

## **Estratégias e Preservação do Património Industrial e Ferroviário: Convívio e Conflitos entre Patrimónios**

Estrategias y preservación del patrimonio industrial y ferroviario:  
convivencia y conflicto entre patrimonios

Strategies and Preservation of Industrial and Rail Heritage: Conviviality  
and Conflicts between Heritage.

Magda de Avelar Pinheiro  
ISCTE-IUL/CIES-IUL

### **Resumo:**

Neste artigo começamos por salientar a ambiguidade da palavra património e as dificuldades que isso representa para a inventariação do património, nomeadamente industrial e ferroviário. Centrar-nos-emos no caso de Lisboa e das suas gares ferroviárias. Descreveremos o caminho feito em Portugal até à inventariação do património ferroviário e sua proteção. Por fim voltaremos à questão da polissemia da palavra e à criação da empresa Património IP.

**Palavras-chave:** Património industrial, Património ferroviário, Portugal, Proteção do património

**Códigos JEL:** L92, N70, R49, Z10

### **Resumen:**

En este artículo, comenzamos destacando la ambigüedad de la palabra patrimonio y las dificultades que esto plantea para el inventario del patrimonio, a saber, industrial y ferroviario. Nos centraremos en el caso de Lisboa y sus estaciones de tren. Describiremos el camino recorrido en Portugal hasta el inventario del patrimonio ferroviario y su protección. Finalmente, volveremos a la cuestión de la polisemia de la palabra y la creación de la empresa Património IP.

**Palabras clave:** Patrimonio industrial, Patrimonio ferroviario, Portugal, Protección del patrimonio

**Códigos JEL:** L92, N70, R49, Z10

### **Abstract:**

In this article we begin by highlighting the ambiguity of the word heritage and the difficulties that this represents for the inventory of heritage, namely industrial and railway heritage. We will focus on the case of Lisbon and its older railway stations. we will describe the path done in Portugal until the inventory of railway heritage. Finally, we will return to the word Heritage and to creation of the IP Património by the group InfraEstruturas de Portugal.

**Key words:** Industrial heritage, Railway heritage, Portugal, Heritage protection

**JEL codes:** L92, N70, R49, Z10

## **Estratégias e Preservação do Património Industrial e Ferroviário: Convívio e Conflitos entre Patrimónios**

Magda de Avelar Pinheiro  
Professora Emérita do ISCTE-IUL e investigadora do CIES-IUL

“J’étais donc à la gare de Bordeaux une fin d’après midi d’été de 1930. La gâre est dégoutante.”  
Le Corbusier, *Quand Les Cathédrales étaient Blanches*, Paris, 1936, p.21.

Cada sociedade escolhe preservar o que está em risco de desaparecer e é considerado relevante recordar no presente e útil para o futuro<sup>43</sup>. Ao fazê-lo revê-se num passado que o nacionalismo, sempre presente, vê como unânime e glorioso proporcionando um futuro promissor. As escolhas estão assim em cada momento limitadas por fatores históricos de índole social, económica, política e cultural<sup>44</sup>. O Património de um país, região, cidade, vila ou aldeia não é um dado pré-estabelecido. A própria palavra Património tem uma polissemia que a torna passível de utilizações ambíguas e muito contraditórias<sup>45</sup>. Cada geração experimenta empatias, repulsas e problemas que dificultam a missão de inventariar o património a preservar. Por essa razão o que se escolhe preservar tem de ser escrutinado e descrito em cada momento com rigor tendo em conta os diversos saberes disponíveis e a vontade dos cidadãos que devem ser chamados a pronunciar-se de forma clara e informada. Mas as dificuldades vêm também das instituições, dos poderes existentes na sociedade e das conjunturas económicas e políticas.

O grande historiador de Arte e artista, John Ruskin detestava a arquitetura industrial e em particular a do ferro<sup>46</sup>. A Revolução Industrial não foi ela própria um processo nacional com uma uniforme cronologia pois algumas regiões industrializavam-se ao mesmo tempo que outras se desindustrializavam. As cronologias destas transformações foram regionais. O repúdio pelos produtos industriais foi generalizado entre as elites coevas. Na Inglaterra dos finais do século XIX o movimento *Arts and Crafts* valorizou o trabalho artesanal face aos produtos da indústria moderna. O *Modern Style* ou traduzindo para português a Art Nova, procurou elevar a arquitetura e o designe aos padrões pré-industriais de produção de peças únicas. Le Corbusier e os arquitetos ligados aos Congressos Internacionais de

---

<sup>43</sup> Le Goff, 1985, p. 95.

