

Circuitos pela tardia industrialização portuguesa: Lisboa entre dois mundos

SUSANA DOMINGUES; SANDRA MARQUES, IHC/FCSH-UNL (Portugal)

RESUMO

Os roteiros culturais assumem-se hoje como uma ferramenta que aproxima públicos e patrimónios. O mesmo sucede para o património industrial. Importantes meios de conhecimento e fruição permitem, simultaneamente, que os espaços que se encontrem à nossa volta adquiram uma espessura diversa. O envolvimento das populações locais, sensibilizando-as para esta temática é um caminho a percorrer, uma vez que só se pode proteger aquilo que se conhece. Por outro lado, convocar antigos trabalhadores (técnicas, artefactos e saberes) garante a perpetuação de uma determinada cultura técnica.

Neste sentido, o território transforma-se numa enorme potencialidade, nomeadamente o de Lisboa. Espera-se que os roteiros de património industrial do eixo Alcântara-Belém e do eixo Oriental da cidade a desenvolver, num primeiro momento, possam contemplar a visita a antigas fábricas, seus escritórios, bairros operários ou outras estruturas sociais existentes, ou então já a alguns museus resultantes da desativação de muitas destas unidades produtivas.

Trata-se de um projeto piloto aplicado a Lisboa, que se pretende, a longo prazo, ser alargado a todo o território nacional. Estão, assim, previstas várias parcerias essenciais para atingir os objetivos acima propostos: instituições de poder (locais ou de poder central), comerciantes locais, associações recreativas e culturais ligadas a bairro operários e museus.

PALAVRAS-CHAVE: Património Industrial, Arquitetura Industrial, Cultura técnica, Museologia.

THE DISCOVERY OF INDUSTRIAL LISBON: TWO DISTINCT REALITIES

ABSTRACT

The intangible heritage connected to the various industries of Lisbon from the nineteenth and twentieth centuries is part of the city's collective memory. Cultural tours constructed from the research on ancient skills and techniques of the old workers provide a direct link between the industrial heritage and the public.

It is expected that the tours of industrial heritage on the axis between Alcântara (industrial community of Lisbon) and eastern city part (Xabregas-Olivais-Oriente) includes visits to the old factories and workers' neighborhoods and museums resulting from the decommissioning of many of these plants.

On the other hand, convening the memories of those who have been, due to their geographical proximity and family ties, linked to the Lisbon industries is essential for safeguarding this changing heritage.

In this sense, Lisbon appears to us as a fundamental strategy to create connections between the population, the intangible heritage and the entities working on the territory. It is expected that the routes on the industrial heritage between the Alcântara-Belém axis and the eastern axis of the city will contemplate

the visit to old factories and workers neighborhoods, or in this case, some museums resulting from the deactivation of many of these factories. In this sense, one of the objectives of these roadmaps is its possible contribution to the safeguarding of fundamental industrial axes in the Portuguese industrialization of the 19th and 20th centuries.

In order to streamline each of these scripts, a cultural mediator will be highlighted, who will have the noble mission of serving as a bridge in this public-heritage-memory relationship.

KEYWORDS: Industrial Heritage, Industrial Architecture, Culture Technique, Intangible Heritage, Museology.

OBJETIVOS

O presente projeto criado no cerne da renascida APAI — Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial pretende abordar o turismo como uma das formas de gestão e salvaguarda do património cultural bem como as problemáticas daí inerentes. Este estudo preliminar incide essencialmente na importância do interesse social (consciência e sensibilização pela fragilidade e importância do Património) e do seu consequente desenvolvimento a partir da cultura patrimonial e do turismo. Ao longo do corpo do trabalho problematiza-se e apresenta-se energicamente algumas sugestões para uma melhor gestão e salvaguarda do património cultural, nomeadamente por meio de roteiros/visitas de turismo cultural industrial pela cidade de Lisboa incidindo essencialmente sobre os dois grandes núcleos industriais: Alcântara e Oriente.

A INDUSTRIALIZAÇÃO PORTUGUESA E A CIDADE DE LISBOA: ZONA DE ALCÂNTARA E DO ORIENTE

O século XIX foi marcado por consequências destrutivas das invasões francesa, pela ausência da família real que partira para o Brasil. Os efeitos negativos de uma regência britânica e uma descentralização da capital acentuaram a crise económica e política. Em 1820 dá-se a Revolução Liberal e até à década de 40 a Guerra Civil Portuguesa. Este processo dificultou seriamente um desenvolvimento coerente da cidade de Lisboa. Na primeira metade do século este desenvolvimento decorre de uma forma bastante lenta. Todavia depois de 1840 e posteriormente a de 1850 uma nova estabilidade é implantada pelas figuras de António Bernardo da Costa Cabral, Marquês de Tomar nomeado Ministro da Justiça pela Rainha D. Maria II e de Fontes Pereira (MARQUES, 2009).

