

# Dos Reusos do Património Ferroviário às Estratégias da sua Integração na Paisagem Urbana<sup>1</sup>

**Cardoso de Matos, Ana**

Universidade de Évora, CIDEHUS, Évora, Portugal, anacmatos@mail.telepac.pt

**Lourencetti, Fernanda de Lima**

Universidade de Évora, CIDEHUS/CHAIA, Évora, Portugal,  
fernanda.delima@gmail.com

## Resumo

A expansão urbana, os novos traçados de mobilidade de entrada e saída das cidades, a desadequação da tecnologia e os novos usos que passaram a ser dados a certas linhas ferroviárias, levaram à desativação de algumas estações ferroviárias ou, noutros casos, à utilização de apenas uma parte dos seus espaços. Refira-se como exemplo do primeiro caso a antiga estação d'Orsay em França, hoje Museu d'Orsay, e como exemplo do segundo caso a Estação do Rossio em Lisboa.

O património ferroviário enquadra-se nos campos disciplinares do urbanismo e da arquitetura paisagística, os quais exigem uma análise ampla sobre a relação edifício-ecossistema urbano para a definição de projetos específicos, tratando cada edifício como um caso único. A sistematização de referências no âmbito das infraestruturas ferroviárias convertidas para novos usos ilustra a capacidade, o interesse ou a intenção de conciliar estas estratégias de regeneração urbana com a preservação do património ferroviário.

Este artigo centra-se na análise de algumas estratégias, planos e projetos de regeneração da paisagem industrial ferroviária e da sua integração na paisagem urbana em função dos reusos mais recorrentes.

**Palavras-chave:** “Património Ferroviário”, “Reuso”, “Paisagem Urbana”, “Cidade”, “Património Industrial”

## Abstract

The urban sprawl, the new ways of entry and exit of the cities and the mismatch between technology and use became a part of some railway lines history and they led some railway stations to the deactivation or, in other cases, they caused the use of just a part of their complex. It can be noted as an example of the first case the old Orsay Station in France, currently the Orsay Museum, and as an example of the second case, the Rossio Station in Lisbon.

The railway heritage fits the disciplinary fields of urbanism and landscape architecture, which require an extensive analysis on the relationship building-urban ecosystem for the design of specific projects, treating each building as a unique case. The systematization of references in the context of railway infrastructures converted to new uses illustrates the ability, the interests or the intention to harmonise these urban regeneration strategies with the railway heritage preservation.

---

<sup>1</sup> A investigação para este artigo foi desenvolvida no âmbito do projecto CIDEHUS - UID/HIS/00057/2013 (POCI-01-0145-FEDER-007702)

This submission focuses on the analysis of some strategies, plans and projects of railway industrial landscape regeneration and its integration in the urban landscape according to the most current ways of reuse.

**Keywords:** "Railway Heritage", "Reuse", "Urban Landscape", "City", "Industrial Heritage"

## **Introdução**

O caminho-de-ferro é uma infraestrutura que desde o início do século XIX influenciou o desenvolvimento dos países, possibilitando a sua consolidação territorial e a ampliação de sua área de comércio. O seu impacto na paisagem urbana foi muito grande e, nalguns casos, alterou profundamente a forma como se organizava o espaço das cidades e a sua imagem.

O papel de agente construtor urbano atribuído ao sistema ferroviário desde os seus primórdios é um processo contínuo que faz parte da dinâmica urbana e, por isso, deve acompanhá-la e ser capaz de adaptar-se à sua evolução ao longo dos anos. Os exemplos de reintegração das paisagens industriais ferroviárias que serão apresentados ilustram a diversidade de projetos de reintegração e salvaguarda destas infraestruturas.

## **Património Ferroviário e Paisagem Urbana**

A industrialização transformou a paisagem urbana acelerando o seu crescimento, alterando a sua configuração e fazendo surgir novas estruturas, como as gares ou as linhas de caminho-de-ferro, que hoje são consideradas património urbano. A partir de meados do século XIX o caminho-de-ferro é considerado como uma rede de comunicação industrial, territorial e urbana que, tal como outras transformações industriais, influenciou o desenvolvimento de diversas cidades. Essa participação tão ativa nos traçados das cidades fez com que o património ferroviário passasse a ser considerado como um património urbano contemporâneo, que salvaguarda a história da tecnologia, da inovação e da própria urbe.

