



Universidades Lusíada

Hagatong, Ana Teresa Martins, 1986-

Património industrial ferroviário : uma arquitectura em risco

<http://hdl.handle.net/11067/1614>

Metadados

Data de Publicação	2015-09-11
Resumo	No início do século XIX, com a crescente construção de redes ferroviárias, pela adesão das massas a este meio de transporte revolucionário, levou à necessária construção de infra-estruturas de apoio, dando origem a uma nova tipologia arquitectónica - as estações ferroviárias. Consideradas as catedrais da tecnologia, estes tipos de edifícios sem precedentes na história da arquitectura, foram considerados como um ponto fulcral no desempenho deste meio de transporte, desfrutando de um estatuto únic...
Palavras Chave	Estações de caminho de ferro - Conservação e restauro - Portugal, Caminhos de ferro - Portugal - História
Tipo	article
Revisão de Pares	Não
Coleções	[ULL-FAA] RAL, n. 5 (1.º semestre 2014)

Esta página foi gerada automaticamente em 2024-10-10T03:17:36Z com informação proveniente do Repositório

PATRIMÓNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO - UMA ARQUITECTURA EM RISCO

Ana Teresa Martins Hagatong
anahagatong@gmail.com

RESUMO

No início do século XIX, com a crescente construção de redes ferroviárias, pela adesão das massas a este meio de transporte revolucionário, levou à necessária construção de infra-estruturas de apoio, dando origem a uma nova tipologia arquitectónica - as estações ferroviárias. Consideradas as catedrais da tecnologia, estes tipos de edifícios sem precedentes na história da arquitectura, foram considerados como um ponto fulcral no desempenho deste meio de transporte, desfrutando de um estatuto único como espaço público. A evolução destas estruturas revelou efeitos originais de grande expressividade, em que muitas resultaram verdadeiras “obras de arte”.

A diminuição da utilização do comboio, como principal forma de mobilidade, e a falta de atractividade na sua competitividade reflectiu-se no enceramento sucessivo de linhas e abandono das infra-estruturas a ele associadas. Este panorama levou a repensar o destino destes bens.

A aquisição de uma “consciência histórica” perante o legado de outras gerações conduziu a um novo interesse pela preservação do património ferroviário.

Actualmente, o incentivo da prática de acções de preservação assegura-se pelo direito ao conhecimento, que os bens patrimoniais são portadores, e pela continuidade desses valores e memórias para as gerações presentes e futuras.

Esta ligação com a herança do passado levou a um amadurecimento da discussão e da forma de intervir no património, progredindo para um crescente número de experiências práticas de sucesso na reabilitação e reutilização do património ferroviário. Em especial pela capacidade de inovação, de articular os valores do passado com as mudanças constantes do presente, desses elementos patrimoniais. Esta presente preocupação foi o “primum movens” deste ensaio.

PALAVRAS-CHAVE

Património Industrial; Arquitectura Ferroviária; Memória; Preservação; Reabilitação.

ABSTRACT

At the early 19th century, the increasing build of railways, by mass adhesion to this revolutionary mean of transportation, carried the necessary support for the infrastructures construction, giving rise to a new architectural typology - the railroad stations. Regarded as technology cathedrals, these kinds of buildings, unprecedented in Architecture history, were considered as a key point in performance of this transportation mean, enjoying a unique “status quo” as public space. The evolution of these structures revealed original effects of great expressivity, a good many resulting in true “works of art”.

The train utilization, as main mobility form, falls. The lack of attractiveness in competitiveness reflected itself in a successive closing of lines leaving behind relate infrastructures. This scenery has taken to rethink the destiny of these goods.

The achievement of a “historical conscience” by the legacy of other generations led to a new interest for railway’s inheritance preservation,

Nowadays, the preservation incentive is guaranteed by the right to knowledge, that the heritage goods hold and by the continuity of these values and memories for the present and future generations.

This connection to the past inheritance carried out discussion ripeness to the way of intervening in heritage, moving ahead for an increasing number of success experiences practices in the rehabilitation and reutilization of railroad patrimony. Especially by the innovation capacity, of articulate the past values with the present constant changes, from this patrimonial elements. This present concern was the "primum movens" of this essay.

KEY-WORDS

Industrial Heritage; Architecture Railway; Memory; Preservation; Rehabilitation.

A elaboração desta exposição tem como ponto de partida o interesse e a urgência de entender como pode ser feita a preservação e reutilização de numerosas estruturas industriais já desactivadas e que apresentam imensas potencialidades para serem devolvidas com uma nova vida ao serviço das comunidades.

Este artigo o faz parte da continuidade de uma pesquisa e investigação que deu lugar ao desenvolvimento de uma dissertação¹. Esta baseou-se na recolha de dados gerais relativos a intervenções realizadas, bem como na análise de bibliografia estrangeira, cuja abordagem ao tema pode contribuir para a explicação e justificação da situação arquitectónica industrial nacional, mais concretamente sobre a arquitectura ferroviária portuguesa.

Embora já existam alguns estudos e vários registos documentais sobre a mesma, ainda não se verificou uma recolha cuidada, contextualizada e um levantamento sistemático do património arquitectónico ferroviário português, desde as suas primeiras realizações até aos dias de hoje. Desta forma ainda não se reuniram condições de acção teóricas, históricas-culturais, sociais, económicas, políticas, entre outras que permitam uma actuação prática perante este legado.

Por mais que actualmente o Património em geral seja entendido como um meio de desenvolvimento do lugar, é fundamental e necessário uma multiplicidade de soluções e critérios a adoptar para que a salvaguarda do património industrial não fique em risco. A problemática relativa à preservação do Património Industrial Ferroviário, torna-se no principal tema deste estudo, alertando para a necessidade actual e emergente de actuar perante uma vasta herança em risco e em contínuo abandono.

Neste panorama, a reabilitação e a conservação afirmam-se perante um mundo em constante mudança, como medidas de defesa e actuação decisivas para o progresso e a continuidade de valores de memória e identidade.

Quando se fala em Património² remete-se para uma herança, quer seja esta definida por zonas, edifícios e outros bens naturais, ou materiais de um determinado país que são protegidos e valorizados pela sua importância cultural. Na noção de Património está implícita a questão da transmissão de antecessor para sucessor. Conceito que compreende os elementos que persistiam em épocas passadas dos seus antepassados, como provas de forma de vida, de cultura, de sociedade e de civilização, que são bases para o Homem actual se referenciar e encontrar a sua identidade através do seu legado. Esta ideia, mais valorizada no âmbito da História e que motiva a pesquisa exaustiva, mostra como a evolução do conceito de Património é reflectida nas alterações culturais das sociedades.

1 Cf. HAGATONG, Ana Teresa Martins. Preservação do património industrial ferroviário: A intervenção no cais da Estação Peso da Régua. Universidade Lusíada de Lisboa, 2010. Dissertação de Mestrado em Arquitectura.

2 Património In Infopédia [Em linha]. Porto: Porto Editora, 2003-2013.

Disponível na www: <URL: <http://www.infopedia.pt/pesquisa-global/patrimonio>>.