Foram feitos investimentos em obras públicas e privadas o que de certa forma facilitou o implemento de novos equipamentos e tecnologias associados à Revolução Industrial dos transportes: elevadores, caminhos-de-ferro e fábricas. Com a inauguração da estação de caminhos-de-ferro ao porto da estação de Santa Apolónia, em 1864 bem como a introdução em Lisboa da linha de “Americanos”, em 1873, os limites da cidade de Lisboa são redefinidos, alargando-se o perímetro urbano. O aparecimento da nova estrada da circunvalação em 1852 que nascida em Alcântara, passava pelos Prazeres, Campolide, Picoas e o Alto de S. João, facilitou o acesso à Cidade de Lisboa e marcou uma nova fase de crescimento da cidade suportado pelos novos meios de transporte (MARQUES, 2009).

O presente projeto procura dar a conhecer o processo de industrialização da cidade em duas zonas particularmente sensíveis, ao longo da faixa ribeirinha, alvo de um vasto processo de requalificação urbano desencadeado pela administração do porto de Lisboa, e na área oriental da capital motivada pela «Expo» (SANTOS, 2000). Dois momentos distintos, no tempo e no espaço. Se, por um lado, a industrialização de Lisboa durante o século XIX acompanha a malha urbana e de certa forma estimula o seu crescimento. Por outro, como defende (FOLGADO, 2013), as indústrias do século XX (sobretudo a partir dos anos 40, 50) são concebidas com novas preocupações: urbanismo, arquitetura e saneamento. Quer isto dizer que a partir de vários eventos, entre os quais se destaca, a Exposição do Mundo Português (1940) e o II.º Congresso da Ordem dos Arquitetos (1948) Lisboa passa a acompanhar as tendências europeias e americanas (dos anos 30 do século XX), ainda que com 40 anos de atraso.

O Vale de Alcântara é hoje, detentor de uma posição central na atualidade obtida após a sua integração na mancha urbana durante o seu processo de crescimento. Perceber a sua génese desde a Revolução Industrial, momento fundamental da formação de Alcântara, que marcou a sua identidade (em meados do século XIX) até ao progressivo desaparecimento das indústrias, permite-nos compreender a ascensão da zona do Oriente (meados do século XX) bem como a situação atual de ambos os territórios (MARQUES, 2009).

A década de 40 do século XX é marcada, no nosso país, pela reconstrução mas também pelo avanço do processo de industrialização. As leis nº 2002 (1944) e 2004 (1945) irão permitir a criação de infraestruturas de base como é o caso da eletricidade e do abastecimento de água mas estas cedo se vão revelar insuficientes. O país carecia de uma cultura técnica e também por isso, a industrialização será feita tardiamente e com alguns interregnos.

O processo de industrialização levado a cabo pelo Estado Novo evidenciado alguns aspetos práticos como a arquitetura, a técnica ou a geografia. A adesão ao plano Marshall bem como a aplicação dos diferentes planos de fomento irão dar à zona oriental da cidade um cunho industrial que até então se observava no bairro de Alcântara.

Na segunda metade do século XX, enquanto o bairro de Alcântara se tornou numa zona de forte potencial turístico, ainda que mantendo uma atmosfera do seu passado industrial, a zona do Oriente manteve a sua identidade industrial até à inauguração da Exposição Universal de Lisboa (1998). Hoje, ambos, herdeiros do plano urbanístico de Etienne de Groer¹ (1934-1948) adquiriram novas funções: Alcântara tornou-se numa zona residencial mas sobretudo de comércio e lazer e o Oriente numa zona residencial e de serviços.

EMERGÊNCIA DA ARQUEOLOGIA INDUSTRIAL

A sociedade industrial emergente ao longo do século XVIII criou um novo paradigma civilizacional. As diferentes fases da industrialização, apresentadas por Lewis Mumford (1895-1990), deixaram marcas evidentes no território. Estes vestígios materiais revelam um modo *modus operandi* que importa identificar, conhecer e salvaguardar. É com estes objetivos que a arqueologia industrial surge em meados do século XX. Ainda que o termo Arqueologia Industrial tenha sido utilizado pela primeira (ainda que com um conceito diferente da atualidade) por um português: Francisco de Souza de Viterbo em 1896 aquando a publicação na Revista o

Arqueólogo Português sobre os seus estudos de moinhos (CIVERA,1998). No período pós IIª Guerra Mundial que as questões relacionadas com o património industrial começam a ganhar importância. Será desta forma que o conceito das “coisas banais” — defendido por Daniel Roche (1998) — passa a fazer parte da definição de património. A arqueologia industrial possibilitou algo inédito até então: “a entrada do povo anónimo na história” (MENDES, 1995). Como resultado temos hoje um conjunto diversificado de iniciativas em torno da arqueologia industrial: instituições de ensino, legislação, investigação e uma crescente e diversificada bibliografia.