<sup>44</sup> Pinheiro, 2016, p. 81.

<sup>45</sup> Esperança, 1997, p. 65.

<sup>46</sup> Ruskin, 1854, p. 84.

Arquitetura Moderna, detestavam tudo o que se podia associar aos estilos Beaux Arts e Art Deco<sup>47</sup>.

No Reino Unido desde 1895 o *National Trust* foi criado para proteger a herança histórica monumental e paisagística. Dotado de autonomia tinha em finais do século XX mais de um milhão de membros benévolos e 3000 trabalhadores sendo um dos maiores proprietários do Reino Unido. Como a chamada Revolução industrial foi uma das glórias da Grã-Bretanha o país também esteve entre os primeiros a valorizar os vestígios de indústrias passadas e a expressão Industrial Archeology teria aí sido inventada no início dos anos cinquenta do século XX<sup>48</sup>. Algumas indústrias começavam então já a deslocalizar-se quase ao mesmo tempo que muitas linhas ferroviárias eram fechadas. Os caminhos de ferro viriam a ter um papel importante a desempenhar neste interesse pela indústria do passado pois foram um dos símbolos mais poderosos da modernidade Britânica. As estações ferroviárias porem mereceram interesse muito antes pois, sobretudo a partir da segunda metade do século XIX, quando começaram a ser construídas próximo do centro das cidades, tiveram características monumentais refletindo o trabalho de arquitetos conhecidos.

O interesse pelo património constituído pela indústria moderna apenas ganhou relevância nos meios académicos europeus no contexto da deslocalização industrial que a Europa do Norte conheceu a partir de finais dos anos cinquenta do século XX. A deslocalização inicial foi potenciada por acordos económicos como a EFTA e traduziu-se na península Ibérica e muito especialmente em Portugal por um crescimento industrial nunca antes experimentado<sup>49</sup>. Em 1960 foi criado o do Gabinete de Estudos dos transportes Terrestres em Lisboa e desenvolveram-se estudos sobre a modernização dos caminhos de ferro com base no estudo dos tráfegos<sup>50</sup>. Estes estudos previam o fecho de algumas linhas mas também o desenvolvimento dos nós ferroviários de Lisboa e Porto. A crise petrolífera pôs fim às premissas em que assentavam.

A desindustrialização contemporânea só se afirmou em Portugal após a entrada para a União Europeia, visto que muitas indústrias e em particular as indústrias pesadas instaladas em Portugal no pós-guerra, foram artificialmente mantidas até esse momento. Embora já existissem estudos apontando a oportunidade do fecho de linhas ferroviárias pouco rentáveis este também tardou a ser aplicado em Portugal<sup>51</sup>.

Tal não significa que antes de meados do século XX não se tenham destruído áreas industriais com grande significado nacional. Uma das mais notórias operações de destruição de uma área industrial em Portugal foi a deslocalização durante o Estado

---

<sup>47</sup> Le Corbusier, 1937, p. 85.

<sup>48</sup> Hudson, 1966, p. 15.

<sup>49</sup> Barreto, 2020, p. 218.

<sup>50</sup> Lobato, 2005, p. 34.

<sup>51</sup> Martins, 1996, p. 120.

Novo dos estaleiros do Arsenal de Marinha da Ribeira das Naus em Lisboa para o Alfeite, na margem esquerda do Tejo. Esta deslocalização teve também implicações nas vias férreas que nos projetos de 1887 deviam passar por meio de uma ponte cais em frente do Arsenal da Marinha de Guerra. A linha de Cascais a Lisboa dirigia-se até à Estação de Santa Apolónia não só para servir o porto mas também porque foi aceite como um ramal da linha do Norte<sup>52</sup>.