Compreender o valor histórico e artístico desse património cultural significa compreender que um determinado bem é parte de um conjunto maior de bens e valores que envolvem processos múltiplos e diferenciados de apropriação, recriação e representação, construídos e reconhecidos culturalmente.³

Neste sentido a análise do Património Industrial, o qual se insere o Património Ferroviário, é fundamental para entender a sua existência, a sua evolução, o seu abandono e o seu valor, bem como as transformações da sociedade contemporânea.

A ideia para qual remete o Património Industrial é para os bens que fizeram parte da época da Revolução Industrial e da Industrialização. Este campo de investigação múltiplo apesar de abordar um legado passado, ao qual aparentemente parece bastante identificado no seu contexto e nas linhas que delinearão esse período, constitui ainda um campo vivo e o qual ainda é pouco aprofundado e exaustivo no que respeita ao legado individual. Esta herança detém saberes técnicos sobre a sua criação arquitectónica, como sobre a actividade da produção industrial e da cultura de uma sociedade, processo que se encontra em constante evolução. O elo entre estes três saberes é poucas vezes relacionado quer individual quer por comparação entre outros bens que se inserem numa mesma espécie de património.⁴

A noção de Património Industrial foi definida nos anos 70, após a tomada de consciência por arquitectos, historiadores, economistas e associações de defesa da sua precariedade.⁵ Assim, o objecto de estudo do Património Industrial foca-se nos vestígios deixados pela Indústria, estabelecendo um limite que vai desde a têxtil, vidreira, cerâmica, metalúrgica ou de fundição, química, papelreira, alimentar, extractiva, passando pela obra pública que abrange os transportes, as infra-estruturas comerciais e portuárias, das habitações operárias que constituíram bairros e vilas, das fábricas, entre outros.

Cada universo industrial tem a sua especificidade, que abrange desde os processos de produção, aos equipamentos técnicos, aos edifícios, passando pelos produtos, aos documentos de arquivo e chegando à própria organização industrial.⁶ A análise, sob uma visão alargada, relativamente ao Património Industrial, permitiu um melhor entendimento sobre a influência da indústria na génese e na evolução concreta do Património Ferroviário, conduzindo a uma tomada de consciência do valor dos locais, paisagens e equipamentos que o constituem e o integram na identidade de uma região em que a ferrovia se instalou.



Figura 1 - Fachadas Industriais

3 Cf. JR., José Leme Galvão. Património ferroviário na arquitetura e no urbanismo. Revista electrónica do IPHAN, Herança Industrial, N°4 – Mar./Abr. 2006. Disponível na Internet em: <http://www.labjor.unicamp.br>

4 Cf. SILVA, Leonardo Mello e. Património industrial: passado e presente. Revista electrónica do IPHAN, Herança Industrial, N°4 – Mar./Abr. 2006. Disponível na Internet em: <http://www.labjor.unicamp.br>

5 Cf. MENDES, José Amado; op cit; referente à publicação de LABORDE, Marie Françoise, Architecture Industrielle, col. Que sais-je?, Paris, PUF, 1992, pg.7.

6 Cf. CORDEIRO, José Manuel Lopes; op cit; referente à publicação de RICHARDS, J.M., The Functional Tradition in Early Industrial Buildings. London: The Architectural Press, 1958.

Assim, verificou-se que o aparecimento do transporte ferroviário só foi possível a partir do momento em que se reuniram um conjunto de determinados factores e transformações, tecnológicas e industriais, ao qual se denominou por Revolução Industrial. As mudanças ocorreram inicialmente em Inglaterra, entre 1730 e 1850, na medida em que o país apresentava uma fusão de condições favoráveis, nomeadamente uma boa localização geográfica, solos ricos em matérias-primas para a indústria, uma burguesia economicamente dinâmica e uma mão-de-obra numerosa e barata.

O poder político e económico também expressou o seu contributo no crescimento industrial. A procura de novos mercados para a expansão comercial, estimulando o consumo de massas, fez com que o regime parlamentarista, composto pela nobreza (agrária) e pela burguesia (mercantil e manufactureira), demonstrasse um vasto interesse pelo progresso industrial, manifestando-se extremamente empreendedora, economicamente activa e potencial investidora. Surge, assim, a aplicação de medidas que caminharam para um liberalismo económico⁷, permitindo que a Revolução Industrial detivesse uma base política e legislativa. Esta foi favorável à activação de fábricas e à fundação de um ciclo de produção e distribuição, bem como de protecção e apoio nacional de grande amplitude, admitindo uma nova abertura e segurança para a ampliação de mercados externos e para o sucesso do capitalismo.⁸

A riqueza e a disponibilidade em matérias-primas foram também uma das bases para que o sector da economia tivesse sucesso. Estes recursos naturais e geográficos converteram-se num factor motivador para canalizar dinheiro e sobretudo para incentivar trocas comerciais, transformando o Reino Unido num amplo mercado fornecedor e abastecedor.

Naturalmente, os novos meios de transporte não deram o seu contributo na Revolução Industrial apenas como veículos, serviram também como estímulo às várias indústrias, impulsionadas entre as décadas de 30 e 40. Esta revolução possibilitou o arranque de vários sectores principalmente na indústria siderúrgica, visto que o consumo que se fazia de ferro e aço era astronómico, quer para os carris, como para as locomotivas e barcos. A indústria por sua vez também influenciou não o transporte em si, mas sim os espaços e instalações ferroviárias que deram o apoio a esse meio, como iremos observar de seguida.

Iniciando-se em Inglaterra, no séc. XVIII, assiste-se à construção de uma rede de canais e de uma contínua rede de caminhos-de-ferro, propagando-se a partir do séc. XIX por todos os cantos do mundo. Estas grandes mudanças provocadas pela Revolução Industrial difundiram-se por toda a Europa, América do Norte e Japão no decorrer do séc. XIX., estimulando as trocas comerciais, o desenvolvimento dos transportes, o aumento da população em geral e especialmente o da população urbana. Como consequência de todas estas transformações, assiste-se também a um aumento de novas construções.⁹

Na generalidade, os meios de transporte para além de promoverem uma melhor acessibilidade do homem, as suas principais preocupações estão associados essencialmente à correcção de assimetrias regionais, ao estímulo das actividades económicas, ao intercâmbio cultural, económico e social entre povos e regiões e à organização integrada das cidades.

Outro dos grandes impactos, que o comboio e a necessidade de construção da via-férrea tiveram, foi a forma como a sua presença foi marcante na alteração das paisagens e localidades onde eram implantadas. Estas mudanças deixaram marcas na vida das populações, e levaram à perda do sossego e da pacatez de muitas regiões em detrimento desta nova realidade.

7 Liberalismo económico, baseia-se na liberdade individual e a defesa da emancipação da economia sem a intervenção de nenhum agente regulador.

8 Capitalismo, sistema económico caracterizado pela propriedade privada dos meios de produção e pela existência de mercados livres.