PATRIMÓNIO CULTURAL INDUSTRIAL

Podemos de modo simples definir *património* como aquilo que herdamos dos nossos antepassados. No caso do património cultural é um triângulo perfeito entre passado (o que herdamos), presente (como o tratamos) e futuro (o que deixamos às gerações vindouras). Se por um lado, “herdar” pressupõe o direito a essa herança, por outro lado cria também o dever de proteger, valorizar e a integrar esse “legado” para que ele possa continuar a fluir naturalmente no futuro.

O património Cultural Industrial em particular deve a sua génese à nova mentalidade surgida com a revolução francesa que originou a criação em 1794 do 1º museu técnico do mundo *musée de arts et métiers*, durante o século XIX cresce a sensibilização europeia para com este património o que levou à criação de inúmeros museus industriais (CIVERDA, 1998). O interesse pelo património industrial em Portugal teve a sua primeira manifestação institucional com a A.A.I.R.L. (ALVÈS, 1995).

TURISMO INDUSTRIAL COMO ARMA DE SUSTENTABILIDADE CULTURAL?

O turismo é indispensável nos nossos dias e atingiu um lugar de destaque na sociedade a nível global, sendo que as suas origens, enquanto definição atual, remontam ao *Grand Tour* dos nobres ingleses do séc. XVIII. Na sequência da Revolução Industrial, com os avanços nos meios de transporte e acessibilidade dos vários locais entre si, foram criadas as condições que possibilitaram as deslocações com o objetivo de lazer, bem como de motivos sociais e culturais.

O Turismo industrial subentende a visita aos mais diversos locais de uma História mais recente, como estruturas fabris ou mineiras. Não apenas o lugar, mas a técnica (o saber fazer) e a indústria de outrora são importantes, bem como as memórias ainda presentes e a identidade que dá as populações locais. O turismo industrial também tem outra vertente que é a visita de fábricas ou empresas ainda no ativo e não apenas as desativadas (objetos arqueológicos industriais). Em notável expansão esta nova versão do turismo industrial não só do ponto de vista da cultura morta como da cultura ativa (do que ainda está em funcionamento) adquire cada vez mais notoriedade. É neste contexto que o presente projeto se reveste de suprema importância.

PROGRAMAS NACIONAIS DE TURISMO PATRIMONIAL INDUSTRIAL

Passamos a mencionar alguns trabalhos desenvolvidos nesta área — património industrial — em Portugal.

O projeto de turismo industrial de São João da Madeira “tem por missão a projeção nacional e internacional do município de S. João da Madeira e consolidação e promoção da sua dimensão turística ligada à indústria, potenciando o desenvolvimento económico e social, a bem da qualidade de vida dos cidadãos.”² Dispõe de um *welcome center* (instalado na da antiga fábrica da *Oliva*) onde é possível obter informações sobre o turismo industrial em S. João da Madeira bem como dos circuitos pelo património industrial. Este projeto foi pioneiro em Portugal (surgiu em 2012) e conjuga as indústrias do calçado, chapelaria, lápis e etiquetas. Este é, por ventura, um dos projetos nacionais onde existe uma sinergia bem-sucedida entre as várias indústrias e o poder local.

Sines — Turismo Industrial Sustentável é uma iniciativa que arrancou em Setembro de 2014 e que é promovida pelo Sines Tecnopolo (uma incubadora de empresas), envolvendo, numa primeira fase, a Galp Energia. A Câmara Municipal de Sines patrocina o projeto que conta com uma visita à refinaria de Sines, um exemplo por excelência do processo de industrialização do país.

Os Circuitos Industriais da Marinha Grande constituem um outro projeto de turismo industrial que envolve dez fábricas, um centro tecnológico e um museu e que abrange três sectores da economia local: do vidro, dos moldes e dos plásticos. A funcionar à cerca de um ano procura, à semelhança de outras iniciativas acima mencionadas, potenciar a indústria emergente local e nacional.

A Rota do Património Industrial do Vale do Ave surgiu em 2006 com o objetivo de dar a conhecer e divulgar o património e indústria têxtil existente na região. Promovida pela Adrave (Agência de Desenvolvimento Regional do Ave) e cofinanciada no âmbito do Programa Operacional da Região Norte procurava fomentar a bacia do Ave com um produto turístico. Esta iniciativa contava com a participação dos seguintes municípios Cabeceiras de Basto, Fafe, Guimarães, Mondim de Basto, Póvoa de Lanhoso, Trofa, Santo Tirso, Vieira do Minho, Vila Nova de Famalicão e Vizela. Esta rota integrava a visita a um conjunto de cerca de 24 unidades industriais e pré-industriais da região.