A Estação Naval do Alfeite, começou a ser construída com indemnizações de guerra Alemãs nos anos vinte, iniciando-se em 1924 pela construção do quartel do Corpo de Marinheiros. O Arsenal em Lisboa tinha uma história rica de ativismo político dos seus trabalhadores –muitos dos quais eram altamente qualificados– contra o poder. As suas ações, que muitas vezes também incluíam marinheiros, eram particularmente visíveis por estarem no centro político do País. Desde o liberalismo, mas sobretudo durante a República e início da ditadura, houve muitos eventos envolvendo marinheiros e operários do Arsenal. Quando o novo Arsenal esteve concluído em 1938, os trabalhadores transferidos para o Alfeite foram escrutinados pelo seu passado político e muitos foram excluídos<sup>53</sup>. O novo Arsenal inaugurado em 1939, constituiu uma unidade vedada dentro da Estação Naval Militar do Alfeite na qual só se podia entrar com um cartão de identificação emitido pelo comandante que definia o local a que a pessoa podia ter acesso. Nestas circunstâncias o caminho de ferro ligando Barreiro a Cacilhas, ainda previsto na documentação anexa ao decreto de de 13 de Fevereiro de 1946 sobre as obras do porto de Lisboa, chegava a Cacilhas através de um túnel e teria uma estação no início da futura estrada nacional 10<sup>54</sup>. Abandonada a ideia de um porto comercial em Margueira e vista de forma pejorativa a zona industrial aí existente em 1948, previa-se agora que no futuro os novos estaleiros do porto de Lisboa aí se deviam situar. A linha férrea já então fora construída até ao Seixal. Os estudos de nó ferroviário de Lisboa dos anos sessenta já não previam uma ligação entre Cacilhas e o Seixal mas antes uma ligação entre Cacilhas e a linha que atravessando a ponte se dirigia para Sul. A Estação Seixal foi abandonada nos anos sessenta mas só no fim do século XX os carris foram levantados. Hoje o pequeno edifício é uma sede de escuteiros e toda a memória de uma ligação que existiu se perdeu embora o edifício permaneça.

Em Lisboa a ligação da 1ª e 3ª secções do porto seria agora assegurada por uma avenida construída em aterro que bloqueava o acesso do antigo Arsenal ao mar. No cais do Sodré tinha já sido demolido o antigo barracão que servia de estação ferroviária provisória da linha de Cascais e fora inaugurada a Gare Ferroviária como terminus da linha eletrificada de Cascais. O edifício, desenhado por Porfirio Pardal Monteiro em 1925, esteve pronto em 1928 e a proposta da sua classificação data de 1995. Hoje é uma estação plurimodal estando desde 2012 classificada como monumento. As obras de transformação introduziram nesta estação comércio e ligações ao metro e ao

---

<sup>52</sup> Pinheiro, 2008, p. 74.

<sup>53</sup> Rodrigues, 2001, p. 57.

<sup>54</sup> AGPL, 1948, mapa 2.

transporte fluvial. Foram executadas por uma equipa de arquitetos e artistas que preservaram a fachada do edifício e a amplitude do seu *hall*. A própria estação de metro tem um design arrojado e uma das paredes é coberta por um painel de azulejo evocativo das angústias do utente do transporte da autoria do conceituado artista Da Costa. No entanto as estações tipo Chalet existentes ao longo da linha férrea até Cascais foram demolidas, algumas devido às necessidades de construção da exposição do Mundo Português.

A memória que se quer preservar hoje no local do antigo Arsenal, é a da expansão ultramarina dos séculos XV e XVI sempre fulcral para nacionalismo português. Assim tem sido proposto para o local um museu das descobertas. A memória dos muitos marinheiros e trabalhadores e das suas lutas incluindo a dos que expiaram a sua revolta no Tarrafal não parece interessar a atual câmara Municipal de Lisboa<sup>55</sup>. Muitas vezes, por os fatores socio-políticos serem muito fortes e os conflitos sociais duros, há uma tendência para os escamotear e apagar em benefício de vestígios de atividades mais antigas ou mais consensuais que se pensa trarão mais prestígio e turistas.