9 Cf. KÜHL, Beatriz Mugayar; *Arquitectura do Ferro e Arquitectura Ferroviária em São Paulo*; pp. 20.

Este acontecimento determinou assim uma enorme mudança, a máquina e a velocidade provocaram tal impacto que desencadearam várias reacções, influenciando o aparecimento de novos movimentos e tendências artísticas, bem como a alteração do pensamento do homem - geraram-se novos ideais e ambições. Esta nova temática vai ser assim o ponto de partida para o desenvolvimento e para a exploração do homem mecanizado, que diante dos novos conhecimentos, possibilidades e percepções do mundo, vai expressar e reagir a esta etapa da modernidade, anulando as convicções do passado. Em resposta a estas transformações, ao gosto pelo novo, pela renovação constante e pelo efémero, a renovação da arte expressou-se através de experimentações radicais, distinguindo-se principalmente na literatura, nas artes visuais, na arquitectura, na dança e na música. Toda esta emoção permitiu que patronos e arquitectos viajassem extensivamente, inspirando-se em muitas formas de arquitectura regional, nacional e internacional. Viajando no tempo e no espaço permitiu-lhes revolucionar as suas ideias, noções e conceitos. Praticando assim mudanças fenomenais, especialmente na evolução da expressão da cidade e no seu crescimento urbano, que se aliou ao novo paradigma desta nova sociedade, a mobilidade.

Como se verifica em quase todo o processo de construção do Património Industrial, houve a formação própria de uma nova linguagem arquitectónica industrial, devido às grandes inovações técnicas que a industrialização dispôs à arquitectura. Apresentando características autónomas que ainda não tinham sido desenvolvidas, a arquitectura industrial difundiu-se através da exploração de novas tecnologias, diversas soluções construtivas e da utilização de diversos materiais de construção¹⁰. Estas enfatizaram-se através de uma novo estilo inovador no qual a Arquitectura do ferro se destacou, mostrando os exemplares mais visíveis deste legado¹¹, desenvolvendo tipologias de espaços sem precedentes, como o caso das estações ferroviárias¹².

Inicialmente, o principal problema que se colocava na concepção de um espaço para a indústria era dar resposta à instalação de máquinas de grandes dimensões e dispor essa maquinaria de forma consciente e eficaz, relativamente à fonte de energia que fazia mover a fábrica e tendo em conta a economia de meios. Acima de tudo, verifica-se um problema de funcionalidade em encontrar uma forma arquitectónica que fosse a ideal para as funções do edifício-fábrica¹³.

Durante um período que se iniciou o processo de Industrialização, na segunda metade do século XVIII até às primeiras décadas do século seguinte, a forma rectangular, distribuída em vários andares, pela resposta satisfatória que proporcionou, converteu-se no tipo de fábrica mais difundida. O seu desenvolvimento não foi acidental e assertivamente serviu de influência para o desenvolvimento dos edifícios e instalações que detém o Património Ferroviário, quer

10. Cf. Internet em: <http://www.igespar.pt>; op. Cit.; Como o telhado em shed e a utilização do ferro, o tijolo vermelho e mais tarde o betão

11 Cf. MENDES, José Amado. Uma nova perspectiva sobre o património cultural: Preservação e Requalificação de Instalações Industriais. *Gestão e Desenvolvimento*, 9, 2000, pg 197-212. Op. Cit.; Armazéns, mercados, estações elevatórias de água, centrais eléctricas, estufas, cinemas, teatros, moinhos, entre outros.

12 A estação ferroviária funciona como espaço público, constituindo o ponto de contacto entre o caminho-de-ferro e o passageiro. Possibilita assim o trânsito dentro e fora do espaço carrilado, proporcionando em toda uma rede de transportes a oferta de maior mobilidade, acessibilidade e conforto a outros locais. O conceito de espaço ferroviário da estação define-se assim pelo conjunto de edifícios e pelas construções que se encontram no espaço compreendido entre os aparelhos de mudança de via, em duas extremidades opostas, uma de entrada e outra de saída. A estação serve um grande número de usuários temporários que usufruem do espaço consoante o tempo de espera que gastam para embarque ou desembarque. Logo, a estação ferroviária não se restringe apenas ao edifício de passageiros, esta engloba também a construção de armazéns, depósitos, oficinas de locomotivas, cais, entre outras construções que se vão adequando às exigências e ao tipo de serviço que determinada estação requer, ajustando a sua estrutura consoante o conteúdo programático, reunindo todas as infraestruturas necessárias de forma a deliberar as questões referentes à circulação da locomotiva, dos passageiros e das mercadorias.

13 Cf. CORDEIRO, José Manuel Lopes. Algumas questões sobre o estudo e salvaguarda de paisagens industriais, Conferência Internacional sobre Património e desenvolvimento regional, Brasil, 2010.

por questões formais, como é o caso do edifício da estação que remete maioritariamente para uma implantação rectangular, em especial por questões de economia de espaço, quer pela utilização de idênticos materiais.

As novas tecnologias integradas na arquitectura, que apostavam no processo de pré-fabrico e no sistema de standardização de peças, associados à aplicação de materiais produzidos industrialmente, como o ferro e mais tarde o aço e o betão, oferecem assim melhorias consideráveis nas novas metodologias conceptuais e construtivas. Estas garantiram rapidez na construção e na redução substancial de custos no processo construtivo, sendo a resistência e a leveza dos materiais uma vantagem para a edificação de estruturas representativas.

Efectivamente, num espaço fabril podia-se obter a área necessária de uma forma mais económica, num volume de vários andares do que num único piso, pois um edifício em altura necessitava de uma menor área de implantação e de uma menor quantidade de materiais, sobretudo na construção das complicadas estruturas para suportar os telhados. Contudo, segundo alguns autores, esta solução não é consequência directa da utilização de estruturas de ferro como material de construção mas sim da questão da grande maleabilidade de formas que o ferro fundido podia assumir¹⁴.

A principal aplicação desse material foi no interior destes espaços através de colunas de ferro fundido, proporcionando uma maior amplitude de salas que permitissem a instalação e a laboração das máquinas com o mínimo de dificuldade de acesso possível.

No entanto, observa-se uma tendência para camuflar a estrutura do edifício sob fachadas de pedra ou tijolo, recorrendo a estruturas de ferro apenas para resolver problemas técnicos e noutras situações para produzir elementos decorativos, como é o caso do Pavilhão Real de Brighton (1812-1821)¹⁵ que dissimulava o ferro caracterizando-o como se fosse pedra ou madeira. A partir do final do séc. XIX, pouco a pouco esta atitude altera-se, revelando-se um novo fascínio pelas experiências realizadas nas grandes exposições universais, de tal forma que se renova o sentido estético reconhecendo e aceitando as capacidades do ferro. Esse fascínio é assim partilhado por Viollet-le-duc um dos defensores e divulgadores da arquitectura do ferro, chegando este a citar "...se o ferro está destinado a ter um lugar importante nas nossas construções, estudemos as suas propriedades, e utilizemo-las francamente com rigor de discernimento que os mestres de todos os tempos empregaram em suas obras..."¹⁶, considerando que este material poderia dominar novas formas na arquitectura.

