



# Complexo Ferroviário do Barreiro – uma visão estratégica



APAC – Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro  
Agosto de 2016

## ÍNDICE

Introdução .....	2
O Complexo Ferroviário do Barreiro.....	3
A Estação Ferro-Fluvial .....	4
O Canal Ferroviário .....	5
O Grupo Oficinal do Barreiro .....	7
A Rotunda das Locomotivas .....	10
Torre de Água e Outros Edifícios .....	11
Armazém Regional.....	13
Armazém e Rampa do Auto-Expresso .....	14
Jardim e armazéns anexos ao Armazém Regional.....	15
Património Valorizável.....	16
Caso de Estudo – Le Grand Train .....	16
Visão Estratégica para o Complexo Ferroviário do Barreiro.....	20
1. Preservar atividades e conhecimento .....	21
2. Chamar a sociedade civil para um novo espaço.....	21
3. Barreiro, um novo destino turístico .....	22
4. Uma oportunidade de reordenamento urbano .....	23
Usos potenciais do Património .....	24
O Núcleo Museológico.....	25
Algumas Intervenções Propostas .....	26
Organização Proposta.....	27
Espaços de Uso Geral.....	29
Núcleo Museológico .....	29
Entidades Convidadas.....	31
Apoios .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>

## INTRODUÇÃO

A cidade do Barreiro desfruta de uma localização privilegiada em frente a Lisboa banhada pelos rios Tejo e Coina, vias fluviais que marcaram e marcam decisivamente o desenvolvimento económico da cidade.

Os caminhos de ferro foram um impulso económico sem precedentes no nosso país e a barreira do rio Tejo no acesso a Sul acabou por tornar o Barreiro num ponto nevrálgico da rede ferroviária nacional como porta de entrada na cidade de Lisboa, associado ao serviço fluvial.

O Barreiro acolheu a primeira grande estação ferroviária construída de raiz no nosso país, ainda antes da estação de Santa Apolónia em Lisboa ou de São Bento no Porto. À sua volta desenvolveram-se atividades industriais e ferroviárias que transformaram o Barreiro numa referência nacional da revolução industrial portuguesa, para o que contribuíram também as numerosas indústrias instaladas junto à cidade e na cidade.

A estação ferro-fluvial permitiu a desativação da estação original ainda no século XIX e aproximou quem chegava de comboio dos barcos operados pela companhia de caminhos de ferro em direção a Lisboa.

A relevância de primeiro plano da atividade ferroviária do Barreiro transformou a cidade e multiplicou valências: as maiores oficinas do país foram instaladas no que tinha sido a estação original, a maior rotunda de locomotivas permitia a instalação de 20 locomotivas debaixo de teto, foi edificado um bairro ferroviário, grandes armazéns de mercadorias e uma miríade de outros edifícios com usos essencialmente humanitários, como a sede dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste, a casa do Ferroviário ou o Instituto dos Ferroviários.

Grande parte do património edificado constitui hoje uma coleção única de edifícios de cariz industrial típicos da revolução industrial portuguesa e a sua preservação é um dever nosso para com as gerações futuras.

Propomos por isso uma nova visão estratégica que possa ao mesmo tempo permitir a salvaguarda de tão importantes traços da nossa história coletiva, mas ao mesmo tempo que possa incluir este património na dinâmica quotidiana da cidade e como elemento de real valorização do território.

## O COMPLEXO FERROVIÁRIO DO BARREIRO

O Complexo Ferroviário do Barreiro agrupou ao longo da história todas as principais atividades da operação de uma rede de caminhos-de-ferro:

- Operação e serviço ao cliente (incluindo serviços fluviais);
- Manutenção quotidiana e manutenção pesada de material circulante (incluindo fluvial);
- Gestão de tráfego e regulação de linhas da região Sul;
- Depósito de tração e de carruagens;
- Movimentos de mercadorias;
- Manutenção de infraestruturas;
- Várias outras atividades, onde se inclui tecelagem e serviços sociais.

No âmbito da visão estratégica que apresentamos, o Complexo Ferroviário do Barreiro tal como hoje existe inclui:

1. Estação Ferro-Fluvial;
2. Canal ferroviário entre a estação Fluvial, a R. Miguel Bombarda e o ramal da CUF, pelo meio das oficinas e rotunda;
3. Grupo Oficinal do Barreiro (inclui três naves de reparação, linhas de parque e edifícios de apoio);
4. Rotunda de Locomotivas;
5. Torre de água e pequenos edifícios de apoio (como o antigo posto de abastecimento de combustível);
6. Armazém Regional;
7. Armazém e rampa do Auto-Expresso;
8. Jardim / Terreno anexo ao Armazém Regional;
9. Naves / Armazéns anexos ao Armazém Regional.

Acreditamos que a extensão do Complexo Ferroviário pode posicionar o Barreiro no pelotão da frente, a nível Europeu, de projetos de memória industrial intimamente ligados a novos usos e novas dinâmicas estabelecidas em cima desses mesmos espaços.

## A ESTAÇÃO FERRO-FLUVIAL

A estação ferro-fluvial foi inaugurada a 4 de Outubro de 1884, com projeto do Engenheiro Miguel Pais, representou um grande avanço no nível de serviço oferecido a passageiros e mercadorias, permitindo juntar num mesmo interface os comboios e os barcos.