Paredes meias com o Arsenal esteve uma estação provisória do Caminho de Ferro do Sul e Sueste. A nova gare que a substituiu construída em 1931/32, foi inaugurada a 28 de Maio de 1932 antes da transferência do próprio Arsenal. A CP acabava de integrar as linhas férreas de Sul e Sueste no seu património e a nova gare ferroviária, que era apenas uma estação fluvial, foi construída no local previsto para a estação da antiga linha e no estilo “moderno” do início de Estado Novo. Trata-se de uma estação Art Deco desenhada por Cottinelli Telmo. A sua classificação como património também data de 2012. Também ela sofreu obras terminadas recentemente, que lhe duplicaram a fachada procurando no entanto integrar-se no conjunto já existente cujos azulejos foram recuperados. Trata-se de painéis de azulejos representando as cidades servidas pelo Caminho de Ferro.

Na origem programada do eixo ferroviário de 1887, que incluiria a estação Terreiro do Paço, estava primeira grande gare ferroviária do País. A Gare de Santa Apolónia foi construída entre 1862 e 1865 tinha todas as condições de funcionamento incluindo um cais flutuante. O Marquês de Loulé que geriu a relação entre o governo e a companhia na época da aprovação dos projetos, insistiu com o empreiteiro geral para conseguir que a estação fosse condigna de uma capital. Portugal não tinha na época muitos arquitetos qualificados, o mais qualificado era o futuro presidente da Associação de Arqueólogos e Arquitetos Portugueses, Possidónio da Silva que na altura se ocupava da expansão da capital e não foi convocado para um projeto em que, só se refere a participação de um engenheiro português, João Evangelista de Abreu<sup>56</sup>.

---

<sup>55</sup> Pedro, 2007, p. 42.

<sup>56</sup> Santana, 1999, p. 65.

A estação foi considerada digna de referência na descrição dos edifício notáveis publicada em 1975 pela Junta Distrital de Lisboa<sup>57</sup>. Esta gare com o seu cais flutuante privativo tinha inicialmente vocação internacional, mas o tráfego internacional de passageiros foi deslocado para a nova estação do Rossio depois da sua construção. Segundo fotografias da época de construção só tinha primeiro andar<sup>58</sup>. Em 1933/34 deu-se a supressão do seu cais fluvial privativo, provavelmente já com o objetivo de se efetivar a construção da última secção do porto de Lisboa. Já em 1940 houve novas obras e ter-se-ão acrescentado novas bilheteiras. Em 1955 aumentaram-se os cais para fazer face à reintrodução da ligação internacional segundo a *Gazeta dos Caminhos Ferro* (fev. 1955, nº 1611). Em finais do século XIX ou início do século XX aumentou-se um andar ao edifício.

O registo IPA. 00023182 consultado em 1 de Novembro de 2020 na Internet, diz-nos que o edifício não está protegido e a sua descrição remete para o livro de Fernando de Almeida de 1975. Escusado será dizer que os equipamentos anexos à Estação –incluindo as Oficinas Gerais cujo equipamento foi cuidadosamente analisado por Paulin Talabot quando a Companhia Real aceitou as obras feitas pelo empreiteiro–desapareceram. As Oficinas Gerais em 1895 tinham 600 trabalhadores em luta contra a nova regulamentação do trabalho e com elas desapareceu a memória de um grupo de trabalhadores muito qualificado, mas cujas condições de trabalho eram, segundo Francisco de Almeida e Castro “dantescas”<sup>59</sup>. Em 1873 estes trabalhadores foram dos primeiros a desafiar a proibição de “coligações” de 1852 e a legislação específica sobre caminhos de ferro de 1864<sup>60</sup>. Nos anos trinta as novas oficinas gerais foram construídas no Barreiro e no Entroncamento. Estas últimas já foram programadas década com referência aos novos métodos de gestão do trabalho com cronometragem oriundos dos Estados Unidos.

Nos anos quarenta do século XX também se deram alterações na Gare do Rossio com projeto de José Luís Monteiro de 1887-1888, cuja fachada neomanuelina sempre desagradou aos arquitetos provavelmente por influência do próprio autor e professor da cadeira de Arquitetura na Escola Superior de Belas Artes de Lisboa. José Augusto França refere que a fachada neomanuelina foi uma imposição do Estado<sup>61</sup>. Cottinelli Telmo instalou no *hall* de entrada bilheteiras no estilo do Estado Novo nos anos quarenta. A gare de internacional passou a ter um serviço sobretudo suburbano quando a linha de Sintra foi eletrificada em 1956. Em 1958 foram aplicados azulejos da fábrica de Santana que estão descritos na ficha de classificação do edifício. A Estação foi classificada como património em 22 de Novembro de 1971, mas isso não impediu que em 1979 depois de um parecer com regras explícitas para a instalação de um

---

<sup>57</sup> Fernando de Almeida, 1975, p. 191.