A definição da expressão “paisagem urbana” surgiu em 2000 através da Convenção Europeia da Paisagem que considerou como paisagem *qualquer parte do território, tal como é percebido pela população, cujo carácter seja resultado da ação e da interação de fatores naturais e/ou humanos* (Cit. In Monclús, 201, p. 24). A perceção do valor cultural da paisagem tornou-se um elemento importante nas intervenções dos edifícios e infraestruturas urbanas, resultando na criação de projetos de reabilitação de grandes vazios urbanos e a desativação do património ferroviário é um dos fatores do surgimento desses grandes vazios lineares. A complexidade da sua arquitetura é baseada num conjunto de edifícios que consolidam a morfologia e a paisagem urbana e, por isso, deve ser analisado como um conjunto de edifícios que têm funções e tipologias divergentes tal como refere Müller (2001):

- « - Los que hacen al funcionamiento del sistema en sí mismo: casillas y cabinas de guardabarreras y desvíos, talleres y depósitos de material rodante, elementos de señalamiento, tanques de aprovisionamiento de agua, etc.
- Los que hacen a la actividad como parte del sistema de transporte de cargas: galpones y depósitos para mercancías en tránsito, playas de carga y embarque, oficinas de administración, salas de espera, etc.
- Los que hacen al funcionamiento como sistema de servicio de transporte público: estaciones, apeaderos, infraestructuras de servicios, etc. » (Müller, 2001, p. 80).

A preocupação com as áreas ferroviárias, em busca de novos cenários urbanos e da

sua valorização cultural, tem estimulado a sua preservação em diversos países. A definição de forma, estilo, influência espacial, social, económica e as características evolutivas dos edifícios fazem parte da análise de um contexto histórico que justifica as suas características culturais tornando-o apto a ser valorizado como património.

Foi há menos de 50 anos que o caminho-de-ferro passou a ser alvo de ações de salvaguarda, razão porque importa ampliar as análises e os estudos relativos a este património industrial. A paisagem ferroviária tem grandes proporções o que aumenta as dificuldades da revalorização e reintegração na paisagem urbana existente.

### **Tipologias de Reuso: edifícios e vias**

Para estabelecer o reuso de um edifício é necessário primeiro compreender o motivo pelo qual ele caiu em desuso. De acordo com o geógrafo canadense Larry Stuart Bourne (1967) o envelhecimento dos edifícios ocorre em paralelo com o desenvolvimento económico e com a adaptação da sua função, o que resulta em mudanças na paisagem urbana. A partir deste conceito, ele estabeleceu cinco formas de obsolescência do património construído: estrutural, funcional, económico, rentável e social (Cit. In Larkham, 1996, p. 79).

No campo do património industrial, após constatar o motivo da obsolescência da infraestrutura, os edifícios podem ser classificados em quatro categorias diferentes (Aguilar, 2001, p. 164):

- Espaço mínimo: o edifício não revela a função ou setor de produção, a sua identidade está nas máquinas;
- Espaço neutro: galpões onde várias indústrias poderiam ter sido estabelecidas;
- Espaço dimensionado: foi influenciado pelas mudanças tecnológicas;
- Imóvel-máquina: o edifício é indissociável da máquina.

Ao tentar inserir o caminho-de-ferro nestas categorias, devido à variedade de edifícios que constituem o seu complexo edificado, percebeu-se que ele pode estar inserido em mais do que uma, o que influencia diretamente na projeção do seu reuso. Na década de 1980, muitos edifícios industriais tornaram-se espaços de atividades artísticas, como foi o caso do Museu d'Orsay em Paris (Aguilar, 2001, p. 183).

Com o passar dos anos o conceito de “boas práticas” no campo da proteção do património cultural e natural tornou-se muito amplo, partindo *de una necesidad u objetivo principal sencillamente formulado que sirve para establecer una estrategia innovadora y de aplicación viable y realista* (Sobrinho, 2014, p. 13). A conservação começou a ser discutida como uma oportunidade para o desenvolvimento de uma região. O reconhecimento dos projetos de reuso ocorre a partir dos aspetos positivos que ele promove para toda uma área da cidade através da reabilitação de um edifício.