Na atualidade, esta estação de arquitetura ímpar e localização única encontra-se praticamente ao abandono, servindo apenas como posto de tração para os serviços suburbanos operados pela CP, num espaço para gestão do pessoal afeto a estes comboios.



*Figura 1 - Estação Ferro-Fluvial na atualidade*

Além do piso térreo orientado para o Rio Tejo, a estação ferro-fluvial dispõe ainda de dois cais fluviais, utilizados atualmente como ponto de estacionamento dos navios empregues nas ligações da Soflusa com ligação a Lisboa.

Por entre as quatro torres da estação, existem dois balcões potencialmente aproveitáveis a diversas atividades.



*Figura 2 - Balcão no topo da estação. À esquerda o Rio Tejo e à direita a cobertura do terminal ferroviário*

O estado de conservação do edifício aconselha rápida intervenção, sob pena de um restauro futuro poder vir a ser excessivamente oneroso – a degradação vem sendo acelerada e é visível sobretudo nos telhados.

## O CANAL FERROVIÁRIO

O canal ferroviário do Complexo prolonga-se desde o topo da estação Ferro-Fluvial, pelo meio de oficinas e rotunda de locomotivas, até à rua Miguel Bombarda, onde uma passagem de nível desativada permite o acesso ao ramal da CUF.

Na atualidade este canal, amputado da ligação à estação Ferro-Fluvial, permite aos comboios abandonarem a rede ferroviária nacional e acederem às Oficinas do Barreiro.



*Figura 3 - Estação Ferro-Fluvial, sem ligação ferroviária*



*Figura 4 - O canal ferroviário que subsiste, para acesso às oficinas*

## O GRUPO OFICIAL DO BARREIRO

O grupo Oficial do Barreiro está hoje parcialmente desativado. Durante mais de um século foi uma referência mundial dos saberes ferroviários, em particular da tração a vapor e da tração a diesel, atualização última que lhe valeu notoriedade a nível Europeu.

O espaço das grandes oficinas gerais, a maior nave do complexo e instalada junto da fachada da estação original do Barreiro, encontra-se ainda em atividade por conta da EMEF, empresa do grupo CP dedicada à manutenção ferroviária. Além de manter um importante papel na tração diesel, sendo as principais oficinas do país para as grandes reparações de locomotivas diesel, alberga hoje em dia algumas atividades de apoio a intervenções oficiais realizadas em outras instalações da EMEF – exemplo disso é a recuperação de aparelhos de ar condicionado para as automotoras elétricas da linha de Cascais.



*Figura 5 - A nave das oficinas gerais do Barreiro*

Além da nave principal, o complexo possui ainda uma segunda grande nave que estava dedicada até há algum tempo atrás à manutenção ligeira (do dia-a-dia) do material circulante afeto ao serviço de

passageiros e de mercadorias da região Sul. Hoje em dia desativada, serve como parque de material desativado da CP que aguarda venda a potenciais interessados.



*Figura 6 - A nave da antiga Manutenção Sul, nos dias de hoje*

O grupo oficial possui ainda alguns edifícios de apoio, duas pontes transbordadoras funcionais e mais duas naves oficinais, bastante mais pequenas, uma das quais estava reservada a vagões e que se encontra em ruínas – serve hoje para parquear material circulante desativado.



*Figura 7 - A antiga oficina de vagões, parcialmente destruída*

Todo o espaço pertencente ao grupo oficial encontra-se devidamente segregado dos restantes espaços, amuralhado e vedado com auxílio de portões e até de redes de segurança.

O futuro das oficinas em funcionamento encontra-se ameaçado pela gradual e contínua redução da carga de trabalho, motivada pelo decréscimo brutal de utilização de material diesel em Portugal, pelo aluguer operacional crescente de frota para serviço de passageiros e de mercadorias cuja manutenção é efetuada em Espanha e pela racionalização de meios realizado pela própria EMEF.

## A ROTUNDA DAS LOCOMOTIVAS

A rotunda das locomotivas foi construída em 1886 e pautou-se por uma estrutura semi-circular com 20 locais de parque de locomotivas. O seu objetivo inicial era albergar as locomotivas a vapor e permitir a sua viragem / reorientação para novos serviços, tendo sido sucessivamente modernizada para prestar apoio às operações ferroviárias ao longo dos anos.

É um edifício único em Portugal e a maior rotunda de locomotivas que foi realizada em Portugal. O edifício mantém as suas características arquitetónicas originais e é apoiado por uma placa giratória que foi instalada já depois da desativação do depósito do Barreiro, no rescaldo da perda dos comboios de Longo Curso para Lisboa, através da ponte 25 de Abril.

Nesta rotunda celebrizaram-se não apenas as maiores e mais notáveis locomotivas a vapor portuguesas como principalmente ampla e variada frota diesel que serviu no Sul do país e que valeu ao Barreiro o epíteto de “Catedral do Diesel”, reconhecida como tal dentro e fora de portas.

Em cerca de metade da sua extensão existem pequenos gabinetes instalados nas traseiras e que permitiram durante muitos anos a organização da exploração ferroviária, sendo de destacar o papel como sede do depósito de pessoal circulante do Barreiro.