<sup>58</sup> Pinheiro, 2019, p. 46.

<sup>59</sup> Castro, 2006, p. 47.

<sup>60</sup> Barreto, 2009, p. 90.

<sup>61</sup> França, 1966, p. 19.

restaurante, um Centro Comercial construído sem nenhuma preocupação de qualidade arquitetónica ou até de segurança dos utentes, fosse instalado. Apesar de extremamente compacto começou por ter muito sucesso num momento que o comércio da Baixa de Lisboa fechava muito cedo. Como todos os centros comerciais do mesmo tipo em breve entrou em decadência. Modificações subsequentes suprimiram as bilheteiras de Cottinelli Telmo dando de novo ao *hall* a sua amplitude, mas logo após foi aí instalado um café Starbucks. A transformações estão referidas na ficha de património disponível na Internet.

Assim as mais antigas gares lisboetas foram adaptadas às funcionalidades das gares do Século XXI. Tornaram-se plurimodais e ampliaram as funções comerciais. Esse processo no entanto, teve momentos de cuidadoso designe alternados com momentos de descuido com instalações compactas de lojas sem qualquer preocupação de preservação do anteriormente existente ou até de segurança. O que espanta é sem dúvida o facto de o futuro da gare de Santa Apolónia também transformada em interface com o metro e com um mini centro comercial, permanecer sem proteção.

O caminho até à classificação das gares ferroviárias mais importantes em Portugal foi longo, tardio e insuficiente e as classificações dos edifícios, equipamentos e oficinas associadas à sua existência ainda mais. A memória dos caminhos de Ferro e da indústria que lhes esteve ou está associada, é uma reconstrução em que a epopeia se centra em heróis que são os arquitetos e os engenheiros de renome e que quanto muito valoriza locomotivas, automotoras, rotundas das locomotivas, carruagens de luxo mas tende a apagar o que é comum, contestado e demonstra atraso ou insucesso.

Em Portugal a lei de 15 de Abril de 1835, estabelecia a preservação dos Monumentos Históricos pelo seu valor artístico, pela sua grandeza, magnificência e “primores” da Arte. A portaria de 19 de Fevereiro de 1836 encarregou a Academia das Ciências fazer um inventário dos bens a proteger. O inventário devia procurar salvaguardar, mosaicos, pinturas, vitrais, baixos relevos, esculturas, talha e pedras tumulares dos bens nacionais mas o governo avisava que não podia obstar à demolição das Igrejas que já se encontravam vendidas mas pretendia de futuro pedir parecer à Academia. A Associação dos Arquitetos Cívicos e Arqueólogos a 30 de dezembro de 1880 aprovou normas que dividiram em seis classes os bens a proteger e contemplavam os edifícios importantes para o estudo das artes, os monumentos militares, os monumentos levantados em honra de grandes homens em lugares públicos, os padrões e os monumentos pré-históricos<sup>62</sup>. É evidente, que o que se queria salientar era o grandioso, o extraordinário e tudo o que provava a grande antiguidade, num contexto em que o nacionalismo começava a dominar e os monumentos a grandes homens se afirmavam.

---

<sup>62</sup> Lopes, 2012, p. 20.

Em 1901 os Monumentos Nacionais tiveram direito a um Conselho no Ministério das obras Públicas e a 30 de Dezembro estabeleceram-se critérios de classificação e regras que impediam a sua destruição e mesmo trabalhos de reparação ou modificação sem parecer do Conselho. Classificaram-se 454 monumentos até à revolução republicana<sup>63</sup>. Em 1924 a comissão de Belas Artes do Ministério da Instrução pública foi chamada a dar parecer sobre os monumentos e sobre as suas áreas envolventes. Entre 1910 e 1934 deram-se 1735 classificações 33,9% eram monumentos religiosos, 43,7% de Arquitetura Civil e 11,2% Militares.