Outro tipo de solução encontrada neste tipo de edifícios, que se reflecte também nas instalações ferroviários e em muitos outros exemplares, é a necessidade de iluminação natural, dado que era difícil nessa época assegurar uma iluminação permanente dos espaços laborais e das máquinas. Essa iluminação era assim feita através da fenestração regular e uniforme ao longo das fachadas¹⁷ e também pelas suas coberturas metálicas, no qual o emprego do vidro apresentou grande relevância. Gerou grandes superfícies iluminadas e espaços interiores amplos. Para além do ferro e do vidro, verificando-se também associação entre outros materiais tais como a madeira e o tijolo.

Na arquitectura ferroviária, o ferro era aplicado substancialmente nas coberturas das plataformas, havendo muitas vezes a concepção de um único vão de grandes dimensões a

14 Outra infra-estrutura, também de apoio ferroviário, em que o ferro sem dúvida teve uma grande projecção foi na construção de pontes.

15 Cf. RIBA-British Architectural Library.

16 KÜHL, Beatriz Mugayar; op. cit.; pp. 45. Viollet-le-duc, *Entretiens sur l'architecture* (1863-1872), após ter mudado a sua opinião sobre o emprego aparente do ferro, Viollet-le-duc passa a sua defesa como expressa numa discussão para que o metal fosse aproveitado segundo as suas características próprias, declarando que só o ferro fundido poderia comandar novas formas, personagem que se destacou bastante nas discussões em França.

17 Cf. CORDEIRO, José Manuel Lopes. Algumas questões sobre o estudo e salvaguarda de paisagens industriais, Conferência Internacional sobre Património e desenvolvimento regional, Brasil, 2010.

ser vencido, no qual a resistência do material, o desenvolvimento da inovação técnica da sua produção, o avanço da estática e dos métodos de cálculo foi essencial neste processo.

Progressivamente a utilização do ferro na construção impõem-se, exibindo a autenticidade do material, “...que pedra apareça como pedra, ferro como ferro e madeira como madeira... que aparências monumentais não escondam hábitos burgueses...”¹⁸. Este procedimento construtivo ocorre, principalmente, pela divulgação do trabalho de engenheiros, gerando uma reacção por parte dos arquitectos e do público que, até à altura, agiam indiferentemente ao facto.



Figura 2 - Influência do ferro, do vidro e da luz em diferentes espaços.

a) Interior da Sociedade de Belas Artes, Paris; b) Cobertura Interior Gare d'Orsay, Paris; c) Penn Station, Nova.

Para além dos materiais, pode-se igualmente verificar que a estação ferroviária é um tipo de edifício¹⁹ que tem crescido e desenvolvido de acordo com a sua necessidade e que varia no tipo de estrutura urbana que se insere, de modo a responder aos fluxos, ao tipo de passageiros e ao tipo rede e de viagens que integra. Mas apesar de assumir uma grande variedade de diferentes formas e estilos, os edifícios são igualmente influenciados pelas características do país e pelos seus regionalismos. Perante esta situação, é possível indicar diferentes escalas de estações, enquadrando-as em diferentes categorias e classes, as quais se relacionam com o tipo de tráfego e trajecto de cada linha.

Olhando para o panorama português, verificou-se que o intuito da concepção da estação ferroviária não se destaca por ser uma produção rotineira, isto é, independentemente de se integrarem nos padrões definidos, existe a procura de uma linguagem singular em consonância com uma arquitectura própria do país. A localização rural destes edifícios impunha alguma influência de carácter regional nos elementos arquitectónicos que compunham a estação, as quais se associavam à imagem da chamada “Casa Portuguesa”²⁰. O encontro com este espírito nacionalista, era definido por alguns princípios que divulgavam uma representação

18 PEVSNER, Niklaus; *Origens da Arquitectura Moderna e do Design*; pp. 16. Referente às publicações de Viollet-le-duc; *Entretiens sur l'architecture I*; pp. 472, e II; pp. 289.

19 Esta classificação pode ser observada nas Ilustrações do *Traité Élémentaire des Chemins de Fer* de Auguste Perdonnet de 1856. O Tratado elementar dos Caminhos-de-ferro aborda a sua investigação tipológica sistemática de factores distributivos e estéticos das estações. Mais do que sintetizar teorias construtivas ferroviárias, este destaca-se pelo contributo sobre posicionamento e à abordagem da construção própria de uma linguagem arquitectónica ferroviária.

20 Cf. FERNANDES, Manuel José; *Português Suave – Arquitecturas do Estado Novo*; pp. 40-47 .A “Casa Portuguesa” foi um movimento cultural de fundo nacionalista iniciado em 1890, que atingiu o seu apogeu em 1900. Seguiu um estilo doméstico popular, corrente estética mais divulgada no primeiro quarto do séc.XX em Portugal, o qual o arquitecto Raul Lino foi o seu principal mentor e difusor.

distinta desta arquitectura, como: a ponderação da proporção e disposição geral, quer na planta como nos alçados; o emprego de paredes de caiação, branca e em cor, na moldura dos vãos; a construção de cobertura de telha saqueada com curva tradicional e beiral; a utilização de alpendre; e por fim, a utilização de revestimento azulejar azul e branco.²¹

Todas estas determinações que levaram a um processo de reprodução de elementos, desde a tipificação dos processos construtivos, aos recursos materiais e à organização de uma composição lógica que facilmente se multiplicava, induziram a estabilização de uma linguagem até à implementação de uma imagem comum e familiar, que o público associava à representação da própria Companhia. Assim, progressivamente, devido à simplicidade dos primeiros edifícios já existentes, bem como à versatilidade do território em que estes se inseriam, facilmente era possível a transformação de qualquer edifício, possibilitando a ampliação ou mesmo a reconstrução de raiz de uma nova estrutura.²²

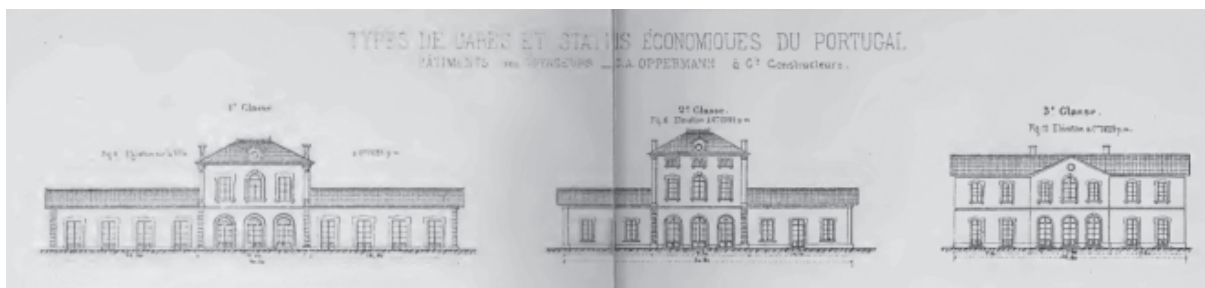


Figura 3 - Tipos de edifícios principais Portugueses (1ª, 2ª e 3ª Classe).