Uma pesquisa desenvolvida em West Midlands na Inglaterra relata que a aceitação ou não de determinados projetos depende do tipo de uso que os edifícios irão ter (Larkham, 1996, p. 160-161). No presente artigo iremos basearmo-nos nas tipologias de reuso definidas por Inmaculada Aguilar Civera, que consideramos como as mais frequentes no campo do património industrial: museu industrial; espaço para manifestações artísticas; espaço comercial; espaço educativo; espaço multifuncional e centro cultural; conjunto residencial e novos espaços urbanos.

A partir dos exemplos que serão apresentados a seguir, observar-se-á que, devido à complexidade do património ferroviário, a preservação da infraestrutura do caminho-de-ferro é muitas vezes parcial. Existem casos em que foi preservado o edifício da estação ferroviária, nomeadamente o já citado Museu d'Orsay, e outros casos que preservam uma parte da linha férrea, nomeadamente o Promenade Plantée, o qual também

apresentaremos mais adiante. Ambos localizam-se na cidade de Paris, mas cada um fez parte de um contexto urbano e histórico diferente que os direcionaram para reusos diversos.

## **Os Reusos do Património Ferroviário em Espanha, Portugal e França**

Para efeito de análise dos diversos tipos de reuso consideraremos três países Europeus: Espanha, Portugal e França.

Em 1993 foi realizado pela Fundação dos Caminhos-de-Ferro Espanhóis, através de um financiamento concedido pelo Ministério de Obras Públicas, Transportes e Meio Ambiente, pela RENFE e pelo FEVE o Inventário de Linhas Ferroviárias em Desuso. Foram inventariados mais de 7.500 quilómetros de carris, 954 estações, 501 túneis e 1.070 pontes. Devido à criação da Associação Europeia de Vias Verdes em 1998, até o ano 2000, conseguiram-se os meios financeiros para a conversão de 850 quilómetros em vias verdes. Assim, apesar dos grandes projetos desenvolvidos a nível local para o reuso das estações ferroviárias, por toda a Espanha, a transformação das vias férreas em vias verdes foi estimulada à escala nacional (Aycart, 2006, p. 02-04).

A Associação Europeia de Vias Verdes não influenciou apenas a Espanha. Portugal também passou a desenvolver estudos e a implementar projetos que fizessem uso deste novo conceito de espaço urbano. Em 2015 o país já tinha cerca de 250 quilómetros de ecopistas, podendo ser citada a Ecopista do Ramal de Mora, entre as cidades de Évora e Mora (Manuel, 2015, p. 11). Em Portugal tem também sido dada atenção à reconversão das estações, nomeadamente em museus, como é o caso do Museu Nacional Ferroviário que hoje faz parte do European Route of Industrial Heritage e preserva uma grande coleção relativa à cultura ferroviária.

Tanto em Espanha como em Portugal, o caminho-de-ferro teve grande parte de seus edifícios e vias desativados. Este fato não se verificou em França com a mesma dimensão. O sistema ferroviário francês é uma referência em termos de funcionamento e uso. Grande parte de suas estações e carris foram ampliados e readaptados para receberem as novas tecnologias. Ainda assim, o país tem edifícios e vias ferroviárias reutilizadas ou em completo abandono. Desde 1984 que a França inventaria o seu património ferroviário e, enquanto entre 1986 e 1990 houve um elevado número de estações ferroviárias inventariadas, no caso das vias férreas o seu inventário foi maior entre 1996 e 2000 (Simon, 2009, p. 9). Não se pode afirmar que este levantamento tenha uma relação direta com as tipologias de preservação mais utilizadas no país, pois existe uma grande variedade de conversões do património ferroviário francês. A preocupação com a paisagem urbana talvez seja uma das razões da versatilidade de reusos.

Esta breve reflexão sobre as práticas de reuso mais recorrentes do património ferroviário nos países considerados é importante para dar uma visão geral do enquadramento desta infraestrutura nos contextos urbanos contemporâneos. Contudo, apesar das práticas nacionais mais recorrentes, nomeadamente em França, Portugal e Espanha, cada cidade, ou até mesmo região, têm casos mais particulares de reuso do património ferroviário. Em todos os três países estes espaços são normalmente preservados através da estação ou dos carris, por isso serão analisados três casos que ilustram a exclusão, ou não, de um destes elementos dentro de um projeto de reuso.