*Figura 8 - A rotunda das locomotivas na atualidade, em bom estado de conservação*

## TORRE DE ÁGUA E OUTROS EDIFÍCIOS

Além dos grandes edifícios, o Complexo Ferroviário do Barreiro dispõe ainda de pequenas e notáveis construções merecedoras de salvaguarda para o futuro.

A torre de água contempla do seu alto todo o complexo, permitindo avistar boa parte da zona ribeirinha da cidade do Barreiro. Além da torre de água existe ainda um pequeno telheiro utilizado para verificações quotidianas de material ao serviço da linha do Sado e o antigo posto de abastecimento de combustível.



*Figura 9 - Posto de abastecimento de combustível e atrás de si o posto de verificações*



*Figura 10 - A torre de água*

## ARMAZÉM REGIONAL

O armazém regional tem uma traça arquitetónica distinta e foi construído para permitir a expansão das Oficinas Gerais do Barreiro, funcionando como armazém de materiais oficinais, de via e de obras.

Foi vítima de incêndio recente que destruiu o seu interior e telhados.



*Figura 11 - O Armazém Regional na atualidade*

## ARMAZÉM E RAMPA DO AUTO-EXPRESSO

O mítico auto-expresso tinha no Barreiro uma rampa de carga e descarga, utilizada pelos milhares de carros que do Barreiro partiam para Sul, a bordo dos comboios. Além da rampa de carga, existe ainda o armazém e o telheiro de mercadorias, datados de 1884 e também da autoria do Engenheiro Miguel Pais.

A sua função era a do despacho de mercadorias nos comboios e a sua proximidade com o Tejo facilitou durante muitos anos o transbordo de carga entre barcos e comboios.



*Figura 12 - O fantástico armazém de mercadorias, o telheiro de mercadorias ao fundo e o portão de entrada do Auto-Expresso*

## JARDIM E ARMAZÉNS ANEXOS AO ARMAZÉM REGIONAL

Junto ao armazém regional e nas traseiras da rotunda das locomotivas existe ainda um espaço delimitado entregue a vegetação selvagem e que inclui ainda outras duas naves ferroviárias que apoiavam a operação ferroviária.



O jardim do armazém regional

Naves anexas ao armazém

## PATRIMÓNIO VALORIZÁVEL

A visão estratégica que defendemos apoia-se na valorização do património existente e da sua abertura à sociedade, finda que está a sua utilização comercial. Esta abertura prevê a manutenção de valências ferroviárias e industriais, nomeadamente de preservação e transmissão das memórias do tecido ferroviário e industrial do Barreiro, mas prevê também uma transformação total na dinamização de alguns espaços com atividades diversas.

Todo o património pertence à rede ferroviária nacional sendo a sua alienação impossibilitada por lei e existe um processo de classificação em curso na Direção-Geral de Património Cultural. A posse efetiva de todos estes terrenos e edifícios é, em última instância, da Infraestruturas de Portugal.

Parte do edificado está provisoriamente na posse da CP, ao abrigo da figura jurídica “Estabelecimento CP”, prevista aquando da separação da CP entre operação (CP) e infraestrutura (REFER, hoje IP). Assim que cesse a atividade ferroviária, os edifícios ainda na posse da CP são automaticamente transitados para administração da IP, a exemplo do que já sucedeu com os armazéns e com a estação Ferro-Fluvial.

## CASO DE ESTUDO – LE GRAND TRAIN

Uma das nossas maiores inspirações estratégicas é o projeto “Le Grand Train”, realizado em Paris desde 2014 nas instalações do antigo depósito ferroviário de La Chapelle, que suportava toda a operação de Longo Curso com origem e destino na “Gare du Nord”.

Neste espaço, convive uma exposição ferroviária alojada nas naves oficinais com bares, esplanadas, espaços de concertos e hortas comunitárias, mantendo os elementos ferroviários da sua utilização original. O espaço tornou-se muito concorrido na capital francesa, com uma programação cultural constante e tornando-se rapidamente num núcleo de convívio e de encontro.