Contudo esta situação de crescimento da Indústria e da ferrovia inverteu-se. O Património Ferroviário, durante a Primeira Guerra Mundial, a fase de ouro das ferrovias começou a cessar na maioria dos países. A preocupação com o legado industrial, apesar de ter tido início no séc. XIX, tornou-se mais activa a partir dos anos 60, movida pela destruição de edifícios significativos como o caso da Bolsa de Carvão em Londres e o Mercado Central de Paris que catalisaram discussões e promoveram iniciativas de preservação. A forte disputa do transporte rodoviário e aéreo fez com que o transporte ferroviário entrasse em declínio, especialmente após a Segunda Guerra Mundial, conduzindo vários países industrializados à desactivação, sobretudo das linhas ferroviárias secundárias e locais, assim como a arquitectura a ela destinada.

Esta situação de “imobilidade” é sentida em diversos países, verificando-se um vasto património ferroviário abandonado ao longo das linhas cujo tráfego terminou. Em França, desde 1960, verificou-se anualmente o fecho aproximado de 300 quilómetros de linhas.²³ Na Grã-Bretanha, entre 1963 e 1976 assistiu-se ao encerramento de 3.539 estações ferroviárias, as quais 1.570 foram vendidas a privados e outras 1.951 estações encontravam-se inutilizáveis.²⁴ Outro exemplo foi as 40 mil estações construídas nos Estados Unidos desde o séc. XIX, das quais apenas subsistem cerca de metade.²⁵ Facto que vai ser também confirmado nos países ocidentais.

21 Idem.

22 Idem, pp. 95-98.

23 Cf. KÜHL, Beatriz Mugayar; op. cit.; pp.233. Referente ao livro *Le Temps de Gares*; Paris; Centre Georges Pompidou; 1978; pp. 115.

24 Idem. Referente ao livro de BINNEY, Marcus e David Pearce; *Railway Architecture, Reusing Railway Buildings*; London; Orbis; 1979; pp. 206.

25 Idem. Referente ao livro *Le Temps de Gares*; Paris; Centre Georges Pompidou; 1978; pp. 121.



Figura 4 - Progressão da rede ferroviária Britânica.

A este fenómeno de desactivação vai-se associar o êxito do “estilo internacional”²⁶, o qual rejeita edificações com qualquer referência histórica, desprezando sobretudo a arquitectura do séc. XIX, acontecimento que provocou, particularmente durante os anos 60, a demolição e desfiguração de numerosas estações ferroviárias. Muitas destas estações que podiam ser reposicionadas no tráfego activo foram substituídas por novas, ou então deixadas inoperacionais.

Exemplos desta realidade foram: a Estação de Euston (Londres), demolida em 1962, a Estação de Pennsylvania (Nova Iorque), e a Estação de Portland (Maine), eliminadas também durante este período. Mais tarde, em 1975, no Ano Europeu do Património Arquitectónico, procedeu-se à destruição da Estação de St. Enoch em Glasgow.

Se na altura tivesse existido uma política que interferisse persistentemente para com a adaptação de uma nova postura perante este património, projectando um novo uso ou o reaproveitamento deste espaço para a mesma função, poderia ter-se poupado a demolição de muitos edifícios ou mesmo anulado este estado de degradação em que muitos se encontram.

No cenário português, os anos oitenta vão ser difíceis para os caminhos-de-ferro, pois estes vão cair numa verdadeira estagnação. O governo investe os apoios atribuídos ao país especialmente na construção de estradas, vias rápidas e auto-estradas. O cenário do caminho-de-ferro torna-se desolador, caindo em desuso a utilização destas vias. Assistimos, assim, ao progressivo encerramento de vias, tudo isto em virtude de uma boa gestão do país, do controlo do défice, mas especialmente pela indiferença e alienação em relação ao progresso do país.²⁷

“...Este comboio morreu enforcado por uma gravata...uma gravata de lei...”²⁸

O não acompanhamento do progresso é parar. Foi esse o grande motivo para que se iniciasse o envelhecimento e a descontinuidade da ferrovia do nosso país. É de facto claro e evidente que o prestígio da ferrovia fosse posto em causa, pois nunca houve a perspicácia para manter e modernizar o comboio nos momentos necessários de modo a que este se equiparasse à sua competitividade.

²⁶ Estilo Internacional; estilo de arquitectura funcionalista praticada na primeira metade do século XX, em todo o mundo.

²⁷ Cf. *Pelas Linhas da Nostalgia*; pp. 5-7.

²⁸ LAIGINHAS, Jorge; escritor transmontano; in filme “Pare, Escute e Olhe” de Jorge Pelicano.

Com o desmonte da rede ferroviária ao longo dos anos, muitos bens industriais ferroviários perderam a sua função e o seu uso. As edificações, os sítios ferroviários e as linhas férreas inoperantes passaram a ser alvo de destruição, sucateamento e utilização indevida. Muitos destes elementos, localizados em localidades centrais das cidades, propiciaram a obsolescência e a degradação dos espaços urbanos, os quais se tornaram entraves ao crescimento e à requalificação das áreas centrais das cidades.²⁹

No entanto, a partir de meados do séc. XX, o Património Industrial passa a ser revalorizado, quer pelo seu valor histórico e simbólico, impulsionado pelo crescimento desenfreado que ditava a demolição de muitos equipamentos. Muitos arquitectos, sociólogos, entidades e outros interessados começaram a reivindicar na criação e no desenvolvimento uma nova disciplina que pretende estudar, fazer levantamentos a favor da salvaguarda e da reutilização desse mesmo património, surgindo assim, a Arqueologia Industrial.

Nas décadas de 1960 e 1970 as questões do património industrial e a arqueologia ganharam relevância a nível regional, nacional e mesmo internacional, sendo de destacar a criação e acção do TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage), que ainda hoje continua a ser uma organização que muito contribui para a divulgação, a troca de experiências, o estudo e discussão deste segmento do património.

Este ensaio foca-se assim em questões de várias ordens, salientando as razões actuais da preservação, salvaguarda e gestão do património. Muitas vezes nos estudos pode-se entender o percurso do património e a importância da sua salvaguarda e preservação, mas esquecem-me de como fazê-lo na prática. As cartas do património são instrumentos que pressupõem a orientação, mas não aprofundam e equacionam soluções que incentivem à prática, à forma de como esta pode ser feita e aos motivos pelos quais os fazem, verificando-se algumas dificuldades para que esta não se torne mais activa.

Olhando numa perspectiva económica ainda se verifica que as práticas de preservação são mais caras que a destruição de um bem. Isso muitas vezes constitui um peso na atribuição de valor a esse mesmo bem. Torna-se assim fundamental e prioritário a existência de uma gestão desse mesmo património e dos projectos a que ele se possa associar.

