

Salvaguarda e Valorização do Património Ferroviário

O caso do Barreiro

Daniel Filipe de Sousa Pires

Dissertação de Mestrado em Património

Versão corrigida e melhorada após defesa pública

junho de 2025

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Património, realizada sob a orientação científica da Professora Doutora Leonor Amarílis Plácido de Medeiros da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa e coorientação do Doutor Breno Albuquerque Brandão Borges da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa.

Salvaguarda e Valorização do Património Ferroviário.

O caso do Barreiro

Daniel Filipe de Sousa Pires

Resumo

Desde o século XIX, o desenvolvimento dos caminhos de ferro provocou transformações significativas no estilo de vida das sociedades, introduzindo novas dinâmicas e alterando o tecido de várias localidades. No entanto, a desindustrialização que caracterizou a segunda metade do século XX levou a um desinvestimento abrangente, resultando na desativação de muitas linhas ferroviárias e no encerramento de complexos ferroviários em todo o mundo. Este cenário desencadeou o abandono e a demolição de vastas infraestruturas. Apesar de eventualmente ter ganhado reconhecimento e estabilidade, este património ainda é frequentemente negligenciado, sobretudo em comparação com o património "clássico". A escolha do Barreiro como foco de investigação decorre das particulares questões e oportunidades que o património ferroviário aqui apresenta. O estudo visa compreender a evolução do complexo ferroviário do Barreiro, desde o seu início em 1855 até ao declínio nos anos 90, e avaliar o impacto do caminho de ferro nas transformações sociais, económicas, demográficas e urbanísticas daquela que era inicialmente uma vila piscatória e se transformou numa das áreas mais industrializadas do país. Além disso, considera-se crucial identificar os imóveis remanescentes e analisar o grau de proteção e valorização que têm recebido, bem como a sua relação com a comunidade local. Procura-se assim com esta dissertação identificar maneiras de integrar o património ferroviário no espaço urbano, promovendo o seu uso de forma a contribuir para o desenvolvimento social e económico, em equilíbrio com a comunidade e o ambiente.

PALAVRAS-CHAVE: Salvaguarda; Valorização; Património Ferroviário; Património Industrial; Barreiro.

Safeguarding and Valuing Railway Heritage

Barreiro's Case Study

Daniel Filipe de Sousa Pires

Abstract

Since the 19th century, the advent of railways has profoundly transformed society's way of life, introducing new dynamics and changing various localities. However, the deindustrialization that marked the latter half of the 20th century led to widespread disinvestment, resulting in the closure of railway lines and the shutdown of many railway complexes worldwide. This process led to the disuse and demolition of numerous infrastructures. Despite its later consolidation, railway assets have sometimes been neglected and relegated to the background, especially when compared to “traditional” heritage. The choice of Barreiro for this investigation highlights the issues and potential of railway heritage. The goal is to understand the evolution of the railway complex from its inception in 1855 to its decline starting in the 1990s and it seeks to assess the impact of the railway on the social, economic, demographic, and urban transformation of a fishing village that, in the 20th century, became one of the most industrialized areas in the country. Furthermore, it is crucial not only to identify the remaining buildings and to analyze the level of safeguarding and enhancement they have received and understand the relationship of these assets with the local community. The aim of this thesis is to identify ways of integrating railway heritage into urban space, promoting its use in a way that contributes to social and economic development, in balance with the community and the environment.

KEYWORDS: Safeguarding; Enhancement; Railway Heritage; Industrial Heritage; Barreiro.

Índice:

INTRODUÇÃO.....	1
1- O PATRIMÓNIO FERROVIÁRIO	10
1.1- O surgimento de um “novo” Património	10
1.2- Património Industrial e Património Ferroviário	15
1.3- Património ferroviário as suas características.	17
1.3.1- A sua mobilidade e escala territorial-----	18
1.3.2 - Os elementos que o compõem e a sua interdependência-----	19
1.3.3- Relações com os outros tipos de património.-----	21
1.3.4- Uma herança imaterial-----	23
2- SALVAGUARDA E VALORIZAÇÃO DO PATRIMÓNIO INDUSTRIAL E FERROVIÁRIO	26
2.1- Um património em risco?	26
2.2- Património Industrial e Ferroviário como dinamizador da comunidade	33
2.2.1- Preservação dos valores e identidade-----	34
2.2.2- Desenvolvimento económico e social-----	35
2.3- Reutilização adaptativa como forma de salvaguarda e valorização	37
2.3.1- Reutilização adaptativa e a questão da sustentabilidade ambiental-----	39
3- OS CAMINHOS DE FERRO NO BARREIRO	42
3.1- Da construção ao declínio do complexo ferroviário.....	42
3.2- Impacto do Caminho de ferro na vila-cidade	54
3.2.1- Desenvolvimento Económico-----	55
3.2.2- Evolução Populacional-----	57
3.2.3- Evolução Urbanística-----	60
3.2.4- Impacto dos ferroviários na comunidade-----	65
4- O PATRIMÓNIO FERROVIÁRIO NO BARREIRO E O SEU ESTADO ATUAL	68

4.1- O Património Imóvel Ferroviário	68
4.1.1- O Património Em Vias de Classificação -----	69
4.1.2- Património Imóvel não classificado-----	75
4.1.3- Estado de Conservação -----	82
4.2- Salvaguarda e Valorização: análise do seu estado atual.....	85
4.2.1- Comunidade e património ferroviário do Barreiro: inquérito e resultados --	86
4.2.2- Intervenientes e o património ferroviário do Barreiro: ações e análise -----	96
5- MEDIDAS DE SALVAGUARDA E VALORIZAÇÃO DO PATRIMÓNIO FERROVIÁRIO	102
5.1- Exemplos de Requalificação do património ferroviário.....	102
5.1.1- Aguascalientes, México-----	103
5.1.2- Swindon, Inglaterra-----	106
5.1.3- Araguari-MG, Brasil -----	111
5.1.4- Rotunda Ferroviárias -----	114
CONCLUSÃO.....	117
BIBLIOGRAFIA.....	121
WEBGRAFIA	134
ÍNDICE DE FIGURAS:	135
ÍNDICE DE TABELAS:	137
ANEXOS.....	138
Anexos 1- Entrevistas	139
Anexos 1.a- Entrevista ao prof. Dr. Jorge Custódio -----	140
Anexos 1.b- Entrevista à Dr. ^a Carla Marina, -----	147
Anexos 1.c- Entrevista ao Dr. António Camarão -----	156
Anexo 2– Respostas ao inquérito sobre o Património Ferroviário do Barreiro.....	162

Lista de Abreviaturas, Siglas e Acrónimos:

ABPMF – Associação Barreiro Património Memória e Futuro

APAI- Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial

APPI- Associação Portuguesa do Património Industrial

CCDR-LVT- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

CE- Conselho da Europa

CFDM- Caminhos de Ferro do Douro e Minho

CFE- Caminhos de Ferro do Estado

CFSS- Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

CMB- Câmara Municipal do Barreiro

CMEF- Companhia Mogiana de Estradas de Ferro

CP- Caminhos de Ferro Portugueses/ Comboios de Portugal

CUF- Companhia União Fabril

DGPC- Direção-Geral do Património Cultural

DGTF- Direção Geral do Tesouro e Finanças

EFG- Estrada de Ferro de Goiás

FAEC- Fundação Aragarina de Educação e Cultura

FEDECRAIL – Federation of European Museum and Tourist Railways

FICOTRECE- Fideicomiso Complejo Tres Centurias

GT- Grupo de Trabalho

GWR- Great Western Railway

ICOMOS- International Council of Monuments and Sites

IMT- Instituto da Mobilidade e dos Transportes

IP- Infraestruturas de Portugal

MCSPFB – Movimento Cívico para a Salvaguarda do Património Ferroviário do Barreiro

MNF- Museu Nacional Ferroviário

PDM- Plano Diretor Municipal

PUTQAE- Plano de Urbanização do Território da Quimiparque e Área Envolvente

REFER- Rede Ferroviária Nacional

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

UE – União Europeia

UEP – União Eléctrica de Portugal

UNESCO- United Nations Education, Scientific and Cultural Organization

ZGP- Zona Geral de Protecção

Introdução

No Orçamento de Estado para 2024, foi definido um aumento de 23% no investimento na ferrovia em Portugal, equivalente a 1,3 mil milhões de euros¹, dando continuidade ao projeto Ferrovia 2020, iniciado pelo governo em 2016². Este investimento, além de integrar a estratégia nacional, destaca-se também pela implementação da ferrovia de alta velocidade, cujas primeiras obras estão prestes a começar. Marcando assim um dos maiores períodos de investimento na ferrovia em Portugal nos últimos 100 anos. Esta nova estratégia de renovação ferroviária contrasta com a política de desinvestimento que prevaleceu sobretudo no final do século XX, o que levou a que, atualmente, Portugal disponha de apenas 2.527 km de via-férrea, significativamente menos do que os cerca de 3.800 km registados no final do século XIX (Furtado, 2020).

Este novo investimento público no setor ferroviário tem colocado a ferrovia nacional no centro das atenções, tanto nas agendas governamentais como na opinião pública. No entanto, surge após décadas de abandono progressivo do sistema ferroviário, que resultou no encerramento de linhas e instalações em várias regiões do país. Muitas dessas infraestruturas continuam sem qualquer projeto de requalificação, seja para uso ferroviário, seja para serem adaptadas a outros fins, ou mesmo para a sua demolição. Este cenário levanta uma questão inevitável: o que fazer com os vestígios do passado ferroviário português? Os mais de 1.000 km de via-férrea desativada representam um problema, pois correspondem em muito dos casos a territórios deprimidos e deixados ao abandono. Contudo, também podem ser vistos como um conjunto de oportunidades.

Sabendo que é impossível salvaguardar e adaptar todos os vestígios ferroviários abandonados, constata-se que este património se encontra num limbo, especialmente devido à ausência de políticas públicas, a nível nacional, voltadas para a preservação do património industrial e ferroviário. Esta lacuna contraria até as orientações internacionais sobre boas práticas na preservação do património industrial (Custódio, 2017). Apesar do

¹ De acordo com o artigo noticioso de 10 de outubro de 2023, no Jornal de Negócios, feito pela jornalista Maria João Babo. Acedido no dia 7 de junho de 2024, <https://www.jornaldenegocios.pt/economia/financas-publicas/orcamento-do-estado/detalhe/investimento-na-ferrovia-e-transportes-publicos-sobe-23-em-2024>

² Plano criado para proporcionar a modernização e expansão do transporte ferroviário principalmente o fomento do transporte de mercadorias e a ligação ferroviária com Espanha, veja-se o plano no sítio da IP, SA, acedido a 11 de junho de 2024 <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/infraestruturas/investimentos/programas/planos-estrategicos/ferrovia2020>

seu valor, o património industrial ferroviário³ encontra-se em risco, tanto pelo abandono como pela desconsideração, quando comparado com outras tipologias de património. Algo que se verifica em quase todos os países que passaram ou que ainda passam por um processo de desindustrialização, como nos informa Kellheher (2012), indicando que mesmo na Grã-Bretanha, berço da industrialização, mais de 10% do património industrial encontra-se em risco.

O encerramento progressivo e o consequente abandono das infraestruturas ferroviárias em várias localidades de Portugal, aliado à ausência de um projeto nacional ou regional para a sua recuperação, torna este tema particularmente atual. Muitas localidades ainda hoje debatem que ações devem tomar em relação aos bens ferroviários, atualmente deixados ao abandono.

Diversos autores, de várias áreas das ciências sociais e económicas, que estudam as transformações ocorridas nos séculos XIX e XX, são unânimes em afirmar que a chegada do comboio e a construção de linhas ferroviárias tiveram um impacto profundo, especialmente nas localidades por onde passavam. A atividade ferroviária impulsionou novas dinâmicas económicas e sociais, além de gerar uma nova centralidade, muitas vezes sobrepondo-se a centros que já existiam desde o período medieval. A circulação de pessoas e mercadorias, e a consequente aproximação entre centros consumidores e locais de produção e extração de matérias-primas, possibilitaram transformações que, de outra forma, não teriam sido possíveis.

Nesse contexto, o caso do Barreiro, considerado uma cidade ferroviária, destaca-se por ter sido o *terminus* das Linhas do Alentejo e do Algarve, durante mais de 100 anos designadas como as linhas férreas do Sul e Sueste, projetadas e construídas na primeira fase de desenvolvimento dos caminhos de ferro em Portugal, ainda durante o período de Fontes Pereira de Mello. No Barreiro, para além da estação terminal do Sul e Sueste, também se instalaram as oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste – CFSS, levando a que ali se fixasse uma importante comunidade ferroviária. No entanto, esse passado ferroviário parece, atualmente, distante, resultado do desinvestimento nas infraestruturas e da perda de centralidade ferroviária, acentuada pela inauguração, em 1999, da passagem ferroviária da Ponte 25 de Abril, que passou a integrar o novo Eixo Norte-Sul ferroviário. Estas mudanças levaram à reformulação do complexo ferroviário

³ Tipologia patrimonial, que de acordo com o trabalho de investigação onde se insere a “subcategoria” do património ferroviário, doravante tratado por património industrial ferroviário ou património ferroviário.

do Barreiro, provocando a desativação de muitas das suas infraestruturas e diminuição do número de trabalhadores.

A reformulação que se verificou levou a que muitas infraestruturas e edifícios fossem demolidos, desaparecendo sem qualquer registo ou estudo prévio; outros foram reutilizados para diferentes fins, servindo como armazéns ou espaços artísticos; e vários encontram-se atualmente abandonados e bastante degradados. Porém, é importante notar que parte dessas infraestruturas ainda estão ativas, pois as oficinas, embora com muito menor fluxo, ainda continuam a laborar. Contudo, o estado de degradação e a ausência de planos de salvaguarda, de muito dos edifícios levaram o professor Jorge Custódio (2012) a alertar para a degradação e abandono de uma herança cultural oitocentista, única no país.

Apesar de Custódio (2012) reconhecer a importância desse património como herança cultural, tanto a nível local como nacional, verifica-se a ausência de trabalhos de monta na salvaguarda e valorização do património ferroviário, é importante perguntar qual é a real importância deste património para a história e identidade do Barreiro, perceber quem são os intervenientes e quais os projetos que os mesmos têm para os imóveis desativados, tentar compreender a relação património-comunidade, entender o papel da autarquia e trazer à discussão o presente e possíveis futuros para um dos marcos da história dos caminhos de ferro em Portugal. E no fim compreender se o património industrial do concelho, só se reduz apenas ao da antiga CUF (Motta, 2024)?⁴

Objetivos e estrutura da investigação

Esta investigação baseia-se na análise do estado do património industrial ferroviário tanto a nível nacional e internacional, tendo como objeto de estudo a cidade do Barreiro e a sua relação com o importante legado ferroviário que detém. O Barreiro apresenta particularidades significativas, desde o número de imóveis ferroviários com diferentes níveis de utilização: alguns ainda em funcionamento pelos caminhos de ferro, outros adaptados a novos usos, e ainda outros que, após a sua desativação, se encontram ao abandono e em degradação. No entanto, a ausência de projetos por parte dos diversos

⁴ A utilização desta frase, vem na perceção que quando se fala no Barreiro e da sua história, fala-se apenas da CUF como polo transformador do moderno Barreiro. Para além de mais, ao contrário do que se passa atualmente com o património ferroviário, um conjunto de imóveis da antiga CUF foram classificados como Imóveis de Interesse Público – IIP.

atores responsáveis por este património leva-nos a questionar qual será o futuro do património industrial ferroviário do Barreiro e se este segue as diretrizes internacionais de salvaguarda e valorização do património cultural. Essencialmente, pretende-se também compreender a relação da comunidade local com o seu património ferroviário e se esta se alinha com um dos principais objetivos da Convenção de Faro (2005), promovida pelo Conselho da Europa, que visa fomentar uma relação sustentável e próxima entre a sociedade europeia e o seu património cultural, tal como referido pelo presidente da comissão que elaborou a convenção, Guilherme d'Oliveira Martins (2009).

Tendo em consideração as principais características e riscos do património industrial ferroviário a nível nacional e internacional e a relevante herança ferroviária do Barreiro, esta investigação tem como objetivos gerais os seguintes:

- Compreender a evolução e características do património industrial ferroviário;
- Entender e definir a importância para a preservação e salvaguarda do Património Ferroviário do Barreiro, em termos históricos, sociais, económicos e ambientais;
- Promoção do património ferroviário do Barreiro e perceção do seu estado atual, com relação à sua conservação, salvaguarda e valorização com base na sua comunidade;
- Apresentar alternativas para a salvaguarda e valorização do património ferroviário do Barreiro, através de projetos já existentes.

Salvaguarda e Valorização

Este texto incide sobre a importância da salvaguarda e valorização, conceitos que estão intimamente interligados no que diz respeito à preservação do património industrial e ferroviário. É fundamental, antes de avançarmos, definir o que se entende por esses dois termos, que constituem a base desta investigação.

Salvaguarda

Embora não exista uma definição específica em documentos internacionais relacionados com o património industrial e ferroviário para o termo “salvaguarda”, outros documentos, referentes a diferentes tipos de património, oferecem-nos uma compreensão mais clara do seu significado.

Por exemplo, o documento referente à “Recomendação de Nairobi sobre a Salvaguarda dos Conjuntos Históricos e sua Função na Vida Contemporânea”, produzido pela UNESCO, em 1976, define salvaguarda como: “... a identificação, a protecção, a conservação, o restauro, a reabilitação, a manutenção e a revitalização dos conjuntos históricos ou tradicionais e da sua envolvente.” (UNESCO, 1976).

Por sua vez, a “Carta de Washington ou Carta Internacional para a Salvaguarda das Cidades Históricas”, elaborada pelo ICOMOS em 1987, define salvaguarda como: “... as medidas necessárias para a sua protecção, conservação e restauro, assim como para o seu desenvolvimento coerente e para a sua adaptação harmoniosa à vida contemporânea.” (ICOMOS, 1987).

É relevante destacar que na Convenção para a Salvaguarda do Património Cultural Imaterial, promovida pela UNESCO em 2003, o conceito de salvaguarda, neste caso aplicado ao património imaterial, também inclui a valorização como um elemento definidor deste:

Entende-se por “salvaguarda” as medidas que visam assegurar a viabilidade do património cultural imaterial, incluindo a identificação, documentação, investigação, preservação, protecção, promoção, valorização, transmissão - essencialmente pela educação formal e não formal – e revitalização dos diversos aspectos deste património. (UNESCO, 2003).

Outro documento que nos ajuda a explicar o conceito de salvaguarda, e que também integra como elemento definidor a valorização, é o elaborado pela ICOMOS em 2013, intitulado como Princípios de La Valletta para a Salvaguarda e Gestão de Cidades e Conjuntos Urbanos Históricos. Este documento define salvaguarda como abrangendo; “... os procedimentos necessários para a sua protecção, conservação, valorização e gestão, bem como para o seu desenvolvimento coerente e a sua adaptação harmoniosa à vida contemporânea.” (ICOMOS, 2013).

Embora alguns dos documentos apresentem a valorização como uma das ações inerentes à salvaguarda e, de facto, como já dissemos, no que se refere ao património cultural, esses dois conceitos estão frequentemente interligados nas recomendações para a execução de boas práticas patrimoniais, é importante reconhecer que, apesar dessa relação estreita, trata-se de dois tipos de ações distintas. Ambos os conceitos são geralmente apresentados como complementares e essenciais em diversos artigos, mas, no

decurso da investigação, foi seguida uma separação conceptual, conforme exemplificado por Barranha, (2016), na sua obra coeditada⁵ pela ICOMOS Portugal.

Valorização

Também o conceito de valorização, apesar de ser mencionado em diversos documentos internacionais, pode ser visto por um conceito subjetivo e alargado. No entanto, a Lei de Bases do Património Cultural em vigor em Portugal, a Lei 107/01 de 8 de setembro, oferece-nos um enquadramento, no Artigo 70.º que nos ajuda a compreender o que se entende por valorização no contexto do património cultural:

“São componentes do regime geral de valorização dos bens culturais:

- a) A conservação preventiva e programada;
- b) A pesquisa e a investigação;
- c) A protecção e valorização da paisagem e a instituição de novas e adequadas formas de tutela dos bens culturais e naturais, designadamente os centros históricos, conjuntos urbanos e rurais, jardins históricos e sítios;
- d) O acesso e a fruição;
- e) A formação;
- f) A divulgação, sensibilização e animação;
- g) O crescimento e o enriquecimento;
- h) O apoio à criação cultural;
- i) A utilização, o aproveitamento, a rendibilização e a gestão;
- j) O apoio a instituições técnicas e científicas.” (Lei 107/01, de 8 de setembro)

Considerando as definições anteriormente apresentadas e seguidas pelas instituições internacionais e governamentais, devemos reconhecer que, para assegurar as boas práticas patrimoniais na proteção dos bens imóveis, móveis e intangíveis, tanto a salvaguarda quanto a valorização desempenham papéis complementares e fundamentais para a proteção e boas práticas patrimoniais, cada um com a sua função específica.

Podemos entender como salvaguarda e valorização para o património industrial ferroviário:

⁵ Obra editada pelo IST-Press e ICOMOS-Portugal.

Tabela 1- Definição dos Conceitos de Salvaguarda e Valorização na Investigação sobre Património Ferroviário.

Salvaguarda do património industrial ferroviário	Valorização do património industrial ferroviário
• Identificação; • Proteção; • Conservação; • Restauro; • Reabilitação; • Revitalização.	• Pesquisa e Investigação patrimonial; • Permitir o acesso e fruição da população; • Divulgação e sensibilização patrimonial; • Promover a Educação patrimonial; • Gerir o património promovendo sustentabilidade económica e social para a comunidade.

Fonte: Tabela realizada através da análise de Barranha (2016) e a Lei de Bases do Património cultural (Lei 107/01, de 8 Setembro).

O presente trabalho está organizado em capítulos, de forma a explorar os objetivos propostos nesta investigação. O primeiro capítulo apresenta a compreensão do surgimento e da evolução do património industrial ferroviário. É analisado a bibliografia existente e as resoluções presentes nas principais cartas e convenções relacionadas com o património, tanto no seu sentido geral como específico ao contexto do património industrial e ferroviário. Ao entender a evolução do património associado aos bens ferroviários, abordaremos também as suas características e os valores que lhe estão associados.

No segundo capítulo, o foco será a salvaguarda do património industrial e ferroviário, abordando o estado atual deste património, as dificuldades para a sua preservação, e as condições e vantagens da reutilização adaptativa dos antigos edifícios e infraestruturas industriais e ferroviárias.

O terceiro capítulo será dedicado ao estudo de caso: o património ferroviário do Barreiro. O objetivo é analisar a sua evolução, desde a chegada dos caminhos de ferro, em 1855 até ao seu declínio, destacando as diferentes fases de transformação e expansão. Pretende-se, igualmente, compreender o impacto que os caminhos de ferro tiveram no

desenvolvimento do Barreiro moderno, a nível urbanístico, demográfico, económico, social e cultural.

O quarto capítulo visa apresentar os imóveis que constituem o património ferroviário existentes na cidade do Barreiro, avaliando o seu grau de preservação e salvaguarda, bem como a valorização desses bens e a sua relação com a comunidade local. a partir da análise das respostas dadas a um inquérito realizado para auxiliar esta investigação, e também analisar a atuação das entidades gestoras e interessadas nos edifícios e terrenos do complexo.

Por fim, no quinto capítulo, serão apresentados projetos possíveis para a salvaguarda do património ferroviário do Barreiro, usando exemplos de projetos de reutilização adaptativa, com o intuito de integrar o património cultural no espaço urbano e abri-lo à sociedade, podendo servir como base, para futuras propostas de boas práticas para a preservação de um património que marcou o passado ferroviário da cidade. Esse passado ainda permanece na memória dos antigos ferroviários, dos seus familiares e de todos os que se lembram do apogeu industrial do Barreiro, quando o movimento das locomotivas e das Oficinas Gerais do Sul e Sueste, juntamente com as várias fábricas presentes na cidade, moldava a vida dos seus habitantes (Almeida, 1998).

Metodologia

A estratégia de investigação e a metodologia seguidas basearam-se na revisão da literatura de autores de diferentes áreas científicas, refletindo a interdisciplinaridade da Arqueologia Industrial. Este processo permitiu recolher e consolidar conhecimento sobre os conceitos centrais ao estudo, mas também se mostrou essencial para abordar o tema de uma forma holística. No que diz respeito ao estudo de caso, para além da bibliografia sobre o património ferroviário do Barreiro, foram utilizados documentos e periódicos que ajudaram a compreender o estado atual e as perspetivas futuras para o mesmo, bem como uma avaliação *in situ*.

Para aprofundar o conhecimento sobre o património ferroviário, com foco no estudo de caso, foram realizadas três entrevistas⁶: ao arqueólogo e professor Dr. Jorge

⁶ No plano da investigação estava proposto a realização de cinco entrevistas, pois estavam incluídas entrevistas com representantes da Infraestruturas de Portugal, SA e da CP – Comboios de Portugal, SA, porém devido à rejeição (IP) e ausência de resposta (CP) não foi possível a sua realização.

Custódio; à Dr.^a Carla Marina, representante da Associação Barreiro Património, Memória e Futuro (ABPMF); e ao chefe da Divisão do Património Cultural, Arquivo Histórico e Turismo (DPCAHT) da Câmara Municipal do Barreiro, Dr. António Camarão. Estas entrevistas, realizadas entre outubro de 2023 e junho de 2024, decorreram de forma presencial, sendo gravadas com a devida autorização dos entrevistados, e transcritas para consulta no Anexo 1.a, 1.b e 1.c.

As entrevistas seguiram uma estrutura com questões abertas de carácter semi-diretivo, com base num guião previamente estabelecido, cujo objetivo era permitir maior liberdade nas respostas dos entrevistados.

Com a finalidade de aferir o grau de importância, sensibilidade e ligação da comunidade em relação ao património ferroviário do Barreiro, foram realizados 212 inquéritos à população. Com base em cinco perguntas de opinião, utilizando a escala ordinal e simétrica de Likert (Bermudes et al., 2016; Brito, 2012; Cunha, 2007), foi conduzida uma análise quantitativa sobre o estado atual de salvaguarda, valorização e divulgação do património ferroviário da cidade.

Além disso, o inquérito incluiu duas questões adicionais: “Que atividade gostaria que fosse realizada para a valorização do Património Ferroviário do Barreiro?” e “Caso deseje acrescentar mais sobre o património ferroviário, deixe o seu comentário”. Estas questões permitiram identificar as medidas de salvaguarda e valorização que os inquiridos gostariam de ver implementadas em alguns dos imóveis ferroviários.

1- O Património Ferroviário

1.1- O surgimento de um “novo” Património

O sucesso das locomotivas a vapor de George Stephenson, com a Locomotion nº 1, em 1825, e posteriormente com a Rocket, em 1829, foi de tal ordem que, nas décadas subsequentes, os caminhos de ferro instalaram-se em praticamente todos os continentes, tornando-se rapidamente um símbolo da civilização moderna (Biel Ibañez, 2014). A locomotiva a vapor tornou-se a principal “imagem de postal” dos caminhos de ferro, envolvendo-se num certo misticismo que deu origem a uma “plêiade de entusiastas” (Custódio, 2011, p. 18). Este grupo manifestou-se desde o início, muito impulsionado por escritores e pela imprensa do século XIX. Foi a partir desse entusiasmo que surgiram os primeiros defensores e conservadores dos bens associados aos caminhos de ferro.

Esses primeiros entusiastas, muitos deles ligados à atividade ferroviária, desempenharam um papel importante nas comemorações dos diversos centenários de abertura das primeiras linhas férreas, inicialmente na Europa (1930-1960) e, posteriormente, nos continentes asiático e americano. Essas celebrações centravam-se quase exclusivamente na exposição de locomotivas históricas associadas ao início da exploração ferroviária nas diversas regiões do mundo, muitas das quais já se encontravam fora de circulação devido aos avanços tecnológicos e às novas necessidades que surgiram ao longo das décadas ulteriores. As locomotivas foram os primeiros elementos salvaguardados e conservados por grupos de pessoas que reconheciam a sua importância na génese deste meio de transporte. Assim se iniciava, ainda que de forma primitiva, a “afirmação dos valores históricos da ferrovia” (Custódio, 2011, p. 18).

Curiosamente, as celebrações dos centenários dos caminhos de ferro coincidiram com o início do declínio dos seus “anos dourados”. A famosa locomotiva a vapor começava a ser substituída pela inevitável modernização, marcada pela proliferação de locomotivas movidas a diesel e pela gradual eletrificação, que começava a dar os seus primeiros passos. Estes avanços levaram, conseqüentemente, à adaptação e atualização das infraestruturas ferroviárias e do material circulante, levando à demolição de muitas estruturas ligadas aos primeiros anos dos caminhos de ferro. Além disso, o comboio, enquanto meio de transporte preferido, começou a perder popularidade e passageiros para o transporte rodoviário (Furtado, 2020).

O declínio das locomotivas a vapor, acontece principalmente com os incentivos proporcionados pelo Plano Marshall, nos pós 2.^a Guerra Mundial. Diversos países, incluindo Portugal começaram a modernizar o seu material circulante, substituindo-o por locomotivas a diesel, que produziam melhor desempenho e menor manutenção. É nesta substituição do material circulante, levou a que muitas das antigas locomotivas comesçassem a ser transferidas para depósitos de abate. O progressivo abandono da locomotiva a vapor, permitiu o nascimento de grupos de entusiastas que começavam a frequentar os depósitos de abate e a participar em leilões promovidos pelas próprias companhias ferroviárias, para se desfazerem do seu antigo material circulante, com o objetivo de salvaguardar e preservar objetos e locomotivos que simbolizavam o início dos caminhos de ferro. Este interesse deu assim origem ao “coleccionismo” ferroviário, visto como um *hobby* dispendioso (Custódio, 2011).

Na segunda metade do século XX verifica-se, principalmente na Europa e na América do Norte, o encerramento e modernização de muitas fábricas e instalações industriais, consideradas obsoletas, começam a ser desmanteladas ou modernizadas, iniciando-se assim um período de desindustrialização. As cidades começaram a implementar políticas de requalificação urbanística, com o objetivo de reformar ou demolir zonas ocupas por antigas fábricas ou por instalações ferroviárias. Essas áreas industriais, anteriormente situadas na periferia, encontravam-se agora inseridas no coração da malha urbana, resultado do extraordinário aumento demográfico, que muitas localidades tiveram no século XIX.

Simultaneamente, entre 1960 e 1990, emerge o conceito de “novos patrimónios”, uma consequência direta da Convenção de Haia (UNESCO, 1957) e da Carta de Veneza (UNESCO, 1964), que ampliaram os valores do conceito de Património Cultural. Até então, este conceito estava predominantemente associado a monumentos histórico-artísticos, privilegiando a antiguidade dos vestígios. A nova visão sobre o património cultural resultou no surgimento de novas tipologias patrimoniais, como o património industrial, paisagístico e urbanístico, gerando uma nova vaga de técnicos especializados e o desenvolvimento de novas disciplinas, como a Arqueologia Industrial, dedicada ao estudo e à conservação do património industrial.

Esta nova abordagem patrimonial, que deixou de se centrar apenas na monumentalidade e na estética, surgiu também condicionada pelas transformações que estavam em curso. Entre 1960 e 1990, assistiu-se à destruição corrente de edifícios e

complexos industriais e ferroviários, muitos deles construídos no século XIX. Neste contexto de demolições, cresce a preocupação, por parte da academia e da sociedade, em preservar os símbolos do desenvolvimento da Revolução Industrial. A criação da Arqueologia Industrial foi bastante influenciada por campanhas contra a demolição de vários desses edifícios, destacando-se, por exemplo, a mobilização contra a demolição do arco dórico da estação de Euston, em Londres, na década de 1960. Simultaneamente, o material circulante dos caminhos de ferro e outros bens obsoletos enfrentavam o mesmo risco de desaparecimento.

Relativo a esse tempo, Custódio (2011) dá-nos o panorama de como se efetuou a defesa do património industrial no início da desindustrialização:

“... ainda sob influência das atitudes rudimentares de defesa, salvaguarda e conservação de material circulante ou objectos industriais postos a recato, em estações ferroviárias ou depósitos desactivados. Nesta fase, tiveram papel relevante engenheiros dos caminhos-de-ferro, especialistas do património industrial, associações e grupos de amigos.” (Custódio, 2011, p. 18-19).

Com o número de demolições e abandono de edifícios e material ferroviário, começa a emergir uma tendência para o surgimento de núcleos museológicos, criados tanto pelas empresas proprietárias das linhas férreas quanto patrocinados e organizados pelos próprios países. Surgem, assim, os primeiros museus nacionais ferroviários⁷, em Inglaterra⁸, França⁹, Brasil¹⁰ ou Espanha¹¹. Contudo, este “surto inicial de museus ferroviários” (Custódio, 2011, p. 19) já pouco se relaciona com as exposições organizadas para comemorar os centenários das primeiras linhas ferroviárias, promovidas por entusiastas da locomotiva a vapor, pois agora envolvem a “vaga dos primeiros técnicos do Património Ferroviário” (Custódio, 2011, p. 19). Este sentimento de perda, aliado ao estabelecimento das novas tipologias patrimoniais, conduziu a um maior interesse pela salvaguarda e preservação dos bens ligados aos caminhos de ferro permitindo a consolidação do património ferroviário.

⁷ Segundo Ramón Mendéz, (s. d.), informa a existência de museus ferroviários nacionais, ainda antes de 1960-1990. Como na Alemanha (1899), Estados Unidos da América (1953) os Países Baixos (1954), já possuíam um museu nacional ferroviário.

⁸ National Railway Museum York, inaugurado em 1975.

⁹ Inaugurado em 1976. Inicialmente com o nome de Musée Français du Chemin de Ferr, hoje chama-se La Cité du Train, sob a tutela da empresa da SNCF – Société nationale des chemins de fer français, em Mulhouse.

¹⁰ Museu Ferroviário de Jundiaí, São Paulo, inaugurado em 1979.

¹¹ Museo Ferrocarril de España aberto ao público em 1984, na cidade de Madrid

É na década de 1990, que o “novo” património ferroviário consolida-se, assistindo-se ao surgimento de um número crescente de técnicos multidisciplinares interessados nos bens ferroviários e na solidificação do próprio conceito, assim como ao desenvolvimento de novas áreas de análise relativo aos bens móveis, imóveis e intangíveis. Esse contexto permitiu o estabelecimento de estratégias para a salvaguarda, valorização, preservação e conservação dos diversos bens ferroviários, acompanhadas por um número cada vez maior de estudos históricos sobre os caminhos de ferro. A própria sociedade passou a interagir mais intensamente com o património ferroviário, especialmente nas inúmeras manifestações que surgiram em resposta ao encerramento de várias linhas e ramais no final do século XX. Debatia-se o destino das linhas, edifícios e infraestruturas desativadas ou abandonadas, o que gerou discussões entre comunidades e instituições autárquicas e motivou a criação de associações para a defesa dos patrimónios locais e regionais, incentivadas pelo sentimento de perda de bens que refletiam a história e a identidade dessas comunidades. Estas associações agregaram nos seus órgãos técnicos de património, resultando num aumento considerável de especialistas dedicados ao património ferroviário. Algo observado por Custódio (2011, p. 19-20), “A identidade e a memória dos caminhos-de-ferro, que até então estavam vinculadas aos ferroviários, transcendem o universo social restrito dos cultores dos caminhos-de-ferro, afirmando-se no seio das populações onde os benefícios da circulação ferroviária são postos em causa”.

Em Portugal, este fenómeno foi visível durante a política de reestruturação ferroviária das últimas décadas do século XX, que levou ao encerramento de linhas e troços ferroviários que remontavam ao início dos caminhos de ferro em território nacional, muito do seu material circulante, o que não foi destruído, ficou esquecido em depósitos abandonados. Contudo, também se verificou, incentivado por grupos de antigos ferroviários¹², entusiastas, associações e das empresas proprietárias, uma tentativa de preservar o legado dos caminhos de ferro. Apesar de ainda hoje existirem muitos edifícios e material circulante, verificou-se a criação do Museu Nacional Ferroviário no complexo ferroviário do Entroncamento, mas também foram criados pequenos núcleos que

¹² Um dos principais nomes da salvaguarda e preservação do património ferroviário, foi o engenheiro Armando Ginestal Machado, que durante o período de abandono e encerramento e abandono de estações e oficinas ferroviários, conseguiu recolher vários bens ferroviários, que serviu de mote para a criação do Museu Nacional Ferroviários, inaugurado em 2015, no Entroncamento. Em homenagem a fundação que atualmente gere o museu tem o seu nome: Fundação Museu Nacional Ferroviário Armando Ginestal Machado (Lopes, 2011)

permitiram a preservação da memória histórica e identitária das localidades, como é exemplo o núcleo museológico de Lousada ou Arco de Baúlhe¹³.

O elevado número de vias-férreas e edifícios abandonados, juntamente com a pressão da opinião pública expressa por meio de associações e académicos, incentivou em alguns países as instituições governamentais a adotar medidas para combater o vazio nas localidades e paisagens onde antes existia atividade ferroviária. Em França, por exemplo, a partir de 1986 foi lançada uma campanha nacional para a inventariação do património industrial, incluindo edifícios e infraestruturas ferroviárias, cujo volume de inventariação aumentou gradualmente nos anos seguintes (Simon, 2009). De forma semelhante, em Espanha, foi criada em 1993, com fundos do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Meio Ambiente, da RENFE e da FEVE, a Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE)¹⁴ (Matos & Lourencetti, 2017), com o objetivo de inventariar todas as linhas ferroviárias do território espanhol. Essas políticas governamentais geraram uma maior concentração de técnicos multidisciplinares e uma maior teorização para a aplicação de medidas de salvaguarda dos bens ferroviários, sejam eles móveis, imóveis ou intangíveis (Custódio, 2011).

Na consolidação do património ferroviário e da sua importância, surgiram, na última década do século XX e início do século XXI, várias iniciativas que exploravam as potencialidades desse património. Algumas dessas iniciativas continuam a ter grande destaque, como a Associação Europeia das Vias Verdes, criada em 1998 na cidade belga de Namur e presente em muitos países europeus, cuja missão é dar uma nova vida aos canais ferroviários em desuso, promovendo a criação de Ecopistas (Matos & Lourencetti, 2017). Outras ações incluem a adaptação dos Museus Ferroviários às exigências atuais e na utilização das Linhas com História, transformando-as em património atrativo para o turismo de lazer e cultural (Custódio, 2011). Foram ainda criados vários programas, promovidos por entidades estatais ou pelas próprias companhias ferroviárias, visando a reutilização de edifícios ferroviários abandonados e áreas envolventes, conferindo-lhes novas funcionalidades (Striffling-Marcu & Veston, 2022).

¹³ Para mais informação dos vários núcleos museológicos, veja-se: <https://www.fmnf.pt/pt/o-museu/rede-nacional-de-museus-ferroviarios/>, acessado a 22 setembro 2024.

¹⁴ Tradução do autor: Fundação dos Caminhos de Ferro Espanhóis.

1.2- Património Industrial e Património Ferroviário

Qual a relação entre património industrial e património ferroviário? Jorge Custódio (2018), ao ser questionado sobre o surgimento e a definição do património industrial, afirma que foi a partir da década de 1970 que o tema começou a ser discutido, salientando que o interesse por este tipo de património já se manifestara em momentos anteriores, como nas comemorações dos centenários de abertura das linhas ferroviárias em diversos países europeus (1930-1960), o que levou à realização das primeiras exposições de bens ferroviários. Segundo Custódio, embora a Segunda Guerra Mundial tenha interrompido a sua consolidação, após o seu término houve um renovado interesse pelos bens ligados aos caminhos de ferro, o que, para o autor, “(...) teve uma influência marcante e positiva no próprio Património Industrial” (Matos & Sales, 2018).

Por sua vez, Lalana (2016), de forma provocadora, admite que a arqueologia industrial, disciplina encarrega do estudo do património industrial, surgiu dos movimentos de preservação que lutaram contra a demolição do antigo pórtico dórico da estação ferroviária de Euston, em Londres, ocorrida em 1962. Assim, para o autor, os bens ferroviários estiveram desde o início associados ao conceito de património, bem como a sua disciplina. a arqueologia industrial.

Na Carta de Nizhny Tagil para o Património Industrial (TICCIH, 2003), o preâmbulo esclarece o período histórico estudado pela arqueologia industrial e pelo património industrial, destacando: “o período histórico de maior relevo para este estudo estende-se desde o início da Revolução Industrial, a partir da segunda metade do século XVIII, até aos nossos dias, sem negligenciar as suas raízes pré e protoindustriais”. Nesse mesmo preâmbulo, são definidos os vestígios e bens que compõem o património industrial, incluindo “os meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas” (TICCIH, 2003)¹⁵.

Considerando o património ferroviário como parte integrante do património industrial, argumenta-se a sua importância, uma vez que o sistema ferroviário e os seus diversos bens têm origem associada “(...) à Revolução Industrial britânica e à

¹⁵ “O património industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico 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 transportes e todas as suas estruturas e infra-estruturas, assim como os locais onde se desenvolveram actividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação.” (Preâmbulo, TICCIH 2003).

industrialização europeia” (Custódio, 2011). Reforçando essa ligação, Lalana e Santos (2015, p. 127) afirmam que a invenção da locomotiva a vapor foi uma condição para o sucesso da Revolução Industrial, já Lalana (2016) vai mais além, afirmando que “El ferrocarril fue, por tanto, el producto, el vehículo, el motor y símbolo de la nueva sociedad industrial” (p. 7). Assim, é evidente que o património ferroviário é parte de um grande grupo, o património industrial, sendo um dos resultados da chamada 2ª Revolução Industrial. Ao mesmo tempo, constitui-se como um dos símbolos mais relevantes da industrialização do século XIX, sendo parte da memória deste passado recente (Llano-Castresana et al., 2013).

A Arqueologia Industrial, enquanto disciplina do património industrial (Silva & Cordeiro, 2017) e consagrada na Carta de Nizhny Tagil para o Património Industrial (TICCIH, 2003)¹⁶, e que por sua vez incorpora o património ferroviário, tornando-o assim, consequentemente, uma fonte de estudo para esta área. No seu desenvolvimento, a Arqueologia Industrial contou, a partir de 1976, com um papel importante na conservação e salvaguarda do património ferroviário, desempenhado por técnicos da área em conjunto com pessoas ligadas à atividade ferroviária e à sociedade civil (Custódio, 2011). Especialmente impulsionado, em 1973, com a fundação de uma associação internacional para o património industrial, a TICCIH.

Além da sua relevância no contexto do património industrial, em 2005 foi elaborada pela FEDECRAIL¹⁷ a Carta de Riga para o Património Ferroviário (FEDECRAIL, 2005). Que para Custódio (2011):

(...) encarregou-se de precisar os conteúdos temáticos do Património Ferroviário, isolando-o enquanto conjunto de bens específicos ligados ao estabelecimento internacional, nacional e regional dos transportes por caminhos-de-ferro conferindo-lhe uma autonomia necessária em função do seu valor cultural e industrial específico. (Custódio, 2011, p.20)

Ou seja, podemos considerar este documento como uma afirmação da singularidade dos bens patrimoniais ferroviários, confirmando-os como uma subcategoria dentro do património industrial. No entanto, as suas características intrínsecas requerem a elaboração e execução de metodologias específicas, considerando a sua salvaguarda, preservação, conservação e valorização. Contudo, é importante lembrar que este

¹⁶ A definição de Arqueologia Industrial no preâmbulo da Carta de Nizhny Tagil (2003): “A arqueologia industrial é um método interdisciplinar que estuda todos os vestígios (...)”.

¹⁷ A FEDECRAIL é uma associação europeia, que se dedica à preservação, conservação e valorização dos comboios históricos, veja-se <https://fedecrail.org/>, acedido a 13 de abril 2024.

documento não foi assinado pelo ICOMOS nem ratificado por todos os países (Borges, 2021).

A Carta de Riga (FEDECRAIL, 2005), apesar de não identificar de forma concreta todos os elementos que constituem o património ferroviário, inclui, no seu âmbito, todos os bens móveis e imóveis que fizeram ou ainda fazem parte do sistema ferroviário. Entre estes, são destacadas as locomotivas, carruagens, infraestruturas e edifícios, tais como estações, depósitos, oficinas e pontes. Devido às especificidades e características da atividade ferroviária, que envolvem não apenas os ferroviários, mas também as pessoas que, de forma direta ou indireta, conviviam com esta atividade, como utilizadores e membros das comunidades, porém nunca esquecendo a importância de analisar o património ferroviário também sob a perspectiva dos seus bens intangíveis (Merciu *et al.*, 2022; Custódio, 2011; Lalana e Santos, 2015; Lalana, 2016).

O caminho de ferro, pelo seu impacto e singularidade, agrega valor tecnológico, económico, social e político, tornando-o, assim, num dos elementos mais relevantes do património industrial (Merciu *et al.*, 2022). No entanto, em consequência dessas especificidades, o património ferroviário exige a criação das suas próprias metodologias e teorizações.

1.3- Património ferroviário as suas características.

O interesse pela ferrovia e pelos seus bens associado à sua importância histórica, económica, social e tecnológica, constitui os valores que permitem a sua afirmação como herança cultural (Custódio, 2011). Para Lalana e Santos (2015, p. 127), o património ferroviário, em comparação com outros tipos de património, apresenta uma maior singularidade, a qual está ligada a diversos fatores que o compõem. Esta singularidade requer, por parte dos técnicos que o estudam, uma compreensão do seu grau de complexidade, de forma a criar metodologias eficazes para a sua salvaguarda e valorização enquanto património cultural. Segundo Lalana (2012), o património ferroviário é ainda pouco compreendido, o que dificulta o estabelecimento de abordagens adequadas.

Algumas das características essenciais do património ferroviário incluem: a sua mobilidade e vasta escala territorial; a diversidade dos elementos que o constituem e a sua interdependência; a relação com outras tipologias de património; e a sua herança

cultural. Estas características levantam questões fundamentais para a análise dos seus bens patrimoniais, todas elas ligadas ao objetivo e ao sucesso dos caminhos de ferro desde a sua criação, bem como à evolução e impacto da atividade ferroviária através dos seus bens imóveis, móveis e intangíveis, no território.

Contudo, dada a sua complexidade, não se deve encarar essas características como unidades estanques e isoladas, mas sim como um conjunto de contributos interligados, que sustentam a salvaguarda e valorização dos bens ferroviários.

1.3.1- A sua mobilidade e escala territorial

A mobilidade e a vasta escala territorial são alguns dos aspetos mais visíveis do património ferroviário. A extensão das linhas férreas permitiu, desde a sua implementação, a movimentação de mercadorias e pessoas entre diferentes cidades, regiões e países, gerando relações de proximidade antes inviáveis devido às más condições dos antigos caminhos de terra. Esta conectividade revolucionou o transporte, superando obstáculos geográficos relacionados com o relevo e as redes hidrográficas, e alcançando-o com a construção de notáveis obras de engenharia, como pontes e túneis. Este progresso permitiu a criação de linhas férreas em grande escala, atravessando regiões que anteriormente eram inacessíveis para grande parte da população.

O sistema ferroviário não apenas ultrapassou montanhas, rios ou desertos, mas também possibilitou que os usuários experimentassem e apreciassem paisagens que antes eram impossíveis de conhecer. Assim, a mobilidade oferecida pelo caminho-de-ferro estabeleceu novas dinâmicas entre a paisagem e as culturas regionais, muito antes do desenvolvimento dos transportes rodoviário e aéreo.

Contudo, no período entre guerras e de forma mais acentuada após a Segunda Guerra Mundial, o desinvestimento nos caminhos-de-ferro e a concorrência crescente do transporte rodoviário levaram a sucessivas reformulações nas políticas ferroviárias. Este processo resultou numa gradual desativação de linhas e ramais. Porém, a importância histórica, estética e a memória dos ferroviários, usuários e das comunidades levaram à busca de novas formas de reutilização das linhas abandonadas, especialmente utilizando as paisagens naturais, por onde passavam algumas das antigas linhas férreas.