## **Análise da Conversão do Património Ferroviário: da estação aos carris**

- Estação de Plaza de Armas<sup>2</sup> (Espanha)

A Estação Plaza de Armas, ou Estação de Córdoba, foi a primeira estação ferroviária da cidade de Sevilha. A linha funcionava desde 1859, mas o edifício foi projetado em 1889 pelos engenheiros Nicolás Suárez y Albizu, M. Lionnel e José Santos Silva e inaugurado em 1901. Em 1982 a estação foi reformada com base num projeto desenvolvido e executado pelo arquiteto Antonio Barrionuevo e pelos engenheiros Damián Álvarez e J. Cañada, tendo ganho a Mención Premio Ciudad de Sevilla. Dez anos depois, a Estação Plaza de Armas foi desativada pela sua obsolescência funcional<sup>3</sup> e reutilizada como um espaço de manifestações artísticas durante a Exposição Universal de 1992. Após o fim desta exposição a estação foi convertida num espaço comercial e centro cultural, passando a ser chamada de Plaza de Armas Centro Comercial y de Ocio. Como o troço da linha ferroviária que conectava este edifício com o resto dos carris estava implantado paralelamente ao rio Guadalquivir, dificultava a relação entre a cidade e o rio e, por isso, com o objetivo de consolidar a paisagem urbana sevilhana os carris foram retirados.



**Fig. 01 e Fig. 02 – Estação Plaza de Armas em 2017 e uma fotografia antiga exposta na Plaza de Armas Centro Comercial y de Ocio.**

- Estação Elvino de Brito (Portugal)

A estação da cidade de Bragança foi inaugurada em 1906 como estação terminal da Linha Ferroviária do Tua, que liga Bragança a Mirandela. A sua desativação em 1992 faz parte de um episódio muito discutido na história ferroviária do país, sendo frequentemente apresentado como principal motivo para essa situação a negligencia e interesses económicos do governo relativos a esta linha (D'Abreu, 2006, p. 12). No lugar da estação foi criado um dos núcleos museológicos que fazem parte do Museu Nacional Ferroviário. Com o Programa Nacional de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades – POLIS, em 2004 esta estação teve uma maior inserção no espaço urbano. O projeto elaborado na altura pelo arquiteto Carlos Praça transformou as plataformas e os carris em espaço de paragem de autocarros e construiu um jardim e um viaduto à volta da antiga estação, que a liga a outros jardins próximos, a um estacionamento e a alguns apeadeiros da linha desativada através de vias de circulação de pedestre. Este é um exemplo de preservação da estação ferroviária e de parte dos carris, fazendo uso do conceito de vias verdes já citado anteriormente.

<sup>2</sup> Disponível em: <http://www.iaph.es/patrimonio-inmueble-andalucia/resumen.do?id=i21890> (2017)

<sup>3</sup> Como esta estação era terminal, a Estação de San Bernardo, uma estação de passagem, recebia um maior número de trens;



**Fig. 03 – Paragem de autocarro**

- Museu d’Orsay e Promenade Plantée<sup>4</sup> (França)

O edifício onde hoje se encontra o Museu d’Orsay em Paris funcionou como estação ferroviária até 1939, altura em que devido a sua obsolescência funcional<sup>5</sup> foi desativada, tendo sido quase demolida em 1973 e acabando por ser convertida num espaço de manifestações artísticas em 1980 (JENGER 2006; PLUM 2007). A sua preservação foi baseada no seu valor como património ferroviário e como património arquitetónico, pois trata-se de um dos primeiros edifícios construídos em ferro, apesar de sua estrutura ter sido revestida para que a arquitetura da estação seguisse o padrão da arquitetura parisiense da altura. A sua localização no centro de Paris, a sua grande dimensão e riqueza arquitetónica foram critérios essenciais para a sua preservação.

A estação Paris-Bastille, já não foi valorizada como um monumento arquitetónico. Utilizada até 1969, também teve uma obsolescência funcional devido ao seu pequeno porte, mas, ao contrário da estação d’Orsay, foi demolida em 1984 e substituída pela “Ópera de Paris” inaugurada em 1989. Porém os seus carris foram preservados. Trata-se de uma grande infraestrutura já intrínseca ao traçado da cidade, que deu lugar ao primeiro jardim elevado do mundo, o Promenade Plantée, mas no qual a memória da sua função inicial está esquecida. Uma outra parte de seus carris tornou-se parte do sistema de transporte RER A.