Logo em 1929 o Estado Novo criou a Direção-Geral dos Monumentos Nacionais no ministério das comunicações. Muitas das intervenções desses anos tiveram objetivos propagandísticos orientados pelo nacionalismo e pela vontade de valorizar a antiguidade e força do Estado Português. Em geral não houve arqueologia de suporte às demolições e as reconstruções valorizaram aspetos particulares das zonas e edifícios escamoteando outros. A preservação dos espaços da indústria moderna ou da indústria associada ao caminho de ferro não estava ainda prevista no entanto o Estado Novo introduziu num nível inferior ao dos Monumentos Nacionais, a figura de edifício de Interesse Público em que estava previsto proteger edifícios notáveis pela sua Arquitetura. Esta figura permitia sobretudo proteger as chamadas “obras do Estado Novo” como estações de correio, liceus, tribunais etc que tinham sido desenhados por arquitetos.

Em 1971, já sob o consulado de Marcelo Caetano e influência das instituições internacionais, criou-se a Direção dos Assuntos Culturais e houve novamente o intuito de fazer o inventário dos bens a proteger. Em 1975 a Secretaria de Estado da Cultura, com uma Direção Geral de Património Cultural, passou a existir<sup>64</sup>. Por fim a comissão instaladora do Instituto de Salvaguarda do Património Cultural e Natural e o próprio Instituto em 1980. Só em 1985 os aspetos científicos, técnicos e sociais - presentes nos documentos da Unesco desde 1972 e na Convenção do Conselho da Europa- são incluídos nos bens a preservar.

Em 1979 a CP criou Núcleos Museológicos para instalação e proteção de algumas oficinas desafetadas, material rolante abandonado e equipamentos. Um grupo de funcionários com qualificação apoiou estes esforços promovidos pelo engenheiro Ginestal Machado e esforçou-se por participar nas organizações internacionais de museus ferroviários e História Ferroviária. Estas circunstâncias foram favorecendo de forma muito lenta as classificações como património de estações e equipamentos.

A necessidade de desmembrar a CP, devido à liberdade de circulação no mercado único Europeu, trouxe a separação das infraestruturas de e das companhias exploradoras, complicando também as questões de pertença e sustentação dos núcleos

---

<sup>63</sup> Moreira, 1989, p. 111.

<sup>64</sup> Lopes, 2012, p. 41.

já criados. O importante conjunto industrial ligado ao caminho de ferro no Barreiro, incluindo duas estações, oficinas e rotunda das locomotivas foi alvo de discussões sobre a possibilidade de aí se criar um Museu ou um núcleo Museológico. Essa possibilidade foi abandonada e em 2005 foi finalmente criada a Fundação do Museu Nacional Ferroviário com sede no Entroncamento e da qual participam empresas como a Ferrovias de Portugal (hoje integrada na Infraestruturas de Portugal) e a CP, acompanhadas de algumas empresas fornecedoras de serviços à ferrovia e da Câmara do Entroncamento.

O papel das câmaras municipais, que desde o Estado Novo passaram a poder propor classificações, e que com a democracia adquiriram importantes funções no planeamento do território, tornou-se fulcral no enquadramento das propostas de classificação. Tal como o Estado Nacional procuram demonstrar a sua antiguidade e perfil distintivo mas também são alvo de pressões urbanísticas.

O parecer favorável à classificação do conjunto das gares ferroviárias, oficinas, rotunda das locomotivas no Barreiro, devidamente fundamentado e prevendo a abertura do processo de classificação do conjunto em 2017, está publicado na Internet (consulta de 1 de Novembro de 2020) e tem data de 11-04-2016. Curiosamente inclui também um parecer favorável à classificação do bairro Camões no Entroncamento.