Devido à sua escala territorial e facilidade de mobilidade, o património ferroviário permite oportunidades turísticas como principal alternativa para a revitalização destas

infraestruturas (Conlin & Bird, 2014). O Comboio Histórico do Douro é um exemplo notável, operando de julho a outubro entre as estações da Régua e do Tua, numa locomotiva da era do vapor. O trajeto, reconhecido pela sua beleza paisagística e classificado pela UNESCO como Património Mundial, oferece uma experiência única de viagem ao passado¹⁸.

Além dos comboios históricos, a rede de Vias Verdes, mencionada anteriormente, destaca-se como uma consequência direta da vasta escala territorial dos caminhos-de-ferro. Estas vias reutilizam, em grande parte, os canais de linhas ferroviárias desativadas, resultado de um significativo investimento a nível europeu. Em Portugal, este reaproveitamento foi materializado em 2001 com a criação do Plano Nacional de Ecopistas (PNE), oferecendo uma solução ao abandono de muitas infraestruturas ferroviárias por todo o país. Este plano envolveu as comunidades e entidades locais como agentes ativos, aproveitando esta alternativa para gerar crescimento económico e compensar o encerramento das linhas.

O sucesso das Ecopistas reside, em grande medida, na sua inserção em paisagens predominantemente rurais, áreas onde a passagem só foi possível através do traçado ferroviário. Este projeto permitiu a substituição das linhas por pistas de lazer, bem como a reabilitação de edifícios e infraestruturas ferroviárias como pontes, viadutos, estações e apeadeiros. Estas obras de reabilitação evitaram a degradação e o desaparecimento dessas estruturas¹⁹, promovendo o seu reaproveitamento e aumentando a oferta para os utilizadores desta nova rede.

1.3.2 - Os elementos que o compõem e a sua interdependência

O património ferroviário é composto por uma grande diversidade de elementos interdependentes. Segundo Lalana (2015), os bens ferroviários mais notados e estudados têm sido as locomotivas e os edifícios das estações. As locomotivas destacam-se como o elemento que permitiu a circulação de pessoas e mercadorias, sendo por isso a peça mais visível e simbólica da ferrovia. Por essa razão, foram os primeiros bens a serem preservados e musealizados. As estações ferroviárias, por sua vez, são reconhecidas pela

¹⁸Veja-se <https://www.cp.pt/passageiros/pt/como-viajar/em-lazer/cultura-natureza/comboio-historico>, acedido a 28 de julho de 2023.

¹⁹ Veja-se <https://www.ippatrimonio.pt/pt-pt/ecopistas>, acedido a 30 de julho de 2023.

sua monumentalidade e pela função de interligação entre a atividade ferroviária, as cidades e as comunidades.

Contudo, a análise do património ferroviário não se pode limitar apenas a esses dois elementos, uma vez que as redes ferroviárias dependem de um conjunto mais vasto de componentes que, de forma articulada, garantem o seu funcionamento (Lalana e Santos, 2015). O património ferroviário engloba assim, um extenso leque de bens técnicos e arquitetónicos, incluindo “(...) depósitos, oficinas, cabines de sinalização, pontes, viadutos, túneis, equipamentos, etc.” (Kühl, 1998, p. 310 apud Freire, 2015, p. 42). Para além dos elementos técnicos, é necessário considerar também os bairros ferroviários e o património relacionado com as obras sociais e culturais da classe ferroviária.

Fig. 1- Elementos que compõem o património ferroviário



Fonte: Efetuado pelo autor baseado na bibliografia sobre o tema.

Dessa forma, é importante entender que cada elemento ferroviário faz parte de um sistema interconectado e não deve ser analisado de forma isolada (Lalana & Santos, 2015). Existe uma relação de “interdependência” entre os diversos elementos, que quando conectados e articulados funcional e espacialmente, desempenham funções de acordo com uma lógica funcional (Freire, 2015). Esta lógica exclui uma abordagem centrada na monumentalidade, que ainda prevalece em muitos estudos sobre património ferroviário,

onde se dá ênfase aos edifícios de passageiros e às grandes obras públicas, como pontes e túneis. Segundo Lalana (2016), esta visão isolada ignora o conjunto funcional para o qual os elementos ferroviários foram originalmente construídos, resultando num conhecimento ainda precário sobre este tipo de património.

Assim, é essencial adotar uma abordagem holística no estudo do património ferroviário. Esta perspetiva permite examinar o sistema ferroviário não apenas em termos dos seus valores estéticos, arquitetónicos ou históricos, mas como um património sociotécnico (Lalana & Santos, 2015). Esse património envolve um conjunto de estruturas e infraestruturas móveis e imóveis, todas interligadas que garantiu o funcionamento da rede ferroviária. Além disso, é necessário considerar a componente técnica e o “saber-fazer” dos ferroviários, muitos dos quais eram profissionais altamente qualificados. Para um entendimento completo da operabilidade do sistema ferroviário, a memória oral surge como um recurso fundamental, agregando conhecimentos técnicos, sociais, estéticos, históricos e imateriais (Custódio, 2011).

1.3.3- Relações com os outros tipos de património.

Outra característica a considerar é a relação funcional e espacial com outras tipologias de património, como o urbano e o industrial. A escala territorial do sistema ferroviário influenciou a paisagem por onde passou, estando associada a alterações e até à criação de localidades, como é o caso do Entroncamento e do Pinhal Novo. O objetivo primordial da proliferação dos caminhos de ferro era proporcionar, de forma mais eficaz, o transporte de matérias-primas e de produtos para as indústrias transformadoras e também de produtos já transformados para os mercados de consumo e exportação, através dos portos marítimos. A comodidade e a rapidez que proporcionava permitiu posteriormente a utilização deste meio para transporte de passageiros.

A passagem do caminho de ferro transformou e condicionou a paisagem urbana, de forma direta e indireta. De forma direta, devido à necessidade de construção dos canais ferroviários e das infraestruturas adjacentes localizadas dentro ou na periferia das localidades. Indiretamente, a chegada da ferrovia trouxe, em muitos casos, novas dinâmicas e oportunidades para a criação de estruturas comerciais ou indústrias junto às estações ou apeadeiros, facilitando a receção e escoamento de matérias-primas e de outras mercadorias (Matos e Lourencetti, 2017).

A relação entre o património urbano e o ferroviário é tão próxima que, por vezes, se torna difícil encontrar uma fronteira entre estes “dois mundos”. Como alerta Martínez (2013, p. 24), uma estação ferroviária pode exemplificar essa dualidade: de um lado, o edifício de passageiros, que possui, na sua maioria, uma arquitetura civil e está intimamente relacionado com a cidade e com um valor representativo; do outro, o espaço das plataformas destinadas às locomotivas, associado à engenharia, funcionalidade e arquitetura industrial. É importante também considerar a influência que os elementos ferroviários exercem na organização das cidades, como o canal ferroviário, as infraestruturas e as estações ferroviárias, que desempenham um papel fundamental no ordenamento do território e no crescimento urbano subsequente. Adicionalmente, deve-se ter em conta a influência que a atividade ferroviária trouxe ao desenvolvimento e à dinâmica das comunidades. Ao longo da linha férrea, surgiram várias valências com o objetivo de manter e otimizar o funcionamento do sistema, o que levou ao surgimento de novas localidades²⁰ e ao crescimento de pequenas vilas e aldeias.

É importante destacar que a necessidade de alojar os trabalhadores da ferrovia, que muitas vezes se deslocavam para localidades pequenas ou inexistentes, moldou as comunidades em termos demográficos e urbanísticos com a criação de bairro, associações com objetivos culturais, sociais e desportivos.

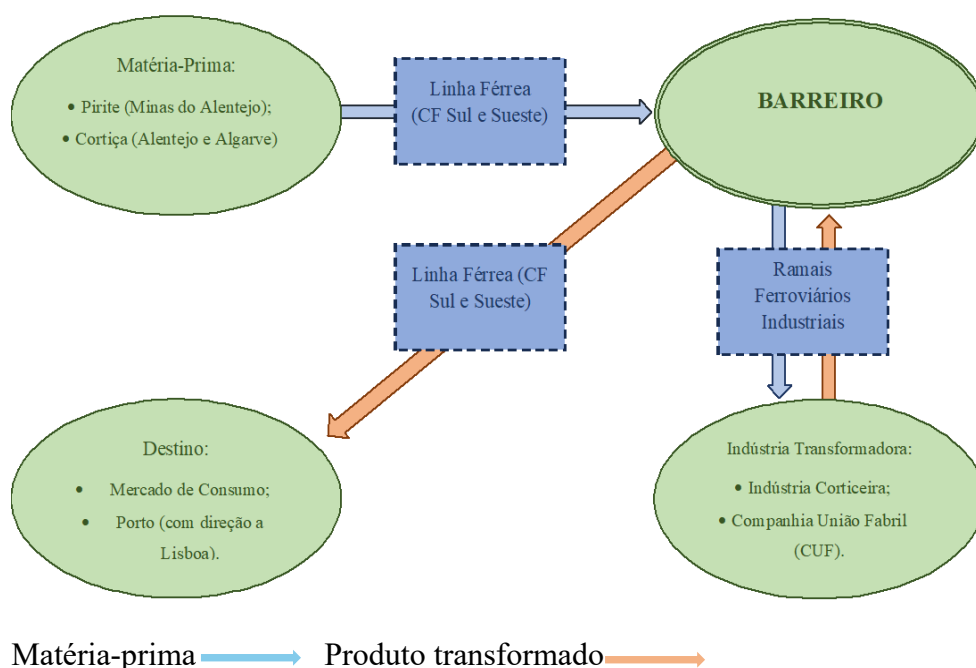
No que diz respeito à indústria, a sua relação com a ferrovia é igualmente interessante. Sabendo que a locomotiva e os caminhos de ferro são criações da 2ª Revolução Industrial, conforme indica Lalana (2016), não só foram uma inovação, como também uma condição para o sucesso e a proliferação deste sistema além do Reino Unido. A linha férrea tornou-se essencial para o transporte, através dos seus ramais que se dirigiam a locais fornecedores de matérias-primas, essencialmente minas, levando-as ao mercado de consumo ou às indústrias transformadoras. Muitas vezes, as fontes de matérias-primas localizavam-se em áreas remotas e de difícil acesso, tornando-se, durante os séculos XIX e XX, alvo do interesse das companhias ferroviárias e de investimentos públicos e privados.

²⁰ Veja-se o caso das cidades do Pinhal Novo e do Entroncamento. Se no caso da primeira o seu “nascimento” deveu-se pelo facto de ali se entroncarem a linha do Sul e Sueste com os ramais de Setúbal (1861) e mais tarde o ramal do Montijo (1908). No segundo exemplo o Entroncamento, como o próprio nome afirma, era local onde se encontravam duas das linhas mais importantes dos caminhos de ferro, a Linha do Norte (Lisboa-Porto) e a Linha do Leste que seguia até Espanha, para além disso albergava no seu território as Oficinas Gerais das linhas que servia.

Por sua vez, a indústria transformadora começou a privilegiar os espaços próximos das linhas férreas, com um duplo benefício: além de receberem as matérias-primas de forma mais rápida e económica, também podiam escoar os seus produtos para o mercado de consumo de maneira igualmente mais expedita.

Observando o diagrama seguinte (Fig. 1), é notória a importância da ferrovia para o funcionamento da indústria e dos seus mercados, mas também a sua relevância como elo entre a os territórios fornecedores de matéria-prima e a indústria de transformação. Demonstrando a importância dos caminhos de ferro para o sucesso da revolução industrial (Lalana e Santos, 2015; Lalana, 2016; Freire, 2017).

Fig. 2- Diagrama da relação entre ferrovia, a vila do Barreiro e Indústria corticeira e química (CUF) na primeira metade do século XX.



1.3.4- Uma herança imaterial

Os bens materiais dos caminhos de ferro que resistiram à modernização dos tempos são hoje vistos como testemunhos da sociedade que presenciou e influenciou a revolução industrial e tecnológica, época de apogeu da locomotiva e da estrada de ferro como meio de transporte por excelência. Contudo, o património ferroviário existente é também um testemunho da classe dos ferroviários.

Na sua essência, o património ferroviário associa-se principalmente aos bens materiais, sejam eles móveis ou imóveis, pois o património relacionado à atividade ferroviária pode possuir características estético-sociais, técnicas e culturais. Mas além disso, o este património também agrega uma cultura imaterial, impulsionada pelos inúmeros trabalhadores que ao longo dos séculos contribuíram para o funcionamento e a evolução dos caminhos de ferro. O contributo de antigos ferroviários permite o enriquecimento e o conhecimento sobre a técnica, o “saber-fazer” e as vivências da classe, tanto entre os seus pares como na comunidade onde residem, através da memória oral ou escrita (Custódio, 2011).

Os ferroviários, devido à sua elevada qualificação profissional e educacional, gozavam, nas suas localidades, de uma maior influência e popularidade em comparação com outras classes operárias, especialmente durante o período áureo dos caminhos de ferro (Almeida, 1998). Com um emprego especializado, estável e com remuneração segura, os ferroviários possuíam uma estrutura associativa bastante sólida, que levou à criação de instituições de beneficência para os seus profissionais e respetivas famílias²¹, bem como à formação de sindicatos com intensa atividade desde o século XIX (Barreto, 1999). No entanto, a classe dos ferroviários não se restringiu a associações e instituições ligadas à sua atividade, estendendo-se, graças à sua elevada instrução para a época, a organizações que serviam toda a comunidade com propósitos culturais, humanitários e desportivos, entre outros exemplos²². Algumas dessas entidades operavam tanto nas propriedades das companhias ferroviárias ou no centro das localidades, com ou sem patrocínio direto das empresas dos caminhos de ferro.

Hoje, estas localidades, como consequência do seu desenvolvimento e da diminuição da atividade ferroviária, resultante da evolução tecnológica, económica e da concorrência de outros meios de transporte, preservam ainda essas estruturas arquitetónicas. Embora já não estejam exclusivamente associadas aos ferroviários, continuam a fazer parte da memória e da história das localidades. Apesar de muitos desses bens não se localizarem junto aos canais ferroviários ou dentro de propriedades pertencentes às empresas ferroviárias, representam uma herança do apogeu da cultura ferroviária da segunda metade do século XIX e do século XX. Devem ser considerados

²¹ Por exemplo a criação no Barreiro do Cofre de Amparo às viúvas e órfãos do Sul e Sueste (1927).

²² Veja-se nos casos portugueses do Barreiro ou Entroncamento, com criação de corporação de bombeiros, centros culturais ou grupos desportivos.

como elementos demonstrativos da presença de estruturas ferroviárias e da influência dos que nela trabalhavam nas comunidades onde residiam e laboravam, “... para além dos carris, da oficina, da estação ou da locomotiva” (Câmara Municipal de Palmela, 2003, p. 43).

2- Salvaguarda e Valorização do Património Industrial e Ferroviário

Antes de se proceder ao estudo de caso, torna-se fundamental analisar detalhadamente os desafios e as potencialidades inerentes ao património industrial e ferroviário, especialmente quando se incide num património resultante da desindustrialização e do conseqüente abandono das suas infraestruturas. Frequentemente, estas localizam-se em territórios que atravessam uma decadência progressiva, marcada por problemas económicos e sociais, associados ao desemprego e à degradação do espaço urbano em antigas áreas industrializadas. Estas características tornam, por vezes, insuficiente a aplicação dos valores patrimoniais tradicionais como o único fundamento para a sua preservação e salvaguarda (Cossons, 2016).

Considerando as características arquitetónicas e simbólicas do património industrial e ferroviário, tanto para a comunidade como para o espaço em que se insere, é imprescindível refletir continuamente sobre as melhores medidas de salvaguarda e valorização a serem implementadas neste tipo de património. Após o encerramento das suas atividades, qual será o destino a dar às instalações que, em muitos casos, devido à sua envergadura e localização, permanecem à mercê das intempéries, aguardando uma solução, seja ela a completa demolição ou um processo de reuso que lhes permita uma nova funcionalidade.

Quais são os riscos que podem levar ao desaparecimento do património industrial ferroviário, e quais as razões associadas à existência desses perigos? Poderão os bens ferroviários ser igualmente transmissores de valores patrimoniais, ou será este um património que carece de relevância suficiente para justificar a sua preservação? E, no caso de ser preservado, quais são as razões e as vantagens que justificam essa salvaguarda? São muitas as questões que surgem naturalmente quando se discute a preservação e valorização, especialmente de um património com a especificidade do património industrial e ferroviário.

2.1- Um património em risco?

A desindustrialização e o deslocamento das indústrias após a 2ª Guerra Mundial levaram, a partir da década de 1950, ao encerramento e desativação de muitas instalações industriais. Simultaneamente, a ferrovia começou a sofrer grandes transformações, com

o encerramento de linhas e a desativação das infraestruturas e edifícios que as compunham, fruto da crescente eletrificação e da perda de popularidade na sua utilização para o transporte rodoviário. A organização urbana deixou de privilegiar as estações ferroviárias nos seus espaços centrais (Furtado, 2020). Essa perda de hegemonia como principal meio de transporte terrestre conduziu, em muitas partes do mundo, ao encerramento de infraestruturas e de vários edifícios.

Em Portugal, a desindustrialização afirmou-se mais tardiamente, especialmente após a adesão do país, em 1985, à então CEE – Comunidade Económica Europeia. A modernização e a maior facilidade de acesso ao comércio externo, resultantes dessa adesão, provocaram o encerramento e o deslocamento de muitas fábricas, particularmente das indústrias pesadas (Pinheiro, 2021). Por sua vez, a ferrovia começou a estagnar e a entrar em declínio gradual a partir da década de 1980, devido à ausência de investimento e de uma política ferroviária coerente. Este declínio coincidiu com o encerramento de muitas linhas, muitas delas construídas ainda no século XIX, resultando numa redução da extensão da rede ferroviária em cerca de 1200 km, passando de 3800 km para os atuais 2600 km em Portugal (Furtado, 2020). Ainda hoje, o país possui uma série de edifícios e infraestruturas abandonados, sem qualquer perspetiva de reutilização ou planos futuros. Diferentemente de outros países onde a desindustrialização e a modernização começaram logo após a década de 1950, em Portugal, devido a essa maior proximidade temporal, ainda enfrentamos o desafio de lidar com muitos edifícios e instalações industriais e ferroviárias encerradas, à espera de uma solução.

Os Princípios de Dublin (ICOMOS-TICCIH) sublinham, de forma clara, as razões que colocam o património industrial em risco:

O património industrial é extremamente vulnerável e frequentemente encontra-se em risco; muitas vezes perde-se por falta de consciência, de conhecimento, de reconhecimento ou de protecção, mas também pelo efeito de uma economia em mutação, de percepções negativas, de questões ambientais ou devido às suas grandes dimensões e complexidade. (ICOMOS-TICCIH, 2011)

O significado cultural do património industrial ferroviário está associado a valores sociais, científicos, estéticos, históricos e até espirituais, exigindo uma análise própria. Este património detém, assim, um significado cultural distinto quando comparado com outros tipos de património (Bhatawadekar, 2021). No entanto, esses valores, por si só, não garantem que os bens materiais ligados à ferrovia tenham para a população o mesmo valor patrimonial que castelos, catedrais ou dos vestígios pré-clássicos e clássicos,

encontrando-se, portanto, numa posição desfavorável (Cossons, 1997). Essa desvalorização, observada por Cossons, ao analisar o património ferroviário no Reino Unido, país que viu nascer os primeiros caminhos de ferro, demonstra uma menor sensibilidade social e política em relação à preservação, salvaguarda e valorização deste património, colocando-o em risco de marginalização nas políticas culturais.

Para além da sua contemporaneidade em relação a outros bens patrimoniais, um dos obstáculos à preservação e valorização do património industrial e ferroviário é a sua localização. Muitas estações ferroviárias, fábricas e infraestruturas foram originalmente construídas nas periferias das cidades e vilas, entre o século XIX e a primeira metade do século XX. Com o crescimento demográfico e a consequente expansão urbana, essas instalações foram, em muitos casos, absorvidas pelo tecido urbano. Muitas estações ferroviárias acabaram por se tornar em espaços centrais nas vilas e cidades, de acordo com os projetos urbanísticos. No entanto, o encerramento sucessivo de instalações fabris e ferroviárias e o seu consequente abandono criaram problemas urbanísticos, conduzindo à degradação de algumas áreas. Estas zonas transformaram-se em espaços abandonados e degradados, que arrastam consigo uma imagem de declínio social e económico (Cordeiro, 2011). Em alguns casos, essa realidade, associada à pressão imobiliária e aos novos planos urbanísticos, resulta na demolição imediata dos edifícios, sem qualquer estudo prévio ou inventariação, perdendo-se assim um legado identitário e patrimonial importante para as localidades e bairros.

Apesar do desaparecimento de muitas instalações industriais e ferroviárias sem que se tenha realizado qualquer estudo adequado, ainda subsistem muitos edifícios e complexos abandonados, à espera de uma solução. Quando há sensibilidade para o seu legado histórico, muitas das ações de reabilitação e reutilização desses antigos espaços são conduzidas por más práticas de restauro e conservação patrimonial. A não contratação de técnicos especializados em arqueologia industrial resulta, frequentemente, na ausência de estudos prévios, no uso de materiais inadequados e em alterações arquitetónicas que descaracterizam por completo o passado do edifício. Além disso, observa-se frequentemente a prática do “fachadismo”, onde se mantém apenas a fachada original, destruindo-se o interior e o espaço envolvente, o que contribui para uma falsa sensação de preservação, apoiada pela pouca sensibilização e consciencialização pelo património industrial e ferroviário (Cordeiro, 2011).

A sensibilização para a importância do património industrial e ferroviário, face ao património clássico, é essencial, mas é também necessário desvincular a análise desses edifícios dos valores arquitetónicos que privilegiam a monumentalidade ou a sua associação a arquitetos renomados. Essa visão acaba por negligenciar o património integrado e interligado que caracteriza muito dos edifícios ferroviários e industriais (Folgado, 2005). Por exemplo, no caso do património ferroviário, a preservação tende a focar-se, em muito dos casos, apenas nos edifícios de passageiros, descurando-se as infraestruturas mais complexas e interligadas que formam o sistema ferroviário como um todo, em prol da monumentalidade que caracteriza os valores clássico do património cultural (Lalana & Santos, 2015).

A desvalorização e a falta de consciencialização em relação ao património industrial e ferroviário, exemplificado no pensamento de Casanelles Rahola (2007), que nos revela para a necessidade de se criar um conceito novo de antiguidade em resposta à emergência patrimonial dos bens relacionados com a industrialização, onde o património ferroviário se insere como uma subcategoria. O conceito de antiguidade deixava de estar exclusivamente associado aos bens patrimoniais considerados testemunhos de épocas ou civilizações anteriores à nossa, passando a incluir, pela primeira vez, objetos e edifícios que ainda fazem parte da nossa vivência. A não ampliação deste conceito constitui, portanto, um obstáculo para que a sociedade reconheça os bens ligados à industrialização como possuidor do mesmo valor patrimonial que se atribuí a castelos, catedrais ou vestígios arqueológicos de civilizações passadas (Casanelles Rahola, 2007).

Embora a Convenção de Haia (UNESCO, 1954) tenha alargado a tipologia de imóveis com potencial significado cultural, porém ainda dá uma grande ênfase ao valor de antiguidade patrimonial, juntamente com o valor artístico²³. Contudo, na definição de

²³ Ao definir o que são bens culturais, no Artigo 1.º o enfoque está ainda na antiguidade e no valor artístico dos bens imóveis e móveis, bem patente na alínea a): “Os bens, móveis e imóveis, que apresentem uma grande importância para o património cultural dos povos, tais como os monumentos de arquitetura, de arte ou de história, religiosos ou laicos, os sítios arqueológicos, os conjuntos de construções que apresentem um interesse histórico ou artístico, as obras de arte, os manuscritos, livros e outros objetos de interesse artístico, histórico ou arqueológico, assim como as coleções científicas e as importantes coleções de livros, de arquivos ou de reprodução dos bens acima definidos;” (Convenção de Haia, 1954, UNESCO). Contudo, e apesar dos valores de antiguidade e artístico estarem bem vinculados na definição do que se considera património cultural, é importante realçar, e como já foi dito no capítulo anterior, que esta convenção alargou o leque para a criação e consolidação de novas tipologias de bens patrimoniais, para além dos monumentos históricos e obras de arte.

património cultural da Carta de Veneza (ICOMOS, 1964), o termo antiguidade já perdeu parte da sua relevância, refletindo uma evolução, pelo menos em termos teóricos:

Artigo 1.º: A noção de monumento histórico engloba a criação arquitetónica isolada, bem como o sítio, rural ou urbano que constitua testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico. Esta noção aplica-se não só às grandes criações, mas também às obras modestas do passado que adquiriram, com a passagem do tempo, um significado cultural. (Definições, Carta de Veneza, 1964)

Ao longo da segunda metade do século XX, a democratização do património cultural, permitiu o desenvolvimento de novos tipos de património, permitindo através das várias iniciativas das instituições internacionais, a criação de uma nova definição do conceito de património cultural, onde a antiguidade deixou de ser o principal critério, juntamente com o artístico, para avaliação do que era ou não classificado, como um bem cultural. Exemplo disso é a Carta de Burra, que, ao definir o significado cultural ou patrimonial, considera um conjunto de valores, como o “estético, histórico, científico, social ou espiritual, para as gerações passadas, atuais ou futuras” (ICOMOS, 1999).

Outro exemplo que contribui para a desmitificação da quase exclusiva importância do conceito de antiguidade na definição do que pode ser considerado património cultural é a Convenção para a Salvaguarda do Património Arquitetónico da Europa, realizada pelo Conselho da Europa em 1985, na cidade espanhola de Granada. No Artigo 1º. Na definição de “património arquitetónico”, são indicadas as respetivas alíneas:

- 1) Os monumentos: todas as construções particulares notáveis pelo seu interesse histórico, arqueológico, artístico, científico, social ou técnico, incluindo as instalações ou os elementos decorativos que fazem parte integrante de tais construções;
- 2) Os conjuntos arquitetónicos: agrupamentos homogêneos de construções de construções urbanas ou rurais, notáveis pelo seu interesse histórico, arqueológico, artístico, científico, social ou técnico, e suficientemente coerentes para serem objecto de uma delimitação topográfica;
- 3) Os sítios: obras combinadas do homem e da natureza, parcialmente construídas e constituindo espaços suficientemente característicos e homogêneos para serem objecto de uma delimitação topográfica, notáveis pelo seu interesse histórico, arqueológico, artístico, científico, social ou técnico. (Conselho da Europa, 1987)

Esta convenção, criada com o objetivo de estabelecer diretrizes comuns para os estados-membros da UE na salvaguarda do seu património arquitetónico, reflete também o esforço das instituições internacionais e dos agentes do património cultural para promover uma maior democratização e igualdade entre o património clássico e o “novo”.

Para além das instituições internacionais e dos respetivos agentes dedicados à proteção do património cultural em geral, é dentro desses, necessário destacar o papel das associações de defesa do património industrial como é exemplo a TICCIH, que juntamente com várias associações nacionais, têm trabalhado através da elaboração de convenções e cartas, com o objetivo de estabelecer mecanismos que promovam boas práticas e políticas de proteção do património industrial, tendo sempre em conta as suas especificidades. Na Carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003), é indicado que o património industrial “deve ser considerado como parte integrante do património cultural”, defendendo que a sua proteção legal deve contemplar a sua “natureza específica”.

Para além das ações promovidas pela TICCIH na defesa e valorização do património industrial, devemos também destacar iniciativas promovidas por outras associações, como é o caso da Carta de El Bierzo (2007), dedicada ao património industrial mineiro espanhol, que foi aprovada pelo Ministério da Cultura de Espanha e pelas respetivas Regiões Autónomas. No que toca ao património ferroviário europeu, salienta-se a elaboração da Carta de Riga (FEDECRAIL, 2004), cujo objetivo é criar mecanismos que, desde logo, protejam o património em questão, bem como providenciem possíveis orientações para a sua salvaguarda, valorização e sustentabilidade, de forma a evitar o seu desaparecimento. E por último a Carta de Sevilha (2018), promovida por técnicos e associações espanholas, com o intuito de atualizar, de forma mais concreta, as ações e metodologias em resposta às cartas e convenções sobre o património industrial já existentes, com o objetivo de orientar o Ministério da Cultura de Espanha para uma melhor gestão deste património (Folgado, 2023).

Em Portugal, apesar do movimento internacional para a proteção do património industrial e ferroviário, o país tem-se mantido à margem dessas iniciativas. Atualmente, verifica-se uma ausência de políticas públicas dedicadas à proteção, salvaguarda e valorização deste património, sendo que as poucas iniciativas existentes provêm, principalmente, de movimentos civis e de técnicos em conjunto com associações locais de defesa do património (Custódio, 2017). Analisando a atual Lei de Bases do Património Cultural (Lei 107/2001, de 8 de setembro), constata-se a ausência de uma abordagem clara sobre a complexidade e reconhecimento do património industrial no contexto do património cultural. A referência a este património surge no documento apenas por duas ocasiões, na alínea 3) do Artigo 2º “Conceito e âmbito do património cultural”: “O interesse cultural relevante, designadamente histórico, paleontológico, arqueológico,

arquitectónico, documental, artístico, etnográfico, científico, social, industrial ou técnico, dos bens que integram o património cultural reflectirá valores de memória, antiguidade, autenticidade, originalidade, raridade, singularidade ou exemplaridade.” (Lei 107/2001, de 8 de setembro), e na alínea 3) no Artigo 72º, “Disposições gerais – Componentes do regime geral de valorizações dos bens culturais”:

As leis de desenvolvimento poderão estabelecer formas de protecção, e correspondentes regimes, especialmente aplicáveis aos bens culturais ou a certo tipo de elementos integrantes do património arqueológico, arquivístico, áudio-visual, bibliográfico, fonográfico ou fotográfico ou a novos tipos de bens culturais, nomeadamente os que integram o património electrónico ou o património industrial. (Disposições Gerais. Lei 107/2001)

Na perspectiva de Cordeiro, a ausência de políticas e, sobretudo, de uma legislação que transmita de forma clara a conceção e a especificidade do património industrial compromete a sua eficiente salvaguarda (Cordeiro, 2007).

Enquanto novo tipo de património, os bens industriais, a nível internacional, têm sido reconhecidos, desde a sua afirmação nas décadas de 1960 e 1970, como um campo de inovação no património cultural. Apesar do seu tardio reconhecimento, tem-se verificado uma predisposição, no cenário internacional, para a criação de metodologias e ações que visam a implementação de políticas culturais que promovam a salvaguarda e valorização dos bens ligados ao património industrial. Contudo, em Portugal, apesar da inexistência de uma política específica para a salvaguarda do património industrial e ferroviário, há exemplos de sensibilização para o significado cultural desses bens, o que permitiu o desenvolvimento de projetos de reabilitação e investimento. Um caso paradigmático é o das antigas instalações da indústria dos lanifícios na Covilhã, onde se elaborou um plano para o reaproveitamento das infraestruturas desta importante indústria local. Atualmente, essas instalações acolhem a Universidade da Beira Interior e um espaço museológico dedicado à indústria dos lanifícios²⁴.

Existem diversos fatores que dificultam a implementação de medidas de proteção para o património industrial, devido muito à sua natureza distintiva. Em termos estéticos, este património é frequentemente austero, com poucos elementos singulares e muito menos monumental em comparação com castelos ou palácios. Temporalmente, não é considerado uma “antiguidade”, e, além disso, está frequentemente associado a aspetos

²⁴ Museu dos Lanifícios da Universidade da Beira Interior; <https://museu.ubi.pt/?cix=3029> acedido a 29 de outubro de 2023.

que a sociedade contemporânea vê de forma negativa, como a poluição e as lutas laborais. Também está ligado ao impacto social e económico que a desativação dessas instalações tem sobre as comunidades que delas dependiam como fonte de rendimento, gerando com isso uma depressão social e económica. No entanto, muita dessas instalações possuem um grande potencial para o desenvolvimento e melhoria na qualidade de vida das comunidades locais.

2.2- Património Industrial e Ferroviário como dinamizador da comunidade

O património industrial e ferroviário, embora frequentemente considerado incompreendido, possui razões substanciais que justificam a sua salvaguarda e valorização. Este património não só possui um significado cultural relevante, como também oferece um enorme potencial económico e social, através da transformação das suas instalações, sem que seja necessário recorrer à demolição ou a práticas inadequadas de restauro.

A reutilização destes espaços permite-lhes uma nova vida, sendo importante sublinhar que o sucesso e o reconhecimento de projetos de reuso estão intimamente relacionados com os benefícios que estes proporcionam às áreas em que são implementados (Matos & Lourencetti, 2017). Sabemos que projetos sustentáveis e bem fundamentados podem gerar novas dinâmicas socioeconómicas, especialmente em localidades e regiões afetadas pelo encerramento de fábricas e infraestruturas ferroviárias. Independentemente da função atribuída aos edifícios ou ao espaço envolvente, o potencial de reutilização do património industrial e ferroviário contribui, por si só, para a requalificação urbana e para a criação de um novo dinamismo nas áreas em questão.

Atualmente, são visíveis exemplos de reutilização do património industrial e ferroviário em praticamente todos os países. Após as devidas adaptações, muitos destes espaços transformaram-se em museus, centros interpretativos, instalações de ensino, espaços comunitários ou comerciais. Estes exemplos demonstram claramente as vantagens que a reutilização pode trazer para as comunidades locais. Seguindo a premissa de que “prolongar o ciclo de vida das estruturas existentes” pode contribuir para “atingir as metas de um desenvolvimento sustentável local”, conforme os Princípios de Dublin (ICOMOS-TICCIH, 2011).

2.2.1- Preservação dos valores e identidade

Por meio de novos usos e boas práticas, salvaguarda e valorização do património industrial e ferroviário, possibilita a preservação de testemunhos de uma parte significativa da história social e económica. Este património reflete uma época de profundas transformações, não apenas a nível local ou regional, mas também nacional, como ocorreu durante o período da industrialização (Casanelles Rahola, 2004). Esses elementos possuem uma importância histórica que lhes confere uma função educacional, permitindo não só compreender as mudanças ocorridas no local da instalação das fábricas ou caminhos de ferro, mas também contar a evolução das técnicas e tecnologias, assim como as condições de vida e trabalho dos seus operários.

A salvaguarda deste património contribui para a manutenção de um legado que, em muitos casos, confere identidade e reconhecimento externo às comunidades, cidades e regiões (Cossons, 2012), além de preservar a memória e valorizar a história, tanto a nível nacional quanto local (Mendes, 2000). Vale destacar que estamos a tratar de bens culturais que representam as vivências de profissões que iam desde o empresário ao aprendiz, isto é, da “gente sem história”, incluindo grandes grupos sociais que transcenderam os próprios muros das empresas e companhias (Custódio, 2017, p. 23).

A salvaguarda do património industrial e ferroviário insere-se numa atitude de democratização do património cultural (Folgado, 2010), onde, para além de testemunharem profissões extintas, esses bens representam também o legado de pessoas comuns. A forma como vemos os bens industriais define, em parte, os valores desse património, tal como está descrito na Carta de Nizhny Tagil sobre o Património Industrial, no capítulo relativo à definição dos valores do património industrial:

- i. O património industrial represente o testemunho de actividades que tiveram e que ainda têm profundas consequências. As razões que justificam a protecção do património industrial decorrem essencialmente do valor universal daquela característica, e não da singularidade de quaisquer sítios excepcionais”
- ii. O património industrial reveste um valor social como parte do registo de vida dos homens e mulheres comuns e, como tal, conferes-lhes um sentimento identitário. Na história da indústria, da engenharia, da construção, o património industrial apresenta valor científico e tecnológico, para além de poder também apresentar um valor estético, pela qualidade da sua arquitetura, do seu design ou da sua concepção” (TICCIH, 2003, 2. Valores do património Industrial)

O património industrial e ferroviário, ao ser considerado como uma tipologia dentro do conceito de património cultural, exige que as intervenções e ações de

salvaguarda e valorização sejam também alinhadas com os princípios de práticas desse campo. A preservação da identidade, seja de uma comunidade ou da paisagem de uma cidade, deve, assim, ser um fator primordial a ser considerados nestas ações.

2.2.2- Desenvolvimento económico e social

Como vimos, uma das especificidades dos bens industriais e ferroviários é o seu abandono, seja pelo encerramento das empresas, ou pela obsolescência dos equipamentos, assim, quando há uma revitalização de antigos espaços industriais que se encontram abandonados verifica-se um impacto significativo na área envolvente. Os projetos de reutilização podem promover a regeneração económica de regiões em declínio ou deprimidas devido ao encerramento das atividades industriais. Pelas suas características, o património industrial e ferroviário pode tornar-se uma fonte para investimentos, através da sua salvaguarda e valorização (Cordeiro, 2011).

O reuso dos espaços industriais abandonados, além das suas potencialidades, permite às comunidades pós-industriais, devido às suas características singulares, oportunidade de se reinventarem. Isto pode estimular um maior nível de consumo regional, criação de novas empresas, a geração de emprego, modernização e competitividade, melhorando a qualidade de vida dos habitantes e promovendo o desenvolvimento social e económico (Zhang et al., 2022). Existe ainda a vantagem de manter a comunidade vinculada ao local, podendo inclusive reforçar esse vínculo com um sentimento de pertença, mantendo viva a memória e identidade associadas a um passado industrial que, em muitos casos, possibilitou a migração e concentração urbana nesses locais (Gaspar, 2023).

A salvaguarda do património industrial e ferroviário, bem como a existência de uma planificação de projetos bem-sucedidos, podem integrar um projeto mais amplo de turismo industrial. Este tipo de turismo pode ser um grande incentivo para a sustentabilidade, tanto na salvaguarda dos edifícios reabilitados como na valorização do património e de todo o território envolvente, permitindo, por conseguinte, um maior desenvolvimento social e económico, além de solidificar a identidade local. Tendo em conta que o reuso das antigas instalações industriais pode ter diversos fins, em função das especificidades dos espaços e do tipo de edificação, revela-se um potencial único (Xie, 2015).

Relativamente à Carta de Riga (FEDECRAIL, 2005), que se foca diretamente no património ferroviário, considera-se o sucesso do património ferroviário, principalmente na reutilização de comboios e linhas históricas como um fator relevante para o desenvolvimento turístico. É esse fator que levou a elaboração do documento, de modo a orientar os países membros da FEDECRAIL para as boas práticas de preservação e intensificação deste tipo de turismo, que pode como referido contribuir para o desenvolvimento social e económico de regiões deprimidas, preservando simultaneamente a sua identidade local.

Dado este potencial, e possivelmente para obter das instituições públicas e da própria comunidade, as instituições internacionais e os vários técnicos que trabalham na salvaguarda e valorização do património industrial e ferroviário mencionam, em diversos documentos, o impacto económico e social da preservação desses bens patrimoniais ligados à industrialização. Tanto nos documentos dedicados ao património ferroviário, como noutros que abrangem o património industrial no seu todo, é sublinhada a sua importância, um exemplo é a Carta de Nizhny Tagil sobre o Património Industrial, que no ponto V, do capítulo 5 - “Manutenção e conservação”, aborda a adaptação de edifícios industriais como um fator de desenvolvimento regional, além disso, realça também uma perspectiva ambientalista sobre desperdício e sustentabilidade, que é igualmente relevante:

V- 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. (TICCIH, 2003)

Mesmo no âmbito do património cultural em geral, é evidente a associação da utilização dos bens patrimoniais como motor do desenvolvimento económico e social (Martins, 2020). Por exemplo, a Convenção de Faro, realizado em 2005 pelo Conselho da Europa, está presente na alínea c), do Artigo 1.º do referido documento, que os estados-membros consideram que “(...) a preservação do património cultural e a sua utilização sustentável têm por finalidade o desenvolvimento humano e a qualidade de vida” (Conselho da Europa, 2005).

Em Portugal, a importância da utilização do património cultural como meio de melhoria da qualidade de vida das comunidades está consagrada na própria Lei de Bases

do Património Cultural (Lei n.º 107/01, de 8 de setembro). Indica que a ação na proteção e valorização do património cultural, como está referido na alínea c) do Artigo 12.º, permite a promoção e aumento “... do bem-estar social e económico e o desenvolvimento regional e local (Lei n.º 107/01, de 8 de setembro).

No que concerne mais especificamente ao património industrial, em Portugal, destaca-se o programa promovido pelo Turismo de Portugal, uma entidade pública sob a tutela do Ministério da Economia, com o intuito de diversificar a oferta turística no país, esta instituição desenvolveu o Programa de Estruturação da Oferta do Turismo Industrial, que induziu a criação de uma rede nacional de turismo industrial. o objetivo deste programa é aumentar a atratividade de determinadas regiões que apresentam um menor desenvolvimento²⁵, fruto do encerramento e abandono das suas antigas instalações industriais e ferroviárias.

Embora, como vimos, por vezes exista uma falta de perceção acerca das potencialidades do reaproveitamento do património industrial e ferroviário, considerando as suas especificidades no contexto do património cultural, verifica-se, contudo, a existência de ações promovidas por instituições e técnicos que possibilitam a criação de projetos com impacto positivo. Estes, podem promover o desenvolvimento económico e social de uma região ou localidade, conferindo-lhe uma “segunda vida” após o declínio resultante do encerramento da sua principal fonte de emprego. Além disso, permitem o reaproveitamento das instalações que foram centrais no crescimento demográfico, edifícios que faziam parte da identidade das comunidades, e cuja relação com esses espaços era feita de forma direta ou indireta. A aplicação de projetos de reabilitação das antigas áreas industriais permite torná-las funcionais e práticas, possibilitando simultaneamente a sua abertura à malha urbana.

2.3- Reutilização adaptativa como forma de salvaguarda e valorização

A reutilização adaptativa do património industrial e ferroviário, como se verificou, permite, não só preservar a identidade e a história do local, mas também construir uma nova dinâmica económica e social a comunidades que enfrentavam um declínio resultante

²⁵ Para melhor informação sobre o turismo industrial em Portugal e das locais associadas a esta iniciativa veja-se o sítio de internet da instituição: <https://business.turismodeportugal.pt/pt/Conhecer/programas-iniciativas/Paginas/turismo-industrial.aspx>, acessado a 5 de agosto de 2024.

da atratividade após o encerramento das fábricas e complexo ferroviários. Este processo deixava as áreas industriais ao abandono, sem gerar qualquer mais-valia para a população. A criação de diferentes tipos de reuso, dada a versatilidade das numerosas instalações industriais, tem-se revelado a estratégia mais recorrente para a salvaguarda e valorização deste património, evitando assim o abandono ou demolição (Cordeiro, 2012).

Apesar das vantagens associadas, especialmente no que se refere à utilização dessas infraestruturas para o turismo industrial, é necessário refletir sobre a forma mais adequada de intervir no património industrial e ferroviário. Em muitos casos, estes edifícios já dispõem de sistema de esgotos e acesso às vias de comunicação, o que facilita a reutilização. O impacto de reutilização adaptativa pode ir além das vantagens sociais e económicas, sendo relevante analisar exemplos concretos que evidenciam a versatilidade deste património, que o torna tão específico quando comparado com outros tipos de bens patrimoniais.

A versatilidade do património industrial e ferroviário para a elaboração de projetos de reutilização adaptativa, tem tido vários exemplos em várias partes do mundo, cujo edifícios e complexos foram transformados para habitação, comércio, serviços públicos, museus, espaços culturais, estabelecimentos de ensino ou de lazer (Cordeiro, 2011). Um caso já mencionado neste texto é o a Covilhã, onde antigas instalações de uma fábrica de lanifícios forma transformadas num polo da Universidade da Beira Baixa e num museu industrial. outro exemplo é a antiga estação de Plaza de Armas, em Sevilha, que, após a sua desativação, foi classificada foi sujeita a um projeto de reconversão do edifício de passageiros e da área envolvente, transformando-se num centro comercial e espaço de lazer, inaugurado em 1999. Edifício que tinha sido classificado como monumento de Espanha em 1990, mantendo esta classificação até hoje (Lourencetti, 2020).

Contudo, um dos casos de maior sucesso, dada a envergadura do projeto, é a reconversão realizada na antiga zonha industrial do Ruhr, na Alemanha, o IBA Emscher Park. Outrora o coração da indústria do carvão e do aço na Europa (Cossons, 2016), este projeto de grande escala decorreu ao longo de aproximadamente 10 anos, com cerca de 100 diferentes iniciativas, cujo objetivo foi o da requalificação de praticamente toda uma região pós-industrial. O projeto englobou 17 cidades, entre Duisburgo e Bergkamen, no Vale do Ruhr, abrangendo uma área com cerca de 2 milhões de habitantes. O desenvolvimento do IBA Emscher Park, entre 1990 e 2000, transformou uma área industrial abandonada num corredor com comércio, espaços verdes, habitação, espaços

museológicos, culturais e de lazer. Este projeto demonstrou, para além de capacidade de salvaguardar o património *in situ*, a possibilidade de canalizar investimentos públicos e privados para revitalizar a economia e melhorar a qualidade de vida numa região deprimida pelo encerramento da sua indústria, tornando-se, até aos dias de hoje, um dos projetos pioneiros na relação entre reutilização do património industrial e a criação de novas dinâmicas de desenvolvimento regional (Cordeiro, 2011; De Marchi, 2014; Faria, 2004), comprovando a versatilidade deste tipo de património.

Entre as várias intervenções realizadas no âmbito da adaptação das antigas instalações, destacam-se trabalhos importantes. O Gasómetro de Oberhausen, o maior do género da Europa, construído na década de 1920, é hoje utilizado para a realização de espetáculos de teatro e música, bem como para exposições. O antigo moinho Küppersmühle, localizado em Duisburgo, construído em 1909, foi convertido num museu de Arte Contemporânea, tornando-se um *ex-libris* da cidade. A requalificação deste edifício impulsionou, igualmente, a revitalização da zona portuária da cidade. Por fim, o antigo complexo das minas de carvão de Zollverein, construído em 1932 na cidade de Essen, foi classificado como Património Mundial da UNESCO, em 2001. Considerado uma das minas mais belas do mundo, o complexo alberga atualmente grupos de teatro, espaços expositivos, um centro de design e um museu.

2.3.1- Reutilização adaptativa e a questão da sustentabilidade ambiental

Um dos temas mais atuais, que transcende até mesmo a questão da defesa patrimonial, é a sustentabilidade ambiental e a necessidade de, sobretudo no ocidente, reduzirmos o impacto ambiental das inúmeras atividades humanas. No entanto, o tema da sustentabilidade tem-se tornado cada vez mais presente nas questões associadas ao património cultural, com destaque para o património industrial e ferroviário.

A reutilização adaptativa, embora seja uma das melhores formas de salvaguardar o património industrial e ferroviário, privilegia uma redução significativa no impacto ambiental. Isso deve-se ao facto de evitar a demolição e a consequente construção de novas infraestruturas, o que implicaria a produção de materiais de construção, o transporte, e a poluição atmosférica e sonora (Matos & Lourencetti, 2021; Medeiros, 2020). Assim, a versatilidade e as características dos antigos edifícios industriais e ferroviários revelam-se uma oportunidade para a implementação de projetos de

sustentabilidade, que, além de terem um menor impacto ambiental, reduzem os custos, sobretudo relacionados com a aquisição de materiais de construção para novos edifícios. Este fator facilita também a aceitação pública, especialmente em casos de investimento público (Karge & Makarenko, 2014).

A salvaguarda do património industrial e ferroviário por meio da reutilização adaptativa das suas infraestruturas mantém-se, apesar de décadas de debate e esforço por parte de associações e técnicos da área, como um tema extremamente atual. A sua relevância vai além do valor cultural e simbólico para as comunidades, estendendo-se à sustentabilidade das áreas onde se localizam. Isto é particularmente relevante tendo em conta os esforços de muitas instituições públicas e governamentais que, através de políticas e metas claras²⁶, visam combater o impacto ambiental, e promover, uma maior sustentabilidade nesse campo. A reutilização destes edifícios implica uma redução significativa do impacto ambiental, essencialmente quando consideramos que o setor da construção é uma das atividades mais poluentes. Segundo Córias (2004), os materiais utilizados na construção representam “50% dos recursos materiais extraídos da natureza” (p.5). A transformação de matéria-prima, vegetal ou mineral para a produção de cimentos ou tijolo, por exemplo, consome grandes quantidades de energia, e estas matérias-primas são um produto finito (Yates, 1997). O impacto ambiental de uma nova construção pode afetar tanto a paisagem urbana quanto rural, especialmente devido à localização de pedreiras em zonas florestais.