Um outra questão dúbia é o papel que órgão público tem, fazendo parte de uma espécie de pronto socorro e do tratamento caso a caso, faltando muitas vezes outro tipo de órgão ou mesmo a iniciativa e a delegação para a abertura de concursos públicos nacionais com visões mais abrangentes e globais do problema que apresente novas soluções de carácter inovador a estas problemáticas, que antecipe a necessária destruição destes bens. Pois, embora a realização de trabalho de inventário esteja entre as atribuições institucionais e sejam passíveis de cumprimento por meio de adopção de procedimentos metodológicos sistemáticos, que sustentam a política de actuação, estes não são processos rápidos e contínuos.

Bem como a questão dos órgãos de protecção não terem maior poder interventivo, estimulando à degradação e saque do património. Verificando-se que quando muitas destas estruturas começam a ser estudadas, já se encontram esvaziadas de maquinaria, o que tende a resultar na valorização das características externas das edificações, em detrimento de aspectos funcionais arquitectónicos dos espaços internos. Pois, os quais remetem para a organização da produção e da organização do trabalho, que ao terem sofrido constantes modificações, nem sempre documentadas, não permitem a recuperação de conhecimentos técnicos. De certa forma, este facto justifica muitas vezes apenas a preservação da fachada da indústria.

29 Cf. LINS, Ana Paula Mota de Bitencourt da Costa; O património industrial ferroviário e os instrumentos voltados para a sua salvaguarda. *Architecton-Revista de Arquitectura e Urbanismo* – Vol.2,Nº2,2012.

De um ponto de vista teórico tem-se presenciado diversos resultados positivos por parte de diversos especialistas na valorização do património. Sendo possível contar com alguns levantamentos, monografias, estudos, discussões em diferentes áreas de conhecimento, o que permite compor um quadro de referencial neste tipo de património contudo esta questão não se torna mais activa e muitas vezes não se consegue superar no campo prático de acção.

Outra questão foca-se com a aprovação e participação social na prevenção. Torna-se assim importante valorizar a questão da democratização das acções de prevenção e o papel da opinião pública. No entanto, o património deve ser visto como a constituição de um conjunto simbólico de representações da nação e esta evoluiu como a acção de constituir um conjunto representativo da multiplicidade de memórias presentes na sociedade, baseando-se em conceitos tradicionais de valorização da materialidade dos bens, o que pode por em causa a restrição da herança cultural.

Outro aspecto descurado é também a falta de contextualização do ponto de vista de inserção do bem degradado, focando apenas a pontualidade da intervenção e esquecendo as relações que estes estabeleciam com outros factores por exemplo com a constituição de paisagens locais, neste caso a constituição de uma paisagem industrial; no seu papel estruturador de espaço urbano, na questão do bem industrial se integrar numa actividade, entre outros.

Importa também sublinhar a questão argumentativa, nomeadamente no estabelecimento de provas para que determinados bens sejam protegidos e quais os valores que lhes são atribuídos. Sem dúvida, que nos últimos tempos a temática da reabilitação tem estado bastante presente e em discussão, esta pode ser uma forma que a arquitectura vai enveredar nos próximos tempos. Contudo, as numerosas intervenções que têm sido feitas na maioria das vezes apenas se expõem na descrição do novo projecto sem mencionar e fundamentar as alterações feitas e possíveis destruições. Qualquer intervenção deve ser justificada pelos motivos por que se preserva e classifica. Como é o caso de apenas três bens ferroviários se encaixarem nos critérios do comité e apresentarem inscritos na lista de Património Mundial. As contempladas, a ferrovia Semmering, na Austrália, representando a primeira ferrovia a ser reconhecida como património da humanidade, em 1998; a ferrovia montanhosa na Índia, inscrita em 1999, e a Ferrovia Rhaetian, na Suíça, inscrita em 2008, apresentando entre si algumas similitudes ao serem ferrovias montanhosas, detentoras de grandes avanços na engenharia construtiva e se encontrarem em pleno funcionamento. Todavia, a representatividade da lista suscita questionamentos pois apresenta pouca expressividade e actuação no património ferroviário, pois ao não incluir o exemplo de Inglaterra e dos Estados Unidos nessa selecção pela forma de como estes foram precursores das actividades ferroviárias.³⁰

O último ponto assenta na falta de sinergias entre os diversos órgãos para a preservação da memória de um bem e para a construção de um futuro colectivo, que permita que a reinvenção do bem, do lugar ou da cidade e que disponha a capacidade de dotar respostas adequadas, criativas e astutas às novas exigências. As quais podemos verificar em seguida em alguns exemplos de estratégias adoptadas, no âmbito da reutilização dos antigos edifícios industriais, que tiveram sucesso pelo papel significativo que tiveram na regeneração económica das cidades e regiões deprimidas ou em declínio em que o bem se inseriu.

Um dos principais destinos é a transformação para fins educativos, como por exemplo em museus, com destaque para a temática ferroviária, verificando-se que as estações pequenas, em cidades de menor porte ou inseridas num meio rural, muitas vezes não são consideradas uma opção viável, quer pela sua localização mais isolada, quer por estas infra-estruturas conterem peças de dimensões consideráveis, e estes espaços de dimensões reduzidas não oferecem o interesse nem as características necessárias para este tipo de transformação.

30 Idem.

No entanto, grande parte das intervenções são realizadas em estações de pequeno e médio porte. Como o exemplo da Estação de Liverpool Station Road (1830), localizada em Manchester, a estação mais antiga do mundo ferroviário de passageiros. Alojada em cinco edifícios classificados da estação, dá lugar nos dias de hoje ao Museu da Ciência e da Indústria – MOSI.

Outra intervenção dedicada a um espaço de lazer de arte e cultura, é o caso roundhouse³¹, como é intitulado, trata-se de uma “rotunda” de depósito de locomotivas da estação, construído em 1846 por George Stephenson e R.B. Dockray. Este exemplo de conversão e restauro bastante interessante, realizado pelos arquitectos Jonh McAslan and Partners, deu lugar a um teatro local de espectáculos, após ter ficado obsoleto devido à sua desactivação e à utilização como depósito de bebidas.

Uma das operações de reaproveitamento mais notáveis da arquitectura ferroviária, foi a transformação da Gare d’Orsay, projectada por Victor Laloux e construída entre 1898 e 1900 em Paris. Um exemplo de uma estação de grande porte convertida num museu de arte Francesa, projecto este que foi a concurso em 1978 e foi ganho pelos Act Architecture³², propondo a conservação da geometria e da modulação do edifício e da recomposição dos volumes, de modo a relacionar racionalmente os espaços diferenciados.

As possibilidades e sugestões para um novo destino são os mais variados, verificando-se que o maior desafio é a articulação entre as características singulares da estrutura com a transformação para um novo espaço.