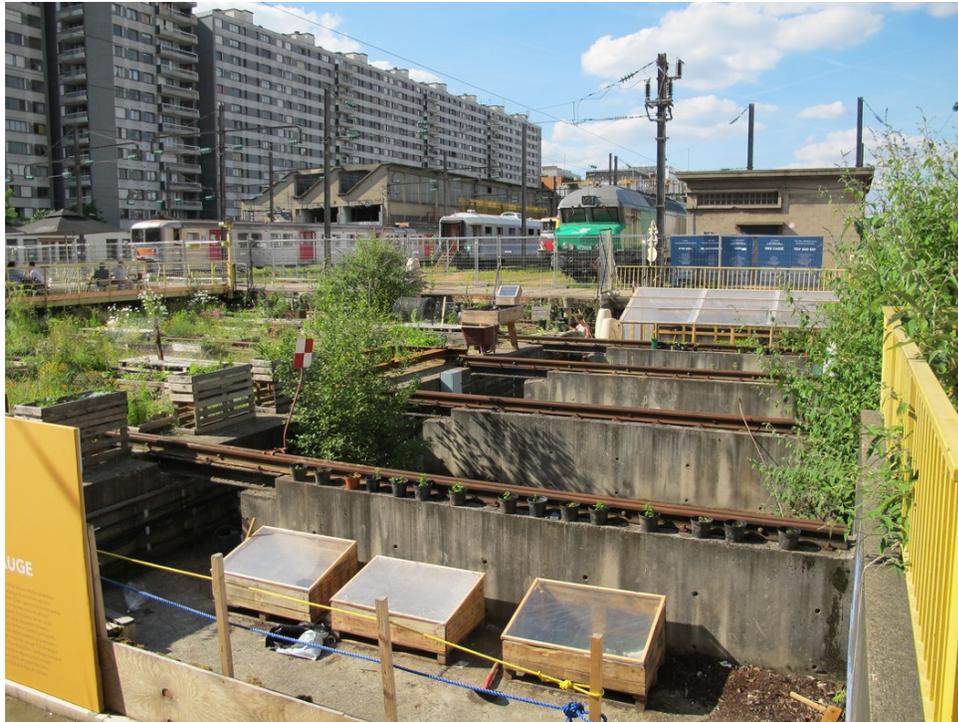


Figura 13 - Uma horta comunitária instalada no antigo depósito



Figura 14 - Onde antes se aprovisionavam materiais oficinais, hoje há esplanadas, balcões e até equipamentos desportivos



Figura 15 - Bares, restaurantes e até barbeiros estão instalados nos edifícios do antigo depósito



Figura 16 - No interior das naves há equipamento oficial funcional e há esplanadas que recriam o ambiente de estação ferroviária

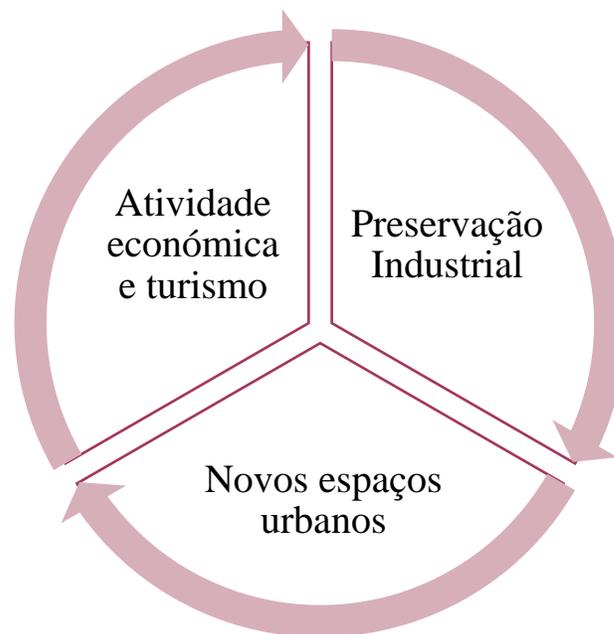


*Figura 17 - A exposição de material circulante é outro ponto de visita obrigatória no imenso complexo oficial.*

## VISÃO ESTRATÉGICA PARA O COMPLEXO FERROVIÁRIO DO BARREIRO

A nossa visão estratégica para o espaço parte de vários pressupostos:

- A história ímpar no contexto nacional do Barreiro como pólo industrial e ferroviário, um dos berços da revolução industrial em Portugal;
- Um conjunto de edificado único no país e singular a nível Europeu;
- Um legado social ligado às atividades anteriormente existentes no Complexo Ferroviário do Barreiro;
- Uma cidade com uma localização extraordinária e com imenso potencial de atração turística no seio dos amplos fluxos turísticos da Grande Lisboa.



*Figura 18 - O ciclo virtuoso que sustenta a nossa proposta*

Com este ponto de partida, acreditamos que é possível trazer a cidade do Barreiro para dentro do Complexo Ferroviário de uma forma adequada, sustentável e capaz de criar neste local uma nova centralidade cultural e turística da maior relevância.

## 1. PRESERVAR ATIVIDADES E CONHECIMENTO

Sendo a história da cidade do Barreiro indissociável da sua atividade industrial e ferroviária, acreditamos que o Complexo Ferroviário do Barreiro pode ser a âncora histórica e projetada no futuro dos conhecimentos e atividades que ajudaram a fomentar o desenvolvimento económico do país em geral e da cidade em particular.

São disso exemplo as tecnologias ferroviárias e fluviais, a preservar e manter nas oficinas gerais do Barreiro, património imaterial de primeira linha. Acreditamos que a instalação de um núcleo museológico nos espaços ferroviários mais relevantes pode ao mesmo tempo disponibilizar:

- Uma exposição permanente de cariz ferroviário em articulação com o Museu Nacional Ferroviário;
- Uma exposição permanente sobre a história industrial portuguesa e do Barreiro;
- A manutenção de oficinas vivas, dedicadas à conservação e restauro de barcos e comboios, postos à disposição de atividades turísticas e outras a que possam aproveitar;
- Exibições de operação ferroviária, abertas ao público, para contactar com a tecnologia, os trabalhos de restauro e a operação de um depósito ferroviário;
- Operar um pequeno trajeto interno ao complexo, ligando a estação Ferro-Fluvial com as oficinas e o ramal da CUF, como trajeto de evocação e como potencial introdução aos espaços industriais mais relevantes da cidade.

## 2. CHAMAR A SOCIEDADE CIVIL PARA UM NOVO ESPAÇO

A generalidade dos espaços tem potencial para utilizações muito distintas e que permitam manter a traça e a história dos edifícios existentes.