No que se refere à reutilização adaptativa de infraestruturas ferroviárias, mesmo que seja impossível repor a sua função original, as linhas férreas e as respetivas plataformas podem ser aproveitadas de maneira harmoniosa com a paisagem rural. Como já mencionado, essas infraestruturas podem ser convertidas em trilhos e ciclovias, promovendo, um menor impacto ambiental e permitindo a realização de projetos sustentáveis em regiões isoladas ou com baixo desenvolvimento. No meio urbano, a reutilização de edifícios, como estações ou linhas férreas desativadas, insere-se de forma harmoniosa na malha urbana, evitando a demolição e construção de novas infraestruturas e contribuindo para uma urbanização mais sustentável (Matos & Lourencetti, 2021).

²⁶ Falando essencialmente do abandono progressivo no uso de combustíveis fósseis, sendo um dos mais falados a substituição de veículos rodoviário de combustão a partir desse tipo de combustível por parte da União Europeia, meta essa fixada para 2050.

A ligação entre a salvaguarda e preservação do património cultural com as questões ambientais e de sustentabilidade está amplamente refletida nos documentos internacionais relevantes. Um exemplo é a Convenção de Faro, cujo Artigo 9.º apela a uma utilização sustentável do património cultural (Conselho da Europa, 2005). No que diz respeito ao património industrial, temos como vimos anteriormente a Carta de Nizhny Tagil sobre o Património Industrial, que no ponto V, do capítulo 5 - “Manutenção e conservação”, que faz referência às vantagens da reutilização adaptativas como forma de poupança de energia. A Carta de Sevilha sobre o Património Industrial (2018), também enfatiza a importância da sustentabilidade ambiental nos projetos de reutilização adaptativa do património industrial. Em Portugal, a própria Lei de Bases do Património Cultural (Lei 107/01, de 8 de setembro) não desassocia a política ambiental do património cultural, como exemplificado no ponto 1, alínea d), do Artigo 12.º - “Finalidades de proteção e valorização do património cultural”, onde a proteção e valorização deste, estão ligados diretamente à defesa ambiental.

3- Os Caminhos de ferro no Barreiro

O concelho do Barreiro foi fundado após a atribuição da Carta de Vila por D. Manuel I em 1521, após muitas alterações das suas dimensões, os limites administrativos só seriam estabelecidos em 1898 (Camarão & Motta, 2021).

O território que presentemente conhecemos como concelho do Barreiro sempre beneficiou da sua localização como ponto estratégico na ligação de Lisboa com o interior da Península de Setúbal e Alentejo através do rio Tejo, tornando-se num importante eixo para a circulação de pessoas e mercadorias desde a Idade Média

No século XIX, antes da chegada dos caminhos de ferro, as principais atividades do concelho eram a pesca, os moinhos de cereal²⁷, as salinas e a produção agrícola, com destaque para a produção de vinho e batata. Apesar de não conseguir rivalizar com os dois principais portos da Outra Banda (Aldeagalega²⁸ e Moita), e mantendo sempre um estatuto insuficiente para lhe conferir a importância a nível regional (Motta & Guimarães, 2022), grande parte da sua produção era escoada e vendida para Lisboa.

3.1- Da construção ao declínio do complexo ferroviário

O Aparecimento dos caminhos de ferro em Portugal acontece tardiamente quando comparado com o que aconteceu em outros países, nomeadamente na Grã-Bretanha e os Estados Unidos da América, sendo que Portugal apenas tem a sua primeira linha ferroviária nos anos 50 do século XIX.

Após as invasões napoleónicas, guerra civil e convulsões políticas que marcaram o país na primeira metade do século XIX, este encontrou certa acalmia com o início do chamado período da Regeneração, foi nessa aparente estabilidade que a discussão passou pela elaboração de projetos para a introdução dos caminhos de ferro em Portugal, com o objetivo de modernizar o país, como forma de alavancar a economia nacional. A principal figura para esse paradigma foi o então ministro do recém-criado Ministério das Obras Públicas, Fontes Pereira de Melo, político que deu início à instalação dos caminhos de ferro em Portugal, com três projetos: ligação Lisboa – Sintra; ligação Lisboa – Santarém, esta com objetivo de estender a linha até à fronteira com Espanha; e a ligação a sul Tejo

²⁷ No concelho do Barreiro coabitaram moinhos de vento e de maré, alguns deles ainda são visíveis na paisagem local.

²⁸ Atual Montijo.

até à localidade de Vendas Novas, com ramal para Setúbal (Pereira, 2012). Esta primeira fase da construção dos caminhos de ferro foi caracterizada por avanços e recuos, associada à instabilidade de muitas das companhias que garantiam a adjudicação por parte do governo para a construção das novas linhas ferroviárias, fruto das falências e incumprimento nos prazos.

O início da indústria ferroviária nacional ficou também marcado pelo financiamento de investimentos privados, e contratação de diversos engenheiros e técnicos oriundos dos países cujos caminhos de ferro já se encontravam instalados há décadas nos seus territórios.

A ligação ferroviária à região do Alentejo era considerada prioritária desde a década de 1840, existindo projetos anteriores que já propunham a instalação dos caminhos de ferro nessa região, principalmente pela sua importância agrícola na produção cerealífera (Pereira, 2008). Contudo, foi apenas durante o período da Regeneração que a iniciativa avançou. O marquês de Ficalho, Par do Reino, que já havia demonstrado interesse anteriormente pela exploração de uma linha ferroviária no Alentejo, juntamente com Eugénio de Almeida, propõem ao governo, a 19 de abril de 1854, a construção de uma linha férrea entre Aldegalega (atual Montijo) e Vendas Novas, com possíveis prolongamentos para Setúbal, Évora e Beja (Pereira, 2012). A proposta foi bem recebida pelo ministro Fontes Pereira de Melo, que rapidamente submeteu o projeto de lei à discussão, apesar de algumas falhas existentes no mesmo. Em tempo recorde, a lei foi aprovada a 7 de agosto de 1854 e o decreto a 24 de agosto do mesmo ano, permitindo o início do processo de adjudicação da obra. Vale destacar que o mesmo sofreu alterações, passando o ponto de partida da linha Sul do Tejo de Aldegalega para o Barreiro.

Esta alteração, no que diz respeito à localização da estação testa dos caminhos de ferro a Sul do Tejo, pode ser entendida de duas formas, do ponto de vista técnico, pois a vila do Barreiro apresentava melhores condições de espaço e de construção em comparação com a opção inicial, Aldegalega, o outro ponto de vista prende-se pela teoria que essa mudança se devia, exclusivamente, à intervenção do influente político Joaquim António de Aguiar. Teoria de certa forma admitida pelo autor barreirense, José Augusto Pimenta, defendendo que Aguiar “... tanto se interessava pelo bem estar d’esta terra, que o Barreiro deve, inquestionavelmente, o extraordinário benefício de ser a estação *terminus* do caminho de ferro do sul e sueste” (Pimenta, 1886, p. 75). Apesar dessas justificativas, o local escolhido para a construção da estação ferroviária no Barreiro

revelou-se, como veremos, uma má opção, sendo revista poucos anos após a sua inauguração.

Apesar de muitas dúvidas e críticas de como o processo fora discutido e finalizado a obra acabou por ser adjudicada a um grupo de investidores denominados de “brasileiros”²⁹, que fundaram a Companhia dos Caminhos de ferro do Sul do Tejo, cuja aprovação de estatutos ocorreu a 6 de fevereiro de 1855. Curiosamente os primeiros proponentes do projeto, o marques de Ficalho e Eugénio de Almeida, não participaram na licitação. Estava assim dado o passo para a pequena vila do Barreiro receber o caminho de ferro e entrar na rota da modernidade tecnológica.

1855-1874- Início da ferrovia no Barreiro

A evolução e a influência da construção dos caminhos de ferro na vila do Barreiro podem ser divididas em ações e decisões que transformaram a localidade. Para acompanhar essa evolução e entender as consequências que levaram o Barreiro a tornar-se uma cidade ferroviária (Furtado, 2020), é importante analisar o contexto histórico dessas iniciativas.

Com a adjudicação da linha Barreiro-Vendas Novas, com ligação a Setúbal, à Companhia de Caminhos de Ferro do sul do Tejo³⁰, as obras ficaram a cargo do engenheiro belga De Lenne, que já detinha experiência na instalação de caminhos de ferro no Luxemburgo. As obras no Barreiro iniciaram-se em 1855, embora, segundo Carmona (2022), a companhia já adquirisse terrenos no concelho, por intermédio do seu representante, desde 1853, antes mesmo da aprovação do governo.

Em 1859, a estação ferroviária do Barreiro já estava concluída, e a linha havia sido construída até Bombel, restando poucos quilómetros para alcançar Vendas Novas. Nesse ano, ocorreu a primeira viagem de um comboio com destino ao sul do país, partindo do Barreiro, evento que teve grande repercussão na imprensa lisboeta e contou com a presença de altos dignatários, incluindo o próprio monarca, D. Pedro V. Todavia, apesar da inauguração simbólica ter ocorrido em 1859, a linha só foi aberta ao tráfego comercial a 2 de setembro de 1861, devido a atrasos na construção do ramal que ligava o Pinhal Novo a Setúbal, essencial para conectar o porto desta cidade à linha férrea.

²⁹ Apesar dessa denominação, os membros do grupo eram portugueses que tinham enriquecido no Brasil.

³⁰ Conhecida por Companhia dos “brasileiros”.

A estação terminal, a primeira a ser construída em Portugal³¹, foi acompanhada pela construção de várias dependências que serviram à logística e manutenção da linha e do seu material circulante. À medida que a linha do Sul se expandia para outras localidades, o movimento e a importância da vila do Barreiro crescia gradualmente.

Apesar dos avanços na construção, o desenvolvimento da linha férrea foi marcado por um litígio entre o governo e a companhia, devido a problemas de liquidez e divergências sobre a bitola e o prolongamento da via até Évora e Beja. Isso levou à nacionalização da linha Barreiro-Vendas Novas e Setúbal, no ano da inauguração em 1861, no entanto, a linha foi novamente privatizada no ano de 1864, desta vez pela South Eastern of Portugal³² conhecida pela companhia “dos ingleses”, para o seu prolongamento.

A escolha da localização da estação ferroviária no Barreiro mostrou-se problemática, pois a mesma não foi equipada com uma ponte-cais que permitisse o transbordo seguro e eficiente entre o comboio e o transporte fluvial. Durante a construção do terminal, em 1855, sondagens realizadas a pedido do engenheiro De Lenne revelaram que o lodo na margem do rio Coia era profundo demais para suportar a construção de uma ponte-cais adequada, o que foi comprovado quando os pilares em alvenaria construídos para o tabuleiro foram absorvidos pelo terreno (Motta & Guimarães, 2022). Assim, à data da abertura comercial da linha, em 1861, o transbordo entre o transporte marítimo e ferroviário exigia um deslocamento de cerca de dois quilómetros entre a estação e a Ponta do Mexilhoeiro, onde estava localizada a única ponte-cais da vila.

Em 1862, quando a linha já estava sob a posse do estado, foi inaugurada uma ponte-cais provisória de madeira, localizada em frente à estação terminal, para facilitar o transbordo de passageiros e mercadorias. Ainda assim, essa solução revelou-se insuficiente para atender às necessidades logísticas e de segurança. À medida que a linha ferroviária se expandia e o tráfego aumentava, intensificava-se também o debate sobre a adequação do Barreiro como estação terminal da linha a Sul do Tejo. Engenheiros e políticos começaram a propor alternativas questionando a escolha do local, sugerindo novas soluções que tendiam a retirar à vila o protagonismo no empreendimento ferroviário nacional.

³¹ A segunda estação a ser construída foi a de Lisboa - Santa Apolónia, inaugurada no ano de 1865.

³² Geralmente traduzida para Companhia dos Caminhos de Ferro do Sueste.

1874-1920- Da incerteza à consolidação de um complexo ferroviário

Os anos que se seguiram à abertura comercial da linha do Sul, com as consequentes ampliações tanto para Sul com para Sueste demonstraram claramente que a construção da estação terminal no Barreiro fora mal planeada. Tornando necessário a criação de soluções para que a ligação ferroviária e fluvial pudesse atender ao tráfego que ali se consolidava e que sofria graves problemas logísticos, colocando assim em risco o plano para que tinha sido concebida inicialmente, ou seja, ser estação testa na ligação entre o Sul do país e a capital Lisboa.

Ao mesmo tempo que se debatia o problema da estação do Barreiro, surgia em equação um projeto para a construção de uma linha ferroviária de bitola estreita entre Cacilhas e Sesimbra, ponderando-se a ligação da mesma com a linha Sul e Sueste (Serrão, 1986). Vale ressaltar, que apesar de não ter sido colocado em discussão pelo governo, a solução Cacilhas obtinha, devido à maior proximidade com Lisboa encurtando cerca de dois quilómetros de distância na sua viagem fluvial, maior preferência em receber a estação terminal da linha do Sul, contudo os elevados custos e dificuldades de traçado levaram ao abandono da mesma como *terminus*.

Numa altura em que o projeto de transferência da estação terminal do Barreiro para Cacilhas começava a ganhar cada vez mais apoiantes (Valladas, 1878), surge em 1874, com o objetivo de resolver as dificuldades causadas pela localização da estação terminal e os desafios nos *transfers* para o transporte fluvial, o engenheiro Miguel Pais, responsável pelos CFSS que propôs alternativas para as mesmas, começando por justificar que a solução Cacilhas não seria viável devido aos altos custos, logística desfavorável e tempo despendido na sua execução. Em contrapartida, apresentou um projeto que contemplava a construção de uma nova estação no Barreiro com a criação de um aterro, que para além de ser financeiramente menos dispendioso, permitia a otimização na ligação entre o Sul e Lisboa por via fluvial (M. Pais, 1878).

As obras que começaram em 1876, representavam um projeto de grande envergadura para a época. A melhoria da estação terminal resultou na construção de uma nova estação sobre um aterro, que permitiu a integração ferroviário e fluvial. Além disso, o espaço conquistado ao rio Coia possibilitou a criação de uma plataforma com instalações adequadas para cargas e descargas da mercadoria e seu armazenamento. Com a inauguração da nova estação *terminus*, a estação Barreiro-Mar, a 5 outubro de 1884, obra que recebeu largos elogios pela sua arquitetura, a Estação Primitiva, foi então

desativada para o uso ao qual havia sido inicialmente concebida. No entanto, e na sequência do crescimento do tráfego nas linhas Sul e Sueste e consequente aumento do material circulante, a antiga estação foi reabilitada e transformada em oficinas de manutenção e reparação, permitindo reparações de grande escala de locomotivas e carruagens. Ali foram construídos vários edifícios, destacando-se a Rotunda das Máquinas, projetada em 1885 e inaugurada em 1890, já após a morte de Miguel Pais, em 1888, construção essa que foi apelidada, pela imprensa da época, como uma das construções mais notáveis do novo complexo ferroviário.

O projeto de construção do novo complexo ferroviário, amplamente elogiada na época, permitiu uma melhoria significativa no transporte e transbordo de uma linha férrea cada vez mais procurada, principalmente no que diz respeito a mercadorias. A criação do aterro na margem do rio Coina possibilitou não só a construção de uma nova estação e do seu respetivo embarcadouro, melhorando as condições dos passageiros, mas também de uma plataforma que ampliou a área do complexo ferroviário do Barreiro, aumentando consideravelmente o fluxo de mercadorias que ali chegavam tanto por via ferroviária como fluvial. Entre essas mercadorias que ali chegavam, destacava-se o minério alentejano e a cortiça do Algarve e Alentejo.

A manutenção e melhoria preconizadas pelo engenheiro Miguel Pais, permitiram que o Barreiro se consolidasse como ponto terminal dos CFSS. A ação promovida pelo engenheiro foi de tal importância para o concelho que resultou em várias manifestações de gratidão e homenagem à sua pessoa, por meio da toponímia³³ e de um retrato que teve exposto nos antigos paços do concelho³⁴. Essa homenagem veio a ser mais justificada pelas grandes transformações que a vila sofreu nos restantes anos do século XIX e durante grande parte do século XX, tornando-se um importante nó estratégico na ligação entre o Sul do país e Lisboa, levando que ali se fixassem um número cada vez maior de estabelecimentos de várias dimensões, inicialmente associados à cortiça. Essa localização também influenciou, em 1907, a chegada da Companhia União Fabril ao Barreiro - CUF. Esse aumento da indústria transformadora foi um ponto de não retorno, transformando a antiga vila piscatória e agrícola numa das maiores vilas industriais do país.

³³ Rua Miguel Pais, hoje uma das principais ruas da cidade, que liga a estação primitiva/ oficinas dos caminhos de ferro ao Largo da Igreja de N^a. Senhora do Rosário.

³⁴ Localizado na Praça de Santa Cruz, num edifício no lado norte.

O projeto de melhoria e ampliação, iniciado em 1876, não apenas criou um complexo ferroviário, mas também o dotou de um conjunto de valências necessárias para atender à crescente demanda que se começava a verificar nas linhas do Sul e Sueste, com a construção de uma nova gare ferroviária, o embarque e desembarque dos passageiros tornou-se mais cómodo, eliminando a necessidade de se deslocarem cerca de dois quilómetros da estação primitiva até à ponte-cais localizada no Mexilhoeiro, ou de se aventurarem no ponte-cais de madeira que se localizava à frente dessa mesma estação.

Além da melhoria significativa nas condições de transferência de passageiros que viajavam de ou para Lisboa, a construção de uma plataforma aumentou o espaço para o armazenamento de mercadorias, juntamente com a instalação de edifícios que permitiram as manobras e o carregamento e descarregamento de vagões que chegavam e partiam do Barreiro. Destaca-se também a construção de um ponte-cais, que ficou conhecida por “ponte dos ingleses”, projetada em 1885 pela empresa Gustav Eiffel, que permitiu a chegada de vagões para a carga e descarga de navios que ali atracavam, para além da construção de vários imóveis para a instalação de escritórios das diversas secções dos caminhos de ferro.

Esse aumento de espaço e de serviços no complexo ferroviário refletiu-se no gradual crescimento do número de trabalhadores ferroviários nas oficinas do Barreiro, como nos demonstra Pinheiro (1999), que nos diz que no “Barreiro, ocupavam 47 trabalhadores permanentes em 1869 e 52 em 1873. Em 1889, as oficinas empregavam 127 trabalhadores e o quadro de pessoal de 1892 incluía 167, com 18 funileiros, 38 serralheiros, 2 fundidores e 14 ferreiros” (p. 48), estes números dizem respeito apenas às oficinas, se considerarmos também o aumento nas áreas da estiva, manobreadores entre outros postos de trabalho pertencentes à logística da nova plataforma, inaugurada em 1884, o aumento de funcionários torna-se ainda mais evidente.

Os últimos anos do século XIX e os primeiros anos do século XX foram marcado por um número de novas infraestruturas, já mencionadas, mas também destacando a construção da Doca Seca, em 1893, que permitiu que os vapores da companhia ferroviária, que faziam a ligação fluvial entre o Barreiro e Lisboa, fossem reparados no Barreiro, alargando ainda mais as várias valências do novo complexo ferroviário.

É importante destacar que apesar, da ampliação e melhoramentos do complexo ferroviário do Barreiro, os planos para transformar Cacilhas na estação terminal dos CFSS não foram de todo esquecidos. Mesmo durante a Primeira República esse debate

continuou, essencialmente pela vantagem da ligação fluvial que aquela localidade oferecia. Assim, foi inaugurado em 1923 o ramal do Seixal, que permitia a conexão com a vila através de uma ponte de ferro, com o objetivo de ligar o Barreiro e o CFSS a Cacilhas. No entanto, devido a problemas económicos e técnicos, e posteriormente com a instalação do arsenal da marinha no Alfeite, a partir de 1928, precisamente no local onde o ramal estava projetado para atravessar, o projeto foi abandonado definitivamente.

A impossibilidade de concluir a ligação a Cacilhas, anexada à pouca rentabilidade deste ramal e à instalação do complexo industrial da Siderurgia Nacional a sul da ponte, levou ao planeamento do seu encerramento por parte da CP, em 1968. Porém o seu encerramento foi acelerado pelo incidente que ocorreu entre um navio oriundo da Siderurgia Nacional que danificou seriamente o tabuleiro móvel da ponte ferroviária, em setembro de 1969.

Apesar das muitas dúvidas que se abateram sobre a continuidade do Barreiro como estação terminal a construção de um complexo ferroviário e de uma estação capaz de responder às exigências influenciou diretamente as transformações socioeconómicas e demográficas que se seguiram naquela, inicialmente, pequena vila piscatória e de quintas agrícolas que se tornou numa das localidades mais industrializadas do país. O crescimento que se iniciou na monarquia continuou durante a 1.ª República, porém salientando que os tempos incertos a nível social e económico que caracterizaram os últimos anos desse regime tenham tido grande impacto na vila e no complexo ferroviário. As inúmeras greves dos ferroviários trouxeram violência e incerteza, impulsionados pela falta de investimento que se verificou na inexistência de renovação das oficinas e ferramentaria, além da escassez de carvão para alimentação das locomotivas, substituído muitas vezes por madeira. Essa situação criava inúmeras avarias no material circulante que se encontrava em acelerada degradação. Por isso tudo, mais uma vez o futuro da atividade ferroviária da vila voltou a estar em suspenso, com a probabilidade do encerramento ou deslocação do complexo ferroviário do Barreiro.

1920-1995- Da ampliação ao declínio de um complexo ferroviário

As convulsões e a crise que se instalaram nos últimos anos da 1.ª República também repercutiram no complexo ferroviário do Barreiro, devido à falta de investimento

nas infraestruturas e material por parte dos CFE, proprietária da CFSS. O clima de insatisfação política que assolava o Barreiro também se manifestava em greves e tumultos frequentes, como a greve de 1920, que resultou em cerca de 70 dias de desordem e violência (Carmona, Ramalho, & Motta, 2013).

Em 1920, as oficinas encontravam-se obsoletas como nos indica A. S. Pais ao mencionar a necessidade de “...construção de novas oficinas ferroviárias no Barreiro, que viessem substituir as que, já acanhadas e antiquadas...” (Pais, 1965, p. 95). As condições das oficinas eram tão precárias, em 1920, que segundo um artigo de 1935 da Gazeta dos Caminhos de Ferro, havia “... no Barreiro, espalhada pelas oficinas, depósitos, etc., uma grande quantidade de material circulante e de tracção, imobilizada, por não estar em condições de poder circular”, o que trazia inconvenientes para “... atender às exigências do tráfego.”.

A inoperância de várias administrações, agravadas pelas dificuldades que se viviam na 1.^a República, principalmente no pós-Primeira Guerra Mundial, com sucessivas greves ferroviárias e instabilidade governativa, resultou na criação de cinco comissões, ocorridas entre 1920 e 1929, de modo a avaliar o futuro das oficinas do Barreiro. Muitas hipóteses foram sugeridas, nessas comissões, maioritariamente apresentadas por representantes da CP (após 1927, tornaram-se arrendatários dos CFSS e CFDM), que defendiam a transferência das oficinas gerais para o entroncamento do Pinhal Novo, ou a concentração das oficinas gerais de toda a rede ferroviária nas instalações oficiais de Contumil, argumentando a falta de espaço para construção e ampliação de novas oficinas do CFSS.

Porém, a decisão recaiu na atualização e ampliação das oficinas já existentes, com alguns argumentos favoráveis como a proximidade da Via Fluvial, já que as oficinas, além de repararem o material ferroviário, também tinham a valência de manutenção e reparação das embarcações que faziam a travessia pelo rio Tejo. Outro argumento que pode ter influenciado a decisão foi o impacto que a transferência das oficinas do CFSS para outro local, teria sobre as cerca de 200/600 famílias dos ferroviários, que teriam de ser deslocados. Esta decisão só foi oficializada em 1932, já com Duarte Pacheco como ministro das Obras Públicas no governo presidido por Salazar, no início do Estado Novo. Os trabalhos começaram no ano seguinte, com a presença do próprio ministro das Obras Públicas, do Presidente da República, General Carmona e do Presidente do Concelho de

Ministros, Salazar, no lançamento da primeira pedra³⁵ para ampliação e modernização das oficinas gerais do CFSS. Esta reabilitação, concluída em 1935, proporcionou novas valências e melhorias em relação às condições anteriores. Destacou-se a construção de um edifício de 400 metros de comprimento e 100 metros de largura, adossado à fachada da Estação Primitiva da vila, além de uma série de novos edifícios oficinais, armazéns e a transformação de uma antiga cocheira das máquinas em refeitório com capacidade para 400 ferroviários. Também foram instalados equipamentos que permitiam a transferência de material entre as oficinas e a Doca Seca da Via Fluvial (Pais, 1965).

Esta ampliação permitiu que o número de funcionários que na época dessa intervenção era de cerca de 800 funcionários (Pais, 1965, p. 108), aumenta-se para cerca de 1850, em 1971. Desses, aproximadamente 1250 trabalhavam nas oficinas e os demais nos serviços operacionais da Região Sul (Pais, 1971, p. 95). Esse crescimento também foi impulsionado pelo início do funcionamento de uma nova fundição no Lavradio, na década de 1950, que absorveu muitos funcionários da fundição que havia sido encerrada nas oficinas de Lisboa-P, localizada em Santa Apolónia (Cerveira, 2006).

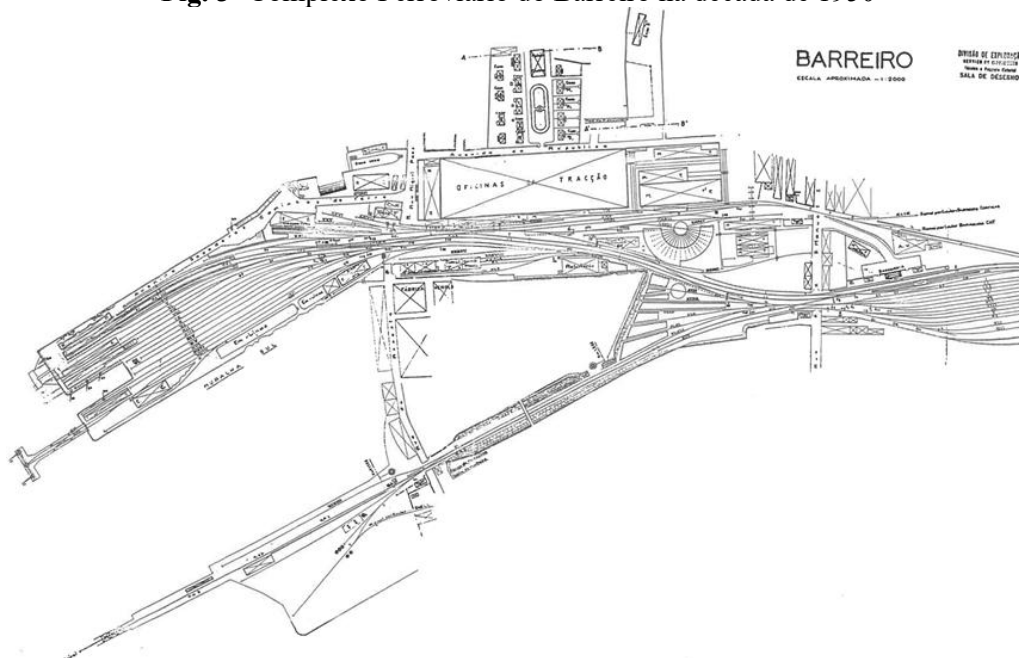
Foram construídos e adaptados diversos edifícios. Entre eles, destacou-se a construção de um novo Armazém de Viveres, em 1936, projetado pelo arquiteto Cottinelli Telmo, que viria a ser ampliado em três ocasiões (1937, 1942 e 1945), a construção de um carril de carga, adaptação do edifício da antiga central a vapor em escritórios, a construção da Avenida do Batalhão dos Sapadores dos Caminhos de Ferro, permitiu a criar um acesso pedonal e rodoviário para a Estação Barreiro-Mar, passando a ser uma interface ferroviária, fluvial e rodoviária. Foi construído um novo apeadeiro Barreiro Terra e ampliado o apeadeiro do Lavradio. Nesse período, tinha também começado a transição do material circulante a vapor para diesel, cuja alta especialização dos seus funcionários nesse material, permitiu que as oficinas passassem a ser designadas como a “Catedral do Diesel” (Carmona, 2022).

Este período marcou o auge do complexo ferroviário do Barreiro e coincidiu com uma nova reorganização da ferrovia nacional, que se iniciou na década de 1950. Onde as anteriores cinco Circunscrições, passaram a ser organizadas em três grupos oficinais que se caracterizavam pela realização de grandes reparações. As oficinas do Barreiro foram

³⁵ A visita realizada a 5 de novembro de 1933 e foi marcada como um grande evento para a vila do Barreiro.

designadas como 3ª Grupo Oficinal, juntamente com Campolide e Entroncamento, com a designação de 1.º Grupo Oficinal e 2.º Grupo Oficinal respetivamente.

Fig. 3- Complexo Ferroviário do Barreiro na década de 1950



Fonte: Gomes (2000, p.161).

Porém, simultaneamente à ampliação e modernização das oficinas gerais dos CFSS, o transporte rodoviário começava gradualmente a ser cada vez mais utilizado, reduzindo a dependência dos caminhos de ferro para a mobilidade de pessoas e mercadorias. Ademais, a falta de investimentos e de políticas ferroviárias relevantes que se verificaram a partir da década de 60 culminou com o início de encerramentos, desde o final de 1980 (Furtado, 2020), de várias linhas ferroviárias nacionais. O próprio Barreiro, que era a única ligação entre o Sul e Lisboa, perdeu essa exclusividade³⁶ quando, em 1964, foi inaugurada a Ponte sobre o rio Tejo, hoje Ponte 25 de Abril. Embora inicialmente destinada apenas ao transporte rodoviário, a ponte foi projetada para permitir a passagem de comboios, ligando diretamente as duas margens e fazendo com que o Barreiro deixasse de ser a estação terminal da linha do Sul.

³⁶ Apesar de existir uma ponte ferroviária no rio Tejo em Vila Franca de Xira, esta encontrava-se longe de Lisboa, sendo que a sua estrutura não permite a passagem de comboios de carga.

1995 à atualidade- O declínio da atividade ferroviária no Barreiro

Tanto as políticas ferroviárias que levaram ao encerramento de várias linhas e ramais de exploração, principalmente no Alentejo, como o aumento na utilização do transporte rodoviário, contribuíram para a diminuição da atividade ferroviária na cidade do Barreiro³⁷. A gradual desindustrialização que se verificou no país nas últimas décadas do século XX, teve reflexo no encerramento de várias unidades fabris daquele que tinha sido o maior complexo industrial ibérico, pertencente à antiga CUF, e teve como consequência a redução de forma considerável do tráfego de comboios de mercadorias que entravam e saíam dos ramais do complexo fabril.

A própria estação do Barreiro Mar, apesar das melhorias no acesso que permitiram a instalação do terminal rodoviário já era vista, em 1971, como obsoleta para as necessidades que naquela época seriam exigidas (Pais, 1971). De modo a melhorar a ligação fluvial entre o Barreiro e Lisboa, foi inaugurado, em 1995 uma nova estação rodofluvial, como o nome indica, sem acesso direto por comboio. A construção dessa nova estação exigiu a criação do novo aterro a Sul da antiga gare, o que resultou na demolição de vários edifício e cais que funcionavam como armazéns e locais de embarque e desembarque de mercadorias. Entre essas demolições, destaca-se a ponte-cais dos “Ingleses”, projetada pela empresa de Gustav Eiffel (Carmona, 2022).

A importância do Barreiro como nó estratégico na ligação entre o Sul e Lisboa sofreu um grande revés quando, em 1999, foi inaugurada a travessia ferroviária na Ponte 25 de Abril, permitindo pela primeira vez a ligação entre a Península de Setúbal e Lisboa, criando assim a linha Eixo Norte-Sul, entre as estações de Campolide e a vila algarvia de Tunes. Simultaneamente, o Barreiro passou a ser uma linha suburbana, servindo hoje como estação terminal da linha do Sado.

Em 2008, foi feita a eletrificação da linha entre Pinhal Novo e o Barreiro, levando à construção de um apeadeiro junto à antiga estação Barreiro Mar, resultando na desativação e abandono desta. No entanto, a eletrificação das linhas não chegou às Oficinas ferroviárias, que continuaram apenas capacitadas para receber material circulante a diesel, limitando a sua operação. A redução de pessoal vinha a ser sentida

³⁷ Foi elevado a cidade em 1985.

com o encerramento de várias unidades como por exemplo a doca seca³⁸ e a fundição do Lavradio, unidade que foi desmantelada para dar origem a uma zona urbanizada.

Apesar da melhoria na ligação entre o Sul e Lisboa, este desenvolvimento representou um duro golpe para o complexo ferroviário, com o encerramento e demolição de várias estruturas que já não tinham utilidade para os fins a que se destinavam, marcando assim uma nova etapa no caminho de ferro do Barreiro.

3.2- Impacto do Caminho de ferro na vila-cidade

As construções dos caminhos de ferro provocaram transformações profundas na paisagem urbana, contribuindo não apenas para o surgimento de novas localidades, como o Entroncamento ou o Pinhal Novo, mas também para o desenvolvimento de vilas e cidades que se tornaram entrepostos de pessoas e mercadorias. O aparecimento de novos bairros, espaços industriais e comerciais criou dinâmicas sociais inéditas impulsionadas pelo consequente fluxo migratório (López Lara, 2005; Salgueiro, 1987). Em comparação com muitas localidades que experienciaram a chegada dos caminhos de ferro, o Barreiro destacou-se por se ter tornado no ponto nevrálgico da ferrovia a Sul do Tejo.

A chegada da ferrovia ao Barreiro, como ocorreu em todas as localidades por onde passava o comboio, representou um sinal de mudança e foi visto como um indicador de pertença à modernidade (Furtado, 2020). A importância do caminho de ferro foi tão significativa que o barreirense José Augusto Pimenta afirmou que “... o caminho de ferro foi para esta povoação, o braço vigoroso do atleta que veio rasgar o veu de tristeza e miséria que a envolvia.” (Pimenta, 1886, p. 13). A construção do *terminus* ferroviário, iniciada em 1855, constituiu um ponto de viragem para a vila piscatória do Barreiro (Almeida, 1998), pois foram perceptíveis as alterações urbanísticas, demográficas, sociais e económicas provocadas, de forma direta e indireta, pela ferrovia e pelo complexo ferroviário que ali foi instalado.

³⁸ A manutenção e reparação do material da via fluvial deixou de ser feito após a criação da Soflusa que ficou com a concessão da rota fluvial Barreiro-Lisboa e na posse das embarcações que prestavam esse serviço. Em 2002 a frota que era ainda reparada na Doca Seca é substituída pelas embarcações do tipo catamarã cujas dimensões e características tornavam impossível a utilização do equipamento.

3.2.1- Desenvolvimento Económico

A instalação do *terminus* em 1861 e a proximidade a Lisboa fizeram com que o Barreiro se tornasse num ponto de passagem para pessoas e mercadorias, criando a combinação ideal para o surto industrializador que moldaria a pequena vila piscatória.

A indústria corticeira foi a precursora desse primeiro surto, com a instalação da primeira fábrica de rolhas de cortiça, em 1865, apenas quatro anos após a inauguração comercial da estação ferroviária. Com o progressivo aumento e consolidação dos caminhos de ferro em direção ao Alentejo e Algarve, o Barreiro conheceu, nas décadas seguintes à construção dos caminhos de ferro, um crescimento substancial de fábricas e oficinas de diversas dimensões. Pimenta (1886, p.25), observou que em 1886 existiam já quatro fábricas “de transformação e exportação de cortiça, em grande escala”. A extensão do caminho de ferro até Faro, em 1889³⁹, permitiu ao Barreiro tornar-se num dos principais polos corticeiros, facilitando o transporte da cortiça produzida nos montados alentejanos e do Algarve, especialmente a de Silves (Motta, 2011), o que possibilitou um grande fluxo migratório para a vila, recebendo mão de obra originária sobretudo do Alentejo e do Algarve, mas também cativando os já residentes que progressivamente abandonaram a agricultura e a pesca para se tornarem operários fabris (Almeida, 1998, p. 87). Em 1910, já existiam cerca de quarenta fábricas que empregavam praticamente um terço da população do Barreiro (Divisão de Cultura, Património Histórico e Museus, 2012, p. 33), a indústria corticeira era já a principal atividade económica da vila.

As corticeiras instalaram-se essencialmente ao longo da ferrovia, principalmente na parte norte desta. Com interesse em receber a matéria-prima de forma mais rápida, algumas das principais fábricas corticeiras construíram os primeiros ramais industriais da vila, sendo o primeiro inaugurado em 1898, na fábrica Santa Cruz, pertencente à sociedade Lane & Santos. Outros ramais se seguiram⁴⁰. Além da cortiça que chegava para ser transformada ou armazenada nas fábricas da vila, também esta era expedida para as

³⁹ Antes da chegada dos caminhos de ferro ao Algarve, Silves era visto como o grande centro da indústria corticeira em Portugal, com a extensão da linha ferroviária muitas fábricas começaram a deslocar as instalações mais para Norte, próximo a Lisboa, na época o principal porto internacional.

⁴⁰ Outros ramais ligados a fábricas de cortiça foram construídos pela corticeira Barreiras, em 1910 e pela Herold, em 1929.

muitas fábricas que começavam a instalar-se longo da margem Sul do Tejo. A maioria da cortiça, após transformada, seguia para o mercado externo através do porto de Lisboa⁴¹.

A localização da ferrovia e a proximidade a Lisboa, juntamente com a existência de espaço disponível e de pouco custo, levaram Alfredo da Silva a escolher o Barreiro para a construção do complexo industrial da CUF, em 1907 (Sardica, 2020; Faria, 2021). Esta empresa viria a tornar-se o maior complexo industrial ibérico e um dos maiores da Europa, ocupando cerca de 16% do território do concelho, chegando a ter cerca de cem mil trabalhadores, teve uma grande influência no desenvolvimento económico, demográfico, social e urbanístico da vila. Os primeiros terrenos da empresa eram os mesmo que tinham pertencido à corticeira da sociedade Lane & Santos, encontrando-se na posse da família Bensaúde⁴². Embora a fábrica estivesse encerrada, a sua localização junto à margem do Tejo e a existência do ramal ferroviário, construído em 1898, eram vitais para o funcionamento industrial da CUF que, após melhorias, montou um circuito ferroviário interno, com apeadeiro destinado a servir as fábricas, oficinas e armazéns no complexo (Alegria, 1990).

A ligação da CUF ao caminho de ferro do Sul e Sueste facilitava a receção da principal matéria-prima da sua indústria química – a pirite, oriunda das minas alentejanas. Simultaneamente, permitiu à empresa expedir a sua produção de adubos para o mercado alentejano, onde aí eram aplicados nos campos agrícolas, principalmente para o cultivo cerealífero⁴³.

A vila que antes do estabelecimento destas grandes empresas industriais tinha como principais atividades económicas a agricultura, a pesca, a moagem e as salinas, transformou-se assim numa importante vila industrial. Designação esta, que os habitantes utilizavam com orgulho (Pais, 1965; Pimenta, 1886). O Barreiro estabeleceu-se como um importante ponto estratégico na ligação entre o Norte e o Sul, além de ser o principal local de expedição de mercadorias na linha do Sul e Sueste. O fluxo de mercadorias que chegavam à vila, levou à instalação de armazéns e empresas dedicadas ao transporte fluvial, com o objetivo de conectar o Barreiro a Lisboa e facilitar o escoamento para as

⁴¹ A importância da proximidade da estação terminal no Barreiro, e consequentemente junto ao rio, fez com que muitas corticeiras se instalassem em municípios ribeirinhos, em que seriam escoados através de barcos fluviais da matéria-prima e após a sua transformação seriam transportados por essas embarcações para o mercado.

⁴² Família Bensaúde com área de negócio no ramo da pesca e seca do bacalhau, instalou-se no Barreiro, quando instalou a Seca do Bacalhau da Telha, no sítio da Telha.

⁴³ Importância nas campanhas da Lavoura do Trigo.

localidades a Sul do Tejo. Devido a esse fluxo foi instalada na década de 1870, a Delegação Marítima do Barreiro, possivelmente prevendo a importância daquela localidade como testa dos CFSS.

3.2.2- Evolução Populacional

À medida que os habitantes locais, muitos dos quais, abandonaram as suas antigas atividades, passaram a ser incorporados no processo de industrialização da vila, a mão de obra disponível tornou-se insuficiente para atender à crescente demanda. O aumento da necessidade de trabalhadores acompanhou o crescimento industrial, gerando um recrutamento em linha com as exigências de expansão económica.

Tabela 2- Habitantes do Concelho do Barreiro.

Anos	Número de Habitantes
1823	2.596
1864	4.543
1878	4.843
1890	5.436
1900	7.844
1911	12.203
1920	15.009
1930	21.042
1940	26.104
1950	29.719
1960	35.088
1970	59.055
1981	75.982
1991	85.768
2001	79.012
2011	78.764

Fonte: Relação dos Concelhos, sua população e número de recrutas que lhes cabe no recrutamento ordenado por Portaria de 23 do corrente (Abril), de 2 de maio de 1823 *apud* Pais (1963, p. 135) e Recenseamentos Gerais da População.

Os dados populacionais do concelho do Barreiro antes da construção da estação terminal, aos quais temos acesso, remetem ao ano de 1823, ou seja, cerca de 38 anos antes da inauguração comercial do troço Barreiro-Vendas Novas. Nessa época, havia 2,596

habitantes no concelho (Pais, 1963, p. 350)⁴⁴. Em 1864, três anos após a abertura comercial da linha, no I Recenseamento Geral da População, o Barreiro já contava com 4,543 habitantes, o que representava um aumento de 1,947 pessoas num intervalo de 41 anos.

Ao analisarmos a evolução do número de residentes (tabela 2), verificamos um aumento significativo após 1890. Embora não existam dados objetivos que expliquem de forma direta esse crescimento populacional, o período entre 1890 e 1910, que registou um aumento de 44% no número de habitantes, coincide com a conclusão da ampliação do complexo ferroviário e com a construção das novas oficinas gerais. Paralelamente, o aumento do número de corticeiras no território, também contribuiu para o fluxo migratório elevado de pessoas provenientes do Alentejo e do Algarve.

Entre o final do século XIX e o início do século XX, várias empresas de diferentes sectores instalaram-se no Barreiro, impulsionando ainda mais o surto industrial. Entre elas, destaca-se a Parceria Geral das Pescas, relacionada à seca do bacalhau, além de companhias de transporte marítimo, armazéns e empresas de moagem.

Entretanto, foi a instalação da CUF no Barreiro, em 1907, com a construção do maior complexo industrial do país, que exerceu a maior influência no crescimento populacional da vila. A crescente demanda por mão de obra para as suas fábricas resultou num fluxo constante de pessoas para a região. Em 1941, havia cerca de 15.000 pessoas, entre funcionários e familiares, inscritos na Caixa de Providência do Pessoal da CUF e associados (Neves, 2010).

Até à década de 1940, o fluxo migratório era tão intenso que resultou num crescimento demográfico abrupto. Em 1948, o município já alertava para a escassez de habitação e para as más condições enfrentadas por muitos recém-chegados, que chegavam com esperança de uma vida melhor e deparavam-se com bairros abarracados. A situação era tão alarmante que levou à elaboração de um relatório pelos serviços municipais, intitulado “O Problema de Habitação no concelho do Barreiro”, inserido no Plano Geral de Urbanização iniciado em 1947. Esse relatório fornece dados comparativos que demonstram o assombroso crescimento populacional do Barreiro comparado com os concelhos vizinhos, mas também com as maiores cidades industriais inglesas:

⁴⁴ O autor retirou esses dados segundo a fonte “Relação dos Concelhos, sua população e número de recrutas que lhes cabe no recrutamento ordenado por Portaria de 23 do corrente (Abril), de 2 de maio de 1823.

O Barreiro é, em superfície, o mais pequeno dos treze concelhos do distrito de Setúbal. A sua área é de 35,64 km² - isto é, 0,6 ½ % da área distrital, enquanto a sua população, em 1940, ascendia aos 25,930 habitantes, ou seja, 9,17% da população do distrito. Deste modo, a sua densidade populacional era a maior de todos os concelhos - e de longe -, pois enquanto no Barreiro atingia o impressionante número de 727,6 por Km², em Almada, por exemplo, segundo centro na ordem das maiores densidades, essa descia para metade. (Câmara Municipal do Barreiro, 1948, p. 9).

A comparação entre o Barreiro e os principais centros industriais de Inglaterra:

O Barreiro, tal como os maiores centros industriais da Inglaterra, por exemplo, desenvolveu-se e progrediu especialmente nos últimos cinquenta anos. Enquanto Manchester passava, neste meio século, dos 40 para os 140 mil habitantes, aumentando a sua população em 350%, e Birmingham e Liverpool registavam aumentos de, respectivamente, 200 e 300% - o Barreiro, de 1891 a 1940 via a sua população registar um aumento da ordem dos 377%. (Câmara Municipal do Barreiro, 1948, p. 12-13)

No que diz respeito às décadas subsequentes à de 1950, mais concretamente nas décadas de 1960 a 1970, observou-se um aumento populacional próximo do dobro. Este crescimento pode ser explicado pela expansão da área metropolitana de Lisboa para os territórios a sul do Tejo (Almeida, 1998), facilitada pela acessibilidade oferecida pelos transportes fluviais e pela inauguração da ponte sobre o Tejo, em 1966, que possibilitou pela primeira vez uma ligação rodoviária direta entre Lisboa e a margem Sul (Salgueiro, 2003). Esta ligação, trouxe um grande número de pessoas ao Barreiro cuja profissão não estava, pela primeira vez relacionada com a indústria. Começava a transformação de uma vila industrial para um dormitório de Lisboa, e onde o setor terciário começava a agregar cada vez mais mão de obra em comparação com o secundário (Almeida, 1998; C. V. de Faria, 2010).

O crescimento populacional, que se vinha a verificar de forma constante durante quase dois séculos, foi travado entre 1991 e 2001, com a população a diminuir de 85,768 para 79,012 habitantes, tendência que se manteve em 2011, com registo de 78764 habitantes. Várias questões podem ser apontadas para justificar este declínio tais como, o impacto da desindustrialização da antiga CUF, o desmembramento e encerramento de muitas unidades de produção, as mudanças na política ferroviária, que resultaram no encerramento da fundição da CP no Barreiro e na redução do número de trabalhadores nas oficinas da mesma, e por fim, a inauguração, em 1999, da travessia ferroviária pela ponte 25 de abril, que relegou o Barreiro de uma centralidade, como era apanágio desde a inauguração do terminal ferroviário desde 1861, transformando-se numa cidade periférica e menos atrativa em comparação com os municípios vizinhos.

3.2.3- Evolução Urbanística

Com a construção dos caminhos de ferro, a partir do século XIX, estabeleceram-se relações recíprocas de causa-efeito que fomentaram a inevitável expansão urbanística das localidades (López Lara, 2005). As infraestruturas ferroviárias, na sua maioria foram instaladas em zonas periféricas, sendo que no Barreiro não foi exceção, pela necessidade de espaços amplos para a construção dos edifícios ferroviários (Pinheiro, 2019). Estas, com especial destaque para as estações, tornaram-se em marcos de referência na localidade, funcionando como verdadeiros “landmarks” que simbolizavam a moderna expansão urbana (Pinheiro & Matos, 2014). O canal ferroviário passou a atuar como uma fronteira entre o final e o início das localidades e, com a expansão urbana, transformou-se numa barreira física. Tal situação criou condicionantes urbanísticas significativas sendo transponível apenas por algumas passagens de nível limitadas ao longo da ferrovia, o que tornou a relação entre o espaço urbano e ferroviário complexa e com implicações negativas para ambos (Santos y Ganges, 2011)⁴⁵.

