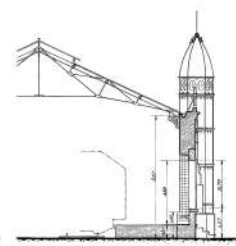
N.B. Para parecer do projecto executivo de Doc. Nº 1447



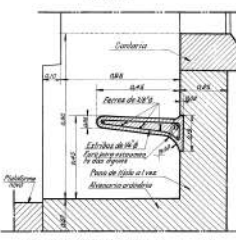
ALÇADO PRINCIPAL
Escala 1:100



PLANTA



CORTE AB



BEIÇO DE CIMENTO ARMADO
Escala 1:10

Caminhas de Ferro Sotchienses
VIA E OBRAS
 SALA DE ESTUDOS
 ESTAÇÃO DO BARREIRO
 AMPLIAÇÃO
 PROLONGAMENTO DA COBERTURA DAS LINHAS E PLATAFORMAS
 JUNTO AO E.P.
 CONJUNTO
 Escala 1:100
 1931
 1932
 1933
 1934
 1935
 1936
 1937
 1938
 1939
 1940
 1941
 1942
 1943
 1944
 1945
 1946
 1947
 1948
 1949
 1950
 1951
 1952
 1953
 1954
 1955
 1956
 1957
 1958
 1959
 1960
 1961
 1962
 1963
 1964
 1965
 1966
 1967
 1968
 1969
 1970
 1971
 1972
 1973
 1974
 1975
 1976
 1977
 1978
 1979
 1980
 1981
 1982
 1983
 1984
 1985
 1986
 1987
 1988
 1989
 1990
 1991
 1992
 1993
 1994
 1995
 1996
 1997
 1998
 1999
 2000
 2001
 2002
 2003
 2004
 2005
 2006
 2007
 2008
 2009
 2010
 2011
 2012
 2013
 2014
 2015
 2016
 2017
 2018
 2019
 2020
 2021
 2022
 2023
 2024
 2025

N.B. - Para pareceres de 20/11/1931 e 1932
 Para licitação de 20/11/1932