Uma outra abordagem, é a conversão do espaço ferroviário em parques urbanos lineares, como é o exemplo do High Line Park na cidade de Nova Iorque, construído numa secção ferroviária sobrelevada obsoleta destinada para transporte de mercadorias. Este é um caso em que a vontade da comunidade e a sua persistência pela defesa e manutenção da linha permitiram a reutilização da ferrovia como espaço público aberto e evitaram a sua demolição. O movimento iniciado em 1999 por Joshua David e Hammond Robert, surge com a criação de uma comunidade, sem fins lucrativos, que levava moradores deste bairro a aderirem e a unirem-se para a conversão desta estrutura. Em 2004 conseguiram financiamento para a realização desta obra. Projectado pelos arquitectos Diller Scofidio e Renfro James, com a parceria do arquitecto paisagista Corner Field, deram uma nova vida e uma nova paisagem a este bairro.

Certas transformações são irreversíveis, mas a evolução da função do edifício através do tempo, reflecte a evolução do modo de vida da sociedade, pelo que importa reter a mensagem expressa da função para o qual foi originalmente construído bem como suster as diferentes mensagens introduzidas com os novos usos desde que não tenham contribuído para a sua descaracterização.

Como é o caso mais recente, que ao considerar que a história do património industrial é comum aos países da Europa, entende-se que a preservação deste património deveria ser levado a cabo em colaboração e coordenação entre os estados membros. Para encorajar o levantamento, o estudo, a preservação e a promoção desta história comum, enquanto motor de desenvolvimento económico, foi formalizado o projecto European Route for Industrial Heritage.

Outro exemplo de Património Industrial reactivado foi o bairro industrial de Poble Nou, localizado em Barcelona, ocupava uma área de 200 hectares e constituía uma das maiores zonas de concentração industrial nos finais do séc. XIX em Espanha. Ao entenderem que este

31 É reconhecido como um excelente exemplo da arquitectura de meados do século XIX, esta estrutura elegante e robusta, apresenta um detalha inovador de fundido e ferro forjado para suportar o telhado de ardósia.

32 Constituída pelos arquitectos Renauld Bardon, Pierre Colboc e Jean-Paul Philippon no qual paralelamente trabalharam com Gae Aulenti responsável pela arquitectura de interiores. Este espaço iniciou as suas obras em 1980 sendo concluídas cinco anos mais tarde, sendo o museu inaugurado em 1986.

legado fazia parte da identidade catalã quer pelos vestígios materiais quer pela emblemática paisagem industrial que se inseria. Apesar da demora a pressão da opinião pública estimulou a que em 2001 o município de Barcelona pusesse em prática um plano de ornamento urbanístico, criando um contexto privilegiado para o desenvolvimento das actividades mais inovadoras da economia do conhecimento, das indústrias culturais e do turismo.

Por fim a apresentação da salvaguarda da paisagem industrial de Ruhr, na Alemanha. Exemplo que se destaca pela dimensão da intervenção, que envolvia dois milhões de habitantes, dezassete cidades e uma área de 800 km². Este parque regional foi submetido a um projecto de reconversão de imagem permitindo o relançamento da sua economia, que se focou numa estratégia de criação de actividades económicas de novo tipo, novas formas de trabalho, de habitação e cultura, associadas a uma criteriosa exploração turística de uma rede de sítios patrimoniais e museológicos. O sucesso da viabilidade deste projecto torna-se assim excepcional devido à criação de uma sociedade de planeamento de direito privado, dirigido pelo capital próprio de um geógrafo e pela captação de financiamentos privados, englobando também a sociedade civil que reforçou as condições de êxito.

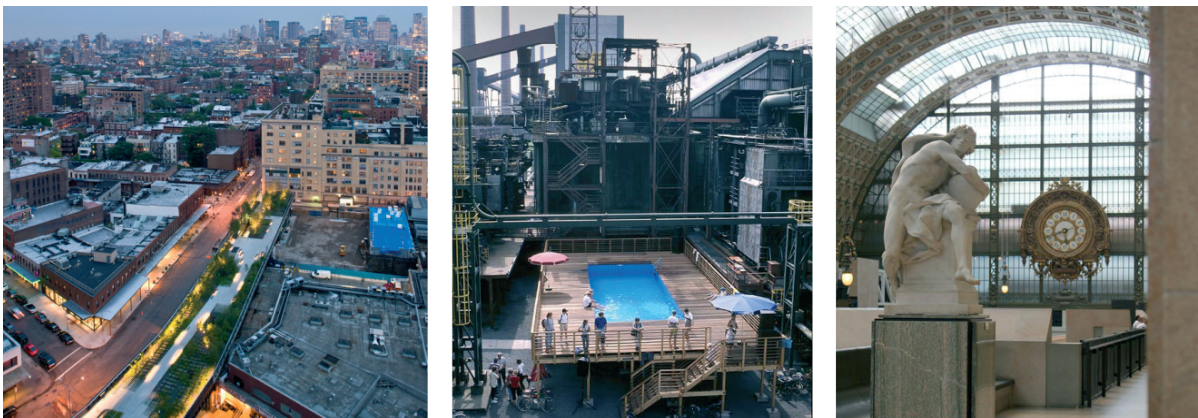


Figura 5 - Transformação do Património Industrial e Ferroviário.

- a) Conversão da linha ferroviária em parque urbano - High Line Park, Nova Iorque;
 b) Conversão da Paisagem Industrial de Ruhr em espaço público; c) Conversão da Gare d'Orsay em museu de arte.

Estes exemplos não constituem uma ciência ou fórmula exacta para o sucesso de outras intervenções. Porém, basearam as suas acções em estratégias adequadas a cada problema, optando sempre por operações integradas, com entidades de gestão próprias, que estiveram aptas a dar respostas atractivas aos desafios que se colocaram.

Apesar de o caminho-de-ferro continuar a desempenhar um papel social e económico fundamental, e representar, actualmente, uma das melhores formas de transporte sustentável, a inviabilidade de alguns troços vai criando um problema. Este panorama, de desistência e falta de competitividade, deu origem a um encerramento sucessivo de linhas, criando uma realidade de abandono e envelhecimento dos bens patrimoniais que lhes estavam associadas. Um novo interesse e uma dinâmica de revitalização são sem dúvida medidas a ser implementadas para reverter o declínio e o risco de perda total da herança ferroviária.

O rápido processo do mundo moderno, associado às variações demasiado rápidas na essência da arquitectura ferroviária, pode afectar decisivamente o sentido de presença a esse lugar, pondo em causa questões relativas à preservação e à salvaguarda deste património, ligadas principalmente à perda e à fragmentação da sua identidade. A procura de um equilíbrio é por isso indispensável, quer mantendo os elementos básicos de uma continuidade histórica, quer aliando à ideia da identidade ser um conceito evolutivo, acompanhando temporalmente as mudanças da cidade. É importante, na questão de conservação, reabilitação, restauro e requalificação patrimonial, optar pela intervenção mínima, pois o excesso de projecto pode afectar a autenticidade da arquitectura do bem enquanto testemunho cultural.