No caso do Barreiro, a estação terminal, situava-se a uma certa distância da vila, cerca de 2km, que se encontrava junto ao rio Tejo, voltada para Norte, onde ainda predominavam atividades piscatórias, a agricultura em propriedades como quintas e casais, as salinas e os moinhos de maré e de vento. A industrialização subsequente à instalação do caminho de ferro do Barreiro levou à ocupação dos terrenos pelas corticeiras que numa primeira fase, se instalaram maioritariamente no sul da vila, entre esta e a linha férrea. Posteriormente o complexo industrial da CUF, estabeleceu-se a nascente, entre o Barreiro e o Lavradio, em 1907. Ao analisarmos a geografia local, entre o final do século XIX e o início do século XX, verificou-se que a direção desse crescimento era inevitável em direção ao Sul, pois ao Norte e a Poente, os rios Tejo e Coia atuavam como bloqueios naturais respetivamente. Com a instalação da CUF, impediu-se o crescimento a nascente, em direção à freguesia do Lavradio. Restava, portanto, a expansão urbanística em direção ao local onde se situava a via e as instalações ferroviárias, como única opção de expansão.

⁴⁵ O autor (Santos y Ganges, 2011) destaca alguns pontos negativos na relação do meio urbano e ferroviário. No que diz respeito aos pontos negativos que a ferrovia pode provocar ao meio urbano destacam-se o efeito barreira provocado pela ferrovia e instalações ferroviárias, assim como as passagens de nível e desnível sempre problemáticas, a degradação da qualidade ambiental, no que diz respeito aos problemas ferroviários, nesta relação ferrovia – meio urbano, são falta de espaço e de penetração das vias em direção às estações e complexos ferroviários, dificuldades logísticas na exploração mista de tráfego (mercadorias e passageiros na mesma estação) e a insegurança provocada pela insegurança na circulação nas passagens de níveis e imprudência das pessoas a quando do atravessamento da linha férrea fora das zonas de passagem.

A necessidade de alojar os novos habitantes levou à construção dos primeiros bairros operários particulares, esses tinham como objetivo alojar a nova classe de ferroviários que chegava à vila. O primeiro destes bairros foi o chamado Bairro do Alto do José Ferreira, ainda no século XIX (Carmona, 2005), seguiu-se o Pátio Albers, construído em terrenos do engenheiro-chefe da companhia dos caminhos de ferro (Carmona, 2022, p. 129), o bairro do Miranda, atual rua do Miranda assim como o Vila Manso – atual Rua Dr.º Pacheco Nobre, erguidos já nas primeiras décadas do século XX. Esses dois últimos bairros eram ocupados por uma elite de funcionários administrativos dos caminhos de ferro e também da CUF⁴⁶ (Carmona et al., 2013; Carmona, 2005; Teixeira, 1993), e localizavam-se predominantemente junto às infraestruturas ferroviárias, tanto a norte como ao sul da vila. Apenas na década de 1930, surgiu o primeiro bairro patrocinado diretamente pela empresa ferroviária CP. Na década de 1950, através da Caixa de Providência da CP foi construído um bloco habitacional, adjacente ao bairro ferroviário, destinado aos trabalhadores da ferrovia.

No caso específico do Barreiro, o crescimento urbano inevitavelmente direcionou-se para as áreas da via ferroviária, originando novas artérias que modificaram a orientação tradicional da vila. Antes da chegada dos caminhos de ferro e do subsequente processo de industrialização, o Barreiro era uma pequena vila com arruamentos organizados no eixo este-oeste, sendo a Rua Conselheiro Joaquim de Aguiar⁴⁷ a principal via até ao final do século XIX, a mais movimentada e habitada da vila (Pais, 1963). Contudo, com o rápido crescimento populacional e a expansão urbana posterior alteraram gradualmente essa orientação para o eixo norte-sul e o nascimento de novas ruas. Entre os novos arruamentos destacou-se a Rua Miguel Bombarda, na antiga estrada de São Francisco⁴⁸ (Pais, 1963). Esta rua refletia os preceitos higienistas da época que se caracterizavam pela

⁴⁶ O autor barreirense, Jorge Teixeira, no seu livro autobiográfico, *O Barreiro que eu vi*, relata-nos a sua experiência na Vila Manso nos anos 20: “Era uma rua quase típica, semi-intelectualizada, de escriturários da União que cantavam trechos de ópera, ferroviários, músicos e literatos. Habitei uma destas casas. Meu vizinho inesquecível era o revisor Veiga, ex-seminarista, que todas as noites de folga nos diliciava com o seu quarteto afinadíssimo e terno de que ele, na flauta, era o regente e a mulher e as filhas executantes em violino e viola.”(Teixeira, 1993, p. 34).

⁴⁷ Até ao ano de 1885 a rua era designada como Rua de Palhais, concentrava grande parte do comércio, pequenas indústrias, algumas repartições públicas, instalações escolares, sedes de associações ou os primeiros cafés da vila.

⁴⁸ Para além de Estrada de São Francisco, também era conhecida por Rua Albers, por se aí se situar o “chalet” da família Albers e o Pátio com o mesmo nome. Durante o período republicano é designado como Rua Miguel Bombarda, contudo durante o Estado Novo, o seu nome é alterado para Rua D. Manuel I, nome que seria cairia após a Revolução do 25 de Abril, voltando assim a ser designada por Rua Miguel Bombarda.

arborização e largura, elementos típicos das reformas urbanas daquele período, do início do século XIX (Pinheiro, 2008). Para além do seu papel estrutural, essa rua servia como importante na ligação ao antigo apeadeiro Barreiro-A⁴⁹, sendo uma das poucas passagens de nível existente no concelho, facilitando a comunicação da vila para o exterior. A importância desta nova rua foi consolidada com a transferência dos Paços do Concelho para essa localização, em 1906, substituindo as antigas instalações do Largo de Santa Cruz. Este facto marcou a deslocação do centro de decisão do poder local, que abandonou o “Barreiro Velho” e atribuiu uma nova centralidade à moderna vila industrial. Outra artéria que ganhou uma nova centralidade, seguindo a orientação norte-sul, foi a Rua Miguel Pais, que ligava a vila à Estação Primitiva/ Oficinas dos CFSS e ao aterro onde se situava a Estação Barreiro-Mar, bem como uma passagem de nível (Camarão, s.d.)⁵⁰

Tabela 3- Número de Fogos/ Alojamentos clássicos no Barreiro (1864 - 2001)

Anos	Número de Fogos/ Alojamento Clássico
1864	1.132
1878	1.219
1890	1.423
1900	1.828
1911	2.612
1920	3.165
1930	4.828
1940	5.813
1950	9.610
1960	11.299
1970	18.685
1981	30.655
1991	34.086
2001	37.613

Fonte: Recenseamentos Gerais à População (1864-2001).

Os terrenos entre a vila e o caminho de ferro foram os primeiros a sentir a expansão urbana. No entanto, o rápido aumento populacional, cada vez mais acentuado, resultou na escassez de habitação já nos anos 1930 levando ao surgimento de bairros de

⁴⁹ Também designado como Barreiro-Terra ou Barreiro-T.

⁵⁰ Para além dessas duas passagens de nível, o concelho tinha outra localizada junta à estação do Lavradio, somente na década de 30 do século XX, foi construída uma ponte pedonal que ligava o Bairro das Palmeiras (Norte) ao Alto do Seixalinho (Sul).

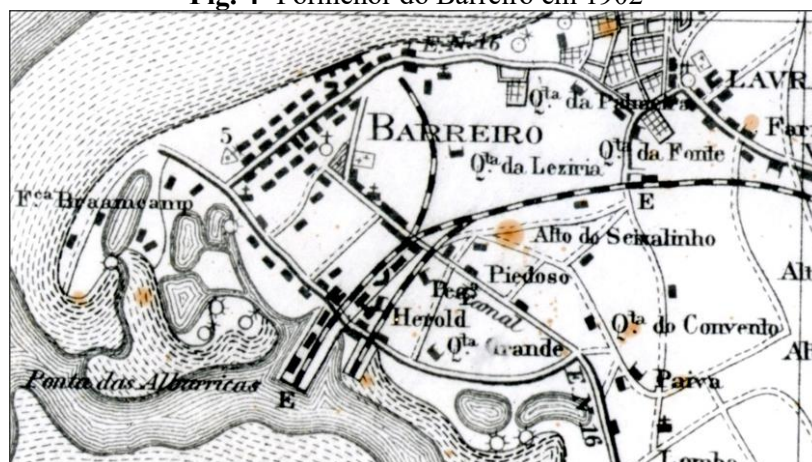
lata em várias áreas do concelho, onde as condições de vida eram insalubres. O crescimento exponencial da vila ocorreu sem um plano urbanístico adequado com fábricas e habitações situadas lado a lado. Somente nos anos 50, após a elaboração do Plano Geral de Urbanização, em 1948, houve uma preocupação no controlo da expansão urbana urbanística. A organização desse crescimento ocorreu, principalmente, no lado sul da ferrovia, visto que os terrenos a norte já estavam praticamente ocupados por fábricas e habitações. Embora existissem ali construções desde os anos 20, a urbanização foi intensificada nas áreas de antigas quintas e casais, que existiam antes da industrialização. Isso levou ao assentamento de grandes aglomerados populacionais nas áreas que futuramente se tornariam as freguesias do Alto do Seixalinho e Verderena, criadas apenas em 1985 (Carmona, 2005). O rápido crescimento da cidade acabou por envolver a via-férrea e complexo ferroviário na malha urbana.

Apesar da elaboração de um Plano Geral de Urbanização (1948) e do Antepiano de Urbanização da vila do Barreiro (1957), a inércia da CMB, combinada com o galopante crescimento urbanístico resultante do surto industrial e do aumento populacional, levou à conceção de um espaço disforme e desorganizado. Essa desorganização, que começou a partir da 2ª metade do século XIX, é ainda visível na atual cidade que cresceu de forma contínua durante quase 150 anos (Faria, 2010). A expansão urbanística com as suas particularidades e condicionantes não pode ser dissociada do surto industrial que transformou numa das maiores vilas industriais do país.

Na sua autobiografia, o barreirense Jorge Teixeira (1993) oferece um relato único do Barreiro dos anos 1920, ilustrando bem o quotidiano da vila industrial e a ocupação do espaço:

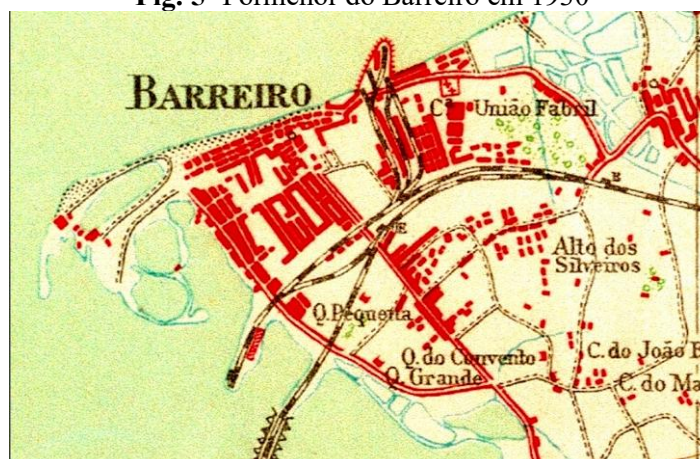
Quase não há uma rua no Barreiro sem um portão de fabrico, ou de oficina. Pilhas de cortiça transbordam dos muros de quintais. Em terrenos esguios torcem-se cordas. Faz-se vinho e azeite. Carpintarias. Ferragens. Creosotagem. Estaleiros. As adegas são famosas. O comércio é rico e variado. Um dia o alemão Herold vai ali trabalhar a cortiça em grandeza. Traz o amor aos desportos, cria o seu corpo de bombeiros, “Vida por Vida”, privativo na despesa que não os benefícios. Marnotos que eu ainda vi, empilham sal à beira das marinhas. A praia negra de alcatrões da rua Miguel Pais é uma oficina onde afloram carcaças de botes sepultos e se escoram bojos de fragatas novas ou doentes. Calafates assobiadores martelam estopas e incrustam alcatrão a arder nos ventres rachados. Ao longo dos cais fervilham bichas de carregadores, sacos em capucha enfiados nas cabeças. (Teixeira, 1993, p. 73)

Fig. 4- Pormenor do Barreiro em 1902



Fonte: Pormenor retirado do mapa do Instituto Geográfico e Cartográfico, 1902.

Fig. 5- Pormenor do Barreiro em 1930



Fonte: Pormenor retirado do mapa do Instituto Geográfico e Cartográfico, 1930.

Fig. 6- Pormenor do Barreiro em 1953



Fonte: Pormenor retirado do mapa do Instituto Geográfico e Cartográfico, 1953.

Fig. 7- Pormenor do Barreiro 1993



Fonte: Pormenor retirado do mapa de Serviço Cartográfico do Exército. 1993

3.2.4- Impacto dos ferroviários na comunidade

Para além da chegada dos caminhos de ferro e da gradual consolidação do complexo ferroviário, verificou-se a fixação de um número crescente de trabalhadores ligados às variadas profissões e ofícios associados à ferrovia: os ferroviários. A sua chegada trouxe à pequena vila piscatória uma nova composição social, que alterou significativamente as mentalidades locais. A maioria desses funcionários possuía instrução, uma forte consciência social e política, um ordenado fixo e outras regalias, o que os posicionou como uma elite profissional respeitada, sendo apenas rivalizados pelos funcionários da CUF (Almeida, 1998). No início do século XX, a classe ferroviária já havia estabelecido um estatuto e uma preponderância dentro da comunidade. Não era incomum que famílias inteiras tivessem membros a trabalhar nos caminhos de ferro, com algumas delas dedicando-se exclusivamente a esta profissão (Carmona, 2022).

Os ferroviários formaram uma classe muito marcada, sendo o Barreiro a sede dos CFSS. Desde o final do século XIX, várias associações de classe e sindicatos foram fundadas na vila para representar os interesses dos funcionários. Um exemplo notável, foi a criação, em 1903 da Associação da Classe Metalúrgica e Artes Anexas, que abrangia determinadas profissões e ofícios dentro do complexo ferroviário. Em 1914, essa associação foi substituída pela Associação de Classe dos Ferroviários do Sul e Sueste, que em 1917, passou a designar-se Sindicato dos Ferroviários do Sul e Sueste. Este sindicato tinha a sua sede na Casa dos Ferroviários, um edifício que inicialmente

funcionava como teatro⁵¹ e que foi adquirido, no ano de 1922, pelos ferroviários para servir de ponto de encontro e organização da classe.

As associações ferroviárias de carácter solidário tiveram um grande incremento em número de associados e de novas iniciativas, com o objetivo de prestar auxílio tanto aos profissionais da ferrovia quanto, em casos de acidente ou morte, às suas famílias. A primeira associação de solidariedade foi criada em 1872, denominada de Associação Humanitária do Pessoal dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, que, em 1883, deu lugar à Caixa de Socorros dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste. Com a crise da escassez de produtos, essencialmente o pão, em 1913 foi fundada a Cooperativa de Consumo.

Todavia, uma das iniciativas de maior impacto foi a criação, em 1912, do Cofre de Amparo às Viúvas e Órfãos dos Ferroviários do Sul e Sueste⁵² que proporcionava auxílio digno às famílias dos ferroviários que faleciam em serviço, incluía a manutenção de um internato para albergar os órfãos mais carenciados, (Carmona, 2022) e surgiu devido à insuficiente proteção oferecida pela Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado (Gonçalves, 2011).

Com o objetivo de expandir ainda mais essa assistência, foi criado, em 1923, o Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste⁵³, oferecendo às crianças órfãs instrução por meio de cursos literários e profissionais que lhes permitisse obter uma profissão digna, fosse esta no setor ferroviário ou noutro setor, bem como garantir-lhes condições adequadas de higiene, alimentação e habitação (Pais, 1965, p. 227-228). Contudo, apenas em 1927 seria inaugurada a sua sede e o internato, e em 1932, foi inaugurado o pavilhão escolar⁵⁴ do instituto que funcionou até 1963, quando foi convertida no tribunal do Barreiro, onde os alunos remanescentes passaram para as escolas públicas do concelho. Atualmente o edificio da antiga sede e internato ainda funciona, mantendo o seu cariz social, embora agora abranja todas as crianças necessitadas, independentemente da ligação profissional dos seus parentes.

Os ferroviários não só criaram associações para a ajuda e defesa da sua classe, como também se destacaram em iniciativas cívicas, como a fundação da Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste, em 1894. Esta foi a primeira

⁵¹ Teatro República, localizado na Rua Almirante Reis.

⁵² Com aprovação dos Estatutos no ano de 1914.

⁵³ Edifício localizado na Rua Heliodoro Salgado.

⁵⁴ Situado na Avenida da Bélgica, atual Av. Alfredo da Silva.

corporação de bombeiros criada na vila, formada por voluntários dos CFSS, cujo objetivo seria o de debelar a carência que existia à época, para combates em incêndios. Inicialmente a corporação funcionava em instalações provisória no complexo ferroviário e o seu primeiro quartel foi inaugurado apenas em 1900, no Largo das Obras⁵⁵, a instalações cedidas pela empresa Bensaúde & C.^a. Posteriormente, após a aquisição das instalações pela CUF de Alfredo da Silva, os bombeiros do Sul e Sueste foram obrigados a deixar o local. Em 1912, a administração dos CFE cedeu o piso térreo do edifício da Via e Obras do CFSS, para servir como quartel, onde a corporação permaneceu até 2009, ano em que se mudou para as atuais instalações na Quimiparque. Embora atualmente a corporação não seja composta exclusivamente por ferroviários, ainda mantêm o nome e o símbolo que preservam à sua ligação ferroviária (Liberal, 1994).

A presença dos ferroviários na comunidade também se notabilizou pela sua ligação a várias coletividades de cultura e recreio. Destacavam-se, entre elas, as duas sociedades mais antigas da vila: a Sociedade de Instrução e Recreio Barreirense, conhecida como “Penicheiros”, e a Sociedade Democrática União Barreirense, ou “Franceses”. Nesta última, os ferroviários constituíam a maior parte dos associados entre 1902 e 1922 (J. D. Pereira, 2014). A nível cultural, os ferroviários também se envolveram fortemente na prática teatral, como ficou exemplificado pelo Grupo Dramático “22 de Novembro”, fundado em 1909, composto em grande parte por funcionários do CFSS (Pais, 1963, p. 257). No desporto criaram a sua própria agremiação, em 1930, com a fundação do Grupo Desportivo Ferroviário, por iniciativa de um engenheiro CFSS e que tinha as suas instalações no complexo ferroviário. Muitos ferroviários, especialmente futebolistas destacaram-se em clubes do Barreiro, e alguns chegaram a atuar nos principais clubes de Lisboa e na seleção nacional portuguesa.

A classe ferroviária, à medida que cresceu acabou por se dissolver na própria comunidade barreirense, a crescente participação dos ferroviários no quotidiano da vila tornou-se tão significativa, que nos dias de hoje ainda é visível a sua intervenção.

⁵⁵ Hoje Largo Alexandre Herculano.

4- O Património Ferroviário no Barreiro e o seu estado atual

Apesar da linha férrea do Barreiro esta hoje reduzida a uma linha suburbana e das oficinas ainda estarem em funcionamento, apesar de um número menor de funcionário quando comparado com o passado, o legado ferroviário permanece evidente, este está presente, tanto no património imóvel, remanescente do antigo complexo ferroviário, quanto na memória coletiva, mantida por associações, antigos ferroviários e os seus descendentes. Esta memória perdura entre os que viveram o período áureo da vila industrial ou que, viajavam entre o Sul e Lisboa e dependiam da estação ferro-fluvial do Barreiro para as suas deslocações.

4.1- O Património Imóvel Ferroviário

A azafama, o barulho, a constante chegada e partida de locomotivas com carruagens repletas de pessoas e mercadorias, todo o movimento fluvial e das ruas adjacentes, tendo como pano de fundo o negrume provocado pelas chaminés de diversas fábricas instaladas naquela terra, que hoje já não existem, o legado ferroviário barreirense permanece muito visível tanto na comunidade como na malha urbana do concelho. Apesar das mudanças ocorridas, esses vestígios preservam a memória do antigo quotidiano da outrora vila industrial.

Com a desindustrialização e a mudança do Eixo Ferroviário Norte-Sul para a Ponte 25 de Abril em 1999, houve uma reestruturação significativa que induziu o encerramento de serviços e redução de pessoal. A antiga plataforma ferroviária foi integrada à cidade, coincidindo com a construção de uma nova estação fluvial e ferroviária, e o alargamento do aterro projetado no século XIX pelo engenheiro Miguel Pais. Este processo resultou na destruição e abandono de várias infraestruturas e edifícios que ali se situavam. Contudo, muito desses vestígios chegaram até aos dias de hoje, seja pela reutilização adaptativa ou ausência de projetos que evitaram a sua demolição. São esses edifícios e espaços, que ainda pontuam a cidade, que despertam memórias do antigo Barreiro ferroviário. Resta, num entanto, a questão: o que fazer com estes “territórios amplos de memória, prenes de história”? (Gomes, 2001, p. 142).

4.1.1- O Património Em Vias de Classificação

Por iniciativa do Movimento Cívico de Salvaguarda do Património Ferroviário do Barreiro⁵⁶, em 2017 a DGPC anunciou, através de despacho a intenção de classificar um conjunto patrimonial ferroviário, com publicação oficial no Diário da República em fevereiro de 2018 (Anúncio n.º 22/2018, DR, 2.ª série, n.º 30, de 12-02-2018). Esse conjunto dividido em quatro zonas, incluindo, a Primitiva Estação e as Oficinas Gerais, o Bairro Ferroviário, onde está compreendido o edifício do Palácio do Coimbra, a Rotunda das Máquinas e a Estação Ferro-Fluvial. Para além do património imóvel foram também propostas para classificação material circulante que se encontrava nas instalações das oficinas, como, seis locomotivas, um locotrator, uma automotora e três carruagens.

A designação oficial do conjunto proposta para classificação foi: “Complexo Ferroviário do Barreiro constituído pelos edifícios das Oficinas do Caminho-de-Ferro (Estação Primitiva), a Estação Ferroviária e Fluvial do Sul e Sueste, a Rotunda das Máquinas Locomotivas, o Bairro Ferroviário e seis locomotivas, um locotractor, uma automotora e três carruagens” (Parecer DGPC, 2017).

A fundamentação para a classificação baseou-se no facto desses elementos patrimoniais representarem uma:

... memória da história e da vida ferroviária da cidade do Barreiro, sendo hoje um ponto de referência indispensável do património da cidade (elementos únicos e irrepetíveis na paisagem), capaz de dinamizar a atividade cultural dos diferentes agentes culturais, e um pólo de cultura tecnológica que ultrapassa a escala do concelho, para se inserir no universo tipológico dos transportes ferroviários a nível nacional. (Parecer DGPC, 2017, p. 40).

⁵⁶ Este Movimento Cívico foi absorvido pela Associação Barreiro Património Memória e Futuro, cujo ação na defesa e valorização do Património Ferroviário do Barreiro encontra-se como uma das principais preocupações- Para mais informação sobre a ABPMF visitar o sítio da associação, acedido a 14 de fevereiro de 2024 <https://associacaobarreiropratrimonio.pt/>

Fig. 8- Conjunto Em Vias de Classificação e respetivas zonas gerais de proteção



Fonte: DGPC

Atualmente, esses imóveis encontram-se Em Vias de Classificação, o que já lhes confere proteção, pois até ao anúncio final da sua classificação, ficou estabelecida a designada Zona Geral de Proteção (ZGP)⁵⁷. No entanto, o processo de confirmação da classificação do conjunto patrimonial, encontra-se suspenso devido a uma providência cautelar, interposta pela CP, proprietária do material circulante proposto para classificação em conjunto com os imóveis (S. Almeida, 2018)⁵⁸. Apesar da proteção da ZGP, esse bloqueio coloca mais dúvidas do que certezas quanto ao futuro deste património ferroviário do Barreiro.

⁵⁷ Estabelecido no ponto 3 do referido anúncio: “O conjunto em vias de classificação e os bens imóveis localizados na zona geral de proteção (50 metros contados a partir dos seus limites externos) ficam abrangidos pelas disposições legais em vigor, designadamente, os artigos 32.º, 34.º, 36.º, 37.º, 42.º, 43.º e 45.º da referida lei, e o n.º 2 do artigo 14.º e o artigo 51.º do referido decreto-lei.”

⁵⁸ Para saber mais sobre a ação em tribunal feito pela CP veja-se o sítio de internet do jornal Público, de 30 de outubro de 2018, acedido a 28 de abril de 2024 <https://www.publico.pt/2018/10/30/local/noticia/material-circulante-da-cp-em-processo-de-classificacao-patrimonial-na-base-de-accao-judicial-contra-a-dgpc-1847796>

Oficinas do Caminho de Ferro do Barreiro (Estação Primitiva)

Este edifício foi a primeira estação de caminho de ferro construída em Portugal, sendo inaugurada para uso comercial a 1 de fevereiro de 1861, ligando o Barreiro a Vendas Novas. A viagem inaugural aconteceu em 1859, entre o Barreiro e Vendas Novas, na presença do rei D. Pedro V. Esta estação é a mais antiga de Portugal, precedendo a estação ferroviária de Santa Apolónia, em Lisboa, que só seria inaugurada em 1865.

De planta longitudinal e com uma frente de 65 metros, adota um estilo arquitetónico de influência colonial britânica. Conta com 16 vãos de janelas e portas, três portões e um relógio no frontão. Duas escadas de cantaria dão acesso a um terraço sobrelevado que acompanha toda a fachada principal e que é guarnecido por um gradeamento em ferro. A parte frontal do edifício preserva as características originais desde a sua inauguração.

O edifício dispunha de quatro amplas salas para passageiros, além de outras instalações para várias repartições e armazéns de mercadorias, servidos por duas linhas, assim como uma estação telegráfica.

A gare, situada no centro da estação, tinha uma plataforma com cinco vias para o movimento de comboios e era coberta por uma estrutura em ferro galvanizado e vidro.

Fig. 9- Fachada da Estação Primitiva/ Oficinas da CP



Fonte: CMB

Em 1886, dois anos após a inauguração da nova estação ferroviária e fluvial do Sul e Sueste do Barreiro (1884), passou a albergar as oficinas gerais dos caminhos de

ferro, perdendo assim a sua função inicial. Entre 1933 e 1935 as oficinas foram ampliadas, sendo construído um edifício com 400 m de comprimento agregado à fachada da estação primitiva dos caminhos de ferro. Após a substituição do material circulante para o diesel, estas oficinas foram apelidadas pelo círculo ferroviário como a “Catedral do Diesel” (Revista Fundação, 2016, p. 16).

Atualmente este edifício é designado de Oficinas de Manutenção Sul e pertence à CP, ainda se encontra em funcionamento como oficinas ferroviárias é especialista em manutenção do material circulante movido a diesel.

Rotunda das Máquinas

A Rotunda das Máquinas, também conhecida como Cocheira das Máquinas, foi concluída em 1890, inspirada na Rotunda de Santa Apolónia, em Lisboa (Carmona, 2022, p. 120). A sua função principal era abrigar o material circulante ferroviário. Com capacidade para até 20 locomotivas, sua estrutura semicircular permitia o estacionamento das máquinas em gares, utilizando uma placa giratória, ou *charriot*, para realizar manobras de inversão.

Fig. 10- Rotunda das Máquinas do Barreiro

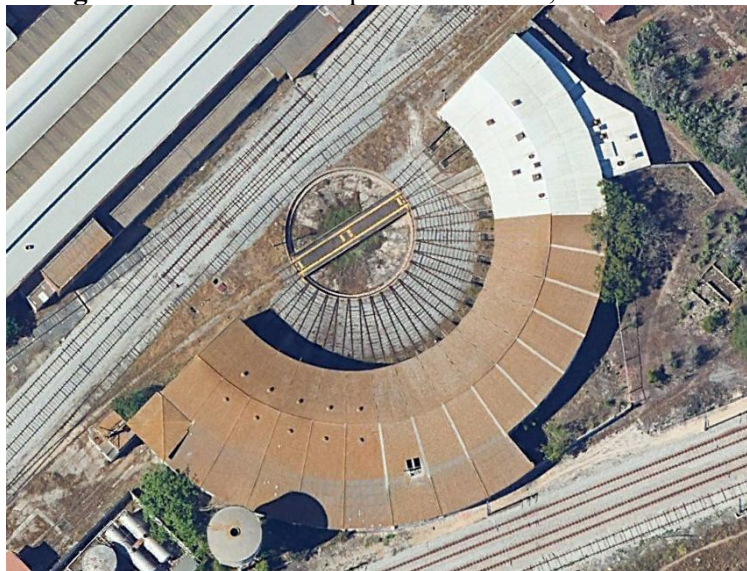


Fonte: APAC

O edifício, além de proteger as locomotivas, servia para manutenção das mesmas. Originalmente projetado para acomodar locomotivas a vapor, foi adaptado mais tarde para receber o material circulante a diesel. Além das gares, a construção incluía pequenos gabinetes e outras divisões que eram utilizadas como áreas de descanso para os funcionários noturnos. Atualmente, parte da instalação ainda é usada para testes de resistência de locomotivas a diesel.

Trata-se do único exemplar desse tipo ainda existente em Portugal, não tendo sido demolido. A rotunda destaca-se pela sua arquitetura e funcionalidade, sendo considerada uma herança significativa da era de ouro dos caminhos de ferro do século XIX. Devido às suas dimensões e raridade, tanto a nível nacional quanto internacional, o edifício deve ser preservado e protegido para as gerações futuras.

Fig. 11- Rotunda das Máquina do Barreiro, vista de cima



Fonte: Google Earth

Bairro Ferroviário

Bairro constituído por dois blocos de moradias unifamiliares, cada um com um único piso e pequeno quintal, destinado a alojar duas categorias profissionais distintas do sector ferroviário: o “pessoal graduado” e o “pessoal braçal”. As diferenças verificam-se não apenas ao nível da organização funcional, mas também na decoração das fachadas. Contudo, o bairro, construído em 1930, reflete o estilo arquitetónico da “casa portuguesa”, amplamente utilizado durante o Estado Novo.

As moradias destinadas ao “pessoal graduado” têm acesso pela Rua da Bandeira e pelo Largo do Palácio Coimbra. No alçado principal, encontram-se uma porta de madeira e duas janelas, uma de cada lado. O acesso é feito por quatro degraus de pedra calcária, ladeados por dois canteiros, aproveitando o desnível existente. Os vãos das portas e janelas são rematados por frisos de alvenaria pintada, que também se repetem nas barras presentes na parte inferior do edifício.

A casa destinada ao “pessoal braçal” apresenta uma fachada mais simples, com apenas uma porta e uma janela. O acesso à habitação faz-se pelas traseiras do edifício, sem contacto direto com a Rua da Bandeira ou com o Largo do Palácio Coimbra.

Palácio do Coimbra

A construção do Palácio do Coimbra está intimamente ligada ao início dos caminhos de ferro no concelho. Edificado possivelmente no início da década de 1860 por João Pedro Costa Coimbra, comerciante e um dos proprietários da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro do Sul do Tejo “os brasileiros”, empresa concessionária da construção do caminho-de-ferro do Barreiro em direção ao sul (Vendas Novas e o Ramal de Setúbal). O palácio localizava-se junto à estação primitiva dos caminhos-de-ferro do Barreiro. Trata-se de uma casa senhorial de dois pisos, que no século XIX era rodeada por terrenos agrícolas, incluindo pomares e uma horta. Em 1905, o imóvel e os terrenos anexos foram comprados pelos Caminhos de Ferro do Estado (proprietários dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste) e passaram a ser utilizados para diversos fins, como armazém de víveres, escola de aprendizes, dormitórios e por último, centro médico.

Fig. 12 - Bairro Ferroviário



Fonte: CMB

Fig. 13 - Palácio do Coimbra



Fonte: CMB

Estação Ferroviária e Fluvial do Sul e Sueste do Barreiro/ Barreiro-Mar

Inaugurada em 1884, é considerada uma das obras mais icónicas dos caminhos de ferro portugueses do século XIX, tendo em conta a complexidade e o longo período de construção (1876 - 1884), necessário para a constituição de um aterro e posterior edificação da estrutura, obra projetada pelo engenheiro Miguel Pais.

O edifício, isolado à beira-rio, no lado do canal de Coina, apresenta um perfil de chalé romântico, com uma disposição construtiva horizontal e uma traça elegante. Estruturalmente, o edifício divide-se em dois corpos: o do frontispício e o da gare.

No corpo do frontispício, o edifício possui uma planta retangular, com a implantação de quatro torres e um alçado principal num único plano. As torres estão localizadas duas nos topos e duas ao meio do alçado. A cobertura é plana, com domos de abóbadas neogóticas.

Fig. 14- Parte Sul da Estação Ferro-Fluvial do Sul e Sueste



Fonte: ABPMF

Fig. 15- Parte Sul da Estação Ferro-Fluvial do Sul e Sueste



Fonte: CMB

O corpo do acesso principal é marcado por duas torres de três pisos, situadas de ambos os lados da entrada, enquanto as torres laterais possuem dois pisos. As cornijas, o portal central, os cunhais apilastrados, os frontões e as rosáceas são em cantaria calcária.

O corpo da gare tem também uma planta longitudinal, composta por vários volumes desenvolvidos em simetria, atingindo 80 metros de comprimento, com duas vias e uma plataforma para passageiros.

Obra única no país, era apresentada como um exemplo de arquitetura grandiosa, proporcionando abrigos e conforto aos passageiros (Carmona, 2022, p. 111). Com mais de cem anos de utilização, foi desativada em 2009, após a construção de um novo apeadeiro. Atualmente, encontra-se abandonada e com um considerável grau de degradação.

4.1.2- Património Imóvel não classificado

Apesar da DGPC utilizar a designação de Complexo Ferroviário para os imóveis que propôs à classificação, existem edifícios que, não estando incluídos no anúncio da

tutela, também simbolizam o passado e a memória do Barreiro ferroviário. Cada um destes edifícios representou no seu tempo, tanto para os ferroviários da companhia como para a comunidade, uma parte desse passado. São imóveis que ajudam a explicar a dimensão da ferrovia e o impacto a nível social, económico e tecnológico, e que, juntamente com o património ferroviário que se encontra em vias de classificação, podem servir como “documento” histórico com interesse patrimonial e cultural. Estes edifícios são portadores de valores históricos e técnicos, inseridos no conceito de “cultura ferroviária”, abrangendo as vertentes industrial, tecnológica, arquitetónica e social da segunda metade do século XIX (Parecer DGPC, 2017, p. 42). Muitos destes imóveis são considerados na “Rota do Património Ferroviário do Barreiro”, criada pelo Movimento Cívico de Salvaguarda do Património Ferroviário do Barreiro, que os descreve como “um significativo conjunto patrimonial arquitetónico que detém uma presença marcante, ainda hoje, no urbanismo da cidade” (MCSPFB, s. d., p. 2).

Conhecendo a complexidade do património industrial e ferroviário é impossível não considerarmos os imóveis remanescentes e ainda visíveis na malha urbana. Estes devem, no contexto local, ser salvaguardados e valorizados devido ao seu valor patrimonial e onde cada instalação detinha um papel específico para o normal funcionamento dos caminhos de ferro (Freire, 2017; Lalana Soto, 2016).

A importância de englobar o património ferroviário que não se encontra atualmente Em Vias de Classificação é também justificada no ponto I., capítulo “2. Valores do património industrial” da Carta de Nizhny Tagil para o património industrial:

“I. O património industrial representa o testemunho de atividades que tiveram e que ainda têm profundas consequências histórica. As razões que justificam a protecção do património industrial decorrem essencialmente do valor universal daquela característica, e não da singularidade de quaisquer sítios excepcionais” (TICCIH, 2003).

Antigo Edifício dos Serviços Administrativos das Oficinas da CP

Este edifício serviu originalmente para albergar a central elétrica das infraestruturas ferroviárias e oficinas do Barreiro, tendo sido inaugurado em 1902, com a instalação a cargo da empresa Siemens & Halske. Em 1927, o edifício sofreu um incêndio, e em 1932 a central elétrica passou a ser gerida pelo município, através da Sociedade Industrial do Bonfim Lda. Após 1941 o fornecimento elétrico foi assumido pela União

Elétrica Portuguesa – Sul (UEP), posteriormente foi ainda utilizado como edifício administrativo e posto da GNR.

O edifício possui dois pisos de planta retangular, com uma construção simples, marcada por vãos simétricos e uma cobertura de duas águas com um lanternim sobrelevado ao longo de todo o comprimento do edifício.

Atualmente, alberga os serviços administrativos da APNCF - Associação Portuguesa para a Normalização e Certificação Ferroviária e da IP – Infraestruturas S.A, mais especificamente da IP Telecom.

Fig. 16- Antigo Edifício dos Serviços Administrativos das Oficinas da CP



Fonte: CMB

Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste

O edifício-sede do Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste, inaugurado a 1 de janeiro de 1927, tem a sua origem no Cofre de Amparo às Viúvas e Órfãos dos Ferroviários do Sul e Sueste, fundado em 1912. Este edifício serviu, inicialmente, para acolher, em regime de internato (órfãos) e semi-internato, os filhos dos ferroviários do Sul e Sueste.

Desde 1981, a instituição transformou-se numa Instituição Particular de Solidariedade Social (IPSS), direcionando a sua intervenção social para crianças e jovens carenciados do distrito de Setúbal.

Apesar de já não estar diretamente ligada aos ferroviários, a instituição mantém a sua denominação histórica, continuando a chamar-se Instituto dos Ferroviários.

Arquitetonicamente, o edifício foi sendo alterado ao longo dos anos, em função das necessidades. Este imóvel faz parte de um conjunto de edifícios que integram a herança cultural ferroviária e a estrutura associativa dos ferroviários do Sul e Sueste no Barreiro.

Fig. 17- Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste



Fonte: CMB

Antigo Quartel da Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste

Trata-se de um edifício de planta retangular de grandes dimensões, com dois pisos e uma cobertura em telha de duas águas. Adjacente a esta construção encontra-se uma estrutura de três pisos, que correspondia à antiga torre de treino da corporação.

O espaço definido entre o edifício principal e a torre de treino, conhecido como parada, é o local onde se situam as entradas para as garagens dos veículos. O piso térreo do edifício principal abrigava os veículos de combate a incêndios, enquanto o primeiro piso incluía camarotes e outros espaços de uso comum dos bombeiros.

A fachada principal, bem como os alçados laterais, apresentam vãos organizados de forma simétrica. A fachada principal distingue-se pelos três grandes portões de acesso para as viaturas, enquanto o piso superior exhibe quatro janelas e uma porta com acesso a um varandim com guarda de ferro. A guarnição em cantaria presente em todos os vãos confere um ritmo construtivo a todo o edifício.

Este edifício, originalmente pertencente ao departamento de Via e Obras, foi cedido para albergar o quartel dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste. Foi encerrado em 2015, após a deslocalização do quartel para outro local. O espaço foi cedido e

reutilizado para acolher a ADAO – Associação Desenvolvimento de Artes e Ofícios, uma associação que promove, entre outras atividades, formação e eventos culturais.

Fig. 18- Antigo Quartel da Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste



Fonte: Rostos

Armazém de Despachos, Telheiro de Mercadorias e Cais da Cortiça

Este edifício, localizado na Avenida do Batalhão dos Sapadores, possui uma planta retangular de piso térreo. Construção austera em alvenaria, tem anexado, numa das suas laterais, um telheiro. O edifício era utilizado para carga, descarga e armazenamento de mercadorias transportadas pelos caminhos-de-ferro, continha uma rampa para o transporte de veículos rodoviário em vagões, o serviço tinha a designação de auto-expresso.

Uma das mercadorias mais movimentadas neste espaço foi a cortiça, sobretudo entre o final do século XIX e a primeira metade do século XX, período em que a indústria corticeira desempenhava um papel socioeconómico de destaque no concelho.

Atualmente, o edifício é utilizado como armazém de apoio oficial à empresa Soflusa, responsável pelo serviço fluvial na ligação Barreiro-Lisboa.

Fig. 19- Armazém de Despachos, Telheiro de Mercadorias e Cais da Cortiça



Fonte: CMB

Armazém de Viveres

Este edifício, localizado junto à estação do Barreiro-A, foi projetado em 1935 pelo arquiteto e cineasta José Cottinelli Telmo e inaugurado em 1936. Originalmente com planta retangular e piso térreo, sendo que o edifício sofreu ainda três ampliações (1937, 1942 e 1945), todas projetadas pelo mesmo arquiteto, o que aumentou o seu volume para o lado noroeste.

O edifício apresenta o estilo “modernista” e utilitário, característico do Estado Novo. Inicialmente, serviu como despensa, onde se abasteciam, em géneros alimentícios e outros produtos, os ferroviários a preços mais baixos daqueles que eram praticados na maioria dos mercados.

Edifício que contém uma importância sentimental para antigos ferroviários e familiares dos CFSS que ali se dirigiam para o abastecimento das suas casas.

Atualmente, o edifício encontra-se em obras de requalificação, visando a criação de um novo equipamento para a Câmara Municipal do Barreiro.

Fig. 20- Armazém de Víveres, antes das obras de reabilitação.



Fonte: CMB

Doca Seca da CP

Localizada junto ao rio, esta instalação servia para receber as embarcações da CP que faziam a ligação fluvial entre Lisboa e o Barreiro, onde atracavam e eram submetidas a vistorias, reparações e limpeza por parte das oficinas dos caminhos-de-ferro.

Provavelmente construída ainda no século XIX, em 1893, a doca estava associada às oficinas dos CFSS, desempenhando um papel fundamental na manutenção dos vapores que asseguravam a ligação Barreiro-Lisboa.

Após 2004, com a introdução dos navios tipo catamarã pela Soflusa⁵⁹, a doca deixou de ser necessária para a manutenção das novas embarcações, o que levou à sua desativação. Atualmente, a Doca Seca serve de apoio à comunidade piscatória do Barreiro, sendo um ponto de transferência de pescado e de acesso ao Cais dos Camarros. As instalações do Grupo Desportivo Ferroviário localizam-se em edifícios anexos.

⁵⁹ Empresa fundada em 1992 que ficou com a concessão da ligação fluvial Barreiro – Lisboa (Terreiro do Paço).

Fig. 21- Vista aérea da Doca Seca e do cais dos "Camarros"



Fonte: Google Earth

Fig. 22- Lado de fora da comporta da Doca Seca



Fonte: CMB

É importante destacar que este trabalho não abrange todos os edifícios e estruturas relevantes. Devido à ausência de estudos aprofundados e ao avançado estado de degradação, pois muitos encontram-se em ruínas, resultado de abandono ou de acidentes. Um exemplo é o antigo Armazém Geral, situado no terreno das oficinas, a nascente da Rotunda das Máquinas, que ficou em ruínas após um incêndio em 2016⁶⁰.

4.1.3- Estado de Conservação

O declínio da atividade ferroviária no Barreiro precipitou o encerramento de muitos edifícios do complexo ferroviário. No entanto, os diferentes imóveis apresentam diferentes níveis de conservação e fruição. Podemos dividir os imóveis em três grupos principais: Imóveis ainda em uso para o fim a que foram originalmente construídos, embora adaptados às necessidades atuais do transporte ferroviário; Imóveis adaptados para novos usos, distintos da sua função original e Imóveis sem qualquer tipo de utilização, ou seja, edifícios que se encontram abandonados.

⁶⁰ Sobre o incidente: https://www.rtp.pt/noticias/pais/incendio-destroi-armazem-devoluto-da-cp-no-barreiro_v891862. Acedido a 8 de setembro de 2024.

Tabela 4- Tipo de utilização dos edifícios ferroviários do Barreiro

Imóveis ativos para o fim a que foram construídos	Imóveis adaptados para novos usos	Imóveis sem qualquer tipo de utilização
- Oficinas do Caminho de Ferro do Barreiro (Estação Primitiva); - Rotunda das Máquinas; - Bairro Ferroviário; - Edifício do Instituto dos Ferroviários.	- Antigo edifício dos Serviços Administrativos das Oficinas da CP; - Antigo Quartel da Associação Humanitário dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste; - Armazém de Despachos, Telheiro de Mercadorias e Cais da Cortiça; - Armazém de Víveres; - Antiga Doca Seca da CP.	- Estação Ferroviária e Fluvial do Sul e Sueste; - Palácio do Coimbra.

Ao contrário do que se poderia supor, alguns imóveis que ainda mantêm a sua função original apresentam, devido a necessidades diversas, sinais de pouca manutenção. Um exemplo é o Bairro Ferroviário, onde existe um misto de casas arrendadas e abandonadas, algumas das quais evidenciam sinais de degradação e abandono. Quanto à Rotunda Ferroviária, apesar de quatro das suas gares ainda serem utilizadas pelas oficinas, os restantes dezasseis encontram-se em avançado estado de degradação e abandono, muitas vezes alvo de vandalismo.

No que respeita aos imóveis reutilizados, observa-se a sua adaptação para os mais variados fins, demonstrando a polivalência que caracteriza os edifícios industriais e ferroviários. Contudo, através de observação *in situ*, é possível constatar que os níveis de conservação e intervenção nestes edifícios, embora em uso, estão em estádios diferentes.

Tabela 5- Imóveis com reutilização adaptativa, atual atividade e grau conservação

Imóveis com reutilização adaptativa	Atual atividade	Grau de Conservação
Antigo edifício dos Serviços Administrativos das Oficinas da CP	Edifício utilizado para escritórios da IP, Telecom	Bom estado de conservação, cujo obras de manutenção ocorreram recentemente, mantendo-se as características arquitetónicas e cor da fachada.
Antigo Quartel da Associação Humanitário dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste	Edifício utilizado para eventos culturais por parte da associação que gere o espaço. Realização de exposições e concertos	Razoável estado de conservação, com ações de reabilitação efetuados pelas próprias associação. Edifício que mantém as características arquitetónicas, com alteração da pintura.
Armazém de Despachos, Telheiro de Mercadorias e Cais da Cortiça	Edifício utilizado como armazém de material da empresa Soflusa.	Mau estado de conservação de grande parte do imóvel, pois o mesmo está a ser utilizado apenas parcialmente.
Armazém de Víveres	Equipamento municipal que possui um anfiteatro, uma sala de exposições e escritórios para os serviços camarários.	Bom estado de conservação, o mesmo sofreu obras de reabilitação por parte do município, aumento ligeiramente a cerca para adaptá-lo as necessidades da autarquia.
Antiga Doca Seca da CP	Funciona como doca de pesca para uso da	Bom estado de conservação da instalação de apoio à doca, contudo a doca seca, incluindo a

	associação de pesca local, “Os Camarros”.	comporta da mesma, não teve até ao momento qualquer tipo de reabilitação.
--	---	---

Relativamente aos imóveis que atualmente não têm qualquer utilização – a Estação Ferroviária e Fluvial do Sul e Sueste e o Palácio de Coimbra –, verifica-se um estado avançado de degradação no local, colocando em risco as pessoas que possam passar junto aos edifícios devido à possível queda de detritos. A escassa proteção, sobretudo na estação ferro-fluvial, tem facilitado a atos de vandalismo, que comprometem assim vários elementos decorativos de um dos marcos arquitetónicos e exemplar único dos caminhos de ferro em Portugal (Parecer, DGPC 2017, p. 18).

4.2- Salvaguarda e Valorização: análise do seu estado atual.

Mesmo a decorrer o processo de classificação, desde 2018 (Anúncio n.º 22/2018), através do parecer favorável da DGPC, parecer que considera o património ferroviário barreirense como possuidor de todas as “características para ser considerado como “documento” histórico com interesse patrimonial e cultural, de âmbito nacional, portador de valores históricos-técnicos, consubstanciados no conceito de “cultura ferroviária”, nas vertentes industrial, tecnológica, arquitetónica e social da segunda metade do século XIX.” (Parecer DGPC, 2017, p. 42), alguns dos intervenientes alertam para a negligência que grande parte deste património se encontra e a sua consequente degradação, tal situação, afirma Custódio, permite como o abandono de uma herança oitocentista, deixada à sua sorte (Custódio, 2012, p. 38).