É nossa intenção chamar para este pólo as forças vivas da sociedade civil, seja através de uma reordenação urbana de promoção pública, seja através de atividades a concessionar ou a de albergar associações e projetos artísticos capazes de promover a salvaguarda do património e o desenvolvimento de usos quotidianos inovadores e de alto valor acrescentado.

São disso exemplo:

- A instalação de parques urbanos;
- Possibilidades múltiplas para usos turísticos, seja na área de alojamento, restauração ou instalação de atividades diferenciadoras;

- Ancoragem de associações com papéis importantes no setor social, no setor cultural e na preservação da memória industrial e ferroviária do nosso país;
- A promoção de novos espaços para artistas, segmento onde o Barreiro conta já com importantes projetos de liderança na área da Grande Lisboa, de que a instalação recente do artista Vhils é um exemplo inspirador.

### 3. BARREIRO, UM NOVO DESTINO TURÍSTICO

O turismo industrial está em franca expansão na Europa e em Portugal existem já algumas tendências que permitem antecipar novas oportunidades. Em geral, o dinamismo do setor turístico é conhecido e tem sido a principal alavanca económica nacional, destacando-se a área da Grande Lisboa com recordes anuais de visitantes.

O Barreiro dispõe de um binómio virtuoso que congrega a localização geográfica privilegiada e uma história industrial, vertida em património, de pergaminhos gloriosos e ímpares no nosso país. Nunca o Barreiro ficou à margem das grandes transformações do nosso país a partir da revolução industrial, fosse na própria revolução industrial, nas transições de regimes políticos, nas lutas sociais por melhores condições de vida e até na transição para uma economia de serviços no contexto do afastamento das indústrias pesadas dos maiores centros populacionais.

Acreditamos por isso que é possível abrir o Barreiro aos fluxos turísticos através do seu Complexo Ferroviário, disponibilizando espaços de exceção para atração e alojamento de turistas:

- Núcleos de evocação da história ferroviária e industrial;
- Edifícios e locais para alojamento diferenciador, seja pela localização ou pelo espaço – no Entroncamento está a nascer um hostel criado a partir de carruagens, exemplo que pode ser reproduzido no Barreiro;
- Locais de restauração e convívio de exceção, em edifícios de valor histórico intrínseco inegável e orientados para o imenso Rio Tejo;
- Possibilidades quase infinitas de recriação e interpretação da história dos rios Tejo e Coia, com passeios turísticos associados e em articulação com o restante património natural e industrial.

#### 4. UMA OPORTUNIDADE DE REORDENAMENTO URBANO

Os vastos espaços ferroviários desativados são um corte na cidade do Barreiro que pode e deve ser ultrapassado, sobretudo agora que a missão ferroviária do Complexo está praticamente terminada.

Os espaços a recuperar no Complexo podem passar a ser locais de vivência da cidade no dia-a-dia, locais de passagem, de convívio e reunião. Além disso, acreditamos que um projeto multifacetado de salvaguarda do património pode permitir um reordenamento do território decisivo nesta parte da cidade, ultrapassando as feridas que se abrem com a desativação total das atividades ferroviárias comerciais.

A título de exemplo, pode ser o momento decisivo para definir o futuro de outros terrenos ferroviários como a antiga triagem do Barreiro-A / Barreiro-Terra e canal ferroviário ali existente sem uso. Acreditamos que a salvaguarda de tão importante património para a nossa memória coletiva pode constituir também a oportunidade de redefinir utilização e existência de outros terrenos ferroviários sem uso e que poderão ser devolvidos à cidade para satisfação de outras necessidades.

Como se pode concretizar esta visão?

Iniciamos a sua discussão com exemplos diversos.

## USOS POTENCIAIS DO PATRIMÓNIO

O imenso património do Complexo Ferroviário do Barreiro tem usos potenciais quase ilimitados e que permitem conceber várias configurações urbanas, várias possibilidades turísticas e industriais.

Apresentamos um conjunto de usos potenciais dos terrenos e dos edifícios existentes:

- Instalação de alojamentos turísticos especiais;
- Promoção de atividades de restauração de qualidade, à beira Rio Tejo;
- Instalação de novos ateliers e galerias de arte;
- Operação de um núcleo museológico vivo, com valências ferroviárias, fluviais e de indústria em geral;
- Utilização inovadora de terrenos ferroviários como espaços de convívio, de concertos ou até como hortas comunitárias e em proveito de projetos sociais diversificados;
- Manutenção e transmissão dos saberes e competências através da viabilização de postos de trabalho dedicados a atividades culturais e de restauro;
- Parqueamento, restauro e manutenção de material circulante ferroviário destinado a programas especiais – por conta do Museu Nacional Ferroviário e operadores turísticos;
- Circuito ferroviário ligeiro ligando o terminal Ferro-Fluvial com as oficinas e a CUF, para circuitos interpretativos dos rios Tejo e Coina, do depósito ferroviário e da atividade industrial do Barreiro;
- Áreas de descanso e lazer;
- Locais para instalação de bibliotecas, arquivos documentais de associações e espaços para conferências e / ou espetáculos;
- Albergue de projetos de novas bandas musicais;
- Sede de movimento associativo revigorado e capaz de acrescentar valor ao Barreiro;
- Utilizações inovadoras para todo o tipo de exposições temporárias.