Esta reflexão mostrou também a importância e a forma como a sociedade encara o seu património, contribui de forma significativa e reflecte a ideologia, e mentalidade predominante das questões relacionadas com a intervenção. Assim, o património ferroviário, inserido no património industrial possui vantagens neste campo pois existe uma tendência social em associar este tipo de património à nostalgia da estação, poupando-o, apesar do abandono, a actos de destruição oficiais, verificando-se que muitas destas estruturas ainda permanecem no mesmo ambiente. Ao contrário do valor atribuído aos espaços fabris, considerados menos nobres, pois associam-se a locais de trabalho de desenvolvimento de identidades profissionais que guardam memórias difíceis.

Nesse sentido é importante estimular a educação do poder público para a cultura da informação, de uma forma actual e atractiva, revitalizando a narrativa do passado por uma realidade de autoconstrução diferenciada. Estimulando e difundindo o acto promotor e publicitário das mais-valias da valorização e preservação do património junto a esse poder social, em particular como é que este se pode envolver e contribuir. Pois, apesar da restituição dos bens, estes não falam por si nem sobre a sua história essa narrativa só a homens é detentora e tem capacidade de lembrar e operar essas memórias.

“...o valor cultural é a capacidade reconhecida de algo atender necessidades humanas mediante a intervenção de significados..”, “...as coisas materiais tem apenas propriedades físico-químicas e medeiam as relações humanas como portadoras de valores que lhe são atribuídos no decorrer da vida em sociedade...”³³

Outra questão relativa às iniciativas intervencionistas são os vários desenvolvimentos em torno das interpretações daquilo que constitui o património, no âmbito da actuação de como este se conserva e se reutiliza, evidenciando que não existe uma única solução universal e atemporal, mas variadas respostas pertinentes de possível validação. Reflectindo, também, sobre quais os valores e as características peculiares da arquitectura ferroviária que deverão ser considerados, não existindo apenas um modo pragmático de a apreciar, pois cada caso apresenta uma condição distinta e por isso nem qualquer intervenção é aceite. Torna-se assim evidente que é importante estimular acto crítico e o mais importante para ter uma acção interventiva neste património é definir uma estratégia para a sua gestão e salvaguarda.

O património ao desempenhar um papel de elemento propulsor representa um pólo de atracção que conduz a novos investimentos, os quais podem concentrar a tentativa de canalizar fluxos turísticos de modo a converter esse bem num recurso económico relevante. É fundamental ponderar sobre o melhor destino funcional que este deve adaptar, mostrando que a acção de protecção em detrimento da sua perda é um caminho viável a seguir. O potencial que as infra-estruturas ferroviárias apresentam, permite uma aplicação abrangente de soluções de interesse, funcionais e versáteis. Desta forma, há que reverter, sob o ponto de vista económico a dignificação da acção de demolição, permitindo que acções de conservação e reabilitação sejam vistas como oportunidades válidas e que dignificam e beneficiam a essência do lugar.

BIBLIOGRAFIA / MONOGRAFIAS

- CARDOSO, Rui; MACHADO, Mafalda César. *Pelas Linhas da Nostalgia, Passeios a pé nas vias-férreas abandonadas*. Porto: Edições Afrontamento, 2008. ISBN: 978-972-36-0971-4.
- CHOAY, Françoise. *A Alegoria do Património*. Lisboa: Edições 70, 2008. Tradução de: Teresa Castro. ISBN: 978-972-44-1274-0.
- FERNANDES, Manuel José. *Português Suave – Arquitecturas do Estado Novo*. Lisboa:

³³ Cf. RODRIGUES, Marly. *Património industrial, entre o fetiche e a memória*; op.Cit.; Meneses, U.B.de.Palestra em 27/09/2007, no CPC-USP, Casa se Dona Yayá. Revista electrónica da Universidade de São Judas Tadeu-Arq.Urb, N°3,primeiro semestre 2010. Disponível na Internet em: <http://www.usjt.br/arq/urb/>

- Lisboa: Departamento de Estudos – IPPAR, 2003. ISBN: 972-8736-26-6.
- HUMBERT, Georges-Charles. *Traité Complet de Chemis de Fer*. 12ed.Paris; Liège: Librairie Polytechnique, CH. Béranger, Editeur, 1908.
- KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitectura do ferro e Arquitectura Ferroviária em São Paulo: Reflexões sobre a sua Preservação*. São Paulo: Ateliê Editorial, 1998. ISBN: 85-85851-65-1.
- PEVSNER, Nikolaus. *A History of Building Type*. New Jersey: Princeton University Press; Great Britan, London: Thames and Hudson. Bollingen Series. 1976. ISBN: 978-0691018294
- Artigos de publicações em série
- KÜHL, Beatriz Mugayar. Património Industrial: Algumas questões em aberto [em Linha]. *Revista electrónica de Arquitectura e Urbanismo*, III Seminário do Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Arquitetura e Urbanismo da USJT, 2010. N°3, pp. 23-30. Disponível na Internet em: <http://www.usjt.br/>
- CORDEIRO, José Manuel Lopes. Algumas questões sobre o estudo e salvaguarda de paisagens industriais, Conferência Internacional sobre Património e desenvolvimento regional, Brasil, 2010.
- JR., José Leme Galvão. Património ferroviário na arquitetura e no urbanismo. *Revista electrónica do IPHAN, Herança Industrial*, N°4 – Mar./Abr. 2006. Disponível na Internet em: <http://www.labjor.unicamp.br>
- LINS, Ana Paula Mota de Bitencourt da Costa. O património industrial ferroviário e os instrumentos voltados para a sua salvaguarda. *Architecton-Revista de Arquitectura e Urbanismo – Vol.2,N°2*, 2012.
- RODRIGUES, Marly. Património industrial, entre o fetiche e a memória; op.Cit.; Meneses, U.B.de.Palestra em 27/09/2007, no CPC-USP, Casa se Dona Yayá. *Revista electrónica da Universidade de São Judas Tadeu - Arq.Urb*, N°3, primeiro semestre 2010. Disponível na Internet em: <http://www.usjt.br/arq.urb/>
- SILVA, Leonardo Mello e. Património industrial: passado e presente. *Revista electrónica do IPHAN, Herança Industrial*, N°4 – Mar./Abr. 2006. Disponível na Internet em: <http://www.labjor.unicamp.br>
- Teses, Dissertações e outras Provas Académicas
- HAGATONG, Ana Teresa Martins. *Preservação do património industrial ferroviário: A intervenção no cais da Estação Peso da Régua*. Universidade Lusíada de Lisboa, 2010. Dissertação de Mestrado em Arquitectura.
- Documentário
- PELICANO, Jorge. *Pare, Escute e Olhe*. Paulo Trancoso e Costa Castelo Filmes. Disponível na Internet em: <http://www.pareescuteeolhe.com>

ANA TERESA MARTINS HAGATONG

Nasceu em 1986, em Lisboa. É licenciada e mestre em Arquitectura pela Universidade Lusíada de Lisboa. Desenvolve a sua tese na área da Reabilitação abordando o tema da Preservação do Património Industrial Ferroviário.

Inicia e desenvolve a sua prática como Arquitecta colaborando no atelier Embaixada Arquitectura. Em simultâneo, desenvolve projetos e promove vários eventos dentro da área, publicando ensaios sobre os mesmos, em parceria com outros arquitectos.