Uma das “vozes” mais ativa da situação de degradação do complexo ferroviário foi o Movimento Cívico e Salvaguarda do Património Ferroviário do Barreiro (MCSPFB), fundado em 2012 devido à “necessidade de juntar vontades em torno de preocupações comuns sobre a defesa e promoção do Património Ferroviário do Barreiro, o qual se encontra numa situação de abandono e incerteza quanto ao seu futuro”⁶¹. Foi

⁶¹ Blog do Movimento Cívico de Salvaguarda do Património Ferroviário do Barreiro: <http://patrimoniobarreiro.blogspot.com>, acedido a 14 julho de 2024.

este mesmo movimento que iniciou o pedido para classificação do conjunto ferroviário do Barreiro, ainda no ano de 2013, tendo somente no ano de 2018 saído o anúncio da abertura do processo de classificação do conjunto ferroviário (Anúncio n.º 22/2018).

O MCSPFB em conjunto com a Associação Barreiro Património Memória e Futuro (ABPMF), uma associação de natureza cívica, cujo objetivos são a luta pela salvaguarda do património, a preservação da memória e identidade local através de atividades de sensibilização e divulgação através da realização de visitas guiadas, encontros e de publicações em formato digital e físico, como é o caso da Revista Fundação (Borges, 2021, p. 16)⁶². A associação tem, nos dias hoje, alertado para a incerteza do presente e futuro do património ferroviário barreirense, motivado, principalmente, pela ação em tribunal movida pela CP para a anulação do processo de classificação do conjunto patrimonial e também pela ausência, por parte das instituições, de projetos que permitam a salvaguarda desse património.

Tendo em conta o que se diz através de autores e das organizações que se debruçam e alertam para um edificado em perigo, apoiado por uma observação *in situ* e a notória ausência de medidas e projetos para os antigos imóveis, são assim causa de preocupação. Porém, e para lá da análise e avaliação de investigadores e associações, não existe uma perceção da opinião por parte da comunidade barreirense de modo a se conseguir perceber a sua perceção que vai desde a importância que esta dá ao património ferroviário do concelho e da avaliação no que diz respeito ao seu estado atual e a importância de medidas que tenham em conta a sua proteção e a possível reutilização dos antigos imóveis ferroviários.

4.2.1- Comunidade e património ferroviário do Barreiro: inquérito e resultados

Motivação e Estrutura do inquérito

O edificado que compõe o património ferroviário existente no Barreiro, ao contrário do que ocorria quando foi construído, está agora envolvido pela malha urbana da cidade, com o seu canal ferroviário a funcionar quase como uma fronteira que divide a zona urbana entre o Norte e o Sul. Qualquer pessoa que se desloque pela cidade contacta

⁶² Sítio da internet da Associação Barreiro Património Memória e Futuro: <https://associacaobarreiropratrimonio.pt>, acedido a 16 de julho de 2024.

com a estrutura ferroviária, tornando-a visível a todos os cidadãos que circulam pela cidade,

Com o intuito de avaliar o estado atual do património ferroviário do Barreiro foi realizada. para além da análise *in situ*, a consulta de bibliografia e testemunhos de especialistas e associações que trabalham diariamente na salvaguarda e valorização deste património, para perceber e avaliar qual a relação que a comunidade possui com o património ferroviário do Barreiro, aferindo a sensibilidade e importância que esta lhe atribui.

Para tal foi elaborado um questionário destinado a obter opiniões sobre o estado do património ferroviário, considerando a sua importância histórica e o estado atual em termos de salvaguarda e valorização, assim como conhecer a relevância atribuída pelos inquiridos ao futuro e ao seu possível usufruto.

O inquérito, cuja única condicionante era o conhecimento prévio do património ferroviário por parte dos inquiridos, teve então os seguintes objetivos:

- Conhecer qual a importância histórica do passado ferroviário para a comunidade;
- Avaliação do atual estado de salvaguarda e valorização dos bens imóveis ferroviários;
- Importância dada no que diz respeito à futuras medidas de salvaguarda, e quais seriam essas medidas.

Realizado em língua portuguesa, o inquérito foi disponibilizado através da plataforma Google Forms e também em formato físico entre 15 de setembro de 2023 e 18 de janeiro de 2024, resultando em 212 respostas obtidas durante esse período.

Com carácter anónimo, o inquérito inicia-se com questões sobre a identificação do público inquirido, incluindo a residência dos me; sendo que caso não fosse residente no concelho pretendíamos perceber qual a ligação que este tinha ao mesmo; perceber se teve/tem ou não uma ligação profissional ao setor ferroviário; idade; e formação académica. A partir daí seguiu-se para as questões de avaliação dos inquiridos ao património ferroviário, com a seguinte constituição:

- Importância histórica;
- O Estado de Conservação;

- Avaliação na divulgação e valorização dada ao património;
- Qual a necessidade de se aplicar medidas para a sua salvaguarda;
- Qual a importância da existência de projetos para a sua reutilização.

Para obter uma avaliação mais eficaz das respetivas questões, foi utilizada uma escala tipo Likert, criada em 1934, que neste inquérito consiste em cinco níveis: Muito Baixo, Baixo, Indiferente, Alto e Muito Alto. O objetivo é conhecer, a partir desses níveis, o sentimento dos inquiridos em relação ao património ferroviário do Barreiro.

As duas últimas questões do inquérito foram de resposta aberta. A primeira, que era de cariz obrigatório, perguntava: “Qual a ação que gostaria que fosse realizada para a salvaguarda e valorização do Património Ferroviário do Barreiro?”, permitindo ao inquirido individualizar e exemplificar medidas específicas que gostaria de ver implementadas. A última questão, opcional, oferecia a possibilidade de os inquiridos acrescentarem comentários sobre o referido património. Esta última questão teve, apenas, 42 respostas entre os 212 inquéritos realizados, sendo que os comentários foram, principalmente, destinados a fornecer informações adicionais que pudessem ajudar nesta investigação.

Resultados e análise

Dos 212 inquiridos, verifica-se que a maioria (138) residia no Barreiro. Entre os 74 não residentes, apenas 18 não tinham qualquer ligação ao concelho ou habitam em concelhos vizinhos. Outros dados importantes a considerar na identificação do público foi o número de pessoas que não têm ou nunca tiveram ligação profissional com os caminhos de ferro; dos 212, apenas 28 afirmaram ter esse vínculo. No que diz respeito ao grau académico, destaca-se que a maioria (203) dos inquiridos possuía, pelo menos, o ensino obrigatório. Dentre estes, 115 indicaram ter habilitações acima do secundário (Bacharelato: 14, Licenciatura: 65, Mestrado: 27 e Doutoramento: 9).

Fig. 23- Residente no concelho do Barreiro

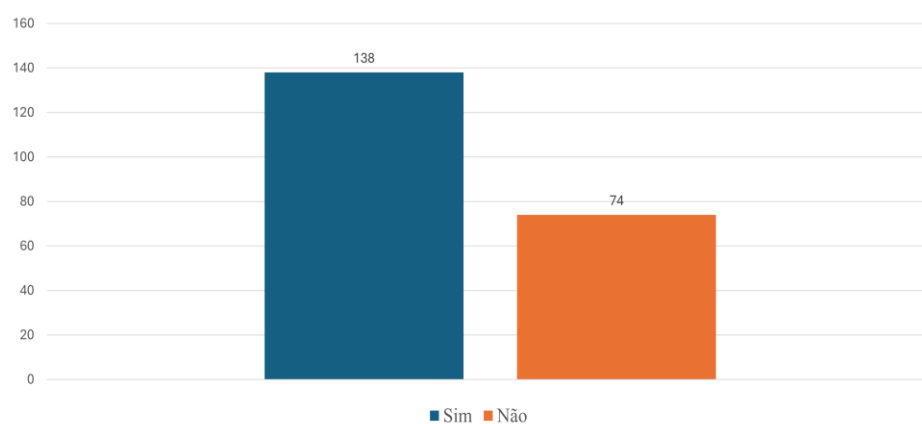


Fig. 24- Se não é residente no concelho, qual a sua relação com o mesmo? (74 respostas)

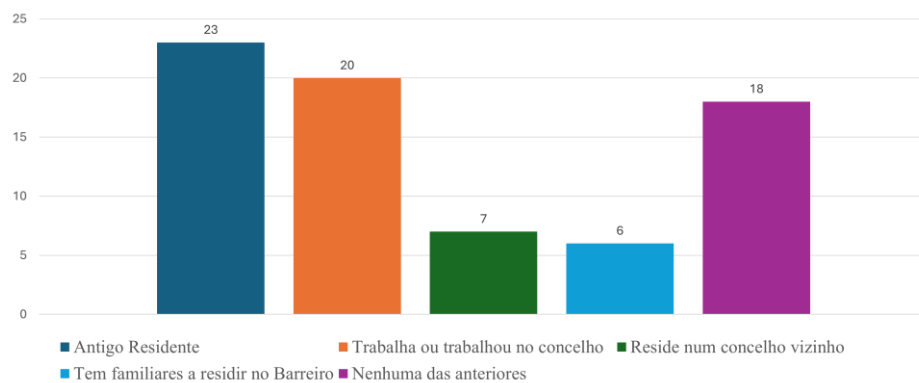


Fig. 25- Trabalho/trabalhou nos caminhos de ferro?

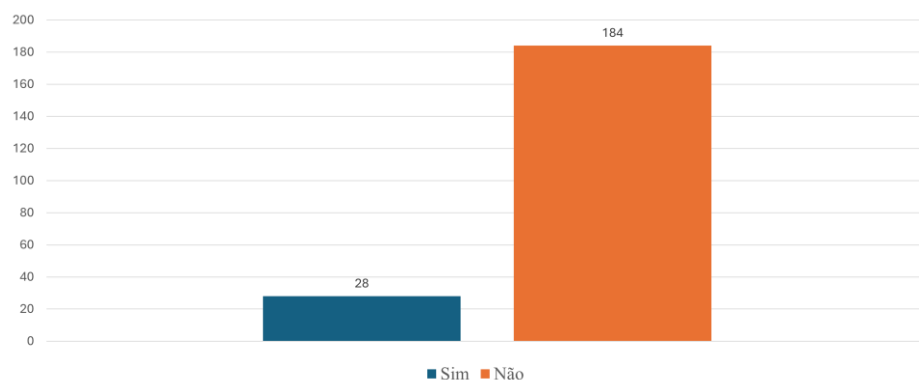
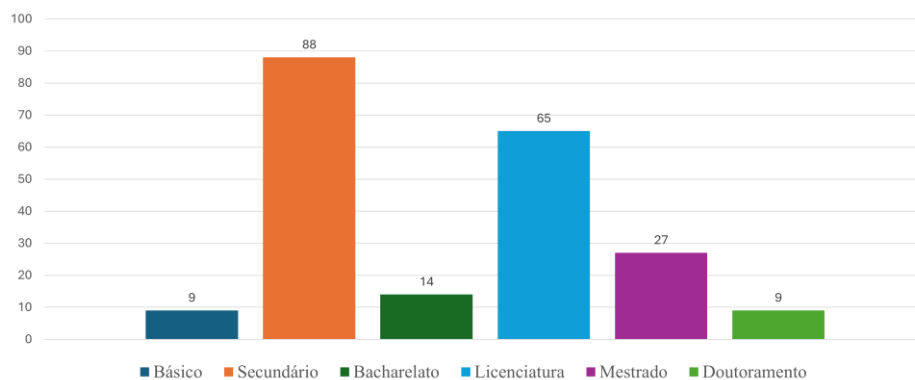


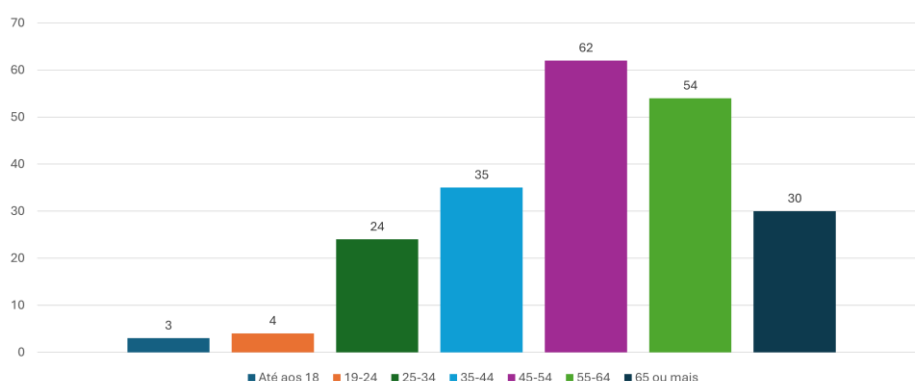
Fig. 26- Formação académica



Um dos dados mais interessantes que podem apelar ao aspeto sentimental e à memória em relação ao património ferroviário é a idade dos inquiridos. A maioria, num total de 181, encontrava-se numa faixa etária superior a 35 anos. Muitos destes inquiridos assistiram, possivelmente, ao funcionamento quase pleno do complexo ferroviário, mas também presenciaram o seu declínio gradual, manifestado pelo encerramento de serviços e edifícios, mas também pela diminuição da circulação de comboios e redução do número de profissionais dos caminhos de ferro.

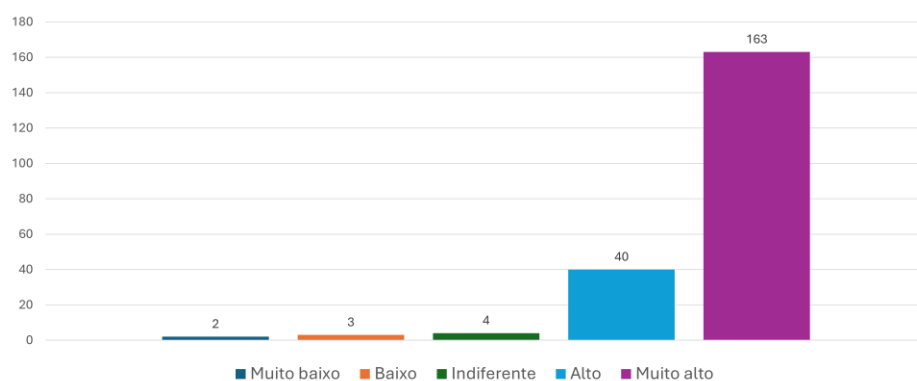
Destaca-mos essencialmente a faixa etária acima dos 45 anos (146 inquiridos) foi, possivelmente, a que mais testemunhou o pico da atividade ferroviária, evidenciada pela importância do Barreiro e da sua estação como um elo crucial na comunicação entre o sul do país e a capital. Esta é a faixa etária que mais deve ter vivido o início do declínio ferroviário no Barreiro, com a inauguração do comboio da ponte 25 de Abril e a eletrificação da linha férrea que transformou o Barreiro como estação terminal de uma linha férrea suburbana. Muitos desses indivíduos também viveram o início da desindustrialização do Barreiro que se iniciou na década 1980 (Custódio, 2012).

Fig. 27- Faixa etária



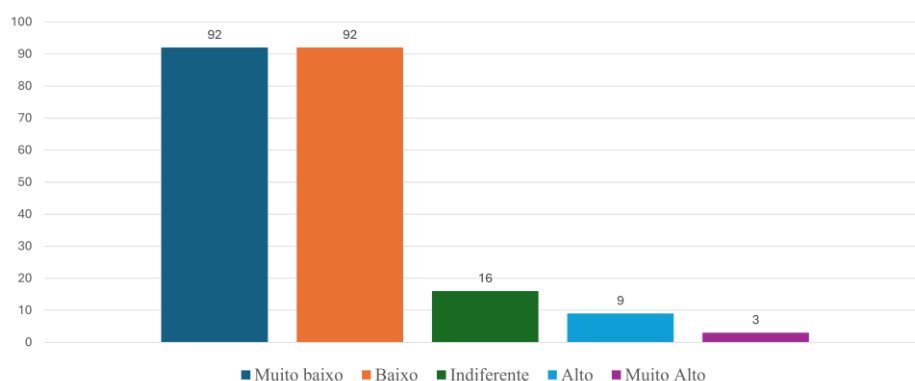
Na questão sobre a importância histórica do caminho de ferro do Barreiro, 163 inquiridos reconheceram amplamente a relevância da instalação da ferrovia na história e na transformação do território barreirense. Este reconhecimento alinha-se com o que muitos autores definem como o valor histórico deste património ferroviário e que está intimamente ligado ao apogeu industrial do concelho e à 1.^a fase da construção dos caminhos de ferro em Portugal (Alegria, 1990). Essa perceção pode assim servir como um fator crucial para legitimar a sua salvaguarda, de acordo com as determinações nacionais (Lei 107/01) e internacionais (Carta de Nizhny Tagil ou os Princípios de Dublin).

Fig. 28- Como avalia a importância do caminho de ferro na História do concelho do Barreiro



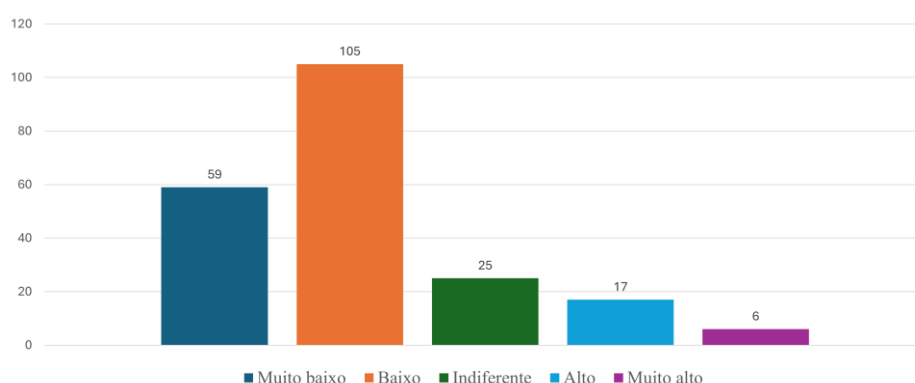
Relativamente à avaliação do estado atual de conservação do património ferroviário, ficou evidente a avaliação negativa dada pelos inquiridos (92 classificaram como Baixo e 92 como Muito Baixo) ao estado dos imóveis localizados no espaço urbano. Além da avaliação observável *in situ*, já mencionada em relação a alguns edifícios, nota-se também a degradação da área envolvente que pode ser vista como um baldio ferroviário inserido no meio da cidade (Lalana Soto & Santos y Ganges, 2018), frequentemente desprovido de manutenção. Essa degradação é também visível nas áreas envolventes de alguns imóveis que estão a ser reutilizados para novos usos. Esta avaliação negativa vai ao encontro do artigo de Custódio (2012) e das afirmações da ABPMF (Revista Fundação, 2016) que alertam sobre o risco a que este património está atualmente sujeito, resultado da degradação de alguns dos seus elementos.

Fig. 29- Como avalia o atual estado de conservação do Património Ferroviário do Barreiro



No que diz respeito à divulgação do património ferroviário do Barreiro tem recebido, a apreciação por parte dos inquiridos foi também negativa (59 classificaram como Muito Baixo e 105 como Baixo). Esta avaliação pode refletir a escassa divulgação associada a este tipo de património em comparação com outros “tipos” de património. Esta questão torna-se ainda mais relevante, uma vez que a maioria do público reconhece a importância da ferrovia na história do concelho apesar de não receber, segundo inquiridos, a devida atenção e divulgação por parte das entidades que atualmente gerem os imóveis e o território (CP, IP e CMB).

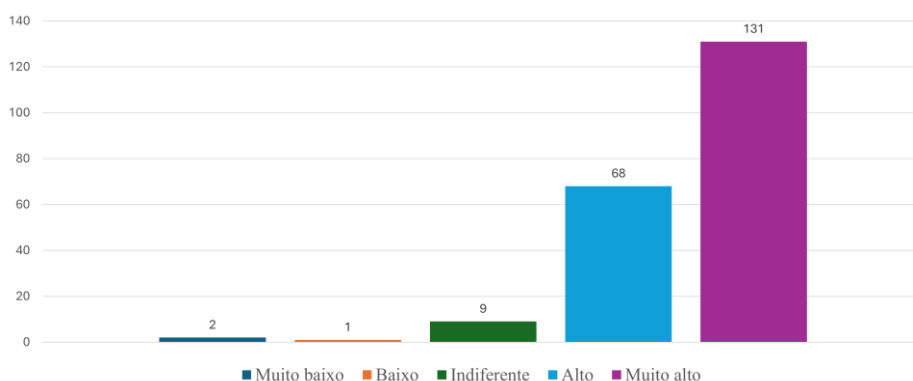
Fig. 30- Como avalia a divulgação do património ferroviário do Barreiro



Verificou-se, no que diz respeito à necessidade de medidas de salvaguarda, uma opinião claramente positiva por parte dos inquiridos (68 classificaram como Alto e 131 como Muito Alto). Esta avaliação alinha-se com as respostas anteriores e indica a noção pública de uma clara ausência de um plano de preservação e conservação condizente com a importância histórica e patrimonial do edificado ferroviário presente no concelho. Por

outro lado, reforça o valor patrimonial que é dado pela comunidade aos elementos ferroviários.

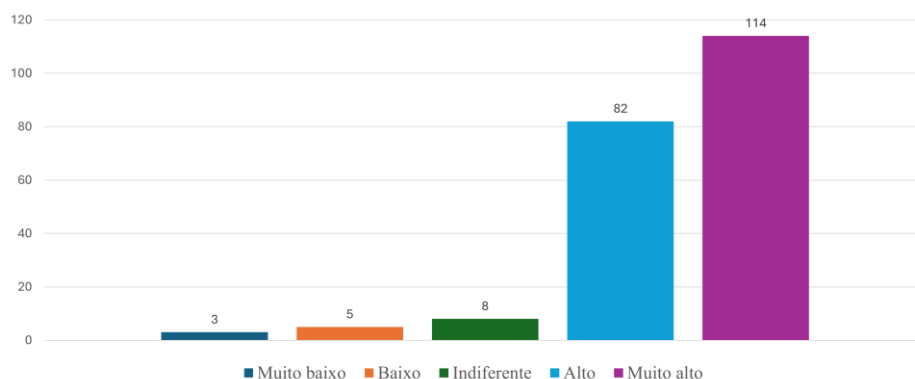
Fig. 31- Na sua opinião qual a necessidade de medidas de salvaguarda para o património ferroviário do Barreiro



Relativamente à importância da utilização dos imóveis que constituem o património ferroviário para a realização de atividades, a avaliação dos inquiridos é favorável. O número significativo de respostas positivas (82 classificaram como Alto e 114 como Muito Alto) pode sugerir, desde logo, uma abertura por parte da comunidade para a valorização e reutilização deste património, mas simultaneamente demonstrar uma sensação de distanciamento atual entre a sociedade e o património, incentivado pela ausência ou escassez de eventos que estejam em consonância com o significado patrimonial bem como de atividades de sensibilização patrimonial⁶³.

⁶³ Verifica-se durante o ano de 2024 a Câmara Municipal do Barreiro, através dos seus técnicos da área do património cultural, tem efetuado com regularidade visitas guiadas ao património ferroviário do Barreiro, em formato de caminhada, veja-se na Agenda de Eventos localizado do sítio da CMB com a designação “Caminhada pelo Património Ferroviário: <https://www.cm-barreiro.pt/conhecer/agenda-de-eventos/>, acedido a 12 setembro de 2024.

Fig. 32- Para uma maior valorização do património ferroviário do Barreiro, como avalia a importância da realização de atividades



Na questão que pedia aos inquiridos sugestões para a valorização e salvaguarda do património ferroviário do Barreiro, destacaram-se, entre as várias respostas: a sugestão para a realização de ações de divulgação do património e da história ferroviária do Barreiro, através de atividades como visitas guiadas, atividades de divulgação e sensibilização junto das escolas e do Politécnico do Barreiro; a realização de eventos culturais, como exposições (fotografia, arte), conferências ou festas, no edifício ferroviário de modo a abrir esse espaço à comunidade; a criação de um espaço museológico dentro do complexo ferroviário; e sugestões para a recuperação do edifício.

Embora não tenha sido solicitado, surgiram em número considerável, referências a algum do edifício como as Oficinas dos Caminhos de Ferro e da antiga estação ferroviária do Barreiro (Barreiro-Mar). Essas referências podem ser justificadas de diferentes maneiras: as Oficinas dos Caminhos de Ferro devido às suas dimensões e atual centralidade na malha urbana, pois a frente do edifício fica localizada na Rua Miguel Pais, hoje uma das ruas mais movimentadas da cidade, bem como ao número de trabalhadores que o edifício albergou até ao seu declínio; a Estação Barreiro-Mar, pelo facto de ter sido um ponto de passagem, até à sua desativação, para muitos que se dirigiam a Lisboa, através do transporte fluvial, sendo o terminal das linhas do sul e sueste e um nó estratégico na ligação entre Norte e Sul. É importante indicar, como já foi aqui referido, que a maioria dos inquiridos viveu e assistiu ao funcionamento quase pleno da atividade ferroviária que se viveu no Barreiro.

Apesar da sua desativação em 2005, o imóvel da antiga estação localiza-se relativamente próximo da atual estação fluvial e da estação ferroviária. Assim, apesar do abandono, muitas pessoas ainda passam nas imediações ou até atravessam o espaço para se deslocarem às novas estações. Essa proximidade, aliada à sua dimensão e ao estado de degradação, pode impactar as pessoas que ainda utilizaram o edifício, quando este ainda estava ativo, mas também aqueles que apesar de nunca terem usufruído da antiga estação, nela hoje passam.

Considerações finais dos resultados

Ao analisar os resultados dos inquéritos como um todo, ressalta-se a noção, por parte dos inquiridos, de que o património ferroviário é considerado importante na história do concelho do Barreiro. No entanto, a avaliação realizada indica também que o estado atual desse património não está à altura de sua importância histórica, sendo visto como negligenciado e com um baixo grau de conservação.

Com base nas respostas obtidas podemos supor que existe um distanciamento entre a comunidade e o património ferroviário, principalmente devido à avaliação negativa face à atual divulgação patrimonial, que não será a desejável. Essa responsabilidade pode recair, não apenas sobre as empresas proprietárias, mas também sobre o próprio município que não tem promovido iniciativas de modo a contrariar essa percepção. Por outro lado, a realização de atividades relacionadas ao património é alvo de aprovação, o que pode ser interpretado como uma possível medida de salvaguarda e valorização, promovendo assim uma maior interação entre a comunidade e o património. Exemplos dessa valorização podem incluir a realização de visitas guiadas ou outro tipo de eventos que promovam o contacto entre a comunidade e o património.

Foi mencionado anteriormente que, devido à sua extensão e ao estado de degradação, somado à baixa atratividade da área do antigo complexo, pode funcionar como uma barreira que afasta a população do seu património. Isso é evidenciado pelas sugestões dos inquiridos que expressaram interesse na elaboração de ações de preservação e reabilitação, em conjunto com uma possível utilização do espaço.

No que diz respeito aos imóveis destaca-se, em particular, a antiga estação Barreiro-Mar como um dos imóveis mais referenciados para ações de intervenção. Essa ênfase pode ser um indicativo de que a noção de património ferroviário se concentra

principalmente no edifício de passageiros, aquele que era mais visível à maioria da população. A maior referência a este imóvel pode também ser justificada pelo seu avançado estado de degradação e abandono, bem como pela sua localização, dimensões e arquitetura imponente. A estação, por outro lado, foi um local de passagem para muitos, seja na partida ou na chegada de comboios ou barcos, especialmente em direção a Lisboa. Essa centralidade tornou-a num ponto de encontro, ao contrário dos que trabalhavam nas oficinas, que tendem a ter uma ligação mais direta aos locais onde laboravam (Lalana Soto, 2016).

Em contrapartida, as poucas referências à Rotunda das Locomotivas, considerado um dos edifícios mais notáveis, por parte da DGPC, no ato da sua classificação, ou por parte da própria bibliografia, pode denotar a pouca divulgação do património ferroviário, pois ao contrário, por exemplo da estação Barreiro-Mar ou de outros imóveis, este edifício encontra-se dentro da área das oficinas, sem acesso do público. Para além, de não se encontrar ao alcance do cidadão comum, essa ausência de referências pode estar associada à realização de poucas ações de sensibilização patrimonial, como, por exemplo, a elaboração de visitas guiadas promovidas pelas empresas gestoras do espaço, mas também do próprio município.

4.2.2- Intervenientes e o património ferroviário do Barreiro: ações e análise

O complexo ferroviário do Barreiro, com uma extensão de cerca de 393.110 m² (aproximadamente 39,3ha)⁶⁴, engloba todo o canal ferroviário, os terrenos e os edifícios das oficinas, além do aterro onde se localiza o Barreiro Mar. Em 2014, cerca de 67% desse espaço ainda era utilizado pelos serviços ferroviários, enquanto os restantes 33%, onde se englobavam edifícios e terrenos, encontravam-se ao abandono e em degradação, não tendo qualquer tipo de ação ou projeto destinado para a sua adaptação e reutilização (GT, 2014).

Nos anos seguintes observou-se o lançamento de projetos e ocupação de alguns edifícios para novos usos, conforme mencionado em capítulos anteriores. No entanto, numa avaliação *in situ*, constata-se a ausência de um trabalho de restauro e reabilitação profunda do edificado, exceto pela intervenção realizada no antigo Armazém de Víveres pela CMB e no antigo edifício administrativo das oficinas da CP. A degradação de alguns

⁶⁴ Não se incluí o edifício do Instituto dos Ferroviários, que se encontra no centro urbano do Barreiro.

edifícios, sem qualquer uso, aliada à visível falta de manutenção ou reabilitação dos espaços vazios dá a impressão de que o complexo ferroviário é um espaço isolado da própria malha urbana do concelho, mesmo estando localizado no centro desta. Verificando-se a ausência de um projeto integrado que permita, através de ações de revitalização e reabilitação, abrir o património ferroviário à cidade e consequentemente à sua comunidade, preservando assim a memória histórica e identitária do local (APAC, 2016), em vez daquilo que hoje encontramos, ou seja, um espaço baldio contrastante (Lalana Soto & Santos y Ganges, 2018).

A falta de um projeto viável para a requalificação do complexo ferroviário pode ser atribuída a vários fatores cuja identificação é, neste momento, difícil. Contudo, considerando as particularidades do complexo é pertinente e possível levantar algumas questões que podem ser relevantes. Uma delas refere-se aos diferentes proprietários e intervenientes do espaço e edificado, que são, consequentemente, os principais responsáveis pelo presente e futuro do património ferroviário. Atualmente a propriedade dos terrenos e edifícios ferroviários do Barreiro estão divididos entre as IP e a CP. Com a IP a ser proprietária da maior parte dos terrenos e imóveis, como a estação Barreiro Mar e os restantes imóveis localizados na Av. dos Sapadores dos Caminhos de Ferro (Doca Seca, Armazém dos Despachos e o antigo edifício administrativo da CP). A IP também detém os terrenos e edifícios das oficinas ferroviárias, atualmente em regime de subconcessão à CP, mas que passarão para a sua posse caso a atividade ferroviária cesse naquele espaço. Por sua vez, a CP é proprietária do Bairro Ferroviário e do Palácio do Coimbra (APAC, 2016). Qualquer plano que se possa fazer terá sempre de contemplar o diálogo com e entre as partes (Custódio, 2012).

Em relação à atuação da IP face ao património ferroviário não há conhecimento de algum projeto significativo, além da ocupação do antigo edifício administrativo da CP, atualmente utilizado pela subsidiária IP Telecom – Serviços de Telecomunicações S.A, o que se tem verificado é a celebração de vários contratos de subconcessão para ocupação e utilização de alguns imóveis com valor patrimonial⁶⁵.

A CP, por sua vez apresentou, em 2011, um plano de reabilitação urbana para a área do Bairro Ferroviário e do Palácio do Coimbra (GT, 2014, p. 36-37), porém, decorridos 13 anos, não existem evidências para a sua execução. Para além das poucas

⁶⁵ Armazém de Víveres, Antigo Armazém dos Despachos, antigo quartel dos bombeiros do Sul e Sueste e recentemente a estação Barreiro-Mar.

ações dos atuais proprietários, é também evidente a pouco ou nenhuma ações de sensibilização e divulgação que os mesmos fazem sobre o património ferroviário do Barreiro.

Outro interveniente com relevância para o presente e futuro do património presente no complexo ferroviário do Barreiro é a própria câmara municipal. A importância que a autarquia dá ao seu património ferroviário, ao visitar a sua página de internet é a seguinte:

Os vestígios desse passado de arqueologia industrial, materializados na primitiva estação ferroviária do Barreiro, atuais Oficinas da EMEF (1861), na Estação Sul e Sueste (1884), na “Cocheira” ou Rotunda das Máquinas, nos troços e ramais ferroviários, material circulante, guias de estação, depósitos de água, armazéns e outras instalações, constituem elementos de valor histórico e técnico, dignos de serem conservados como conjuntos de interesse patrimonial e cultural, portadores de grande carga histórica. (Câmara Municipal do Barreiro, 2024)⁶⁶

A própria assembleia municipal, com aprovação da maioria dos partidos políticos eleitos, em 2018, após o reconhecimento do conjunto ferroviário como património “Em Vias de Classificação”, saudou a importância desses bens para o desenvolvimento do Barreiro moderno, destacando que “estes bens, além do seu valor patrimonial histórico e cultural, representam um legado feito de trabalho e de memória social que muito valoriza o Barreiro” (Deliberação n.º 27/2018, Assembleia Municipal do Barreiro, 2018).

A admissão de importância do património ferroviário como herança histórica e identitária do concelho, verifica-se, em termos práticos, que o município tem tido como objetivo de criar projetos de modo a reutilizar edifícios e terrenos desativados, recorrendo à celebração de contratos de subconcessão com a CP e IP. Nessas ações destacasse o projeto para a Doca Seca, que foi parcialmente reabilitada e adaptada para servir como estrutura de apoio à associação de pesca “Os Camarros” e o Armazém de Víveres, que passou por obras profundas para albergar serviços da CMB, mas também um auditório e um espaço expositivo, este foi inaugurado a 28 de junho de 2024, sob a designação de “Casa da Cidadania Cabós Gonçalves”. No entanto, apesar dessas revitalizações, esses projetos não se estendem além dos próprios imóveis ou dos passeios circundantes.

Até o momento o papel do município no planeamento urbanístico desta área não se concretizou, pois o atual PDM do Barreiro é de 1994, integrando-se assim nos

⁶⁶ Veja-se a página web do município, <https://www.cm-barreiro.pt/conhecer/patrimonio-cultural-e-arquivo-historico/patrimonio-industrial/>, acedido a 22 setembro de 2024.

chamados PDM de 1.^a geração⁶⁷ (Raposo, 2003). Nesse documento, o município caracteriza o complexo ferroviário como uma zona industrial, e por isso sem qualquer planificação urbanística para aquela área. Em 1994, embora já estivesse a ser construída a nova estação fluvial, a atividade ferroviária ainda era elevada, pois a linha ferroviária da ponte 25 de Abril a (1999) ainda não tinha sido inaugurada e muito menos a eletrificação da linha entre Pinhal Novo e Barreiro ou a construção da nova estação ferroviária que ocorreu em 2005. Contudo, a câmara municipal está atualmente a rever o seu PDM de 1994 (Câmara Municipal do Barreiro, 2022), e, à luz das novas orientações legais, espera-se que surjam novidades sobre a planificação urbanística do município nos terrenos do antigo complexo ferroviário do Barreiro.

Outro ponto a considerar é a ausência de um inventário do património cultural do Barreiro, o que implica que tirando os imóveis protegidos pela ZGP, devido a estarem Em Vias de Classificação desde 2018, os demais imóveis mencionados que integram o complexo ferroviário não possuam qualquer proteção legal a nível municipal que impeça a sua demolição ou descaracterização. A não inventariação dos bens patrimoniais não segue assim as orientações configuradas na Lei de Bases do Património Cultural (Lei 107/2001, 8 de setembro), cujo Artigo 16.º indica que a inventariação, para além da classificação dos bens, é uma forma de proteção patrimonial. No mesmo documento, a própria inventariação é também um dos instrumentos para a valorização do património cultural (Artigo 71.º “Instrumentos”). Porém, teremos de aguardar a execução da revisão do PDM por parte do município.

Apesar da ausência de medidas para a integração do complexo ferroviário e dos imóveis com valor patrimonial na planificação urbanística, é sabido que, em 2010, em resultado da possibilidade de execução da Terceira Travessia do Tejo, ligando Barreiro a Chelas, e de outros investimentos a realizar nos terrenos da antiga CUF, hoje Quimiparque e gerida pela empresa Baía do Tejo, S.A., foi elaborado um plano urbanístico, com o nome de Plano de Urbanização do Território da Quimiparque e Área Envolvente- PUTQAE. Este plano abrangia não só os terrenos da Quimiparque, mas também os terrenos do complexo e do canal ferroviário, propondo a recuperação de imóveis com valor patrimonial e a requalificação dos espaços vazios, integrando-os na

⁶⁷ Os PDM's de 1.^a geração são caracterizados por serem documentos em que as questões patrimoniais são abordados de forma superficial, limitando-se apenas a referir o património cultural classificado ou em vias de classificação presente no seu território (Raposo, 2003).

cidade (Câmara Municipal do Barreiro, 2010). Contudo, a execução deste plano estava condicionada à aprovação final do governo para a nova ponte sobre o Tejo e execução dos investimentos previstos para a Quimiparque, que até ao momento não se efetivaram.

Em 2013, a pedido do Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, foi criado, através de despacho (Despacho n.º 7201/2013), um grupo de trabalho composto por diversas entidades relevantes para o património ferroviário do Barreiro, onde estavam incluídas as seguintes instituições: IMT, DGTF, IP, CP, CMB e CCDD-LVT. O objetivo deste grupo de trabalho era o de estudar soluções para a regeneração e desenvolvimento do património ferroviário, promovendo a sua sustentabilidade económica e a integração no ordenamento do território, além de avaliar e identificar os imóveis com valor patrimonial (GT, 2014).

O relatório foi apresentado em 2014 e propunha a requalificação urbana do Bairro Ferroviário e do Palácio do Coimbra, propriedade da CP, bem como de toda a área desativada da Av. dos Sapadores dos Caminhos de Ferro até à Estação Barreiro Mar, abrangendo a zona circundante ao Armazém de Víveres e ao antigo corredor ferroviário do ramal do Seixal. Em relação às oficinas, ainda ativas, a CMB sugeria que o local fosse transformado num “museu vivo”. No entanto, a execução desse projeto encontrava dificuldades devido às limitações orçamentais das entidades envolvidas, sendo proposta a candidatura a fundos europeus. Além disso, a viabilidade do projeto estava condicionada à aprovação e implementação do PUTQAE, elaborado pela CMB, que apresentava lacunas na integração de alguns edifícios no plano, como o imóvel correspondente à Rotunda das Locomotivas. Destaca-se como principal ponto a atribuição à CMB do papel de “ponto focal, integrador e dinamizador, preferencial, mas não exclusivo, das intenções de investimento ou de reutilização”, em virtude da sua proximidade com a comunidade e os investidores (GT, 2014, p. 41).

Outro ponto relevante no relatório é a avaliação realizada pelo GT aos imóveis com valor patrimonial do complexo. Esta avaliação considerava apenas os edifícios de interesse histórico que já estavam presentes na altura no conjunto proposto para classificação (Bairro Ferroviário, Palácio do Coimbra, Edifício das Oficinas, Rotunda das Locomotivas e a antiga Estação Barreiro Mar), não havendo medidas de salvaguarda e preservação para os demais imóveis (GT, 2014, p. 30-31).

Além dos planos das entidades envolvidas na gestão do complexo ferroviário, a importância patrimonial dos imóveis que compõem o que resta da antiga era ferroviária

do Barreiro tem suscitado atenção de algumas associações do património, que também têm contribuído para o debate e apresentação de possíveis futuros. Um exemplo significativo é a proposta elaborada pela Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro (APAC), em 2016, para uma reabilitação abrangente de praticamente todo o complexo ferroviário. O projeto visava a implementação de uma reutilização sustentável que incluía áreas comerciais, uma área museológica e a revitalização dos espaços vazios, integrando o terreno na malha urbana da cidade com o objetivo de promover o turismo e, simultaneamente, salvaguardar e valorizar o espaço e os seus imóveis (APAC, 2016).

Outra associação importante para a salvaguarda e valorização do património ferroviário do Barreiro é a ABPMF. Esta associação tem tido bastante atividade no desenvolvimento de ações de divulgação e sensibilização através do seu site, redes sociais, na publicação da revista “Fundição”, e por meio de conferências e visitas guiadas, alertando principalmente para o estado atual do património. Além da sua defesa ativa de todo o património cultural do Barreiro, a revista “Fundição” destaca projetos que visam a preservação e reutilização do património ferroviário. Um exemplo é a proposta da Dr.^a Carla Marina, que reflete sobre o potencial turístico e económico do concelho com a reutilização do património cultural, propondo, além de um núcleo museológico, a integração do património ferroviário com o património cultural e ambiental do município. Isto é particularmente relevante pela localização da Estação Barreiro Mar⁶⁸, situada nas margens do rio Coia e próximo do local classificado como Sítio de Interesse Municipal de Alburrica e Mexilhoeiro, que abriga o património moageiro, ambiental e paisagístico, local que é hoje uma das imagens de marca do Barreiro (Santos, 2020).

⁶⁸ A proposta da Dr.^a Carla Marina Santos, propõe a Estação Barreiro-Mar como porta de entrada, de quem visita a cidade, do importante património ferroviário do Barreiro, mas também como edifício que poderia ser utilizado como Centro Interpretativo do Estuário do Tejo.

5- Medidas de Salvaguarda e Valorização do património ferroviário

Apesar da resistência e do descuido na salvaguarda e valorização do património industrial e ferroviário, tem-se verificado, cada vez mais, a realização de projetos, tanto a nível nacional como internacional, cujo objetivo é a reabilitação e adaptação de infraestruturas e edifícios ferroviários. Esses projetos visam integrar essas estruturas na comunidade, contribuindo para a preservação da memória e da história dos locais.

Este capítulo tem como principal propósito analisar alguns projetos que têm promovido a preservação do património ferroviário. Tais iniciativas possuem uma ampla gama de finalidades, incluindo a conservação, preservação, valorização, sustentabilidade e o usufruto por parte da comunidade, assim como a sua abertura à malha urbana das cidades em que se inserem. Em suma, busca-se dar uma nova vida aos baldios ferroviários (Lalana Soto & Santos y Ganges, 2018).

Com a finalidade de demonstrar exemplos de salvaguarda e valorização patrimonial que podem servir de hipóteses para futuros projetos a serem aplicados no complexo ferroviários do Barreiro, que tenham as mesmas características no que diz respeito à estrutura e importância local, levando sempre em conta a escala dos exemplos.

5.1- Exemplos de Requalificação do património ferroviário

Os critérios que fundamentam a escolha dos exemplos apresentados nesta investigação baseiam-se, essencialmente, em projetos de requalificação que incidiram não apenas em edifícios isolados, mas principalmente, em complexos ferroviários. Os planos destes projetos tiveram como objetivos gerais a salvaguarda dos valores patrimoniais dos locais, a sua integração na comunidade e a sua inserção na malha urbana.

Contudo, em virtude da raridade e dimensão do edifício da Rotunda das Locomotivas do Barreiro, e considerando que os exemplos de reabilitação que iremos abordar não incluem a requalificação de nenhuma rotunda de locomotivas, procederemos à análise de alguns trabalhos de conservação e reutilização realizados em edifícios dessa tipologia.

5.1.1- Aguascalientes, México

O complexo localizado na cidade mexicana de Aguascalientes⁶⁹, que desde o final do século XIX albergou as oficinas ferroviárias da Compañía del Ferrocarril Central, constitui o maior complexo ferroviário do México, abrangendo uma área de 832.580 m² (Barba Rodríguez & Acosta Collazo, 2012). O declínio das suas instalações nas últimas décadas do século XX culminou no encerramento definitivo das oficinas em 1999⁷⁰, suscitando discussões sobre o futuro do complexo.

Reconhecendo a importância do complexo ferroviário desativado como legado histórico e cultural (Sotomayor Mora, 2017), o governo mexicano, em 2000, em colaboração com a empresa Ferrocarriles Nacionales de México, proprietária do complexo, decidiu doar 88 hectares, que incluíam mais de 80 edifícios, ao governo estadual de Aguascalientes⁷¹. A condição da doação estipulava que os terrenos não poderiam ser vendidos e deveriam ser utilizados para atividades desportivas, sociais e culturais (Barba, 2022).

Com a doação dos terrenos e a obrigatoriedade de reabilitar o complexo como um espaço de utilidade pública o governo estadual criou em 2003 o FICOTRECE - Fideicomiso Complejo Tres Centurias⁷², para gerir o projeto o designado “Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias”.

A primeira fase do projeto consistiu no levantamento técnico do sítio com o intuito de avaliar os índices de contaminação dos edifícios e dos vários setores do complexo. Este processo resultou na demolição de algumas estruturas que não possuíam valor patrimonial para a sua reabilitação. Posteriormente, em 2009, foi elaborado o “Plan Maestro del Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias”, que delineou o projeto urbanístico a ser implementado. Apesar de esta ação ser descrita como inovadora, este projeto não foi acessível ao público, condição que o levam a descrevê-lo como obscuro e flexível e com compromissos iniciais que não foram cumpridos durante a sua execução (Barba, 2022; Lalana Soto & Santos y Ganges, 2018).

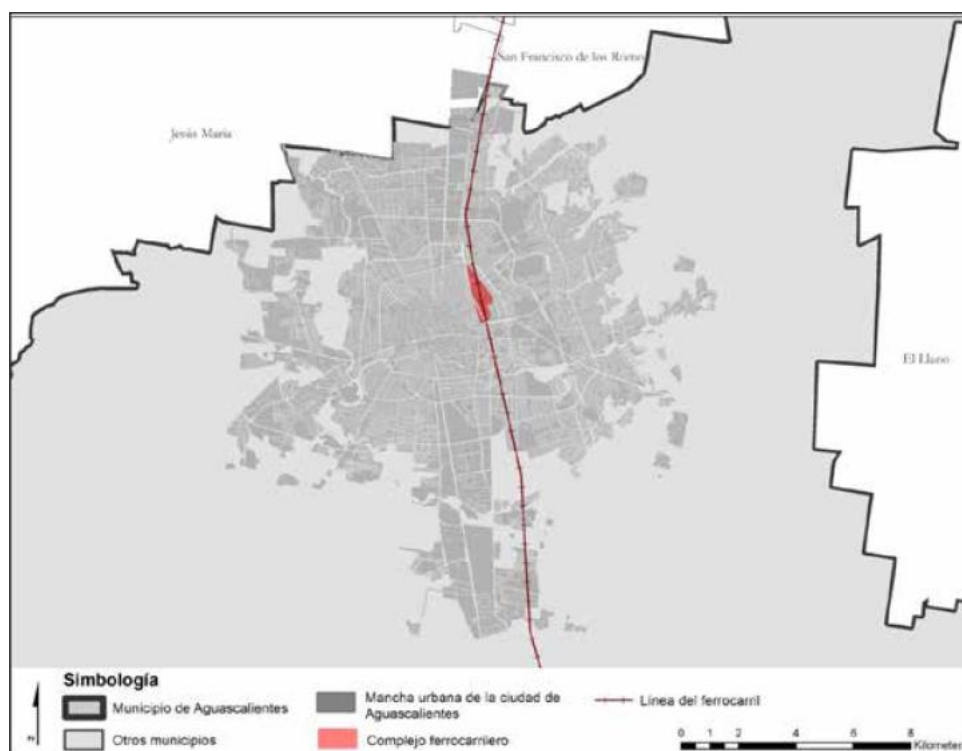
⁶⁹ Cidade situada no estado homónimo, com uma população de 800 mil habitantes, e se considerarmos a área metropolitana que abrange o milhão de habitantes, é considerado uma cidade mediana tendo em conta a escala demográfica do México.

⁷⁰ 23 de março de 1999.

⁷¹ Dos 88ha, 78ha foram doadas pela empresa Ferrocarriles Nacionales de México e 10ha foram doados pelo governo mexicano, após aquisição da área doada.

⁷² Projeto denominado por Complejo Tres Centurias – pela importância dos séculos XIX, XX e XXI como impulsionadores da tradição ferroviária de Aguascalientes (Sotomayor Mora, 2017, p. 84).