Muitas outras utilizações podem ser concebidas ao longo do espaço que ocupa o Complexo Ferroviário do Barreiro além das já listadas, que acreditamos terem em si mesmo um potencial de revitalização, abertura à cidade e de atração de novos fluxos para a cidade muito elevado.

## O NÚCLEO MUSEOLÓGICO

Propomos a instalação de um núcleo museológico abrangente na área do grupo Oficinal do Barreiro e na rotunda das locomotivas do Barreiro, com particular atenção ao material circulante da segunda metade do século XX.

Mais em detalhe, as áreas a consignar no grupo Oficinal são as das Oficinas Gerais (ainda em utilização, mas reservadas aquando da sua desativação) e a nave da antiga Manutenção Sul, que lhe está adjacente, bem como das duas pontes transbordadoras existentes. Os restantes espaços podem ser reconfigurados para outras utilizações e para acesso livre, como alguns dos usos propostos no capítulo anterior.

Assim, o núcleo deve conter:

- Uma exposição permanente de cariz ferroviário, com material circulante em destaque e associado a outros elementos ferroviários distintos, na nave das Oficinas Gerais;
- Uma recriação da estação original do Barreiro, aproveitando a fachada original;
- A sede / representação das associações que se envolvam na definição do espaço;
- Equipamentos oficinais funcionais e trabalhos de restauro e manutenção que façam parte, ao vivo, da exposição promovida;
- Uma exposição permanente sobre os rios Tejo e Coia, sua importância e manutenção dos barcos do Tejo;
- Uma exposição permanente sobre as indústrias do Barreiro;
- Exposições temporárias a alojar na rotunda de Locomotivas;
- Atividades semanais de retirada de material circulante das Oficinas Gerais e movimentação na rotunda das locomotivas, para exposição;
- Um circuito interno, com automotora histórica, partindo da estação Ferro-Fluvial, entrando no ramal CUF (com reordenamento da passagem de nível da R. Miguel Bombarda) e terminando de novo nas oficinas / núcleo museológico.

A operação deste núcleo deve potenciar a valorização de competências associadas à tecnologia ferroviária e fluvial, com equipas que assegurem trabalhos oficinais visíveis pelos visitantes e visita guiada a toda a coleção exibida. O material circulante deve ser salvaguardado prioritariamente em estado de marcha, tendo em vista a sua rentabilização para percursos turísticos / históricos cujo mercado está em expansão, mas também para permitir que os visitantes possam no Barreiro contactar com a natureza móvel destes equipamentos e não apenas com uma perspetiva estática.

Na vertente ferroviária, o núcleo museológico terá articulação permanente com o Museu Nacional Ferroviário, quer para gestão da coleção, intercâmbio de peças e exposições, como também ao nível do apoio técnico para criação dos suportes expositivos e demais intervenções necessárias.

Devem ainda ser incentivados espaços na dependência e instalados dentro do núcleo museológico destinados a atividades conexas como modelismo tripulado e não tripulado, atividades culturais e sociais relacionadas com as atividades ferroviárias, fluviais e industriais em geral.

A abertura da operação do Núcleo Museológico a associações, poder local e Museu Nacional Ferroviário pode ainda ser uma via para associar este imenso património a projetos de índole social, como os ligados à reinserção social de reclusos, para os quais o Ministério da Justiça e entidades na sua tutela já formalizaram interesse.

A associação de estabelecimentos de ensino e formação pode e deve criar uma base institucional para a manutenção e preservação de conhecimentos e tecnologias tão diversos como a condução de veículos ferroviários, sua manutenção, manutenção fluvial, operações industriais, atendimento ao público, engenharia ferroviária, entre outras. Todos os conceitos de reaproveitamento ferroviário de parte do Complexo partem do pressuposto de que as exposições devem ser dinâmicas, vivas e associadas aos ofícios que albergou durante a sua operação comercial.

## ALGUMAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS

Acreditamos que boa parte dos espaços podem ser aproveitados sem grandes esforços de construção civil, fonte de necessidades de investimento sempre consideráveis até em função da tipologia singular dos edifícios.

Alguma das intervenções propostas poderão ser objeto de contratos de subconcessão com as entidades que explorem os diversos locais potencialmente concessionáveis.

Não exaustivamente:

- Segregação dos espaços de acesso restrito (núcleo museológico), dos espaços de livre acesso e potenciais espaços a segregar no âmbito de subconcessões;
- Instalação de videovigilância ao longo do Complexo Ferroviário do Barreiro, como elemento de segurança e dissuasão de atos de vandalismo e outros;
- Limpeza, pintura e readequação das naves oficinais e da rotunda das locomotivas, para uso museológico;
- Recuperação, limpeza e adaptação dos edifícios para usos variados;
- Reposição de vias até à estação Ferro-Fluvial (entrando no espaço coberto ou não, dependendo do uso a definir), permitindo operação de pequena *navette* interna ao complexo e também saída de comboios especiais rumo à Rede Ferroviária Nacional;

- Eletrificação de uma via de acesso à estação e às oficinas e/ou rotunda, para possibilitar ensaios e movimentação de material elétrico conservado, mantido e restaurado no núcleo museológico.

Algumas das operações poderão ser realizadas no âmbito de colaborações especiais, com cariz voluntário, sobretudo nas que possibilitem o restauro dos edifícios em melhor estado, como as naves oficinais.