## **Conclusão**

Procuramos um exemplo na evolução ferroviária à volta de Lisboa e classificação do respetivo património . Voltemos agora à palavra Património. A IP Património, empresa do grupo Ferroviário das Infraestruturas de Portugal é atualmente a responsável pela gestão do seu património imobiliário. As estações e interfaces da empresa Infraestruturas de Portugal estão sob a sua administração. Esta empresa tem um projeto de salvaguarda dos azulejos com o movimento SOS-Azulejos e tem vindo a reparar os painéis de Azulejos existentes nas estações. Também recuperou algumas estações como é o caso da Estação Granja na linha do Norte e mais recentemente a Estação Carregado na mesma linha. Esta última beneficiou do simbolismo do local onde se situa e do facto de ser da autoria de Cottinelli Telmo. No entanto os alugueres, rendas de parques de estacionamento e concessões são a maior fonte de rendimento da IP Património. Nos seus relatórios apresenta como objetivo incrementar os processos de desafetação do Domínio Público Ferroviário e alienação dos bens não necessários à exploração ferroviária para possibilitar o aumento de receitas. Em áreas menos valorizadas do ponto de vista do mercado imobiliário a cedência às Câmaras Municipais de edifícios tem tido lugar. Hoje em dia o valor imobiliário ou turístico de uma zona é por certo a maior dificuldade para proteger através da classificação o património histórico ferroviário.

## **Bibliografia**

- Administração Geral do Porto de Lisboa, 1948. Plano de Melhoramentos do Porto de Lisboa, Lisboa.
- Barreto, António, 2020. “Democratização e mudança Social (1960-2000)”, Nuno Gonçalo Monteiro e outros, História Social contemporânea Portugal 1808-2000. Lisboa, Mafrense: 217-258.
- Barreto, José, 2009, “Sindicalismo e política nos caminhos de ferro, 1872-1961” Castro, Francisco de Almeida e Augusto Cerveira, Material e Tracção, os caminhos de ferro Portugueses nos anos 1940/70, Lisboa, CP: 90-166.
- Castro, Francisco de Almeida, 2009. “O mundo Oficinal dos caminhos de ferro portugueses”, em Castro, Francisco de Almeida e Augusto Cerveira, Material e Tracção, os caminhos de ferro Portugueses nos anos 1940/70, Lisboa, CP: 39-67.
- Esperança, Eduardo Jorge, 1997. Património, Comunicação, políticas e práticas Culturais, Lisboa, Vega.
- Fernando de Almeida, 1975. Monumentos e Edifícios Notáveis de Lisboa, Lisboa, Junta Distrital.
- França, José Augusto, 1981. História de Arte em Portugal no século XI, Vol, I e II, Lisboa, Bertrand: 486-533.
- Hudson, Kenneth, 1976- Industrial Archeology, a new Introduction, London, Baker.
- Le Courbisier, 1937. Quand les Cathédrales étaient Blanches: Voyages au Pays des Timides, Paris, Plon.
- Le Goff, Jacques, 1988. “Documento/ Monumento”. Enciclopédia Einaudi, Vol. 1, Memória. História: 95-106, Lisboa, INCM.
- Lobato, Luís Guimarães, 2005. A Concepção da Rede Ferroviária no Sistema Global de Transportes, Lisboa, CP.
- Lopes, Flávio, 2012. Património Arquitectónico e Arqueológico, Noção e Normas de Protecção, Lisboa, Caleidoscópio.
- Pedro, Edmundo, 2007. Memórias, Um Combate pela Liberdade, Lisboa, Âncora.
- Pinheiro, Magda, 2016. “Le Patrimoine Ferroviaire entre le passé et Le futur”, em Ana Cardoso de Matos, Giovanni Luigi Fontana e Anne-Françoise Garçon, L’Ingénieur et le patrimoine, Paris: 81-93.
- \_\_\_\_\_, 2019. “Ferrocarriles, Ciudades y Estaciones en Portugal, de finales del siglo XIX al siglo XXI”. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, 34: 42-62.
- Rodrigues, Jorge de Sousa, 2000. “O Arranque da Metropolização da Margem Sul, Factores e modos de urbanização da região de Almada (1935-1947)” Magda Pinheiro, Luís Vicente Baptista e Maria João Vaz, (Ed.) Cidade e Metrópole: centralidades e marginalidades, Oeiras, Celta.
- Ruskin, John, 1854, Lessons on Architecture and Painting, London.
- Santana, Francisco, 1999. “Possidónio da Silva e Lisboa”, Arqueologia e História, Vol 51, Associação dos Arqueólogos Portugueses, Lisboa: 61-66.
- Verley, Patrick, 1985. La révolution industrielle 1760-1870, Paris, MA.