Fig. 33- Localização do complexo ferroviário de Aguascalientes



Fonte: Adaptado por Ana Paulina Sotomayor Mora (Sotomayor Mora, 2017, p. 85).

Entre os anos de 2004 e 2012 realizaram-se diversos trabalhos de reabilitação e restauro para a reutilização adaptativa do antigo complexo ferroviário de Aguascalientes. A reabilitação teve como principal premissa a adaptação dos edifícios para atividades socioculturais, turísticas e desportivas. Durante este período, destacam-se a adaptação do edifício da antiga central elétrica (“Casa de Fuerza”) para uma biblioteca pública⁷³, e a transformação da oficina de locomotivas num espaço para congressos e exposições. Foi ainda criada a Universidad de las Artes, que reabilitou vários edifícios para a instalação de uma escola de dança, um espaço museológico, uma oficina gráfica, uma sala de concertos e uma sala de exposições (Sotomayor Mora, 2017).

Além da reconversão de vários edifícios, o projeto contemplou a criação de ligações viárias, zonas verdes, espaços desportivos e áreas de usufruto público, visando integrar o complexo ferroviário à cidade, o que só foi viável após a descontaminação dos solos. Foi criada a Plaza Tres Centurias⁷⁴, levando à reabilitação do pitoresco bairro

⁷³ Designada como Biblioteca Bicentenário.

⁷⁴ Em português Praça Tres Centurias.

ferroviário e a antiga estação, que foi adaptada para albergar o Museu Ferroviário de Aguascalientes (Sotomayor Mora, 2017). Destaca-se também a descoberta das fundições da antiga rotunda ferroviária, construída em 1899 e demolida após a modernização das oficinas na década de 1960, que foi preservada após a demolição de um armazém.

Apesar das críticas ao projeto, muito relacionadas com alterações ao plano inicial e à demolição de alguns edifícios sem um estudo prévio sobre a sua importância patrimonial (Barba, 2022)⁷⁵, este projeto representou a preservação de um marco histórico para a cidade e para o país. Além disso, criou um “gigantesco” equipamento público (Lalana Soto & Santos y Ganges, 2018), revitalizando uma área anteriormente abandonada e degradada, transformando-a num espaço moderno integrado na malha urbana de Aguascalientes. O objetivo foi desenvolver a qualidade de vida dos seus habitantes e a sustentabilidade da região, enquanto se preservava um património histórico, artístico e cultural de grande relevância para a cidade e seus habitantes (Sotomayor Mora, 2017).

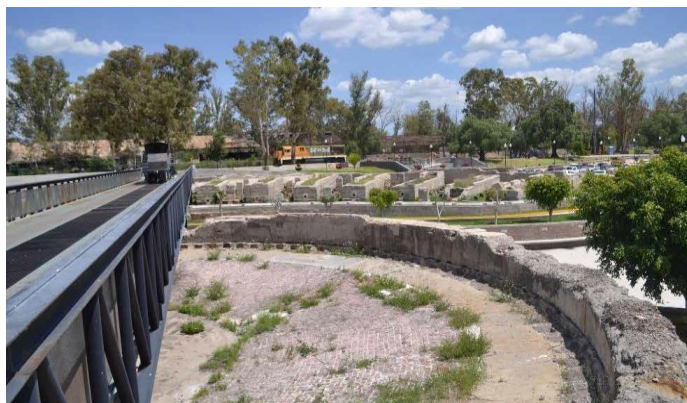
Fig. 34- Edifício da antiga central elétrica do complexo adaptada a biblioteca pública



Fonte: Fotografia de Ana Paulina Sotomayor Mora, 2016 (Sotomayor Mora, 2017, p. 85)

⁷⁵ Dos 82 edifícios presentes nos 88ha do complexo ferroviário doados ao governo estatal de Aguascalientes, em 2000, apenas 33 edifícios foram intervencionados, com os restantes a serem demolidos (Barba, 2022, p. 251).

Fig. 35- Fundições da Rotunda das Locomotivas, hoje inseridas na reabilitação do antigo complexo ferroviário de Aguascalientes.



Fonte: Fotografia de Ana Paulina Sotomayor Mora, 2016 (Sotomayor Mora, 2017, p. 88).

5.1.2- Swindon, Inglaterra

A cidade de Swindon⁷⁶, localizada no condado de Wiltshire, tornou-se num importante polo ferroviário com a construção, em 1843, das instalações de reparação e fabrico de locomotivas da Great Western Railway (GWR), proprietária da linha ferroviária que ligava Londres à importante cidade portuária de Bristol, inaugurada em 1841.

A construção da vila ferroviária de Swindon foi fortemente influenciada por Isambard Kingdom Brunel, um dos engenheiros mais renomados do século XIX no Reino Unido (Jones, 2011; Vaughan, 1997). Reconhecido como um dos assentamentos industriais e ferroviários únicos da época (Seyrek & Polat, 2024, p. 165 *apud* Brownlee, 2010), o complexo abrigava as instalações de manutenção, reparação e construção de material circulante da GWR. Localizado numa região onde os seus habitantes estavam ligados predominantemente ao trabalho rural e a atividades comerciais, era necessário criar condições para atrair a Swindon mão de obra qualificada e com experiência de trabalho na indústria pesada. Foi assim construído a aldeia ferroviária que incluía habitações, escolas, lojas, mercado e uma igreja, chamada na época de “New Swindon”. Permitindo a deslocação de trabalhadores experientes vindos das regiões mais industrializadas da Grã-Bretanha⁷⁷ para trabalhar no complexo ferroviário. Um censo

⁷⁶ Cidade cujo área metropolitana possui cerca de 200 mil habitantes,

⁷⁷ Segundo Cattell (1997), essas regiões seriam na época, a Escócia, o norte de Inglaterra, a cidade de Bristol e as zonas têxteis de Gloucestershire.

realizado em 1850 revelou que 92% dos funcionários da GWR residentes na aldeia não eram naturais do condado de Wiltshire (Cattell, 1997).

Swindon, situada entre Londres e Bristol e sede da GWR, tornou-se o “grande pulmão” da empresa, contribuindo para o seu crescimento como uma das mais importantes do setor no Reino Unido⁷⁸, era conhecida por “God’s Wonderful Railway”⁷⁹ (Cattell, 1997). No auge da sua atividade, o complexo ferroviário empregou diretamente mais de 14.000 pessoas, tornando-o um dos maiores complexo tal como os que existiram em Crewe⁸⁰, Derby⁸¹ e Wolverton⁸². E simultaneamente tornou a cidade de Swindon como uma das principais localidade ferroviárias da Grã-Bretanha e do mundo influenciando surgimento da moderna Swindon (Falconer, 2007).

Com o passar dos anos, o complexo ferroviário e a vila passaram por expansões e modernizações⁸³. Contudo, após a Segunda Guerra Mundial, em 1948, a GWR foi nacionalizada, resultando ao mesmo tempo numa diminuição da atividade ferroviária e consequentemente a uma menor importância do complexo. Na década de 1960, a modernização e reorganização dos caminhos de ferro britânicos levaram a uma redução acentuado do uso de vários edifícios do complexo e a uma diminuição da mão de obra. Neste contexto, foi inaugurado, em 1962, o Museu Great Western Railway, situado num conjunto de imóveis na aldeia ferroviária, com foco nas coleções de artefactos e no modo de vida dos trabalhadores da GWR (Taksa, 2008). Em 1966, a British Rail vendeu a área da aldeia ferroviária ao Swindon Borough Council⁸⁴.

Após a compra o município concluiu que as habitações da aldeia ferroviária deveriam ser demolidas devido à impossibilidade de recuperação. No entanto, essa decisão gerou um movimento de voluntários que reconheciam a importância histórica e identitária do local (Seyrek & Polat, 2024), resultando na intervenção do Condado de Wiltshire para evitar essa mesma demolição. Assim, o município elaborou um plano para o restauro das habitações da aldeia ferroviária, projeto que ocorreu entre 1969 e 1980, e

⁷⁸ No seu auge as suas linhas férreas ligavam Bristol a Londres até às *Midlands* e Cornualha.

⁷⁹ Maravilhosa Ferrovia de Deus, traduzido em português.

⁸⁰ Localizada no condado de Cheshire.

⁸¹ Localizada do condado de Derbyshire.

⁸² Local pertencente ao município de Milton Keynes, condado de Buckinghamshire.

⁸³ Destacam-se entre as várias obras a construção da Health Hydro (1891), um edifício que alberga uma piscina e zona de banhos turcos com o objetivo da GWR proporcionar um local onde os seus funcionários pudessem tratar da sua saúde e bem-estar.

⁸⁴ O equivalente à Câmara Municipal.

que foi considerado um dos melhores exemplos de boas práticas de conservação, tendo até recebido vários prémios. Em 1975, foi estabelecida uma área de proteção sobre a aldeia ferroviária.

Em 1986, as oficinas ferroviárias foram definitivamente encerradas, e os terrenos de 56,8 hectares foram leiloados a um promotor imobiliário, o que resultou na perda de cerca de 2.000 postos de trabalho e marcando o “fim de uma era” para o complexo que era considerado por muitos como um dos melhores do género (Taksa, 2008). A venda e o risco de destruição completa motivaram ações para a preservação deste importante património ferroviário. Embora alguns edifícios considerados não possuidores de significado cultural tenham sido demolidos, a English Heritage⁸⁵ classificou, pouco tempo após o encerramento, alguns dos edifícios mais significativos do complexo, e em 1987 a área foi então protegida através da criação de uma área de conservação, designada “Swindon Railway Conservation Area”, abrangendo tanto o complexo ferroviário quanto a aldeia ferroviária. Além disso, foi criada a GWR Heritage Trust, composta por voluntários, muitos dos quais antigos ferroviários, com o objetivo de salvaguardar o legado ferroviário de Swindon, permitindo a preservação das linhas ferroviárias históricas para fins turísticos utilizando locomotivas antigas (Seyrek & Polat, 2024).

⁸⁵ Instituição pública, não departamental, que inventariava o património cultural inglês, e que 1999 fundiu-se com a Royal Commission on the Historical Monuments of England, fazendo agora parte da Historic England.

Fig. 36- Mapa da área de conservação do complexo e aldeia ferroviário, edifícios classificados e área da Heritage Action Zone



Fonte: Swindon Borough Council (<https://www.swindon.gov.uk>).

Apesar da compra dos terrenos por um promotor imobiliário a crise imobiliária da década de 1980 que abalou a Inglaterra levou o complexo ferroviário, exceto o edifício utilizado como sede do promotor, a permanecer num total abandono. Contudo a partir de 1994, com a instalação da Royal Commission on the Historical Monuments of England⁸⁶ no antigo edifício dos escritórios gerais da GWR, já classificado, onde simultaneamente, em alguns edifícios adjacentes foram também instalados alguns departamentos da antiga English Heritage, trouxe assim os primeiros projetos de reabilitação e salvaguarda do complexo.

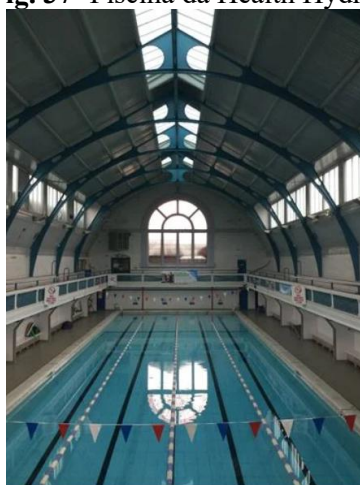
Também em 1994, a antiga fábrica de material circulante, que já estava classificada, e os terrenos adjacentes foram adquiridos por uma empresa retalhista americana, a McArthur Glen Designer Outlet, conhecida pela construção de zonas e centros comerciais. Reconhecendo a importância do património ferroviário para a cidade e o país, a empresa trabalhou em colaboração com o município e várias instituições governamentais ligadas ao património cultural para adaptar o local num grande centro comercial, preservando ao mesmo tempo o significado cultural do mesmo (Falconer, 2007; Taksa, 2008). Inaugurado em 1997 sob o nome de Great Western Designer Outlet

⁸⁶ Em português, a Comissão Real sobre os Monumentos Históricos de Inglaterra, instituição pública que documentava o património cultural inglês, e que 1999 fundiu-se com a English Heritage, fazendo agora parte da Historic England.

Village, o novo espaço obteve um considerável impacto, atraindo cerca de 4,5 milhões de visitantes no seu primeiro ano, tornando-o num exemplo de sucesso na salvaguarda do património ferroviário e de reutilização sustentável de uma área anteriormente abandonada, sendo ainda hoje um espaço dinamizador de Swindon. O sucesso do espaço comercial estimulou novos investimentos na área (Falconer, 2007), levando à construção de um museu (STEAM), com um custo total de 11,6 milhões de libras, inaugurado em 2000 (Taksa, 2008).

A reutilização do património ferroviário em Swindon tem-se revelado um sucesso, considerando o número de edifícios adaptados para novos usos. O município tem estado bastante ativo, implementando, em 2019, um plano quinquenal (2019-2024) denominado Swindon Heritage Action Zone, com o intuito de prosseguir o restauro e a revitalização da antiga aldeia ferroviária, valorizando-a e tornando-a mais sustentável e interativa com a comunidade⁸⁷ (Seyrek & Polat, 2024; Swindon Borough Council, 2021).

Fig. 37- Piscina da Health Hydro.



Fonte: English Heritage

Atualmente, como resultado da intervenção de diversos agentes, incluindo a própria comunidade, o poder local, central e o setor privado, as ações de preservação e reutilização de edifícios de elevado valor patrimonial, muitos deles construídos nos primórdios dos caminhos de ferro na Grã-Bretanha, tornam Swindon um dos maiores

⁸⁷ Para mais informações sobre o projeto e a sua extensão: https://www.swindon.gov.uk/info/20181/the_swindon_heritage_action_zone, acedido a 23 setembro de 2024.

exemplos de preservação do património ferroviário nacional e mundial⁸⁸. Vários dos seus projetos foram premiados e servem como referência mundial na salvaguarda e valorização deste tipo de património, preservando assim um legado histórico e identitário tanto para a cidade quanto para a sua comunidade, além de um legado nacional associado à era inicial dos caminhos de ferro britânicos (Cattel, 1997; Seyrek & Polat, 2024).

5.1.3- Araguari-MG, Brasil

A cidade de Araguari⁸⁹, localizada no Triângulo Mineiro⁹⁰, no estado de Minas Gerais, foi um importante entroncamento de três ferrovias: a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (CMEF), a Estrada de Ferro de Goiás (EFG) e a Estrada de Ferro Oeste de Minas. A primeira estação ferroviária chegou à cidade em 1896, mas foi a instalação da sede da EFG que impulsionou o crescimento de Araguari⁹¹, atraindo pessoas para trabalhar nas oficinas ferroviárias. Isso fez da cidade uma referência regional e que moldou a identidade local muito influenciada pela atividade ferroviária (Souza & Naves, 2011).

Apesar da existência de um pequeno complexo pertencente à CMEF, foi a escolha de Araguari como sede da EFG, que permitiu em 1920 a construção de um considerável complexo ferroviário, que incluía vários edifícios importantes, destacando-se a Estação de Goiás, um exemplar arquitetónico significativo, inaugurada em 1928 e o hospital ferroviário.

⁸⁸ A aldeia ferroviária de Swindon é a maior e mais bem conservada do género na Grã-Bretanha, pois os restantes que se situavam nas cidades de Derby, Crewe e Wolverthan, o que não foi demolido, não teve o trabalho de conservação e restauro que se verificou na cidade do condado de Wiltshire (Cattell, 1997; Seyrek & Polat, 2024).

⁸⁹ Cidade, sede de município com quase 120 mil habitantes.

⁹⁰ Uma das dez divisões do estado de Minas Gerais, composto por 35 municípios.

⁹¹ A chegada da ferrovia permitiu o aumento populacional de Araguari-MG de 10 mil habitantes em 1890 para os 40 mil em 1950 (Oliveira, 2010).

Fig. 38- Antiga estação da EFG e atual edifício da Prefeitura de Araguari



Fonte: FAEC

Contudo, em 1954, a transferência da sede da EFG para Goiânia resultou na saída de muitos dos funcionários, especialmente os médios e altos cargos administrativos. Essa mudança causou uma perda considerável de população de classe média, impactando negativamente a economia local (Oliveira, 2010). O declínio da atividade ferroviária foi acelerado com o encerramento e desmantelamento do complexo pertencente à CMEF em 1971 e a desativação da estação da EFG em 1973, sendo esta substituída por uma nova estação apenas de mercadorias fora da malha urbana, desviando com isso as linhas férreas que passavam anteriormente no centro de Araguari, para uma zona periférica. O encerramento definitivo do complexo da EFG ocorreu nos anos 1980.

Perante o receio, de que o complexo pudesse ser completamente demolido como o da CMEF, a comunidade, com apoio do município, iniciou ações para preservar a memória histórica e identitária da localidade. Em 1989, o espaço foi classificado como patrimônio histórico-cultural do município, com a designação de “Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Antiga Estrada de Ferro de Goiás”. Conjunto considerado pelo município da seguinte forma:

O conjunto da “Goiás”⁹² é um dos maiores do Estado e a sua história, íntegra e caminha juntamente com a memória da cidade. Passado e modernidade podem e devem manter-se lado a lado, pois preservar o passado ferroviário é a garantia do fortalecimento da identidade e cultural de Araguari. (FAEC, s. d.)

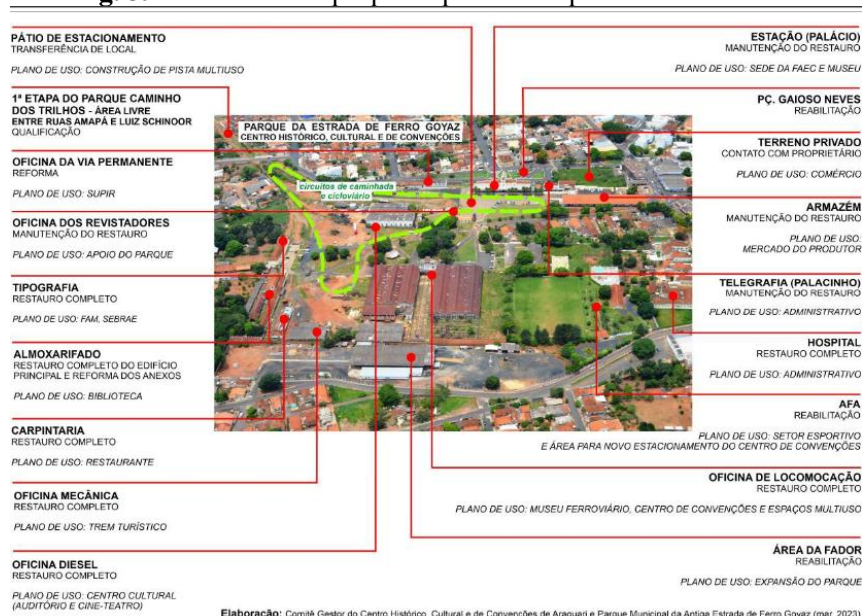
Em 2008, é classificado como patrimônio cultural do estado de Minas Gerais (Oliveira & Pacheco, 2024).

⁹² Estrada de Ferro Goiás - EFG.

Após a classificação várias iniciativas foram promovidas pelo município para abrir o espaço à comunidade. Destaca-se o projeto de restauro do edifício da estação e do armazém de cargas, que passou a abrigar, em 2006, a sede da Prefeitura, passando a designar-se como “Palácio dos Ferroviários de Araguari”, em homenagem aos profissionais do antigo complexo.

Apesar dessas iniciativas, um desinteresse e descoordenação nas ações de requalificação foram observados ao longo dos anos. Apenas em 2021, a Fundação Aragarina de Educação e Cultura (FAEC), criada pelo município, executou um plano de reabilitação para integrar os 124.000 m² do complexo ferroviário. O projeto visa transformar o local num parque urbano, promovendo uma reorganização paisagística que integre o espaço à cidade (Oliveira & Pacheco, 2024).

Fig. 39- Plano de uso proposto para o Parque dos Ferroviários



Fonte: FAEC (2022).

O Parque dos Ferroviários, como passou designar-se, em 2021, procura dar novos usos aos edifícios, incluindo no local equipamentos para usos culturais, espaços comerciais, restauração, departamentos da administração local e sedes de organizações sociais, requalificando os espaços vazios de modo a interligar cada edifício restaurado, através da construção de parques infantis, equipamentos desportivos, zonas verdes, caminhos para uso pedestre e bicicleta. O projeto é visto como um passo importante para o futuro de Araguari, mantendo os elementos que formam sua identidade e promovendo

o turismo e desenvolvimento económico (SEBRAE, s. d.)⁹³. Embora ainda esteja em andamento, este projeto destaca a valorização do património ferroviário como um marco identitário, modernizando e incentivando o crescimento económico e social da cidade, estabelecendo-se como um exemplo pioneiro no Brasil.

5.1.4- Rotunda Ferroviárias

Apesar dos exemplos anteriormente apresentados servirem como referências na atuação sobre o património ferroviário, é importante denotar que nenhum dos locais analisados possui a reabilitação de uma rotunda de locomotivas. Embora a reabilitação do complexo de Aguascalientes tenha incorporado as fundições da antiga rotunda de locomotivas, descobertas após a demolição de armazéns no seu projeto urbanístico, a verdade é que não se registou a reutilização adaptativa de um imóvel com essas características. O valor atribuído à Rotunda das Locomotivas do Barreiro, considerada “um exemplar raro, senão único, pelas suas características, dimensões, integridade e valor técnico” (Carmona, 2022, p. 124), justifica a análise de alguns exemplos de trabalhos de reutilização adaptativa.

O edifício da rotunda das locomotivas, ou depósito de locomotivas, era uma estrutura comum nos complexos ferroviários construídos durante a era das locomotivas a vapor (século XIX até à primeira metade do século XX). Geralmente integrado nas oficinas ferroviárias, possuía pessoal e funções próprias. Este edifício podia ter uma configuração circular, semicircular — como é o caso da rotunda do Barreiro — ou retangular, e tinha, em termos gerais, as funções de abastecimento, manutenção, limpeza, preparação de serviço e reparação de avarias. Projetadas para albergar locomotivas a vapor, muitas dessas estruturas não resistiram à modernização provocada pela introdução de locomotivas a diesel, o que levou ao abandono e à demolição de muitos edifícios deste tipo em todo o mundo⁹⁴ (Lalana Soto, 2011). No entanto, algumas, como a do Barreiro, foram adaptadas e continuam a cumprir a função para a qual foram construídas, mesmo que tenham uma menor utilização.

⁹³ Projeto do Parque dos Ferroviários disponível na internet.
<https://www.innovacityparquedosferroviarios.com/>, acedido a 30 setembro de 2024.

⁹⁴ Como foi o caso da antiga rotunda das locomotivas do Entroncamento, demolida em 1976, localizada no mesmo local onde se encontra, hoje a nova rotunda das locomotivas do Museu Nacional Ferroviário do Entroncamento.

A obsolescência de muitas destas rotundas que resultou frequentemente na sua demolição, limitou o número de exemplos disponíveis para esta investigação. Contudo, destacamos três casos, dois em Inglaterra e um em Espanha. Os exemplos ingleses referem-se a duas rotundas circulares e fechadas, de tipologia diferente da existente no complexo do Barreiro. Um desses exemplos é a “notável” rotunda ferroviária de Derby (Falconer & Jones, 1997), construída em 1839 por Robert Stephenson para a North Midland Railway. Esta é a rotunda ferroviária mais antiga ainda observável. Apesar do seu valor histórico, após o encerramento das oficinas na década de 1990, esteve próxima da demolição. Contudo, a intervenção da comunidade e a sua classificação na Royal Commission on the Historical Monuments of England permitiram que o edifício fosse salvo (National Transport Trust, s.d.).

Recentemente, este espaço foi alvo de um ambicioso projeto de restauro, adaptando-o para a instalação de um pólo do Derby College, denominado-o como The Roundhouse. Atualmente, é utilizado como sala de aulas e local de conferências. Este trabalho não só evitou o abandono e a degradação do edifício, mas também é considerado um dos melhores projetos de reabilitação de uma das primeiras estruturas ferroviárias da Grã-Bretanha, tendo sido premiado em várias ocasiões na área do património ferroviário britânico (National Railway Heritage Awards, 2012).

O segundo exemplo inglês é a rotunda localizada no antigo complexo de Barrow Hill⁹⁵, inaugurada em 1870 pela empresa Midland Railways, que funcionou até 1991, quando a British Railway encerrou completamente o complexo. Prevendo essa situação, uma vez que o espaço, apesar de ainda ativo, já apresentava sinais de abandono, foi criada em 1989 a “Barrow Hill Engine Shed Action” (hoje, Barrow Hill Engine Shed Society). Após o encerramento, essa associação realizou uma série de ações que resultaram na classificação do edifício, evitando assim a sua destruição. Posteriormente, em colaboração com o município de Chesterfield, conseguiram angariar fundos suficientes para a compra do espaço, restaurando-o para que hoje seja a única rotunda ferroviária, no Reino Unido, ainda em funcionamento, servindo como um museu vivo onde os visitantes podem observar como funciona este tipo de estrutura (Barrow Hill Roundhouse Museum, s.d.)

⁹⁵ Localizado junto da cidade de Chesterfield, no condado de Derbyshire.

Em Espanha, temos a Rotunda ferroviária de Vilanova i la Geltrú⁹⁶, construída em 1917. Tal como no Barreiro, apresenta uma estrutura semicircular. Após a sua desativação, foi convertida em espaço expositivo para albergar várias locomotivas do museu ferroviário da Catalunha pertencente à Fundación de los Ferrocarriles Españoles, inaugurado em 1990. Este edifício constitui uma referência na conservação deste tipo de estruturas em Espanha (Lalana Soto, 2011). A sua plataforma ainda é utilizada para demonstrar a funcionalidade do edifício, sendo protegida essencialmente por associações e pela atuação da Fundación de los Ferrocarriles Españoles, um organismo público pertencente ao Ministério Espanhol do Fomento, que se dedica à proteção e valorização do espaço.

Fig. 40- Rotunda ferroviária do museu ferroviário localizado em Vilanova i la Geltrú



Fonte: Museu Nacional de la Ciència i la Tècnica de Catalunya

⁹⁶ Cidade localizada na Região Autónoma da Catalunha.

Conclusão

O património ferroviário do Barreiro constitui um importante legado na história local. A chegada do caminho de ferro e subsequente instalação do complexo ferroviário impulsionaram a transformação da antiga vila piscatória e agrícola numa das maiores vilas industriais do país no século XX. O impacto direto e indireto nos domínios económico, social, cultural, demográfico e urbanístico confere-lhe um valor histórico e identitário do Barreiro.

A sua relevância não se esgota apenas a nível local, dado que este património está intimamente ligado à 1.^a fase de construção dos caminhos de ferro em Portugal (1844-1875) (Alegria, 1990). A localização da estação terminal das linhas do Sul e Sueste transformou a cidade num ponto estratégico de ligação entre o norte e sul do país. Alguns imóveis, ainda existentes, possuem um valor patrimonial único, destacando-se o edifício da Estação Primitiva, a primeira estação ferroviária de raiz construída em Portugal, a antiga Estação Barreiro-Mar, pioneira como estação intermodal (ferro-fluvial) e um marco arquitetónico do século XIX, e a Rotunda das Máquinas, o único edifício deste tipo ainda funcional no país.

Apesar do reconhecimento do valor patrimonial por diversos especialistas e intervenientes, têm-se verificado escassas ações de preservação e valorização do património ferroviário, nomeadamente na implementação de um projeto de reabilitação que abarque todo o antigo complexo. Em vez disso, tem-se assistido a reutilização e adaptação de alguns edifícios, mas frequentemente isolados dentro, ou seja, sem o plano que os integre.

Embora o objetivo desta investigação não seja julgar a gestão atual do património ferroviário do Barreiro, foi possível identificar, através da bibliografia consultada, das respostas ao inquérito e das entrevistas realizadas com o Prof. Dr. Jorge Custódio, a Dr.^a Carla Marina e o Dr. António Camarão, algumas razões para a aparente inércia que caracteriza a situação atual:

- A ausência de diálogo entre os responsáveis pela gestão do território e dos edifícios. Apesar da constituição do GT (2013), que culminou em 2014, com um relatório, o mesmo, apesar de ser um documento de análise ao complexo ferroviário e ao seu património, não se pressupôs a elaborar um plano urbanístico para a sua reabilitação e integração do baldio ferroviário à cidade e respetiva comunidade, remetendo para o único

projeto urbanístico, conhecido, que engloba aquela área, o PUTQAE, plano, como analisámos, está condicionado pelo projeto da construção da Terceira Travessia do Tejo e de outros investimentos para a zona da Quimiparque;

- Outro fator identificado na pesquisa, e confirmado pelos 212 inquéritos realizados, é a pouca divulgação do património ferroviário do Barreiro. A maioria das respostas indicou a ausência de ações que promovam a valorização do espaço e a relação entre o património e a sociedade. Demonstrando que as ações de divulgação da ABPMF e da CMB, com a introdução de visitas guiadas regulares, poderão ser reforçadas com outro tipo de atividades para melhorar a interação entre património e comunidade;

- A incerteza sobre o futuro do património ferroviário também está relacionada com o atual processo de classificação, parado desde 2018 devido a desacordos entre a CP e a DGPC sobre a inclusão de certos elementos patrimoniais. Embora exista uma ZGP aplicado ao edificado, a falta de clareza sobre a conclusão do processo torna difícil prever o seu desfecho. Além disso, o PDM de 1994 não faz referência atualizada ao património ferroviário, embora esteja em curso uma revisão do PDM pela CMB o que poderá trazer novidades. É também preocupante que, apesar do valor reconhecido de certos imóveis (APAC, 2016; CMB, 2024; Carmona, 2022; MCSFPB, s. d.), estes não tenham proteção, o que facilita a possível demolição e descaracterização. A falta de inventariação e regulamentação para a salvaguarda do património cultural é outro problema, embora, segundo o chefe da Divisão de Património Cultural da CMB, Dr. António Camarão, esteja a ser elaborada uma carta patrimonial para o município.

A situação de impasse que se verifica neste caso, pode ser vista, segundo Custódio (2017), pela ausência, em Portugal, de medidas publicas concretas para o património industrial, que podem ser essenciais, se considerarmos o potencial e as suas características singulares, servindo como instrumento de proteção, mas também promotor para a uma maior divulgação e sensibilização.

Outra questão, levantada também pelo prof. Dr. Jorge Custódio, na entrevista que concedeu para esta investigação, é o papel que da Fundação do MNF. Tendo em conta que é uma instituição que tem como missão “o estudo, a conservação, valorização e promoção do património histórico, cultural e tecnológico ferroviário português” (MNF, s. d.), podendo, assim, ser uma peça fulcral para gerir e aconselhar a execução de um projeto de reabilitação e de salvaguarda do património ferroviário do Barreiro.

Podem existir vários fatores que contribuem para a incerteza e falta de valorização

do património ferroviário. No entanto, ao analisarmos exemplos internacionais, como Aguascalientes, Swindon e Araguari, percebemos que o diálogo e intervenção dos diversos intervenientes, como o governo central, regional, local, empresas e comunidades, tem sido essencial para a preservação e reabilitação do património ferroviário. Nesses casos, as ações de sensibilização e classificação do património foram fundamentais para evitar o desaparecimento e garantir a sua valorização, promovendo simultaneamente, o desenvolvimento sustentável a nível económico, social e ambiental das cidades onde se situam.

Embora esta investigação não tivesse como objetivo final a elaboração de um projeto para o património ferroviário do Barreiro, acreditamos que expusemos o potencial deste tipo de património, podendo ser adaptado para os mais variados usos, como atividades culturais, educativas, sociais, administrativas, museológicas ou comerciais. A análise das características e potencialidades do património, bem como as sugestões dos 212 inquiridos, também apontam para um vasto leque de possibilidades para a adaptação dos edifícios, com a particularidade de ter sido feita por integrantes da própria comunidade.

Contudo, é fundamental que qualquer projeto de reutilização tenha em conta o valor patrimonial do complexo ferroviário, respeitando a lógica funcional do espaço e a interdependência dos vários edifícios que o compõem. A memória dos trabalhadores ferroviários e da comunidade, que foi diretamente influenciada pela presença do complexo, deve ser preservada.

Esta investigação evidenciou tanto o impacto histórico dos caminhos de ferro quanto o estado atual do património ferroviário do Barreiro. Pretendendo com isso, que o património ferroviário, especialmente o do Barreiro, seja debatido publicamente, desejando uma maior participação das instituições responsáveis pela sua preservação, onde se devem incluir os seus atuais proprietários, aumentar a discussão e interesse por parte da academia e da opinião pública sobre o tema. A CMB deve continuar a promover ações de divulgação e sensibilização, acreditando que os próximos passos, no que diz respeito à revisão do PDM de 1994 e a apresentação de uma carta patrimonial, proporcionem uma proteção e valorização, não apenas condicionada ao conjunto patrimonial que se encontra em Vias de Classificação. Enquanto a ABPMF, deve persistir na luta por um futuro para o património ferroviário, mesmo diante das evidentes dificuldades. Espera-se assim que este trabalho contribua para um maior aprofundamento

do impacto dos caminhos-de-ferro a sul do Tejo, seja no plano histórico, arqueológico, social, económico ou antropológico, mas também no estudo patrimonial.

Bibliografia

- Abragão, F. Q. (1956). *Caminhos de ferro portugueses: Esboço da sua história*. CP - Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.
- Abragão, F. Q., & Mendes, R. E. (1956). *Cem anos de Caminho de Ferro na literatura portuguesa*. CP - Companhia dos Caminhos Ferro Portugueses.
- Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial - APAI (Ed.). (1990). *I Encontro Nacional sobre o Património Industrial: Actas e Comunicações: Vol. II*. Encontro Nacional sobre o Património Industrial, Coimbra. Coimbra Editora, Lda.
- Alegria, M. F. (1990). *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): As vias e o tráfego*. Centro de Estudos Geográficos.
- Almeida, A. N. (1998). *A Fábrica e a Família: Famílias operárias no Barreiro (2ª)*. Câmara Municipal do Barreiro.
- Almeida, S. (2018, outubro 30). CP mete acção em tribunal para evitar classificação de património. *Público*. <https://www.publico.pt/2018/10/30/local/noticia/material-circulante-da-cp-em-processo-de-classificacao-patrimonial-na-base-de-accao-judicial-contra-a-dgpc-1847796>
- APAC. (2016). *Complexo Ferroviário do Barreiro – uma visão estratégica*. APAC - Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro.
- Assembleia Municipal do Barreiro. (2018). *Saudação ao Património Ferroviário do Barreiro (Deliberação 27/2018)*.
- Barba, M. (2022). *Los talleres del ferrocarril en Aguascalientes: Historia, arquitectura y memoria obrera*. Universidad Autónoma de Aguascalientes. <https://doi.org/10.33064/UAA/978-607-8782-33-8>
- Barba Rodríguez, M., & Acosta Collazo, A. (2012). Los Talleres Generales de Construcción y Reparación de Máquinas y Material Rodante del Ferrocarril Central en Aguascalientes: Un recorrido por su historia. *Labor e Engenho*, 6(3), 20–40. <https://doi.org/10.20396/lobore.v6i3.8634432>
- Barranha, H. (Ed.). (2016). *Património cultural: Conceitos e critérios fundamentais*. IST Press e ICOMOS-Portugal.

Barreto, J. (1999). Sindicalismo e política nos caminhos de ferro. Em *Para a História do Caminho de Ferro: Estudos históricos I* (Vol. 2, pp. 88–168). CP - Caminhos de Ferro Portugueses: Gabinete de Relações Públicas.

Barrow Hill Roundhouse Museum. (s.d.). *History*. <https://www.barrowhill.org/history/>

Bermudes, W. L., Santana, B. T., Braga, J. H. O., & Souza, P. H. (2016). Tipos de Escalas Utilizadas em Pesquisas e Suas Aplicações. *Revista Vértices*, 18(2), 7–20. <https://doi.org/10.19180/1809-2667.v18n216-01>

Bhatawadekar, S. (2021). Understanding the Cultural Significance of Living Railway Heritage: Need for New Approaches. *TST, Transportes Servicios y Comunicaciones*, 44, 173–192.

Biel Ibañez, M. P. (2014). Protección, conservación y difusión del patrimonio ferroviario en Aragón. *Argensola*, 124, 61–88.

Borges, B. A. B. (2020). *A New Approach to the Concepts of Conservation to Identify and Evaluate Railway Heritage through Indicators*. *HOST – Journal of History of Science and Technology*, 14(1), 183–195. <https://doi.org/10.2478/host-2020-0008>

_____. (2021). *O Significado do Património Ferroviário: Proposta de sua Identificação e Avaliação* [Doutoramento em História, Filosofia e Património da Ciência e Tecnologia]. Universidade NOVA de Lisboa.

_____. (2023). *The railway heritage in the context of UNESCO: Railway aspects for its interpretation and safeguard*. *Conservar Património*. <https://doi.org/10.14568/cp29218>

Brito, L. de. (2012). *Pequeno Guia de Inquérito por Questionário*. IESE - Instituto de Estudos Sociais e Económicos. https://www.iese.ac.mz/wp-content/uploads/2015/12/IESE_PequenoGuia.pdf

Burman, P., & Stratton, M. (Eds.). (1997). *Conserving the railway heritage*. Routledge.

Câmara Municipal de Palmela. (2003). *Memória de Ferroviários de Pinhal Novo: Para a História da Vila e da Comunidade Ferroviária*. Câmara Municipal de Palmela.

Câmara Municipal do Barreiro. (1948). *O Problema da Habitação no Concelho do Barreiro*.

_____. (2010). *Plano de Urbanização do Território da Quimiparque e Área Envolvente – Proposta de Plano, Relatório – Versão B*. CMB.

_____. (2022, abril 5). *Estratégia para a próxima década | Barreiro entrega proposta de novo Plano Diretor Municipal*. Portal Institucional. <https://www.cm-barreiro.pt/estrategia-para-a-proxima-decada-barreiro-entrega-proposta-de-novo-plano-diretor-municipal/>

_____. (2024). *Património Industrial: Caminho-de-ferro*. Património Cultural e Arquivo Histórico. <https://www.cm-barreiro.pt/conhecer/patrimonio-cultural-e-arquivo-historico/patrimonio-industrial/>

Camarão, A., & Motta, F. (2021). *500 Anos do Município do Barreiro—Atribuição de Carta de Vila*. Câmara Municipal do Barreiro.

Camarão, A. N. (s. d.). *A Cortiça nas Ruas do Barreiro—Factor Condicionante do Urbanismo*. Câmara Municipal do Barreiro.

Carmona, R. (2005). *...do Barreiro ao Alto do Seixalinho: Um Passado Rural e Operário* (Junta de Freguesia do Alto do Seixalinho). Junta de Freguesia do Alto do Seixalinho.

_____. (2022). *O Caminho-de-ferro no Barreiro—História e Memória Social*. Rosalina Carmona.

Carmona, R., Ramalho, I., & Mota, F. (2013). *Barreiro, 1920: Diário de José António Marques*. Câmara Municipal do Barreiro.

Carta de Sevilla de Patrimonio Industrial. (2019). Los retos del siglo XXI. VIII Seminario de Patrimonio Industrial, Sevilla.

Casanelles Rahola, E. (2004). Recuperación y uso del patrimonio industrial. *Cuadernos Del Claeh*, 88, 57–64.

_____. (2007). Nuevo concepto de Patrimonio Industrial: Evolución de su valoración, significado y rentabilidad en el contexto internacional. *Bienes culturales: revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español*, 7, 59–70.

Cattell, J. (1997). Swindon Railway Village. Em P. Burman & M. Stratton (Eds.), *Conserving the Railway Heritage* (1.^a ed., pp. 106–117). E & FN Spon.

Cerveira, A. (2006). 35 anos em Caminhos de Ferro. *Para a História do Caminho de Ferro em Portugal*, 5, 167–241.

Cóias, V. (2004). Reabilitação: A melhor via para a construção sustentável. *GECORPA*.

Conselho da Europa (1991) *Recomendação nº R (91) 13 sobre a Proteção do Património Arquitetónico do Século XX*, Conselho da Europa. em [https://www.patrimoniocultural.gov.pt/wp-](https://www.patrimoniocultural.gov.pt/wp-content/uploads/2024/01/1991__recomendacao_no_r_91_13_sobre_a_protecao_do_patrimonio_arquitetonico_do_seculo_xx-conselho_da_europa.pdf)

[content/uploads/2024/01/1991__recomendacao_no_r_91_13_sobre_a_protecao_do_patrimonio_arquitetonico_do_seculo_xx-conselho_da_europa.pdf](https://www.patrimoniocultural.gov.pt/wp-content/uploads/2024/01/1991__recomendacao_no_r_91_13_sobre_a_protecao_do_patrimonio_arquitetonico_do_seculo_xx-conselho_da_europa.pdf)

Conselho da Europa (2005) *Convenção de Faro*. em https://www.patrimoniocultural.gov.pt/wp-content/uploads/2024/01/2005-convencao_de_faro-conselho_da_europa.pdf

Conlin, M. V., & Bird, G. R. (2014). Railway Heritage and Tourism: Themes, Issues and Trends. Em G. R. Bird & M. V. Conlin (Eds.), *Railway heritage and tourism: Global perspectives*. Channel View Publications.

Cordeiro, J. M. L. (2007). O Património Industrial em Portugal. *Arqueologia Industrial*, I (1-2), 41–50.

_____. (2011). Desindustrialização e Salvaguarda do Patrimônio Industrial: Problema ou oportunidade? *Oculum Ensaios*, 154–165.

_____. (2012). Oportunidades e fragilidades do turismo industrial. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, nº. 1, 09–18.

Cossons, N. (1997). An agenda for the railway heritage. *Conseving the Railway Heritage*, 3–17.

_____. (2012). Why preserve the Industrial Heritage? *Industrial Heritage Re-Tooled The Ticcih Guide To Industrial Heritage Conservation*, 6–16.

_____. (2016). Why preserve the industrial heritage? Em J. Douet (Ed.), *Industrial heritage re-tooled: The TICCIIH guide to industrial heritage conservation* (pp. 6–16). Routledge.

Cunha, L. M. A. da. (2007). *Modelos Rasch e Escalas de Likert e Thurstone na medição de atitudes* [Dissertação de Mestrado em Probabilidades e Estatística]. Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa.

Custódio, J. (Ed.). (2010). *100 anos de património: Memória e identidade: Portugal 1910-2010*. IGESPAR.

_____. (2011). Património ferroviário: Mudança de paradigma. *Comboios em Linha: revista de história, património e museologia ferroviária*, nº. 1, 16–25.

_____. (2012). Património ferroviário em risco: O caso do complexo do Barreiro. *Pedra & Cal*, 53.

_____. (2017). Políticas públicas para a salvaguarda e conservação do Património Industrial: Omissão ou desconsideração? *Pedra & Cal*, 62, 22–28.

De Marchi, P. M. (2014). 25 anos da reconversão do Vale do Ruhr pelo IBA Emscher Park: Iniciativas pioneiras de economia criativa em escala regional. *IARA*, 7(1), 127–138.

DGPC, D. G. do P. C. (2017). *Parecer técnico Proposta de abertura do procedimento de classificação do Complexo Ferroviário do Barreiro*.

Divisão de Cultura, Património Histórico e Museus. (2012). *Rota do Trabalho e da Indústria—Conteúdos históricos* (Câmara Municipal do Barreiro).

FAEC. (s. d.). *Conjunto Arquitetónico e paisagístico da antiga Estrada de Ferro Góias*. <https://faec.araguari.mg.gov.br/bens-tombados/conjunto-arquitetonico-e-paisagistico-da-antiga-estrada-de-ferro-goias>

Falconer, K. (2007). Sustainable reuse of historic industrial sites. Em M. Forsyth (Ed.), *Understanding historic building conservation* (pp. 74–87). Blackwell publishing.

Falconer, K., & Jones, B. (1997). Railway engineering works: The legacy. Em P. Burman & M. Stratton (Eds.), *Conserving the Railway Heritage* (1.^a ed., pp. 89–105). E & FN Spon.

Faria, C. V. de. (2010). Industrialização e Urbanização em Portugal: Que relações? O caso do Antepiano de Urbanização da Vila do Barreiro de 1957. *Malha Urbana*, 9, 79–101.

_____. (2010). Industrialização—Urbanização: Que relações? O caso do (ante)plano de urbanização da vila do Barreiro (1957). Em M. F. de Faria & J. A. Mendes (Eds.), *Actas do Colóquio Internacional Industrialização em Portugal no século XX: o caso do Barreiro: Centenário da CUF no Barreiro, 1908-2008* (pp. 347–361). Colóquio Internacional Industrialização em Portugal no Século XX, Lisboa. Universidade Autónoma de Lisboa.

Faria, L. P. de. (2004). Emscher Park IBA. Corrigir o passado, prevenir o futuro. *Revista de Arquitectura e Urbanismo da UFP: A Obra Nasce*, 1, 8–16.

Faria, M. F. de. (2021). *Alfredo da Silva—Biografia 1871-1942*. Publicações Dom Quixote.

FEDECRAIL (2005). *Carta de Riga*. http://www.museumbahnen.eu/common%20download/riga_charter-multiling/carta_de_riga_v10pt

Folgado, D. (2005). Património Industrial. Que memória? Em *Conservar para quê?* (coord. Vítor Oliveira Jorge, pp. 355–366). Universidade do Porto. Faculdade de Letras.

_____. (2010). Património inclusivo. Das expectativas aos desafios. Em J. Custódio (Ed.), *100 anos de património: Memória e identidade: Portugal 1910-2010* (pp. 323–335). IGESPAR.

_____. (2023). A CUF - Um território industrial no Barreiro e a sua salvaguarda. Em F. Vidal & M. F. de Faria (Eds.), *Patrimónios fabris e requalificação urbana* (1a. ed, pp. 105–131). Princípiã.

Freire, M. E. L. (2015). *Património Ferroviário: Por uma compreensão da sua lógica funcional* [Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Pernambuco]. <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/17273>

_____. (2017). *Património ferroviário: A preservação para além das estações* [Tese Doutorado - Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco]. <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/29429>

Furtado, F. (2020). *A Ferrovia em Portugal—Passado, presente e futuro*. FFMS.

Gaspar, J. (2023). Reusar no Património Industrial. Em *Património Industrial Ibero-Americano: Abordagens diversificadas*. Publicações do Cidehus.

Gazeta dos Caminhos de Ferro (1935), Resumo histórico das novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste. (1935, agosto 1). *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Gomes, G. A. M. G. (2000). As infra-estruturas ferroviárias do Barreiro. Uma perspectiva histórica. Em Câmara Municipal do Barreiro (Ed.), *1ª Jornadas Arqueológicas e do Património da Corda Ribeirinha Sul* (pp. 141–163). Câmara Municipal do Barreiro.

Gonçalves, R. P. (2011). *Associativismo social ferroviário em Portugal: Mutualismo previdência e proteccionismo (1866-1955)* [Dissertação de Mestrado em História

Moderna e Contemporânea, ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa].
<http://hdl.handle.net/10071/4354>

GT. (2014). *Relatório do Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento e Regeneração do Património Ferroviário do Barreiro (apresentado ao Secretário do Estado)* (p. 55). IMT; CMB; REFER; CP; CCDR-LVT e DGTF.

ICOMOS (1964). *Carta de Veneza*. em https://www.patrimoniocultural.gov.pt/wp-content/uploads/2024/01/1964-carta_de_venezaii_congresso_internacional_de_arquitetos_e_tecnicos_de_monumentos_historicos_icomos.pdf

ICOMOS - Austrália (1999) *Carta de Burra, Para Lugares de Significado Cultural*. em https://www.patrimoniocultural.gov.pt/wp-content/uploads/2024/01/1999-carta_de_burra_para_lugares_de_significado_cultural-icomos_australia.pdf

ICOMOS-TICCIH (2011) *Princípios de Dublin Para a Conservação de Património Industrial, Estruturas, Áreas e Paisagens*. https://www.patrimoniocultural.gov.pt/wp-content/uploads/2024/01/2011-principios_de_dublin_para_a_conservacao_de_patrimonio_industrial_estruturas_areas_e_paisagens-icomos.pdf

Jones, R. (2011). *Isambard Kingdom Brunel*. Pen & Sword Books.