As verbas a reunir para as intervenções podem ter fontes diversas e executadas ao longo de um prazo temporal alargado, para disponibilização do Complexo Ferroviário do Barreiro no seu todo por várias fases.

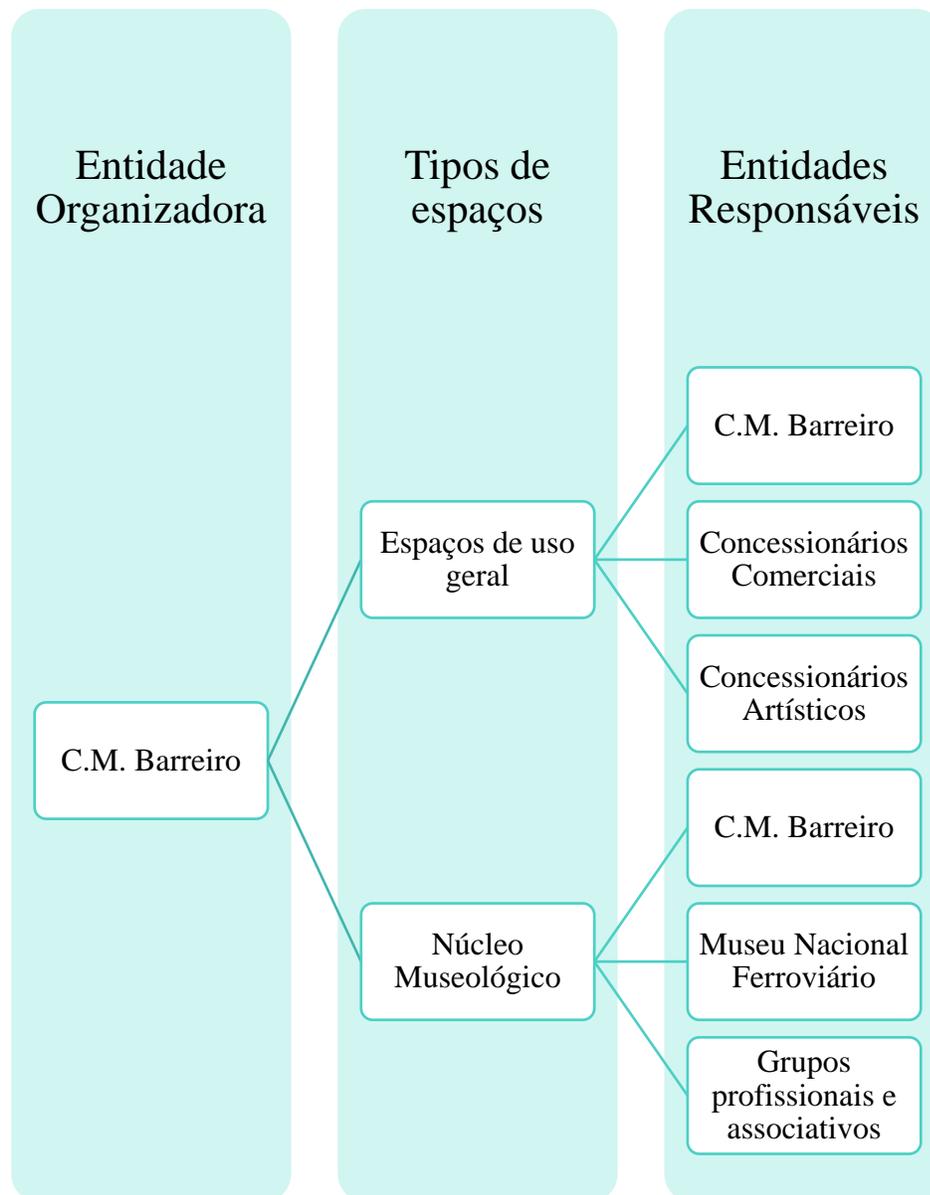
Entre as possibilidades de financiamento do investimento necessário encontram-se fundos europeus de cariz municipal, fundos europeus destinados a projetos de reinserção social, fundos europeus para projetos turísticos, proveitos com alienação de terrenos sem uso, doações em dinheiro ou em espécie (materiais e trabalho voluntário).

Acreditamos que a reunião de associações e outras forças vivas podem ser fundamentais como elemento financiador, direto e indireto, do projeto no seu todo.

## ORGANIZAÇÃO PROPOSTA

Tão importante como a salvaguarda formal do património é a definição do modelo organizador do espaço, tendo em vista a possibilitação da revalorização dos espaços e atração de fluxos que permitam a sua rentabilização.

Na nossa ótica, apesar de se tratar de terrenos da rede ferroviária nacional, o modelo mais recomendável segue a hierarquia exibida a seguir, onde a C.M. Barreiro seria a concessionária de todo o Complexo Ferroviário, a acordar com a Infraestruturas de Portugal.



A C.M. Barreiro é a entidade organizadora natural para um projeto desta natureza, que se propõe confundir os espaços urbanos já consolidados com os espaços do Complexo Ferroviário do Barreiro a preservar e reordenar.

Em articulação com associações e outras entidades preferenciais, como o Museu Nacional Ferroviário, acreditamos que a C.M. Barreiro pode adotar uma gestão polinucleada dos espaços polifuncionais, atuando decisivamente nos espaços comuns para sua readequação e manutenção, permitindo o florescimento das atividades que tragam novas receitas ao município e novos fluxos para a economia local.