**Fig. 04 e Fig. 05 – Museu d’Orsay e antiga estação Promenade Plantée**

<sup>4</sup> <http://veloraildelabrie.free.fr/historique.html> (2017)

<sup>5</sup> A Estação d’Orsay passou a não comportar as novas tecnologias ferroviárias;

## Conclusão

O património ferroviário é a manifestação material de uma das importantes alterações tecnológicas do século XIX, que alterou de forma profunda a mobilidade de pessoas e mercadorias, originou uma nova configuração das cidades ou alterou de forma marcante a urbe pré-existente, para já não falarmos da influência que teve na cultura e mentalidade das populações. Daí a importância da sua preservação e os casos que analisámos são exemplificativos da diversidade de intervenções e reusos que pode ter este património, embora nem todos tenham a mesma qualidade e valor na reabilitação urbana e nem todos tenham preservado de uma forma positiva a memória das funções iniciais das estruturas.

## Bibliografia

AGUILAR, Immaculada (2001). “Restauración del patrimonio arquitectónico industrial”. *Cuadernos – Preservación de la Arquitectura Industrial en Ibérica y España*. Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, p. 160-203;

Archivo del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. *Registro Andaluz de Arquitectura Contemporánea. Provincia de Sevilla. Estación Plaza de Armas*, 2007. Disponível em: <http://www.iaph.es/patrimonio-inmueble-andalucia/resumen.do?id=i21890> (2017);

AYCART LUEGO, Carmen (2006). “El Programa Español de Vías Verdes. IV Congreso Historia Ferroviaria”, disponível em: <http://www.docutren.com/Historia/Ferroviaria/Malaga2006/pdf/IV15.pdf>

JENGER, Jean (2006). *Orsay. De la gare au musée*. Musée d’Orsay, Paris;

LARKHAM, Peter J. (1996). *Conservation and the City*. Routledge, Londres;

MANUEL GOMES BATISTA, Raúl (2015). *O aproveitamento de antigas infraestruturas ferroviárias em meio urbano. As ecopistas como exemplo*. Dissertação de mestrado da Universidade do Porto;

MONCLÚS, Janvier (2012). “Repensar Canfranc desde el urbanismo Paisajístico y los paisajes culturales”. In Curso de Verano Universidad de Zaragoza, *Repensar Canfranc. Taller de rehabilitación urbana y paisaje 2012*, Editada pela Universidade de Zaragoza, p. 14-27;

MÜLLER, Luis (2001). “Arquitectura ferroviaria y capital simbólico. (Pre)Textos acerca de la Estación Central del Ferrocarril de Santa Fe”. *Cuadernos – Preservación de la Arquitectura Industrial en Ibérica y España*. Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, p. 78-90;

SIMON, Guillaume (2009). “L’évolution de l’inventaire du patrimoine ferroviaire immobilier en France, des années 1970 à nos jours”. In *Situ*. Disponível em <HTTP://insitu.revues.org/4634> (2017);

SOBRINHO SIMAL, Julián (2014). “Revisión crítica de las estrategias para el

Património Industrial en este nuevo siglo”. *Buenas prácticas en protección del patrimonio cultural y natural: buena praxis en patrimonio industrial*. IIº Encuentro de asociaciones de protección del patrimonio local, p. 09-15;

PLUM, Gilles (2007), *La gare d'Orsay*, Musée d'Orsay / Nicolas Chaudun, Paris.

### **Procedência das Imagens**

Fig. 01 – Fotografía de Lourencetti, Fernanda de Lima (2017);

Fig. 02 – Fotografía de Lourencetti, Fernanda de Lima (2017);

Fig. 03 – Fotografía de Andreia Rodrigues (2017);

Fig. 04 – Fotografía de Lourencetti, Fernanda de Lima (2016);

Fig. 05 – Disponível em: [https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne\\_de\\_Paris-Bastille\\_%C3%A0\\_Marles-en-Brie#/media/File:Gare\\_de\\_la\\_Bastille\\_3.jpg](https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_de_Paris-Bastille_%C3%A0_Marles-en-Brie#/media/File:Gare_de_la_Bastille_3.jpg)