Karge, T., & Makarenko, A. (2014). Bottom-Up Transformation of Frunze35 in Kiev. Em H. Oevermann & H. A. Mieg (Eds.), *Industrial heritage sites in transformation: Clash of discourses*. Routledge.

Kelleher, S. (2012). Industrial heritage at risk? Often iconic, extremely tangible and much loved. *The Archaeologist*, 84, 19–22.

Lacroix, M. (1999). *O Princípio de Noé ou a Ética da Salvaguarda*. Instituto Piaget.

Lalana Soto, J. L. (2011). Los depósitos de locomotoras en España: Una visión desde el patrimonio. *TST, Transportes Servicios y Comunicaciones*, 20, 188–205.

_____. (2012). *Los ferrocarriles y el patrimonio mundial. Del monumento al paisaje cultural*. 1–18.

_____. (2016). Peculiaridades del patrimonio ferroviario y su presencia en la Lista del Patrimonio Mundial. *Mirada Ferroviaria: Revista Digital*, 27, 5–27.

Lalana Soto, J. L., & Santos y Ganges, L. (2015). Retos metodológicos en el estudio, evaluación y tratamiento del patrimonio ferroviario. *Actas VI Congreso Conservación del Patrimonio Industrial y de la Obra Pública en España: El patrimonio industrial en el contexto histórico del franquismo, 1939-1975*, 125–132.

Lalana Soto, J. L., & Santos y Ganges, L. (2018). Patrimonio cultural, historia y proyecto urbano en la recuperación de baldíos industriales ferroviarios. Em V. Pérez-Eguíluz & M. Castrillo Romón (Eds.), *Patrimonios urbanos, diagnósticos históricos y futuros del pasado* (pp. 67–97). Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid.

Liberal, J. (1994). *Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste—100 Anos de História (1894-1994)*.

Llano-Castresana, U., Azkarate, A., & Sánchez-Beitia, S. (2013). The value of railway heritage for community development. *Structural Studies, Repairs and Maintenance of Heritage Architecture XIII*, 61–72. <https://doi.org/10.2495/STR130061>

Lopes, L. F. G. (2011). *Museu nacional ferroviário: Um museu industrial?* [Dissertação de Mestrado em Museologia, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa]. <https://run.unl.pt/handle/10362/7258>

López Lara, E. (2005). Urbanismo y ferrocarril. *PH: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 55, 49–56. <https://doi.org/10.33349/2005.55.2061>

Lourencetti, F. D. L. (2020). Heritage and Management: The vanishing of the first rail network of Seville (Spain). *Conservar Património*. <https://doi.org/10.14568/cp2020022>

Martínez, A. M. (2013). Estaciones de ferrocarril de la Compañía del Norte en España. Intervención y reuso. *Apuntes*, 26(2), 24–37.

Martins, G. d'Oliveira. (2009). *Património, herança e memória: A cultura como criação* (1. ed). Gradiva.

Martins, G. d'Oliveira. (2020). *Património cultural—Realidade viva*. FFMS.

Matos, A. C. de, & Lourencetti, F. (2017). Dos Reusos do Património Ferroviário às Estratégias da sua Integração na Paisagem Urbana. *Actas VII Congreso sobre Conservación del Patrimonio Industrial y de la Obra Pública en España*, 256–262.

- Matos, A. C. de, & Lourencetti, F. (2021). Reusing railway infrastructures in the spirit of circular theory. A contribution to an operational concept. *Vitruvio*, 6–1, 13–23.
- Matos, A. C. de, & Sales, T. B. (2018). *Conversando sobre Património Industrial e outras histórias: Palavras, espaços e imagens*. Edições UVA.
- MCSPFB. (sem data). *Rota do Património Ferroviário do Barreiro*.
- Medeiros, L. (2020). La fábrica reutilizada: La contribución de la arqueología de la arquitectura al conocimiento y puesta en valor del patrimonio industrial. *erph_ Revista electrónica de Patrimonio Histórico*, 27, 28–51. <https://doi.org/10.30827/erph.v0i27.17900>
- Mendes, J. M. (2000). Uma nova perspectiva sobre o Património Cultural: Preservação e requalificação de instalações industriais. *Gestão e Desenvolvimento*, 9, 197–212.
- Méndez, R. (sem data). *Los Construcción Del Patrimonio Ferroviario Durante El Franquismo (1948-1984)*. Obtido 21 de novembro de 2022, de https://www.academia.edu/58041901/Los_Construcci%C3%B3n_Del_Patrimonio_Ferroviario_Durante_El_Franquismo_1948_1984_
- Merciu, F.-C., Păunescu, C., Dorobanțu, M., & Merciu, G.-L. (2022). Assessing the Value of Railway Heritage for Sustainable Development: The Case Study of the Oravița–Anina Railway, Romania. *Sustainability*, 14(20), Artigo 20. <https://doi.org/10.3390/su142013262>
- Motta, F. (2011). *Introdução histórica ao Guia documental da Casa Reynolds/ Sociedade Nacional de Cortiças* (Câmara Municipal do Barreiro). <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/investigacao/documentos.html?pos=24>
- _____. (2024). *A Modernização do Barreiro ao longo do século XIX* [Doutoramento em História, Faculdade de Letras da Universidade do Porto]. <https://hdl.handle.net/10216/159294>
- Motta, F., & Guimarães, P. (2022). A Ponte-Cais do Mexilhoeiro: Marco do arranque industrial no Barreiro Oitocentista. *Arqueologia Industrial*, IV(2), 51–87.
- Museu Nacional Ferroviário. (sem data). *O que fazemos*. Museu Nacional Ferroviário. Obtido 10 de novembro de 2024, de <https://www.fmnf.pt/pt/fundacao/o-que-fazemos/>

National Railway Heritage Awards. (2012). *THE ROUNDHOUSE – DERBY*.
<https://nrha.org.uk/the-roundhouse-derby/>

National Transport Trust. (s.d.). *Derby Roundhouse*.
<https://www.nationaltransporttrust.org.uk/heritage-sites/heritage-detail/derby-roundhouse>

Neves, D. L. das. (2010). A CUF e o Barreiro: Responsabilidade social, empresarial e sustentabilidade. Em M. F. de Faria & J. A. Mendes (Eds.), *Actas do Colóquio Internacional Industrialização em Portugal no Século XX: o Caso do Barreiro* (pp. 109–122). EDIUAL - Universidade Autónoma. <https://repositorio.ual.pt/handle/11144/2569>

Oliveira, L. M. de. (2010). Estrada de Ferro Goyaz em Araguari. A preservação da memória ferroviária e o potencial de uso público do leito dos antigos trilhos. *Vitruvius*, 10(120.02). <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/10.120/3485>

Oliveira, L. M. de, & Pacheco, R. T. B. (2024). Parque dos Ferroviários de Araguari (MG): Do Projeto da Paisagem ao Uso Público. *LICERE - Revista Do Programa De Pós-graduação Interdisciplinar Em Estudos Do Lazer*, 27(2).

Pais, A. da S. (1963). *O Barreiro Antigo e Moderno: As outras terras do concelho* (Câmara Municipal do Barreiro). Câmara Municipal do Barreiro.

_____. (1965). *O Barreiro Contemporâneo: A grande e progressiva vila industrial* (Câmara Municipal do Barreiro, Vol. 1).

_____. (1971). *O Barreiro Contemporâneo: A grande e progressiva vila industrial* (Câmara Municipal do Barreiro, Vol. 3).

Pais, M. C. C. (1878). Memoria sobre a rede geral dos Caminhos de Ferro: Considerados debaixo do ponto de vista estratégico, apresentada á Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes. *Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes*, 3^a, 13.

Pereira, H. S. (2008). *Caminhos-de-Ferro nos debates parlamentares (1845-1860)* [Dissertação de mestrado em História, Faculdade de Letras da Universidade do Porto]. <http://hdl.handle.net/10216/23124>

_____. (2012). *A política ferroviária nacional (1845-1899)* [Dissertação de doutoramento em História, Faculdade de Letras da Universidade do Porto]. <https://repositorio-aberto.up.pt/handle/10216/67281>

Pereira, J. D. (2014). *Os ferroviários e a comunidade operária do Barreiro* (A. C. de Matos & M. Pinheiro, Eds.). CEHC-IUL - Centro de Estudos de História Contemporânea; CIDEHUS - Centro Interdisciplinar de História, Culturas e Sociedades da Universidade de Évora.

Pimenta, J. A. (1886). *Memoria historica e descriptiva da Villa do Barreiro*. Typ. do Dicionario Universal Portuguez.

Pinheiro, M. (1999). A construção dos caminhos de ferro e a encomenda de produtos industriais. *Estudos Históricos* 1, 2, 34–67.

_____. (2008). *Cidade e Caminhos de Ferro*. CEHC- Centro de Estudos de História Contemporânea.

_____. (2019). Ferrocarriles, ciudades y estaciones en Portugal, de finales del siglo XIX al siglo XXI. *TST, Transportes Servicios y Comunicaciones*, 38, 42–62.

_____. (2021). Estrategias y preservación del patrimonio industrial y ferroviario: Convivencia y conflicto entre patrimonios. *TST, Transportes Servicios y Comunicaciones*, 44, 69–79.

Pinheiro, M., & Matos, A. C. de. (2014). O progresso na cidade. As gares ferroviárias— Da modernização urbana à prática de engenharia. Em A. C. de Matos & M. Pinheiro (Eds.), *História, património e infraestruturas do caminho de ferro: Visões do passado e perspectivas do futuro* (pp. 119–145). CEHC-IUL - Centro de Estudos de História Contemporânea; CIDEHUS - Centro Interdisciplinar de História, Culturas e Sociedades da Universidade de Évora.

Raposo, J. (2003). Planos Directores Municipais e Património: Inquérito aos PDM's de «1ª geração». *Al-madan*, 12, 82–94.

Revista Fundação. (2016). Património, Cultura, Turismo e Desenvolvimento. *Revista Fundação*, 3, 11.

Salgueiro, T. B. (1987). Os transportes no desenvolvimento das cidades portuguesas. *Povos e Culturas*, 2, 113–144. <https://doi.org/10.34632/povoseculturas.1987.n0>

_____. (2003). Desenvolvimento Urbano de Lisboa. *Revista de Estudos Regionais - Região de Lisboa e Vale do Tejo - INE*, 7–22.

- Santos, C. M. (2020). Estação Barreiro-Mar: Centro interpretativo do Estuário do Tejo. *Fundição*, 9, 7–8.
- Santos y Ganges, L. (2011). *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Sardica, J. M. (2020). *Alfredo da Silva e a CUF – Liderança, Empreendedorismo e Compromisso* (Princípia Editora). Princípia Editora.
- SEBRAE. (sem data). *Proposta de Valor*. <https://www.innovacityparquedosferroviarios.com/propostadevalor>
- Serrão, J. V. (1986). *História de Portugal. O Terceiro Liberalismo (1851-1890)*. Verbo.
- Seyrek, Ş., & Polat, E. E. O. (2024). Learning from Swindon Railway Town: A Comparative Study with Alsancak Railway Campus. *Megaron*, 19(2), 161–183. <https://doi.org/10.14744/megaron.2024.21208>
- Silva, R., & Cordeiro, J. M. L. (2017). Reflexões acerca do Conceito Cultural sob a ótica do Patrimônio Industrial e da Arqueologia Industrial. *Faces da História*, 4(1), 7–29.
- Simon, G. (2009). L'évolution de l'inventaire du patrimoine ferroviaire immobilier en France, des années 1970 à nos jours. *Revue d'histoire des chemins de fer*, 40, 155–168. <https://doi.org/10.4000/rhcf.744>
- Sotomayor Mora, A. P. (2017). Intervención urbana en complejo ferrocarrilero de Aguascalientes para conservar la identidad. *Revista Gremium*, 4(7), 81–97.
- Souza, A. J. C. de, & Naves, M. C. F. M. (2011). Araguari-MG: Três décadas de preservação dos remanescentes culturais da estrada de ferro Goiás. *Revista UFG*, 13(11), 62–68.
- Striffling-Marcu, A., & Veston, V. (2022). Patrimoine ferroviaire du XXe siècle: Quelle reconnaissance et quelles adaptations pour sa conservation? *In Situ: Revue des patrimoines*, 44. <https://doi.org/10.4000/insitu.34395>
- Swindon Borough Council. (2021). *Swindon's Railway Conservation Area: Appraisal and Management Plan*. https://www.swindon.gov.uk/downloads/file/6760/swindon_railway_conservation_area_appraisal_and_management_plan

- Taksa, L. (2008). Globalisation and the Memorialising of Railway Industrial Heritage. *Historic Environment*, 21(2), 11–19.
- Teixeira, J. (1993). *O Barreiro que eu vi*. Câmara Municipal do Barreiro.
- TICCIH (2003). *Carta de Nizhny Tagil para o Patrimônio Industrial*. Nizhny Tagil.
- UNESCO (1954) *Convenção de Haia*. https://gddc.ministeriopublico.pt/sites/default/files/documentos/instrumentos/conv_prot_bens_culturais_conflito_armado.pdf
- Valladas, M. R. (1878). *Caminhos de ferro em Portugal: Memória sobre a rede geral de caminhos de ferro em Portugal / apresentada à Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes pelo capitão de engenharia Manuel Raymundo Valladas*. <https://rnod.bnportugal.gov.pt/rnod/winlibsrch.aspx?&pesq=3&doc=299774>
- Vaughan, A. (1997). Brunel as a creator of environment. Em P. Burman & M. Stratton (Eds.), *Conserving the Railway Heritage* (1.^a ed., pp. 75–88). E & FN Spon.
- Xie, P. F. (2015). *Industrial Heritage Tourism*. Channel View Publications.
- Yates, H. J. (1997). The conservation context. Em P. Burman & M. Stratton (Eds.), *Conserving the railway heritage*. Routledge.
- Zhang, J., Cenci, J., Becue, V., Koutra, S., & Liao, C. (2022). Stewardship of Industrial Heritage Protection in Typical Western European and Chinese Regions: Values and Dilemmas. *Land*, 11(6), Artigo 6. <https://doi.org/10.3390/land11060772>

Webgrafia

<https://apaiassociacao.wixsite.com/apai>

<https://associacaobarreiropratrimonio.pt/>

<https://barrowhill.org/>

<https://cm-barreiro.pt/>

<https://cp.pt>

<https://faec.araguari.mg.gov.br/>

<https://innovacityparquedosferroviarios.com/>

<https://ippatrimonio.pt/>

<https://mnactec.cat/ca>

<https://patrimoniocultural.gov.pt>

<https://www.swindon.gov.uk/>

<https://ticcih.org>

Índice de Figuras:

Fig. 1- Elementos que compõem o património ferroviário	20
Fig. 2- Diagrama da relação entre ferrovia, a vila do Barreiro e Indústria corticeira e química (CUF) na primeira metade do século XX.	23
Fig. 3- Complexo Ferroviário do Barreiro na década de 1950	52
Fig. 4- Pormenor do Barreiro em 1902	64
Fig. 5- Pormenor do Barreiro em 1930	64
Fig. 6- Pormenor do Barreiro em 1953	64
Fig. 7- Pormenor do Barreiro 1993	65
Fig. 8- Conjunto Em Vias de Classificação e respetivas zonas gerais de proteção.....	70
Fig. 9- Fachada da Estação Primitiva/ Oficinas da CP.....	71
Fig. 10- Rotunda das Máquinas do Barreiro.....	72
Fig. 11- Rotunda das Máquina do Barreiro, vista de cima	73
Fig. 12 - Bairro Ferroviário	74
Fig. 13 - Palácio do Coimbra.....	74
Fig. 14- Parte Sul da Estação Ferro-Fluvial do Sul e Sueste.....	75
Fig. 15- Parte Sul da Estação Ferro-Fluvial do Sul e Sueste.....	75
Fig. 16- Antigo Edifício dos Serviços Administrativos das Oficinas da CP.....	77
Fig. 17- Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste.....	78
Fig. 18- Antigo Quartel da Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste.....	79
Fig. 19- Armazém de Despachos, Telheiro de Mercadorias e Cais da Cortiça.....	80
Fig. 20- Armazém de Víveres, antes das obras de reabilitação.	81
Fig. 21- Vista aérea da Doca Seca e do cais dos "Camarros"	82
Fig. 22- Lado de fora da comporta da Doca Seca	82
Fig. 23- Residente no concelho do Barreiro	89
Fig. 24- Se não é residente no concelho, qual a sua relação com o mesmo? (74 respostas)	89

Fig. 25- Trabalho/trabalhou nos caminhos de ferro?.....	89
Fig. 26- Formação académica.....	90
Fig. 27- Faixa etária.....	90
Fig. 28- Como avalia a importância do caminho de ferro na História do concelho do Barreiro	91
Fig. 29- Como avalia o atual estado de conservação do Património Ferroviário do Barreiro	92
Fig. 30- Como avalia a divulgação do património ferroviário do Barreiro	92
Fig. 31- Na sua opinião qual a necessidade de medidas de salvaguarda para o património ferroviário do Barreiro	93
Fig. 32- Para uma maior valorização do património ferroviário do Barreiro, como avalia a importância da realização de atividades	94
Fig. 33- Localização do complexo ferroviário de Aguascalientes	104
Fig. 34- Edifício da antiga central elétrica do complexo adaptada a biblioteca pública	105
Fig. 35- Fundições da Rotunda das Locomotivas, hoje inseridas na reabilitação do antigo complexo ferroviário de Aguascalientes.	106
Fig. 36- Mapa da área de conservação do complexo e aldeia ferroviário, edifícios classificados e área da Heritage Action Zone.....	109
Fig. 37- Piscina da Health Hydro.	110
Fig. 38- Antiga estação da EFG e atual edifício da Prefeitura de Araguari	112
Fig. 39- Plano de uso proposto para o Parque dos Ferroviários	113
Fig. 40- Rotunda ferroviária do museu ferroviário localizado em Vilanova i la Geltrú	116

Índice de Tabelas:

Tabela 1- Definição dos Conceitos de Salvaguarda e Valorização na Investigação sobre Património Ferroviário.	7
Tabela 2- Habitantes do Concelho do Barreiro.	57
Tabela 3- Número de Fogos/ Alojamentos clássicos no Barreiro (1864 - 2001)	62
Tabela 4- Tipo de utilização dos edifícios ferroviários do Barreiro.....	83
Tabela 5- Imóveis com reutilização adaptativa, atual atividade e grau conservação	84

Anexos

Anexos 1 - Entrevistas

Anexos 1.a- Entrevista ao prof. Dr. Jorge Custódio

Entrevista ao Prof. Dr. Jorge Custódio a 30 de outubro de 2023, Biblioteca Nacional de Portugal, Lisboa, 12 horas

Daniel Pires- **DP**

Prof. Dr. Jorge Custódio- **JC**

DP - Desde já muito obrigado por esta oportunidade, esta entrevista surge, no seguimento do meu trabalho de mestrado, sobre o património ferroviário do Barreiro, tendo em conta que o professor é pioneiro da arqueologia industrial em Portugal e antigo diretor do museu nacional ferroviário, gostava de saber a sua opinião sobre o estado atual do património ferroviário do Barreiro?

JC - A pergunta que me está a fazer é correta, mas também devíamos de perguntar qual é o estado do património ferroviário nacional? Porque na realidade, uma coisa e outra, têm de ter relação, e a situação que se está a viver o património ferroviário do Barreiro é extremamente dramática, e tem a ver com as políticas públicas para o património cultural, e a responsabilidade máxima é, neste meu entender, na direção geral do património industrial, que está agora extinta, porque já devia de ter há muitos anos políticas para o património industrial e não as tem, e nunca ter definido verdadeiramente, ter tido pessoas na altura para ter resolvido a situação, nunca ter apresentado um modelo necessário para o desenvolvimento dessas questões, que é um plano nacional para a salvaguarda do património industrial e consequentemente património ferroviário.

DP - Podemos então falar que o Barreiro é o reflexo do estado do património industrial e ferroviário do país?

JC - Industrial e ferroviário, porque não é só o problema do património ferroviário que está em causa, também o património industrial, algum património portuário e sobretudo também, outros aspetos ligados com o património industrial, em ligação com a atividade agrícola. Não havendo políticas públicas para o património industrial, a máxima responsabilidade é do governo, porque é o governo que devia ter acautelado, até para se salvaguardar, medidas concretas, planos, desenvolvimento de planos, e, tendo em conta

a natureza do património que veio substituir há já bastantes anos, tudo aquilo que já se conhecia em relação ao património dos palácios, momentos, dos castelos, dos conventos, das igrejas, mas também neste momento estamos a assistir a um desinvestimento, portanto, político, em relação a outro património de segundo plano, já classificado até, desse próprio património cultural português, portanto as questões são políticas públicas para o património cultural, que neste aspeto, não são as políticas públicas para o património industrial ou seja passámos de um caso concreto, para um caso mais geral.

DP - Já passaram cerca de 11 anos, quando o professor escreveu um artigo a alertar para a atitude negligente que estava sujeito o património ferroviário do Barreiro, desde daí, houve, em 2018, o anúncio da abertura para a classificação de um conjunto de imóveis, juntamente com material circulante pertencente ao complexo ferroviário do Barreiro, sente que já é um passo importante para a salvaguarda e valorização deste património?

JC - Não, não... Eu posso-lhe dizer mais ou menos, como as coisas foram feitas em prol da verdade e da transparência. A associação do Barreiro (ABPMF) contacta comigo nessa altura porque eu tinha defendido há uns anos que o Museu Nacional Ferroviário tinha de ser um Museu Nacional e não o Museu do Entroncamento, e agora vou-lhe dizer concretamente, o Museu Nacional ferroviário tem sido objetivamente, o Museu do Entroncamento, não é um museu do país. Portanto para ser um museu do país, precisa de olhar para as linhas férreas, para o material circulante na sua grande dimensão, aliás está previsto pela criação de um museu ferroviário, foi um dos poucos a nível nacional que foi criado recentemente na Assembleia da República. Ora, portanto, se foi um Museu Nacional criado pela Assembleia da República, o que está errado foi a sua transformação em fundação, nunca devia ter sido transformado em fundação. Devia ser o país a assumir com toda a legitimidade, quer através da CP, quer através, portanto, da IP. Que vieram a seguir, quer através de outras organizações políticas, mas também com o Ministério da Cultura, que era o responsável por levar à prática o museu nacional ferroviário através de uma instituição muito mais vasta, muito mais complexa, do que aquela que depois existiu, no fundo, criou uma situação de desinvestimento, na lógica e na dinâmica do Museu Nacional ferroviário, portanto, é verdade que este museu precisava de dinheiro, mas o dinheiro também se arranja, não é uma coisa tão difícil como isso, o que aconteceu foi, que se criaram divisões, clivagens muito grandes, essas clivagens não têm proporcionado o desenvolvimento dessa situação, ora, logo à partida quando eu, em determinado momento defendi que um dos núcleos do Museu Nacional ferroviário devia ser no

Barreiro, estou a falar portanto, entre 2009 a 2011. Sabendo as pessoas como é que estava a situação, tentaram também, porque era lógico, e era legítimo, do ponto de vista do Barreiro, defender esses interesses, e como tal, eles, contactaram comigo, e portanto nessa altura eu escrevi esse artigo, que deu origem a trabalhos que se desenvolveram no Barreiro para a classificação, eu participei nesses trabalhos também, e depois isso chegou a ter um patamar mais avançado porque nessa altura já a DGPC, através da Deolinda Folgado, para se poder desenvolver a classificação seja dos imóveis, seja dos móveis ou seja porque também estavam a ser feitas propostas de classificação de algumas locomotivas e material circulante, até porque eu defendi numa revista que saiu no Museu nacional ferroviário, houve 4 números, defendi no primeiro, que o conceito de património da Ferroviário também era o comboio, não era só locomotivas, o comboio pode ser património desde que não fosse utilizado ou que fosse desprezado, melhor dizendo. Porque às vezes existe material ferroviário que forma uma composição e pode objetivamente também funcionar, é o caso, atualmente, do comboio presidencial que pode funcionar, mas não há uma política que o ponha a funcionar, nem há talvez interesse das entidades que estão envolvidas e que fazem parte da fundação, de criarem uma criar uma dinâmica para isso. Por um lado, a CP defende, a existência de uma linha ferroviária do Douro a funcionar, mas depois a seguir, não defende, para outras zonas do país, que não dá lucro, e isto não devia ser assim, devia ser em função dos valores nacionais, a favor de valores culturais, que deveriam de existir essa dinâmica do património ferroviário e ser valorizado. Hoje sabemos que as pessoas que vão fazer essa visita, também pagam os seus bilhetes. Também não houve investimento naquilo que é a ferrovia turística e isso gerou essa situação. Com a proposta de classificação do património ferroviário do Barreiro, as coisas puderam avançar um bocado, só que o estado português, em concreto, o ministério da cultura viu-se perante a contestação da classificação por parte das próprias entidades que deviam promover a sua classificação, as entidades que deviam estar atentas à situação e saber qual é o seu o sentido, o interesse e até as vantagens, podiam tirar desse bens, decidiram, pôr-se contra a classificação tanto do material circulante que é o caso de CP, como inclusive em relação aos imóveis, dado que havia um imóvel que estava a ser utilizado, para oficinas, só que esse imóvel não era inicialmente oficina e curiosamente vemos as contradições tanto do Estado como CP e da IP, em relação a um edifício que é o mais antigo de uma estação ferroviária em Portugal e que se encontra no Barreiro. É uma contradição de tal ordem que até nem tem explicação. Porque se fosse um castelo do tempo de D. Afonso Henriques, nunca se diria, que não se ia classificar. Evidentemente

estamos a falar de um estação que é do tempo de um rei, que protegeu a ferrovia, que é D. Pedro V e estamos aqui numa contradição de tal ordem, que só lembra que há instituições, que manifestam uma grande ignorância ou então, má vontade ou de interesses escondidos, sobre os valores patrimoniais.

DP- Tendo em conta esta temática relativa à dificuldade de classificação do complexo ferroviário do Barreiro, teria de ser o estado português a resolver?

JC- Sim tem de ser, e aliás, tem de ter a consciência também, que a DGPC tentou, e talvez esteja a tentar. Mas à medida que o tempo vai passando as coisas vão se modificando e agora a principal questão que se deve colocar, não há um plano para o património industrial e ferroviário em Portugal, e a responsabilidade disso é do Ministério da Cultura. Dito isto, está tudo dito.

DP- Na sua opinião, acha que apenas a classificação, caso venha a ocorrer, será suficiente para a salvaguarda do património ferroviário do Barreiro?

JC – Claro que não, a autarquia o mais que pode fazer para a salvaguarda desses bens, é tentar minimamente, enquadrá-los, mas não tem capacidade, isto é uma das responsabilidades do Museu Nacional ferroviário e a sua relação com os municípios. O Museu Nacional ferroviário pode estabelecer relações com os municípios tentando salvaguardar o património, de facto em alguns casos já foi feito, como foi o caso do núcleo ferroviário de Bragança ou no núcleo ferroviário de Lourosa, mas por exemplo no caso de Estremoz, o MNF não se conseguiu entender com a Câmara, que levou à extinção desse núcleo e posteriormente os bens vieram para o Entroncamento. O de Santarém está abandonado, que até estava mais ou menos protegido, porque a sua estação ferroviária foi classificada. A defesa de que o Barreiro seja um núcleo do MNF tem toda a lógica, como tem o Entroncamento, como se calhar tem a Campanhã. Porque o que está em causa são os valores ferroviários, e não este ou aquele aspeto. E a linha ferroviária tem de ser olhada nessa perspetiva. Evidentemente que Campanhã, está em funcionamento, e nós sabemos que mesmo a IP estão a fazer algum esforço para que algumas estações desativadas tenham outras funções, não se percam os seus valores, inclusive não se perca os azulejos que são material decorativo. Evidentemente, em muitos casos a linha férrea tem-se tornado em ciclovias, mas também não podemos ser contrários a isso, porque também há uma evolução na mesma, esta não é estática, é dinâmica, mas teria que se transformar em

ciclovias em consonância com uma estrutura de excelência do museu nacional ferroviário, e o museu nacional ferroviário não tem excelência.

DP- Até que ponto é que o Museu Nacional Ferroviário deve atuar na salvaguarda e valorização do património ferroviário do Barreiro?

JC- O Museu Nacional deve estar inserido nesse plano.

DP- O professor também já falou na questão do património industrial e ferroviário não ser visto com a mesma importância do que o património considerado “clássico”, que funciona como um entrave na execução das boas práticas patrimoniais.

JC- Não estar em é de igualdade prova que há um atraso do desenvolvimento da análise do património em Portugal. Porque lá fora, na Europa, o património industrial é quase igual ao restante património, e é aquele que tem maior dinâmica, até porque é um património mais recente. Apesar de ser mais vulnerável, podendo-se perder, não se pode salvar tudo como é evidente. Contudo, deixe-me só dizer uma coisa em relação ao Barreiro, importa considerar é que o Barreiro não tem nada a ver como outra linha qualquer, é uma linha que esta na génese do desenvolvimento da ferrovia em Portugal, não é como a linha da Beira Alta ou da linha de Sintra. Ou seja, faz com que o Barreiro não possa ser considerado peça não útil, ou um património a abater. Deve-se analisar, sabendo que não se pode salvar tudo, arranjar um projeto viável para a defesa daquele património. Na realidade o que esta proposto para classificação, é a estação ferroviária, que é de um grande engenheiro português Miguel Pais, o que esta em causa, é no fundo a estação ferroviária primitiva, que foi construída pelo pensamento britânico, para não dizer apenas escocês. A própria existência de um serviço, que devia também estar associado à recuperação do património ferroviário e também poderia recuperar património em funcionamento, poderia ser essa a lógica, ter também serviços de conservação e de fiscalização do património ferroviário. Tendo em conta que hoje o museu nacional ferroviário tem uma irrelevância muito grande, pois não existem muitas pessoas a visitá-lo, para ter sucesso teria de ter um polo em Lisboa, que diga – vamos visitar o museu nacional do Entroncamento, como eu defendi sempre na minha proposta inicial.

DP- O professor já falou da importância do património ferroviário do Barreiro, na génese da ferrovia nacional, mas pergunto, como é que avalia a ligação do atual património

ferroviário do Barreiro com a comunidade local, tendo também em conta a atuação da Associação Barreiro Património Memória e Futuro?

JC- O património não é abstrato, diz respeito às comunidades. Todavia, a história do Barreiro e a sua comunidade, não foram estáticas, não foram só os ferroviários, que lá se instalaram, havia também comerciantes que a determinada altura passou a ter população endógena, não era de lá. A população endógena está à margem de tudo isso, nem sabe, o que é que se passou, que no fundo a maior parte dessa população, vem trabalhar para Lisboa. Tem havido estudos sobre importância da linha Sul e Sueste para o desenvolvimento das comunidades, sei que poderia ser melhor, poderia ter havido há mais tempo estes estudos, mas depende dos interesses dos investigadores. Como mais investigadores como você existirem e se vincularem às comunidades, melhor se desenvolve o conhecimento. No Pinhal Novo, temos hoje uma estação, onde está situado o núcleo museológico, que ajuda a divulgação da história da ferrovia, porque também no Pinhal Novo existem pessoas que são de fora, também vão trabalhar para Lisboa, têm uma mobilidade muito maior. Penso que o que está aqui em causa, é, à medida que se vão desenvolvendo os estudos do património ferroviário, deve ser sempre ancorado na população, e mesmo que esta não esteja ligada ao património ferroviário, que acontece no Barreiro, é preciso chamar à atenção, com a elaboração de conferências, debates, colóquios, serem feitos, não apenas pelas câmaras, mas também, pelas associações, que possam permitir a aproximação da população com o património. A câmara do Barreiro por vezes está interessada no património e outras vezes não está, sinto que o executivo atual, não tem muito interesse pelo património, mas já existiram outros executivos do Barreiro, tanto do PS como do PCP, que se interessaram pelo património, julgo que a atual, pelos erros que já cometeu nos moinhos de maré, pelo modo como trata e vive estas questões, pela maneira que se relaciona com as associações, pela maneira que não chama as pessoas que já trabalharam sobre o assunto, nem as convida, ou que as usa apenas para os seus próprios interesses, não são Câmaras pelo património cultural.

DP- No seguimento do exposto, torna-se então, importante a implementação de ações de sensibilização patrimonial?

JC- Sim, implementações de sensibilização patrimonial, da cultura e educação. Uma das ações que temos de tomar, é a de levar estas temáticas para as escolas. De qualquer das formas, já que estamos neste tema, o Barreiro teve um desaire ferroviário, porque ali era o local de partida e de chegada de muita gente, mas em determinado momento com a

travessia do Tejo, o Barreiro foi prejudicado, mas pelo facto de ter sido prejudicado, poderia ter a defesa e conservação do património ferroviário, ou seja, a travessia veio afastar aquele sentimento de viagem, que é um conceito que está muito associado às pessoas e mercadorias. Pelo facto de ter sido prejudicado merecia um maior cuidado do Governo, da Câmara e da nação portuguesa em geral. Sendo que o património ferroviário é um polo fundamental, e esse polo não pode ser descurado, e o museu nacional ferroviário não pode fazer apenas a sua vinculação ao Entroncamento, tanto o Entroncamento, como Lousada, como celebre linha do Minho, Viana do Castelo, tem de estar em rede, o património nacional ferroviário tem de estar em rede!

Anexos 1.b- Entrevista à Dr.^a Carla Marina,

Entrevista à Dr.^a Carla Marina, representante da Associação Barreiro Património Memória e Futuro – ABPMF no dia 31 de outubro de 2023, na sua própria habitação, Barreiro, 10h

Daniel Pires- **DP**

Dr.^a Carla Marina – **CM**

DP- Muito bom dia, desde já quero agradecer pela disponibilidade da Dr.^a Carla Marina, para começar como define a importância do património ferroviário para a história contemporânea do concelho?

CM- Para começar, deixe-me dizer relativamente a relação do Barreiro com a indústria ou pré-industrial, existe desde o Neolítico, como as escavações arqueológicas que se fizeram na Ponta da Passadeira, demonstraram, que já existia uma especialização funcional em olaria. O Barreiro conheceu vários processos técnicos e tecnológicos, manufatureiros, proto industriais e industriais ao longo de muitos séculos, mas de facto, não era possível a industrialização contemporânea sem os caminhos de ferros ou porque os caminhos de ferro no fundo abriram a porta. É impossível desassociar a importância dos caminhos.

DP- Então começando com o papel da ABPMF na proposta de classificação do património ferroviário, e tendo também informação por parte do prof. Jorge Custódio...

CM- Deixe-me dizer que é uma pessoa muito nossa amiga é uma pessoa que de quem nós devemos imenso. Eu trabalhei com ele enquanto vereadora na CMB. Ainda tive esse gosto. Quando foi do Moinho Pequeno que acabou por ser deitado abaixo, acabou por ser arrasado de uma forma perfeitamente ignóbil e tola, mas foi, na altura, graças a ele que nós conseguimos adquirir esse moinho. Depois voltei a trabalhar com ele em 2000 e 2001, que foi quando foi editado o Livro da Real Fábrica de Vidros e Cristalinos de Coia. Porque a Câmara apoiou a edição que foi feita pelo IGESPAR, que foi o culminar de um trabalho de muitos anos que ele foi fazendo no Barreiro de exploração arqueológica no local mesmo onde a fábrica se situava e se situa, porque ela está lá.

DP- É verdade, como representante da ABPMF, pergunto desde já, qual a missão da associação, no que diz respeito à defesa do património cultural do Barreiro.

CM- No que diz respeito à defesa do património, aquilo que nós consideramos nossa missão. É uma missão árdua e muito espinhosa. Porque é uma missão muito mal compreendida pelo poder político. Porque somos sempre, no fundo, os amigos da onça, não é que enfim, para ales nós inventamos coisas, e inventamos coisas porque estamos na oposição. As coisas são vistas sempre desta maneira, por mais que se lhes explique a importância do património, nos vários níveis. Eles acham sempre que é por uma questão de oposição ao regime que está. Nós somos sempre de um ou outro partido e estamos ali politicamente, politicamente ou partidariamente. Portanto é uma missão muito espinhosa, porque é no fundo a defesa de um património que nem sequer é um património muito bem visto pelo todo nacional, que é o património da arqueologia industrial, é o parente pobre, digamos. Ainda hoje continua a ser o parente pobre, quando é um património de uma importância extrema, não só do ponto de vista daquilo que ele significa como património, mas, também do ponto de vista daquilo que ele significa como avanço técnico e tecnológico, não é, do país, e neste caso é mesmo literalmente do país, é do país em todos os momentos. Portanto, o que nós queremos? 1.º - Defender esse património; 2.º Podermos contribuir para o pensar, na sua globalidade. Porque faz sentido pensá-lo na globalidade porque ele constitui, no fundo, aquilo a que nós chamamos uma paisagem cultural, ou seja, uma paisagem humana evolutiva. E contribuir para que, ao pensar a importância desta paisagem humana evolutiva no seu todo, se consiga. atuar, a nível social, a nível cultural e nível económico. Porque estas vertentes estão todas nós muitas vezes, muitas vezes as pessoas dizem, ah isso são aí umas ruínas, são uns cacos, são umas coisas que não têm importância nenhuma, o que interessa é o futuro e tal. E é curioso porque nós não criamos do nada em área nenhuma do conhecimento, porque é que havemos de criar do nada as perspetivas de futuro para o Concelho? É impossível, e desse ponto de vista é extraordinariamente importante que a gente perceba o património que tem, o valor que tem, o que é que ele desempenhou de importante ao longo da história, quais os contributos que deu ao país, que avanços tecnológicos permitiu, que avanços técnicos permitiu, o que permitiu do ponto de vista social, que sociabilidades, não é? Em termos de ocupação de lares, também em termos de defesa de direitos qual o lugar é que ele ocupou? E isso só se pode fazer nessa globalidade, nesta transversalidade diária se efetivamente nós conhecermos esse património. Volto a dizer, conhecer o património e defender o

património. Perceber a transversalidade da sua importância. Transmiti-la ao maior número de cidadãos, deveria de ser até a partir de algo ligada às escolas, mas é muito difícil neste momento trabalhar com as escolas, é muito difícil por várias razões, é muito difícil porque os professores estão esgotados, estão, enfim, na situação que nós sabemos e, portanto, não querem mais coisas. Por outro lado, há toda uma lógica de funcionamento, que de forma surda se tem vindo a impor, quer internacionalmente e nacionalmente. Que é uma lógica do imediato da aceitação, das realidades tal como elas são, como não, tu não és empregado, és colaborador, tu não tens emprego, mas podes ser um empreendedor. Portanto, há aqui uma lógica que eu acho que internacionalmente é uma lógica que reconstrói as mentes das pessoas e as afasta também destas questões do património, portanto, é muito difícil trabalhar. Tem encontrado entraves que não permitem a importância que a associação poderia ter, que tem de alguma maneira, mas não tão grande, melhor, tão ampla como nós gostaríamos que ela fosse. É preciso, portanto, conhecer profundamente, não pode ser um conhecimento daqueles conhecimentos que às vezes se fazem que é: Nós temos a CUF, porque houve um indivíduo fabuloso que foi a Alfredo da Silva, e então nós pessoalizamos todo o nosso estudo e confinamos na apologia daquele carácter excecional. E nós não estamos de acordo com esta forma de fazer história, que é outro problema também. Porque quer dizer? É verdade que Alfredo da Silva teve importância, mas quer dizer, Alfredo da Silva se não tivesse o apoio dos Salazar, a política protecionista do Salazar, se não tivesse o apoio das instâncias económicas que estavam do outro lado do rio e não é por acaso que ele escolhe o Barreiro, por causa do caminho de ferro, a outra é que no sítio onde ele faz a primeira fábrica, já tinha existido uma fábrica de cortiça dos Bensaúde, não é? E essa fábrica de cortiça dava-lhe a possibilidade de ter já um pequeno porto e um ramal ferroviário que ligava à estação, portanto trazia mais rapidamente todos os produtos do Alentejo. Depois, a política cerealífera, que Salazar desenvolveu, e a venda exclusiva, tudo isso ajudou que ele construísse um Império, quer dizer, ele não o fez sozinho, ele fê-lo dentro de um quadro político muito claro, político-económico, muito claro. E isso as pessoas normalmente, não vão lá, assim como também não vão lá, porque ele pagou esses favores, não é? E pagou esses favores transportando dinheiro e armas para a guerra civil de Espanha, para o ditador, nos barcos que ele tinha, mas isso já não interessa. Interessa é que ele tinha uma colónia de férias e os meninos iam todos passar férias e tinha um posto médico e tinha um armazém de víveres importante. Mas depois ninguém pensa que os desgraçados dos trabalhadores que ganhavam pouco deixavam um ordenado de retorno no armazém de viveres dele também, mas isso não

pensam. Mas tinha casas para os trabalhadores, tinha para alguns. Mas, mesmo assim, era preciso que se casassem pela Igreja. Portanto, tudo isto, que não deprecia a obra, mas que a enquadra numa realidade, e isto é posto de parte é, portanto, uma história que acaba por não ser o quadro completo, E para nós, de facto, essa também é uma das coisas que nós repudiamos. Tentamos que o quadro seja o mais completo possível. Achamos que só assim é que efetivamente nós podemos entender o que fomos e o que somos. Este é outro dos nossos objetivos, é que o conhecimento deste património, a compreensão deste património, nos permita compreendermo-nos também a nós próprios, percebermos a identidade que nos forjou. E com isso, e com detentores de tudo isto possamos contribuir de forma participada naquela análise global para encontrar os caminhos que devemos percorrer no futuro e esta é a nossa postura. Esta é o nosso caminho, no fundo é a nossa missão.

DP- Entrando no património ferroviário, existe bastante atividade por parte da ABPMF, a alertar o estado de degradação do património e o impasse da classificação do património ferroviário do Barreiro, e tendo em conta tudo isso, como é que a associação vê o estado atual do património ferroviário do Barreiro?

CM- Então. Vamos começar se calhar pelo longo caminho que foi feito. Esse caminho começa em 2000, não com a associação, mas com uma técnica da CMB, historiadora, que é a Rosalina Carmona. A Rosalina foi a primeira pessoa a pedir em nome individual à Direção-Geral do Património, na altura IGESPAR penso, a classificação deste património. Não lhe responderam, enfim, não foram por aí. Mais tarde por volta de 2011 ou 2013, acho, constituísse um movimento cívico de defesa do património ferroviário. E esse movimento cívico consegue, que a CMB, de alguma maneira, e a Direção-Geral do Património Cultural, através da Professora Deolinda Folgado, se interessassem efetivamente, a Rosalina estava na Câmara e, portanto, a pedido da CMB, fez todo um estudo sobre a importância e o levantamento de tudo, quer do ponto de vista material, quer do ponto de vista simbólico. Fez esse levantamento, não me recordo agora da data. Mas sei que isso foi trabalhado pela Rosalina enquanto técnica da CMB. A Deolinda Folgado também o fez, pelo lado da DGPC. E que conseguiram, inclusivamente, um parecer positivo da própria CMB. Esse movimento cívico tinha pessoas muito ligadas aos caminhos de ferro, como o José Encarnação e a própria Rosalina, hoje com a junção do movimento cívico com a ABPMF, vários membros são comuns ao movimento cívico e à associação. A associação, portanto, passou também a defender este património. Neste

processo que a DGPC abre, e que a própria DGPC, através da Deolinda Folgado, teve o cuidado de pedir um parecer ao Centro Nacional de Cultura. Portanto, este património que entrou em Vias de Classificação tem um parecer favorável do Centro Nacional de Cultura. Assim todo o trabalho efetuado de 2009 a 2017, está condensado no parecer, fundamentação técnica e contexto histórico enviado pela CMB, que foi a base do procedimento de classificação do património ferroviário, património arquitetónico industrial, material e imaterial. Elaborado pela Rosalina, e culminou, em 2018, com a publicação no Diário da República do anúncio da Direção-Geral do Património Cultural. Este parecer, fundamentação técnica e contexto histórico foi o corolário de um longo processo, com anos de trabalho e investigação. Onde em 2016, seria acrescentado um conjunto de bens móveis do património, constituído por 11 peças de material circulante.

DP- Esse processo que culminou, assim na abertura do processo de classificação do património ferroviário em 2018, mas que ainda não se efetivou...

CM- A determinada altura a CP, meteram em Tribunal a DGPC para parar o processo. A DGPC pediu a esta Câmara, Em 2018, um parecer, um novo parecer desta Câmara, até ver ainda não houve nenhum parecer desta Câmara. Aliás, nós apresentámos publicamente um trabalho feito por um arquiteto jovem sobre os caminhos de ferro no Barreiro. E, nessa altura, quando apresentámos esse trabalho, nós convidámos o Presidente da Câmara. Ele foi. levou o Vice-Presidente, e a determinada altura, eu perguntei-lhes, o que é que eles pensavam que a estação poderia ser, porque ela não podia estar naquele estado. E o que nos foi respondido, com o auditório cheio com cerca de 80 e tal pessoas, na maioria jovens. Eles disseram - Ah, isso há-de ser aquilo que o privado quiser que seja, porque nós não temos dinheiro e, portanto, um privado deverá comprar aquilo. Ele é que saberá o que tem de fazer-. E eu lembro-me na altura de ter respondido bem, mas isso deixa-me mais assustada ainda mais do que aquilo que eu já estava. Porque uma coisa é haver um investimento privado. Outra coisa é o poder público não saber o que é que vai dizer ao investidor privado que pode fazer não por balizas nenhuma. E, portanto, e assim que as coisas estão a ser vistas, não é? É desta forma displicente. Há um certo comportamento que não se interessa pelo património cultural. É exatamente essa a sensação que se tem com esta resposta. Ora, portanto, a Câmara não respondeu, e até hoje não respondeu. O processo continua exatamente na mesma. Mas a associação. Fez várias coisas, fez esta apresentação pública para discussão, do trabalho do tal aluno, que no fundo era uma discussão sobre este património, fez várias visitas guiadas, publicou nesta

revista (Revista FUNDIÇÃO), Vários Textos sobre o património ferroviário, a sua importância, o estado atual em que ele está, o que lamentávamos, fez-se entrevistas, a rádios e em programas de televisão, fizeram-se exposições e conversou-se muito com a Direção Geral do Património Cultural. A última reunião que nós tivemos com a DGPC, nós dissemos, já que isto estava parado, pois têm um processo em tribunal, mas que é por causa do material circulante, é o que eles dizem., pois a CP, no processo diz que eles não podem dispensar aquele material circulante, porque de repente, aquele material circulante é fundamental para eles porem os comboios a funcionar, dá vontade de rir por isso, mas dá ainda maior vontade quando nós pensamos que pouco tempo antes, eles tinham estado a vender para a sucata material circulante. E o José Encarnação por acaso tem toda a informação dessa venda. E então, eles venderam, mas agora precisavam muito daquele material. Então, perante isto, o que é que a associação propôs à Direção-Geral do Património Cultural? Se esse é o problema, nós não podemos continuar a deixar que os edifícios continuem a degradar-se por causa disso. Então, vamos abrir mão do material circulante. Ah, mas isso é um passo atrás, diziam eles. Tendo em conta tudo aquilo que se está a passar, se calhar é aquilo que vocês dizem, ser um passo atrás, permite-nos dar 2 ou 3 em frente. É importante, pois se os edifícios estão para serem classificados e se forem realmente classificados, podem ser preservados. Pode-se fazer um museu ou uma unidade museológica, ela há de estar sempre ligada ao Museu Nacional Ferroviário e no Museu Nacional Ferroviário há muitas peças que não estão expostas e que podem fazer parte desse museu.

DP- Este processo está a ser um entrave, para o futuro desses edifícios, certo?