## ESPAÇOS DE USO GERAL

Por espaços de uso geral entendem-se todos os que não fazem parte do Núcleo Museológico proposto. São exemplo disso a estação Ferro-Fluvial, os armazéns de mercadorias e regional, a torre de água, parte da praia de vias existentes atualmente, o jardim do armazém regional e as zonas do Grupo Oficial não afetadas ao Núcleo Museológico.

Nestes espaços é possível a instalação de todo o tipo de equipamentos, desde bibliotecas, centros de congressos, lojas, espaços de restauração, alojamentos turísticos, áreas de repouso, de refeição e parques urbanos, entre muitos outros.

Estes espaços têm um potencial elevado para subconcessões cujas rendas permitam a manutenção do Complexo Ferroviário na sua íntegra, quer ao nível dos espaços comuns quer para intervenções nos edifícios concessionados e para operação do Núcleo Museológico.

É possível ainda a instalação de novas formas de alojamento, aproveitando material circulante ferroviário já desativado, que pode ser colocado em terrenos hoje em dia completamente desaproveitados como os existentes junto à estação Ferro-Fluvial atual.

A possível concessão do Complexo Ferroviário do Barreiro deve desde logo preservar a liberdade e autoridade da C.M. Barreiro para subconcessionar estes espaços de uso geral de acordo com os interesses urbanísticos e de valorização social, cultural e turística que se impuserem e que surjam como viabilizadores do Complexo no seu todo.

## NÚCLEO MUSEOLÓGICO

Para constituição, definição e operação do Núcleo Museológico Industrial do Barreiro acreditamos que a reunião de entidades como a C.M. Barreiro, Museu Nacional Ferroviário, Associações dedicadas ao tema e instituições dedicadas a projetos sociais relacionáveis (como a reinserção social de reclusos) é altamente desejável.

O núcleo museológico do Barreiro, a integrar fortes valências ferroviárias mas também ligando à história fluvial e industrial em geral da cidade do Barreiro deve emanar de um conjunto de entidades associadas e capazes de aportar diversas sensibilidades e capacidades ao projeto, como por exemplo:

- C.M. Barreiro, como entidade organizadora de todo o Complexo Ferroviário do Barreiro e garante de preservação do espaço;

- Museu Nacional Ferroviário, como entidade gestora das coleções a expor e fonte de elevado conhecimento técnico nas vertentes da museologia, arquitetura dos espaços e história industrial;
- Associações ferroviárias, como importantes fomentadoras de dinamismo e imortalização dos saberes e ofícios ferroviários;
- Associações ligadas a património industrial, para definição das valências fluvial e industrial do núcleo museológico;
- Entidades ligadas ao setor social e ao Ministério da Justiça, para fomentar projetos de reinserção social na operação do Núcleo Museológico;
- Outras entidades que possam aportar definições estratégicas e táticas do núcleo.

A operação do núcleo, que se constituirá como o maior ativo turístico e cultural de todo o Complexo, deve obedecer aos objetivos funcionais e de preservação viva já descritos anteriormente e deve apoiar-se o mais possível nos projetos de cariz social e voluntário que se podem desenhar com associações e outras entidades.

Parte do financiamento da sua operação (que inclui as atividades de manutenção e restauro de experiência ao vivo pelos visitantes) deve provir da operação do Complexo Ferroviário no geral.

A gestão formal do espaço deve ser da responsabilidade da C.M. Barreiro, devendo o Museu Nacional Ferroviário e as associações envolvidas estar formalmente representadas e obrigadas a aportar contributos claros para a gestão do espaço, na vertente da abertura ao público e manutenção da coleção.

Em geral, sendo o projeto ambicioso à escala urbana e na escala particular de museologia viva de cariz industrial, propomos um faseamento das intervenções, concessões e abertura de espaços, em prazos a definir e que permitam o gradual alcance da escala necessária para a experiência completa que o Complexo pode permitir.

## ENTIDADES CONVIDADAS

Procuramos ser o mais abrangentes possível no convite precisamente devido à ambição e diversas naturezas propostas para os espaços abrangidos pelo projeto. Assim, os convites refletem a heterogeneidade de usos propostos, as possíveis simbioses organizativas que poderão ser fomentadas e o papel mobilizador que o associativismo pode ter como aglutinador de atividades e experiências valorizadoras de todo o espaço.

Algumas destas entidades foram já formalmente contactadas e outras sê-lo-ão até ao final de Setembro 2016.

- Câmara Municipal do Barreiro
- APAC – Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro
- Associação Barreiro Memória, Património e Futuro
- Associação “O Companheiro” IPSS
- Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial
- Centro Protocolar de Justiça
- CP – Comboios de Portugal
- EMEF
- Fernave
- Gabinete de Arte Urbana – Câmara Municipal de Lisboa
- Heritage Traction Rail
- IMT
- Infraestruturas de Portugal
- Ministério da Justiça
- Ministério do Planeamento e Infraestruturas
- Movimento Cívico de Salvaguarda do Património Ferroviário do Barreiro
- Museu Nacional Ferroviário
- Ordem dos Engenheiros
- Portal Portugal Ferroviário
- The South Express
- Turismo de Portugal