CM- É curioso, pois quer a CP quer a IP estão ligadas ao Ministério das Infraestruturas., dum Governo que é PS, e que já na altura era PS. A Direção Geral do Património Cultural, que é visada pela CP, está ligada ao Ministério da Cultura do PS, que continua a ser PS. Então temos o Governo a pôr em tribunal o próprio Governo e o senhor primeiro-ministro a não resolver este problema, são factos estranhos. E temos uma Câmara que é PS que lhe foi pedido um parecer e que até hoje, em 2018, já era PS, e até hoje não deu parecer. E continuam a ser os mesmos. Esta é a realidade. Entretanto, nós fizemos uma outra tentativa ainda com a Câmara anterior, que quisemos continuar com esta, mas eles não deram resposta. Que éramos nós, a APAC, a APAI, e outra associação que agora não me recordo. Nós fizemos um projeto para a musealização do complexo ferroviário. E nós fizemos reuniões com a Câmara que estava, antes de 2018, e estávamos num bom

caminho para não em nenhum dos edifícios que fazem parte deste processo de classificação, mas num edifício que está mais perto da Câmara na lateral da Câmara, na rua, há logo ali ao princípio, quase em frente da parte final da Câmara. Há um cocheira, aquele que se chamava a Cocheira das Máquinas. E a ideia era fazermos ali um pequeno núcleo museológico. E aquilo estava a progredir razoavelmente, estava a progredir razoavelmente. Entretanto, entrou a nova administração, a APAC pediu uma nova reunião, não tiveram resposta e aquilo terminou logo ali. Depois, há toda uma documentação que nós fomos fazendo daquilo do que nós achávamos que podia ser feito em toda aquela área que está para ser classificada. E nós defendemos várias coisas. Defendemos que para a primeira estação, que foi a primeira estação de comboios feita de raiz no país para servir como estação de comboios e que no fundo são as entradas das oficinas da EMEF. Nós não queríamos que aquilo deixasse de ser oficinas, pelo contrário, queríamos que continuasse a ser as oficinas e que se abrisse a processos de visita ao espaço. Como muitas outras fábricas neste país, já estão a fazer, que depois até têm pequenos núcleos museológicos, algumas. Mas, parecia-nos, que, por um lado, a existência das oficinas era uma forma de preservar o edifício, e, não ser um custo imenso, porque aquilo é uma nave enorme, lindíssima, mas enorme, não é? É uma pena se for abaixo, é muito difícil haver dinheiro para conservar aquilo se aquilo deixar de laborar. E depois há todo o interesse em perceber as técnicas, as tecnologias, o que é que eles fazem, como é que fazem, os aparelhos que eles tinham no princípio e os aparelhos que tinham depois, a evolução do processo. Portanto, e pode-se fazer todo este processo mantendo a laboração. Isto era uma das coisas que nós queríamos e queríamos inclusivamente, que essa laboração se estendesse com a eletrificação de 100 m de linha. Depois relativamente. À Rotunda das Máquinas, que é um edifício único no país do ponto de vista do tamanho e da integralidade que ainda apresenta. Podia haver ali um pequeno núcleo do Diesel, com as locomotivas, algumas locomotivas diesel. Porquê? Porque o Barreiro no fundo era conhecido mesmo no estrangeiro pela Capital do Diesel. As oficinas do Barreiro eram as grandes oficinas de reparação da diesel, das máquinas de diesel e era conhecida internacionalmente pelo trabalho excelente que se fazia e, portanto, fazia todo o sentido haver ali um núcleo ligado ao Diesel. Depois, há um edifício que não está no pedido de classificação, mas que nós achávamos que devia de figurar, que é o armazém dos despachos. E devia de figurar porque aquilo podia ser uma boa área museológica, que podia fazer a história não só dos caminhos de ferro, mas também de Alburrica. Podia unir as 2 coisas, visto que nós temos em Alburrica a primeira ponte dos barcos a vapor e

também a segunda. Portanto, fica ali em frente à estação Barreiro-Mar. E também porque era uma zona que servia muitas fábricas de cortiça. E, portanto, podia haver ali todo um núcleo museológico.

DP- Ou seja, fazer uma ligação entre os diferentes patrimónios do Barreiro?

CM- Exatamente, que podia unir pelo menos grande parte da história do Barreiro. Depois, a estação Barreiro-Mar, que é uma peça fabulosa, que é uma peça única no país, mas só há na Europa 2 estações com aquelas valências a beira-rio em Veneza e cá. Não há mais. Até por isso. Aí nós defendíamos várias coisas. Defendíamos várias coisas, primeiro, defendíamos que aquilo devia de ser tudo restaurado e não conservado., não é recuperado, é restaurado. Nós pensámos em várias coisas. A primeira tem a ver com a localização da estação. A estação é uma estação à beira-rio, situa-se na confluência de 2 rios do Coima com o Tejo. Mas também se abre aquilo que é o Mar da Palha. Aquilo que o Cláudio Torres chama o pequeno mar Mediterrâneo português. O Cláudio Torres defende que o Tejo funcionou para a área metropolitana, o estuário do Tejo funcionou para a área metropolitana como funcionou o Mar Mediterrânico para toda a zona do Mediterrâneo. Porque, de facto, aqui se cruzavam as rotas entre o Norte e o Sul. Não há nenhum Centro Interpretativo do Estuário do Tejo. E aquilo que nós pensávamos é que a estação podia ser um centro interpretativo do Estuário do Tejo. Portanto, teria uma componente de investigação, produção de materiais. E produção de trabalhos. Depois poderia ter um pequeno atendimento, porque, no fundo, as pessoas que venham de Marco passam pela estação um pequeno atendimento turístico, introduzir às pessoas aquilo que podem ver no Barreiro, onde, portanto, tínhamos ali um ponto de partida de uma série de rotas. Que partiam da estação, mas que depois poderiam ir para a CUF, podia-se fazer a rota dos moinhos de maré, por exemplo, também. Depois achávamos que podia haver ali também uma pequena área onde se pudesse estabelecer uma empresa de passeios turísticos no Tejo, porque como aquilo tem os cais de embarque à volta. Portanto, as embarcações poderiam ter várias rotas, levando as pessoas de vários pontos do país, apanhar ali o barco para irem fazer rotas diferentes que inclusivamente podiam contemplar outros concelhos, por exemplo para o Seixal, para visitar os moinhos ou as antigas fábricas de cortiça.

DP- Podemos falar de tornar novamente a estação Barreiro-Mar num ponto estratégico para o tráfego de pessoas, agora para fins turísticos?

CM- Exatamente, outra coisa que gostaríamos também de fazer, sendo que a linha ferroviária, não mais vai ocupar aquele espaço, infelizmente, pois defendíamos que o

Ramal ferroviário que era utilizado para a CUF, pudesse funcionar, e levar por comboio daquela zona para a CUF. Mas eles dizem que a linha ferroviária divide a cidade, sem perceber que sem linha ferroviária não havia cidade, agora só interessam os corredores verdes, que estão na moda. Mas o que defendemos é que a linha podia ligar à CUF para a realização de visitas, mas infelizmente é muito difícil ser concretizado.

Anexos 1.c- Entrevista ao Dr. António Camarão

Entrevista ao Dr. António Camarão – Chefe da Divisão do Património Cultural, Arquivo Histórico e Turismo da Câmara Municipal do Barreiro a 30 de outubro de 2024, Espaço Memória, Barreiro, às 10 horas

Daniel Pires – **DP**

Dr. António Camarão – **AC**

DP- Boa tarde, quero agradecer-lhe pela oportunidade cedida, para a elaboração desta entrevista sobre o património ferroviário do Barreiro. Começo por lhe perguntar, tendo em conta que é chefe da Divisão do Património Cultural Arquivo Histórico e Turismo – DPCAHT, qual a importância do património ferroviário para o município do Barreiro?

AC- O património ferroviário faz parte motor embrionário do desenvolvimento do Concelho. Um concelho que tinha uma história rural e piscatória. Mas que, com a chegada do comboio, se se vai alterar completamente, aliás, a mudança não é só Conselho, é para todo o corredor ferroviário que vai para Sul, porque todas essas localidades vão ser potenciadas. O Barreiro, como sítio de arranque da linha do Sul e Sueste, vai ter grandes transformações de grande importância para o Barreiro. O tráfego de passageiros de mercadorias ficou facilitado, motivando assim os industriais corticeiros a deslocarem-se para a margem sul do Tejo, uma vez que a cortiça que tinha um caminho tortuoso desde as fábricas que estavam no interior do Alentejo e até no barrocal algarvio. Se as fábricas se deslocarem todas para a margem sul do Tejo, via caminho de ferro, a mercadoria – matéria-prima- chega, aqui facilmente e a evolução da indústria corticeira do Barreiro é exponencial, e isso, deve-se ao caminho de ferro, ainda mais, porque este, logo desde o início estabelece tarifas de favor para o transporte da cortiça, que seria a mercadoria, mais transacionada via caminho de ferro. Portanto, o caminho de ferro traz-nos ainda a mobilidade social, porque afluem aqui, muitas pessoas e operários especializados, que têm uma formação distinta dos trabalhadores rurais, dos pescadores ou até mesmo dos corticeiros. Isso cria, até dentro do próprio aglomerado urbano barreirense diferenças porque “esta gente” é iletrada, detêm uma consciência política forte. Portanto, o Barreiro começa a ser marcado por este aspeto, via ferroviários e corticeiros, mas desses os com mais literacia era os ferroviários. Pelo que, a chegada da ferrovia é um marco

importantíssimo para o Barreiro e mudou-o para sempre, até no seu território, pois a ferrovia constitui, um condicionalismo geográfico imposto, dividindo o território em dois, quintas que ficaram divididas, metade de um lado, metade do outro. E isso, vem a ter influências negativas no território, até pela concentração da indústria corticeira que se coloca do lado errado da linha férrea.

DP- Quer então dizer que existe um antes e um depois da linha férrea para o Barreiro?

AC- Sim, existe assim um Barreiro antes e depois da linha férrea.

DP- Em 2018, foi anunciada a intenção da classificação pela DGPC, de um conjunto de imóveis do complexo ferroviário do Barreiro, que neste momento ainda não foi efetivado. Como é que o município vê, esta situação?

AC- A classificação do património ferroviário é importante para o Barreiro, tal como foi a classificação do património da CUF. Guardar para memória futura, edifícios e espaços laborais, que trouxeram a tal mudança radical na vida do Barreiro, é fundamental. Realmente o processo de classificação é inserido, em primeiro lugar, por uma associação e depois a câmara corrobora, mas dificuldades processuais entre os vários detentores dos vários elementos que compõem todo o património que está em vias de classificação, levou a alguns litígios e esses, fizeram emperrar o processo. No entanto, a câmara não pode baixar os braços e não pode desistir de querer que este património seja conservado, deve fazê-lo através de roteiros e visitas guiadas. Ainda que parte dele, tinha sido pensado ser abandonado, continua ainda hoje em funcionamento, podendo ser uma oportunidade para a realização de visitas a um espaço que se encontra ativo.

DP- Tendo em conta toda a situação do processo de classificação, podemos afirmar que o município tem um papel importante na divulgação do património ferroviário.

AC- Sim, o município pertence à rede Nacional do Património Industrial e temos circuitos de visitação. O primeiro diz respeito ao do património industrial químico – a companhia união fabril- e o segundo é a do património ferroviário. Muitas vezes as visitas ao património ferroviário, revestem-se de duas nuances, a primeira é fazer a visita ao património ferroviário pelo exterior do complexo, explicando os bairros, explicando toda a influência que o edifício da primeira estação teve e depois a construção do Barreiro mar, o facto de haver a rotunda das máquinas e uma outra série de outros edifícios anexos. A segunda nuance, é quando nos é permitido – combinado com a administração - podermos

entrar dentro do complexo ferroviário e vermos a oficina em funcionamento, passarmos para dentro da rotunda das máquinas para se perceber a dimensão que absorve, quem está a ver, porque é uma rotunda grande e, portanto, faz parte das intenções do município continuar a potenciar a divulgação do patamar ferroviário e a importância que teve para o Barreiro.

DP- Ou seja, um museu vivo?

AC- Exatamente, um museu vivo.

DP- Em 2022, o atual executivo divulgou a intenção de efetuar a revisão do PDM de 1994, ou seja, um PDM de primeira geração, sabendo que as questões da proteção e salvaguarda do património cultural ainda não estavam consagradas, além disso, quando foi feito o PDM, o complexo ferroviário ainda funcionava por completo. O que se pode esperar desse novo documento sobre as medidas de proteção do património ferroviário do Barreiro?

AC- Bem.... Nos novos PDM's há a necessidade imperativa de constituir cartas do património edificado e cartas arqueológicas, o complexo ferroviário entra nas duas cartas. Portanto, nós temos representatividade, por exemplo, dos bairros operários ou do bairro da caixa dos ferroviários no património edificado e no campo da arqueologia industrial, temos o complexo em si. Isso vai ser um fator de desenvolvimento, para a tal rede do património industrial e além disso, temos ainda o benefício de, no Barreiro, o corredor ferroviário ter sido sempre salvaguardado. Uma parte desse corredor ferroviário que era no sítio da atracagem da antiga ponte ferroviária do Seixal estava nas mãos do Tesouro (DGTF), neste momento, já está nas mãos do município e o município pretende fazer um desenvolvimento daquela zona, de forma a potenciar a vinda de gente ao Barreiro e, portanto, uma maior frequência destes circuitos, que fazemos quer pelo turismo, quer pelo património.

DP- Quer então dizer, que pode ser uma oportunidade de salvaguardar o património ferroviário.

AC - Sim, é uma alavancagem importante para o património. O Barreiro foi conhecido por uma vila industrial, não só pela CUF, mas também pelo caminho de ferro e pela cortiça e, portanto, todos, estes aspetos, são aspetos a desenvolver. Felizmente, temos técnicos capazes para conduzir visitas guiadas, que falam sobre a história do património

do Barreiro e, portanto, ciclicamente estabelecemos visitas ao património, seja o químico, à história da cortiça ou do ferroviário com grande ênfase.

DP- Quando se fala da ferrovia em Portugal, essencialmente damos ênfase a duas localidades – o Barreiro e o Entroncamento. Na perspetiva de chefe de divisão do património cultural, acha que o Barreiro, não tem a consideração devida?

AC - A bibliografia debruça-se muito sobre o Barreiro também e não sei, se não se escreve mais sobre o Barreiro do que sobre o Entroncamento, por causa das questões políticas e laborais, o facto da agitação nas oficinas do Barreiro, ter sido um braço de ferro com os vários regimes quer na primeira República, quer posteriormente no Estado novo, e o Barreiro não está de todo esquecido. O facto de se resolver o processo de classificação vem ainda pôr o Barreiro mais no centro dessa discussão. Porquê? Porque tal como o Entroncamento tem um Museu Ferroviário, o Barreiro também pode vir a constituir o seu museu ferroviário, com o aproveitamento das máquinas, e de alguns dos edifícios, com a futura transformação do Barreiro-Mar, a reposição das linhas que foram retiradas e que podem trazer o material circulante para ali e podemos constituir um polo museológico ferroviário importante, tão importante quanto representativo do que foram os Caminhos de Ferro do Estado, o Caminho de Ferro do Sul e Sueste começando pela Companhia dos “brasileiros”, o ramal para Setúbal ou o ramal do Algarve. Portanto, as três direções que partir do Barreiro se tomava, o Alentejo em direção a Espanha, no nó para Setúbal, que foi importantíssimo e a linha para o Algarve.

DP- Já falou da questão da identidade e da ligação do Barreiro moderno com a chegada da ferrovia e a sua indústria...

AC- Só aqui um apontamento no meio disto, nunca teria sido possível o desenvolvimento da CUF, com a importância que teve, se não tivesse escolhido o território do Barreiro, onde tinha uma frente ribeirinha, onde pôde instalar um porto, mas fundamental foi que esse terreno livre, permitiu um ramal do caminho de ferro, de forma a fazer chegar aqui todas as matérias-primas, sobretudo a pirite. E depois a exportação do adubo proveniente da fabricação dos ácidos, portanto, a própria CUF, chegou a construir wagons e utilizou como principal via de abastecimento, com matérias-primas e de exportação de produto acabado o caminho de ferro. Portanto, isso também foi um fator muito importante para o desenvolvimento da CUF, a existência da linha do Sul.

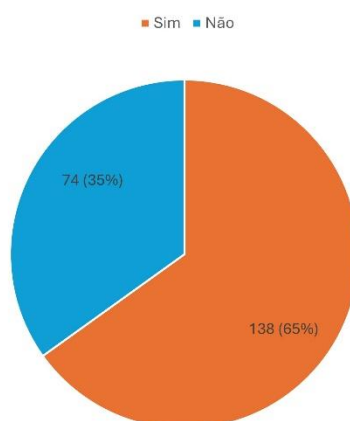
DP- Tendo em conta o património industrial do Barreiro desde a Fábrica de Vidros de Coina, o património da seca do bacalhau, passando pelos vestígios de edifício da época pré-industrial, podemos considerar o Barreiro como a “Capital do Património Industrial”?

AC- É sempre difícil, quer em termos do património, quer em termos do turismo, falar da Capital da Alheira, a Capital do Vidro, é sempre difícil porque há sempre outras localidades a rivalizarem connosco. Se nós pensarmos na Covilhã, e toda a concentração da indústria têxtil ali concentrada, a Covilhã poderia assumir-se como a capital da indústria têxtil. Cidades como o Entroncamento, podiam advogar serem eles a Capital da ferrovia não é, tendo um museu, a fundação. A concentração industrial no Barreiro é de facto, muito díspar. Começamos, por exemplo no complexo moageiro, na parte da proto-indústria, o número de moinhos de maré que tínhamos, 11 moinhos de maré e depois 11 moinhos de vento, podíamos dizer, que temos a maior concentração, juntamente com o Seixal, em 8 km de rio, existem 22 moinhos de maré, poderíamos assim dizer que somos a zona com maior concentração de moinhos de maré do mundo, pelo espaço limitado e pelo número de moinhos de maré existentes. As secas do bacalhau quer do lado do Seixal e do lado do Barreiro, a do Barreiro com a primazia de termos uma das maiores secas de bacalhau do país, com o maior número de veleiros; o Argos, o Gazela, o Crioula, o Arcos primeiro e o Arcos segundo, e uma outra série de navios de pesca, que iam para a Terra Nova, portanto, a indústria do bacalhau também poderia potenciar, a presença industrial do Barreiro. Ou seja, só podíamos-nos afirmar como a capital da indústria, se atendêssemos à concentração de uma série de atividades industriais, que todas elas trouxeram gente para o Barreiro. A seca do bacalhau, trouxe gente da zona Ílhavo e de Ovar, toda a Costa Nova, veio gente para aqui, gente que trazia as famílias, gente que fez desenvolver a zona de Santo André e da Telha. A CUF, trouxe gente de todo o país para aqui, o Barreiro formou-se. Atualmente, é difícil dizer quem é um barreirense de gema ou aquilo que se chama os Camarros. Porque toda a gente tem origens que abarcam todo o país e até as províncias Ultramarinas, o Barreiro é multicultural. Daí que o Barreiro até poderia ser a “capital do movimento associativo”, dado o número de associações que existem no Barreiro e que não existem noutro sítio do país, fruto precisamente de todos estes migrantes que vieram para ajudar a construir o Barreiro e a desenvolver a indústria. A partir dos anos 80, não será muito fácil o Barreiro assumir-se como a capital da indústria. E isso porquê? Porque a fase de desindustrialização do Barreiro levou ao desmantelamento da maior parte das unidades industriais, ou seja, hoje temos território e

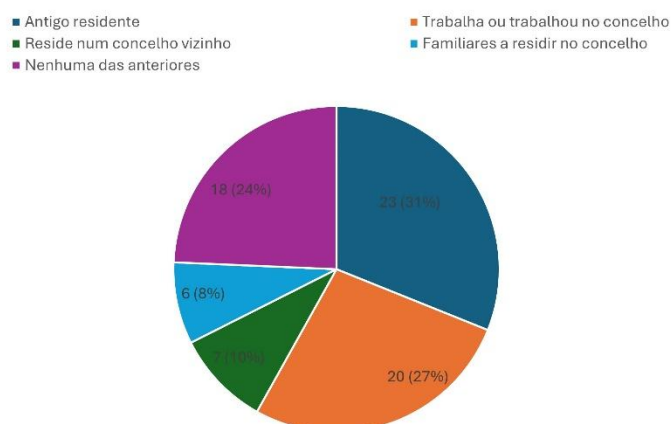
não temos restos físicos suficientes. Por exemplo não existe nenhuma fábrica de cortiça no Barreiro, existem apenas dois armazéns, que tem hoje nos usos e que foram fábricas de cortiça do complexo da CUF. Só sobra deste lado onde nós estamos, os edifícios que eram da zona têxtil, onde estava a fiação, a tecelagem, a tinturaria, onde estavam as especialidades – onde se faziam os cabos para os navios e as sacarias – do lado norte, toda a indústria química foi praticamente desmantelada só sobra a fábrica de óleos que hoje é da SOVENA. Para nos assumirmos como capital da indústria, era preciso que estivéssemos ao nível de cidades como Lodz, por exemplo, na Polónia, que agarrou num enorme complexo têxtil e o transformou completamente uma unidade cultural onde tem desde centros comerciais a auditórios para música clássica, a museus de arte, tudo dentro da fábrica. Se isso era possível fazer no Barreiro? Era possível. Possivelmente já se pensou nisso, mas é difícil concretizar, porque estamos em terrenos privados, ou seja, esta zona, apesar de estar aberto ao público e por isso nós estamos aqui. Ainda continua a ser propriedade da empresa que gere o património que era da CUF, um dia poderemos ter um Cartier, como dizem os franceses, um Cartier cultural, ou seja, aproveitar todos estes edifícios da zona têxtil, já temos aqui uma série de arquivos - o arquivo dos portos de Lisboa, uns arquivos da Fundação Amélia de Mello, o arquivo municipal, o arquivo da atividade seguradora - poderíamos ter galerias de arte. Isso não é incompatível com o facto de termos aqui uma zona lúdica onde se possa fazer concertos, uma zona de restauração, etc, o que dinamizaria este futuro Cartier cultural. Agora podermos assumir como “capital da indústria”, não será muito fácil, dadas todas as condicionantes que acabei de enumerar.

Anexo 2 – Respostas ao inquérito sobre o Património Ferroviário do Barreiro

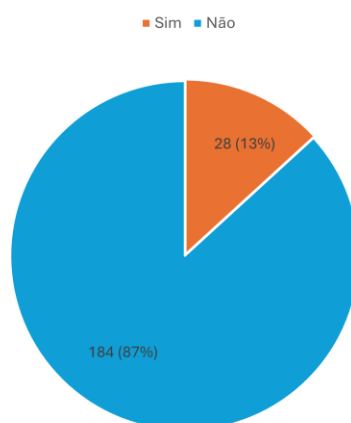
Residente no concelho do Barreiro (212 respostas):



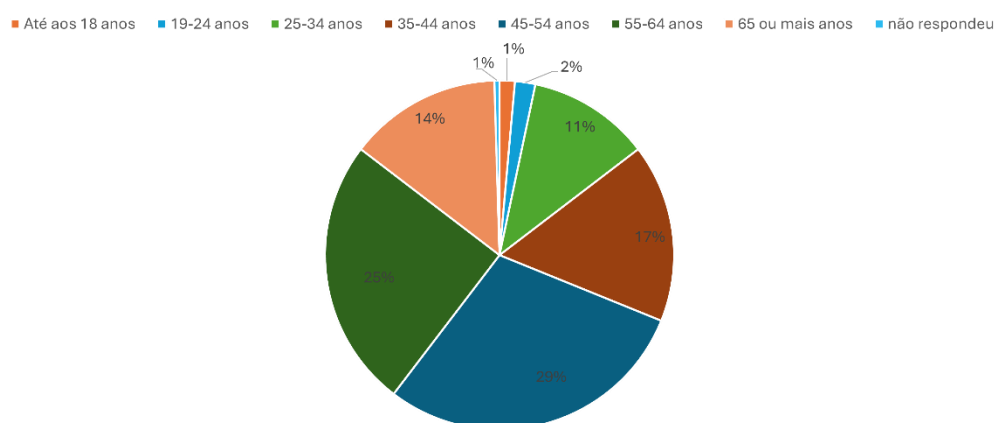
Não residindo no concelho Barreiro, qual a ligação com o mesmo (74 respostas):



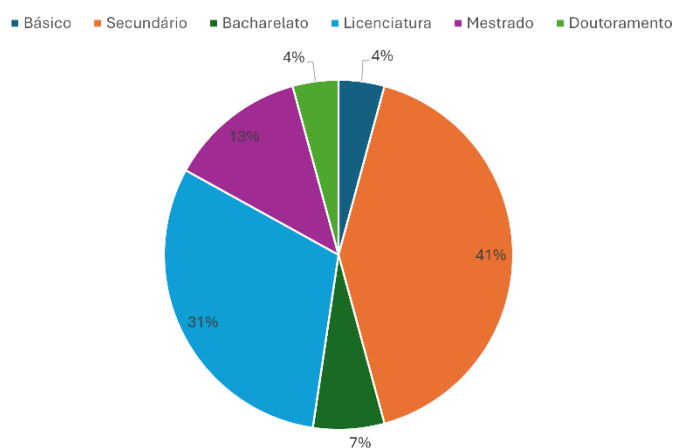
Trabalha ou trabalhou nos caminhos de ferro (212 respostas):



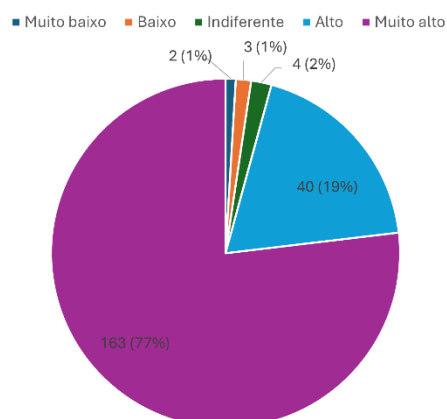
Idade (212 respostas):



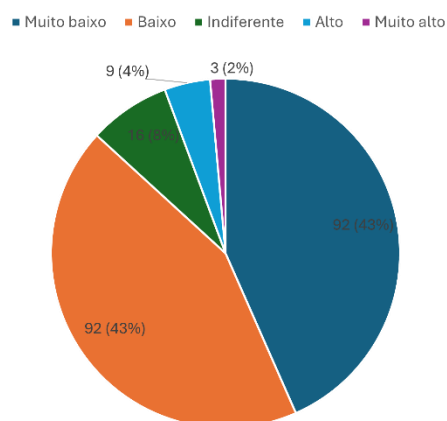
Formação Académica (212 respostas):



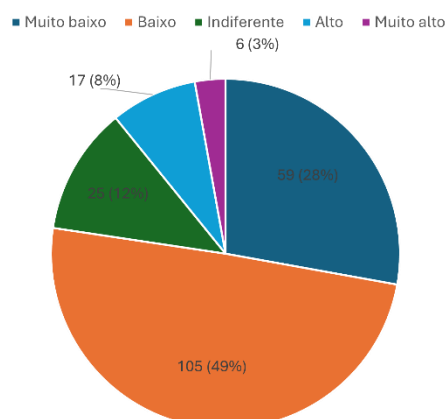
Avaliar a importância histórica do caminho de ferro no concelho do Barreiro (212 respostas):



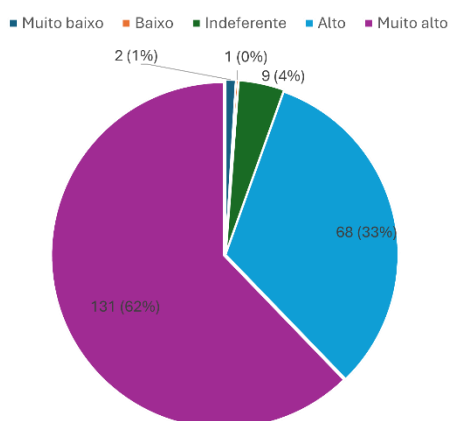
Estado atual de conservação do Património Ferroviário do Barreiro (212 respostas):



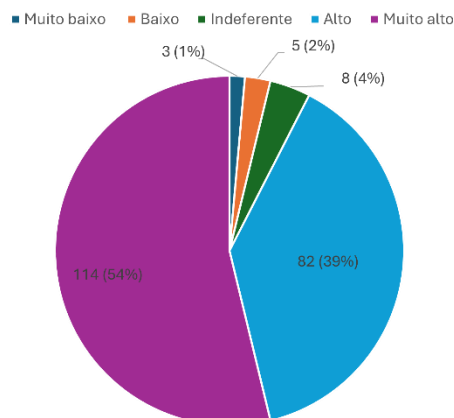
Avaliar as práticas de divulgação e valorização do património ferroviário do Barreiro (212 respostas):



Avaliar as práticas de divulgação e valorização do património ferroviário do Barreiro (212 respostas):



Qual a importância da existência de projetos para uma reutilização do Património Ferroviário do Barreiro (212 respostas).



Qual a ação que gostaria que fosse realizada para salvaguarda e valorização do Património Ferroviário do Barreiro? (212 respostas escritas)

Criação de visitas às oficinas e ao restante complexo ferroviário.
Atividades que remetessem a história ferroviária do Barreiro e revitalização dos espaços que se encontram em arruinamento.
Visitas guiadas.
Eventos.
Recuperação do edificado.
Reabilitação dos locais indicados como Património Ferroviário e a sua divulgação.
Requalificação e reactivação da Estação Ferroviária/ Fluvial Sul e Sueste à semelhança da congénere lisboeta.
Fotografia.
Criação de um museu.
Passeios de comboio turísticos.
Permitir o investimento privado para revitalizar o existente.
Exposição.
Viagens gratuitas para reconhecimento.

Criar um núcleo museológico, reabilitação público-privada da antiga estação to terminal ferroviário do Barreiro.
Divulgação da história da linha ferroviária do Barreiro e sua importância para o desenvolvimento.
Construção da Ponte Barreiro/Seixal.
Recuperação e uso cultural.
Visitas escolares para que os mais novos adquiram conhecimento sobre.
Recuperação das antigas oficinas e divulgação ao público para visitas.
Principalmente dar vida aquela estação terminal.
Que fosse dar a conhecer através das escolas do concelho do Barreiro.
Um centro de actividades.
Explicar aos mais novos a importância que tem ferrovia do Barreiro.
Eventos.
Visitas.
Primeiramente fazer a reabilitação/preservação dos locais em causa. Posteriormente poder-se-á criar uma feira/exposição com fotografias antigas vs actuais, história das pessoas que viveram nessa altura e que trabalharam. Vídeos com entrevistas a essas pessoas, vídeos com os trajetos que faziam, mostrando a importância dos mesmos para o Barreiro.
Deveria haver uma maior participação das pessoas com o espólio existente no Barreiro.
Transformação das oficinas da EMEF em museu.
Circuitos pedestre guiados.
Requalificação das antigas estações.
Criação e divulgação de um museu.
Visita guiada.
Avaliação anual do estado de preservação, bem como, a sua identificação/inventariação e divulgação a nível nacional e internacional.
. (sem comentários)
Exposições ambulantes.
Não sei.
Criação de um museu ferroviário.

1- Conclusão da classificação do património ferroviário no seu conjunto.
2- Festa do património na antiga estação Sul e Sueste do Barreiro com diversas actividades. exposições, visitas, cinema, concertos, gastronomia etc. Inserido na campanha salvem o património.
Recuperar a estação ferroviária.
Revitalização da antiga estação do Barreiro.
Recuperação da antiga estação sul-sueste.
Recuperação e valorização do antigo terminal ferroviário, que atualmente está ao abandono.
1. Concluir a Classificação do Património Ferroviário do Barreiro cujo processo foi interrompido por acção judicial da CP contra a Direcção Geral do Património Cultural; 2. Restauração da Estação Ferro-Fluvial do Barreiro Mar (Estação Miguel Pais) e outros edifícios ferroviários incluídos na proposta de classificação, lista aprovada pela Comissão Nacional de Cultura; Construção da Ponte Barreiro-Chelas de modo a que os comboios voltassem a circular pela Cidade do Barreiro.
Conclusão do processo de Classificação de Nível Nacional e um projecto global de restauro e reutilização do espaço.
Podia-se fazer uma atividade mais lúdica como uma corrida/caminhada e com um debate no final.
Congresso.
Núcleo Museológico Ferroviário do Barreiro e Classificação do Património Ferroviário do Barreiro A classificação foi iniciada pela Direcção Geral do Património Cultural e interrompida pela CP.
Maior envolvimento da parte das Autarquias e Governo.
Criação de museu ferroviário, revitalização e recuperação da estação velha.
As Oficinas da CP integrarem o cluster "Barreiro, A Cidade dos Arquivos"
Núcleo museológico.
Reabilitação e conservação do material circulante e edificado.
Exposições e Visitas Guiadas.
Criação de um museu ferroviário, ou colocar uma locomotiva numa das rotundas principais da cidade.
Criação de um polo de um Museu Ferroviário.

A recuperação/requalificação de toda a área da antiga estação junto ao terminal rodo-ferro-fluvial seria de absoluta importância na revitalização da ligação das gentes com o histórico património ferroviário.
Tendo assistido, ontem "ao vivo", à degradação da antiga estação ferroviária, e tendo crescido lado a lado com ela, vi a urgência que existe para não se deixar "morrer", a nossa ligação a ferrovia. (era para ontem)
Elaboração de publicação relativa ao património ferroviário no Barreiro.
Restauração do antigo terminal junto aos barcos.
Classificação do Património.
A reconstrução do edifício da CP.
Recuperação da Antiga Estação do Barreiro.
Mostrar como se poderia ter um núcleo ferroviário no Barreiro. Redonda existe, é uma questão de vontade.
Visitas guiadas.
Exposições, Palestras, Colóquios etc.
Recuperação do património.
Uma carruagem antiga numa rotunda.
Recuperação do espólio ferroviário, quer em termos de edifícios como de material circulante, criação de um espaço onde pudesse estar presente parte da história ferroviária.
A urgente utilização das oficinas, e o aproveitar de dezenas de anos de conhecimento.
Colóquios.
Preservação do mesmo.
Que fossem realizadas obras de restauro na antiga estação rodo- fluvial que tanta importância teve em termos comerciais e sociais...
A História.
Maior divulgação da História Ferroviária do Barreiro.
Aproveitar a antiga estação, para renovar e torná-la num centro cultural.
Museologia.
Não sendo atualmente residente no concelho, não consigo opinar.
Organizar o arquivo.
Visitas de estudo por parte das escolas /cursos profissionais.

Recuperação de todos os espaços envolventes ao Património Ferroviário e abertura dos mesmos à comunidade.
Abertura permanente ao público dos espaços históricos.
Fazer passar o TVG por uma terceira travessia sobre o Tejo Lx-Barreiro.
Atividades ligadas às rotas turísticas.
Visitas guiadas aos alunos das escolas e politécnico do Barreiro, e de outros concelhos vizinhos.
Nenhuma.
Criação de um website com informação e fotos.
Ponte até ao Seixal.
Que a câmara municipal se dedicasse à valorização desse património.
Valorização, e criação de um núcleo museológico ferroviário na estação abandonada...
Visitas Guiadas.
Exposições.
Reutilizar a antiga estação do Barreiro.
Reutilizar os edifícios abandonados.
Visitas e iniciativas culturais.
Classificação dos bens patrimoniais ferroviários.
Exposições.
Transformação da antiga estação coberta num espaço museológico e, em paralelo, num hotel de temática ferroviária, que ajudaria a subsidiar a instalação do museu com algumas locomotivas e automotoras típicas do Barreiro.
Visitas guiadas.
Comboios históricos puxados por locomotivas a vapor.
Exposições.
Museu Ferroviário.
Que fosse renovada a oficina que era útil para o mundo ferroviário.
Criar uma secção museológica.
Exposições na estação.
Exposição e colóquios.
Valorização da antiga estação de Barreiro.
Restauro/recuperação de vários edifícios (armazém de viveres, antigas cocheiras) e no caso da antiga estação, voltar a ter a função para a qual foi construída.

Construção de uma linha de alta velocidade.
Reabilitação da antiga estação de caminho de ferros.
Museu.
Reabilitação da antiga estação do Barreiro-Mar.
Museu Ferroviário.
Aproveitamento dos espaços abandonados (Estação Sul e Sueste); abertura das oficinas depósito de moldes; website sobre o Património Ferroviário do Barreiro.
Reabilitação do Edificado; Aproveitamento Cultural dos espaços (artes plásticas; espetáculos musicais).
Visitas às infraestruturas/oficinas.
Museu no edifício da antiga estação com zona de restauração.
Um museu ou um núcleo museológico ferroviário.
Uma feira ferroviária!
Requalificação de todo o complexo.
Reabilitação da antiga estação transformando-a num museu. Construção de ponte pedonal no local da antiga ponte Barreiro - Seixal.
Recuperação integral da antiga estação e do espaço envolvente (terreno e lojas) como espaço de feiras, exposições e eventos culturais.
Reconstrução e Restauro/Conservação da antiga estação ferroviária do Barreiro.
Recuperação e revitalização da antiga estação. Dinamização cultural e polo comercial.
Recuperação da antiga estação CP.
Dia de conservação do mesmo.
Timeline e sua importância, dinâmica em escolas.
Recuperação de alguns edifícios que podiam servir de museu ferroviário.
Nenhuma
Exposições, com guia onde era explicada a História dos Ferroviários, incluindo um passeio de comboio.
A feitura de um museu ferroviário, por exemplo.
Para cidade que é, devia de haver de tudo um pouco.
Turismo - 2 vezes por ano oferta de passagem para passeio de comboio dentro do distrito. Viagem Barreiro - Setúbal.
Zona de entretenimento; um Hotel.

Reabrir se o serviço comercial para a população como nos anos 90.
Exposições utilizando a antiga estação.
Maior investimento e sobretudo cuidado.
Principalmente a criação de uma estação ferroviária digna desse nome e não aquilo que temos actualmente que é uma vergonha e uma falta de consideração pelos passageiros e habitantes que utilizam aquela linha.
Visitas Guiadas às Oficinas da CP - Comboios de Portugal.
Recuperação de estações ferroviárias e de material circulante "abandonado", bem como exposições, palestras e visitas guiadas.
Exposições na antiga estação e visitas regulares às oficinas, na primeira estação
Sem resposta.
Sem comentário.
Manutenção, conservação e divulgação.
Reabilitação do património ferroviário.
Visitas históricas, exposições, divulgação de atividades, conservação do património e valorização do mesmo.
Visitas, maior divulgação, exposições e conservação do património.
Sem comentários.
Mais exposições.
Práticas turísticas.
Mais ligações para outros destinos do país.
Requalificação do Edifício Ferroviário existente na cidade.
Requalificação da Estação Sul e Sueste e Oficinas da CP.
Requalificação do Património Ferroviário.
Recuperação da Antiga Estação dos Comboios, trata-se de um edifício de grande importância da cidade, encontrando-se bastante degradado.
A criação de um Museu vivo aproveitando os recursos existentes ao nível de know-how do Diesel e até Vapor
Mostrar ao comum mortal que não entende nada de comboios a complexidade da profissão de ferroviário...
Congressos, visitas em articulação com outros organismos ou entidades.
Centro histórico ferroviário, exposições, actividades culturais.
Exposição.

Vários eventos.
Sem comentários.
Reabilitação da Estação dos comboios junto ao rio.
Visitas de Estudo ao Património Ferroviário que existe no Barreiro.
Divulgação da História; Museologia/Educação.
Um projeto integrado com os proprietários e CMB. Para promover a sua preservação e valorização deste Património.
"Integrá-lo" na cidade para usufruto da comunidade, com eventos sociais, atividade económica, residencial e desporto.
Visitas Guiadas dando a conhecer principalmente aos alunos das escolas o passado ferroviário do Barreiro.
Visitas Guiadas às escolas.
Maior Divulgação.
A recuperação do edificado e eventual utilização privada/pública.
Recuperação do imobiliário existente.
Passeios turísticos do Barreiro até às praias do Sado (Tróia).
Passeios Turísticos; Exposições.
Sem comentários.
Sem comentários
O restauro dos edifícios implantação de um museu dedicado aos caminhos de ferro. Colocação de um comboio histórico na Linha do Sul e Sueste.
Recuperação da Antiga Estação ferroviária do Barreiro.
Visitas guiadas das escolas às Oficinas Ferroviárias.
A constante divulgação.
. (sem resposta)
Atividades alusivas ao Património Ferroviário.
Reconstrução da antiga estação ferroviária do Barreiro, se possível como um “mini” museu sobre a importância ferroviária no desenvolvimento do Barreiro.
Visitas guiadas.
Visita guiada.
Reestruturação da velhinha estação do Barreiro e mais publicidade ao museu ferroviário.

Passeios com comboios antigos.
Atividades com acessibilidade a todos.
Sem comentários.
Criar um museu.
Sem comentários.
Reutilizar o património para usufruto da comunidade.
Sem comentários.
Reabilitação da Estação Antiga; das Oficinas da EMEF, Miguel Pais; para usufruto da população - actividades económicas, espaço para hotelaria, restauração, museus/exposições, serviços e espaços verdes.
Exposições e visitas guiadas para divulgação.
Maior conhecimento sobre a Património Ferroviário do Barreiro aos mais novos.
Visitas ao Património Ferroviário.
Exposições e visitas guiadas.
Visitas à comunidade educativa.
Manutenção do acervo e respetiva valorização.
Não terem deixado ao abandono a antiga estação
A reabilitação da antiga Estação ferroviária do Barreiro e dinamizado na área do turismo
Preservação do mesmo.
Sobretudo a recuperação do património com relevo e a reconversão do restante.
Reconstituição da Antiga Estação da CP do Barreiro.
Recuperação da estação ferroviária do barreiro B e as oficinas da cp.
Restauro do património arquitetónico, visitas guiadas.
Criação de Núcleo Museológico, Associação de Defesa do Património.
Exposição e palestras.
Haver Comboio Turístico (1x Sábado Por Mes) Puxado por locomotiva CP 1400+2 Carruagens Sorefame não renovadas 2aCl. (viagem de bilhete 1€ -viagem de passe-incluindo no pacote navegante municipal barreiro e navegante metropolitano) para visitantes. Para moradores do concelho bilhete GRÁTIS. Horário (Exemplo): Barreiro: (P) 16:00 Barreiro-A.: (C) 16:05

Barreiro - A.: (P) 16:10 Lavradio: (C) 16:15 Lavradio: (P) 16:30 Ramal Quimigal: (C) 16:40 Ramal Quimigal: (P) 17:10 Lavradio: (C) 17:20 Lavradio: (P) 17:25 Barreiro -A: (C) 17:30 Barreiro -A: (P) 17:35 Barreiro: (C) 17:40
Uma exposição fotográfica.
Que tivesse um uso associado compatível, que não alterasse as suas características arquitectónicas e construtivas, pois só assim é possível assegurar a continuidade da sua preservação.
Perseverança em estimular aquilo que ajudou a que o Barreiro seja o que sempre foi, polo de emprego e desenvolvimento populacional.

Caso deseje acrescentar mais sobre o património ferroviário deixe o seu comentário (45 respostas (opcional)):

A participação da Associação Barreiro Património Memória e Futuro tem um papel fundamental na conservação e salvaguarda do património ferroviário local.
Lamentável a criminosa indiferença dos vários Poderes na preservação de tão relevante património Nacional.
No que respeita à estação principal do Barreiro, considero um erro logístico e de lesa património a opção se de ter construído um apeadeiro ferroviário novo a alguns metros de distância votando a estação antiga ao abandono. Julgo que a estação teria capacidade de ampliação e reabilitação, podendo o seu uso ser conjugado com o Serviço de travessia fluvial. Deveria inclusivamente ser libertada de todas as construções abarracadas/anarquizadas, que em nada a dignificam, à semelhança, igualmente do que sucedeu em Lisboa.

O meu bisavô era maquinista, o meu avo era fie de armazém é o que está no cartão de funcionário que eu guardo com muito cuidado Nasci no barreiro e tenho orgulho em ser Barreirense.
A IP património deve assumir as suas responsabilidades e dar início a obras de manutenção e conservação urgentes da antiga estação sul e sueste do barreiro, património único no país.
Criar um museu ferroviário, a 20 minutos de Lisboa.
Promoção da TTT Barreiro Lisboa na sua componente rodo-ferroviária.
Só acrescentar que o Barreiro teve um importante papel no Desenvolvimento da Rede Ferroviária Nacional tendo sido visitado pelo Rei D. Pedro V quando da inauguração da linha ferroviária Barreiro - Vendas Novas. E por aqui se terem formado sucessivas gerações de ferroviários, tendo mesmo havido famílias com avós, pais e filhos ferroviários.
A Associação do Barreiro, Património-Memória-Futuro tem procurado a valorização deste património, através de acções de visita, debate e diferentes publicações, nomeadamente através da Revista FUNDIÇÃO. Tem existido a cooperação de outras organizações, nomeadamente a Associação Portuguesa do Património Industrial (APAI).
O património ferroviário nos últimos anos, com a desativação de diversos troços, tem estado ao abandono. Quer o material circulante, quer o edificado, necessita de reabilitação e conservação, pelo que todas as medidas que apontem nesse sentido são bem vindas.
Devia ser restaurada por completo a Antiga Estação Ferroviária e nesse espaço ser aberto um museu da História Ferroviária do Barreiro. Mantendo a Arquitetura da Estação, as Salas de serviço e as linhas férreas, hoje retiradas.
Visitas guiadas as oficinas e antiga estação do barreiro, através de escolas e turismo
Ou se faz algo agora, ou então as gerações futuras nem vão conseguir identificar um comboio, uma carugem, uma automotora, por aí.
Urge valorizar e criar um polo museológico.
Transformar a antiga estação num museu á semelhança do Pinhal Novo.
Dá pena ver a estação ferroviária da Avenida dos Sapadores.
Fazer um museu.
Aproveitamento de todo o espólio abandonado no espaço da cp no Barreiro.
Para quando um museu...
História.
Basta cuidar e preservar o Património Ferroviário.

Também gostaria que a sua actividade renascesse, caso fosse possível.
O ensino básico no Barreiro devia integrar conteúdos relacionados com esta temática. Os professores deviam estar ganhos para esta questão.
É de fundamental importância recuperar, preservar e divulgar o património ferroviário do Barreiro, sem o qual o complexo fabril da CUF não teria sido instalado nessa cidade (então vila). O património ferroviário do Barreiro é uma memória da história, que ultrapassa as fronteiras do concelho que teve impacto de norte a sul do país.
Restaurar e reativar a estação abandonada para a criação de linhas longo curso a partir do Barreiro em direção a sul com passagem por Setúbal.
Valorização da Estação Berreiro Mar.
Infelizmente a C P só pensa em destruir o caminho de ferro português.
Recuperação urgente das instalações da antiga estação ferroviária terminal do Barreiro.
Restaurar a estação e o material parqueado nas oficinas. Mais ligações a partir do barreiro para o resto do país.
Não é compreensível o atual estado da estação de Pinhal Novo, em que o projeto não está em total uso, por ainda não terem mudado a antiga cabina de sinalização, impedindo o uso de mais duas linhas.
O património ferroviário imóvel no caso de estações/apeadeiros deverá voltar a ter o uso para o qual foi construído, que no caso de linhas desativadas deverá contemplar a reativação das mesmas. No caso do património móvel/material circulante, e tendo em conta a falta de dissipabilidade do mesmo que o país, deverá ser equacionada a sua recuperação com vista a servir o transporte regular de passageiros e/ou para fins turísticos.
Recolha por alguém idóneo de todo o espólio que por ainda anda sujeito a vandalismo
Não deixar desaparecer.
Recuperação de material e infraestruturas é fundamental e depois a sua divulgação!
Reaproveitar o núcleo da estação velha para uma zona de museu e fins culturais (moda, fotografia...).
É lamentável ver estação do Barreiro como está.
Não podemos nunca esquecer a nossa História.
Temos de preservar a nossa História.
Deixam o material ferroviário ao deus dará... vandalizam tudo e desmontam para vender no ferro velho.... tristes pais este que não valoriza o que têm valor.
Mais iniciativas e divulgação na Agenda 2830 e nas redes sociais.

Pode ser uma mais-valia ao desenvolvimento económico sociocultural de intervenção urgente das entidades competentes em parceria.
Deveria de existir investimento no mesmo.
Os anos passam e continua tudo igual.
Além de sugerir um comboio turístico fazer um espólio (Museu Nacional Ferroviário).
A CP é a autarquia deveriam restaurar todo o espaço ferroviário e bem assim o que rodeia todo o cais que durante dezenas de anos serviu a (as) populações para deslocação entre as margens-Lisboa e Seixal.