A rota do património industrial Tons do Mármore tem como missão promover o espólio marmóreo do Anticlinal de Estremoz. Desde 2013 que o convite é feito a todos os que se interessam por este património: “venha descobrir o ouro branco do Alentejo”. Esta iniciativa reúne os municípios do Alandroal, Borba, Estremoz, Sousel e Vila Viçosa em roteiros que variam entre o meio-dia e os três dias.

À parte destas iniciativas existem também pequenas iniciativas isoladas que procuram promover o património industrial bem como as indústrias emergentes. São disso exemplos os municípios de Braga, Oeiras ou Guimarães.

REDE PORTUGUESA E EUROPEIA DE TURISMO INDUSTRIAL

Durante o 4.º Congresso Europeu do Turismo Industrial, decorrido em S. João da Madeira, em 2014, foram lançadas as bases para a constituição da Rede Portuguesa de Turismo Industrial. Esta tinha como objetivo o reconhecimento e promoção do turismo industrial português. Das conclusões deste congresso fez também

parte a criação da Rede Europeia de Turismo Industrial. Neste âmbito, foi criado um órgão consultivo que permitisse um debate científico e técnico permanente. Desta organização participam Espanha, França e Portugal e ainda como quadros académicos e especialistas o Reino Unido, Alemanha, República Checa, Holanda e Itália.

O presente projeto procura dentro deste contexto contribuir para a promoção das Redes Portuguesa e Europeia de Turismo Industrial; seguindo os preceitos desenvolvidos no final do 4.º Congresso Europeu do Turismo Industrial: “deve evitar-se que grandes polos de atração turística — cuja sustentabilidade é difícil de manter — possam eclipsar projetos de Turismo Industrial mais modestos, mas de confirmado valor cultural e pedagógico.”³

CIRCUITOS INDUSTRIAIS: ALCÂNTARA-ORIENTE

Os circuitos culturais industriais procuram, após cuidada seleção de locais de interesse, numa determinada região, interligar entre si, numa visita ou itinerário, as várias atrações culturais e patrimoniais. Contribuem assim para a dinamização social, cultural e económica de determinada área geográfica.

O presente projeto traduz-se na dinamização de roteiros geográficos pelo património industrial e tem como objetivos: sensibilizar o grande público para os vestígios industriais; convocar as memórias de quem esteve, quer pela proximidade geográfica, quer pelos laços familiares, ligado às indústrias; promover a salvaguarda do património industrial; fomentar o turismo industrial; fomentar a interpretação destes monumentos fabris.

MENDES (2013) defende as vantagens da salvaguarda e reutilização de estruturas no âmbito do património industrial: a preservação de “pedaços” da memória das populações, reforçando a sua identidade e valorizando a história, tanto a nível nacional como local”; a solidez; os espaços e a localização dos vestígios numa perspetiva social e económica; por último, “a manutenção de instalações integradas em centros urbanos (...) contribuirá para impedir que se edifiquem estruturas, em betão, de dimensões excessivas como não raro se tem verificado.”

A presença constante de um mediador cultural nestes roteiros industriais será fundamental para a identificação de aspetos técnicos, arquitetónicos, históricos e sociais do processo de industrialização do país. Assim, serão usados ao longo das visitas plantas, alçados, fotografias ou ilustrações que permitam melhor salientar a relevância daquele equipamento industrial. Adicionalmente, será entregue um desdobrável com um pequeno roteiro. Este terá a identificação dos vários imóveis visitados durante aquele percurso: a sua designação, o seu tipo de indústria, datas de laboração e o arquiteto e engenheiro responsáveis, a partir de um mapa/carta onde se encontram localizados.

O público-alvo é constituído por especialistas em arqueologia industrial, património industrial, processos de industrialização do país; estudantes de património, arqueologia, história e turismo; população ligada à realidade industrial; interessados.

Os circuitos têm uma duração variável entre a uma hora e as três horas. As distâncias percorridas estão calculadas entre os 2 e os 4 quilómetros. Os grupos terão uma dimensão entre as 12 e os 25 participantes.

3 Consultado a 9 de Setembro de 2014. Disponível em <http://www.cm-sjm.pt/18339>.

Estes roteiros terão uma periodicidade semanal, alternando entre o eixo de Alcântara e o eixo do Oriente durante o primeiro ano.

No segundo ano pretendemos que esta iniciativa se alargue a toda a margem sul do rio Tejo. Entenda-se, os municípios de Almada, Seixal, Barreiro. No terceiro ano, pretendemos que seja possível dinamizar roteiros industriais em toda a grande Lisboa, compreendendo os concelhos de Sacavém, Loures e Vila Franca de Xira.

Para uma melhor execução dos objetivos acima propostos será necessário estabelecer várias parcerias com Juntas de Freguesia, Câmaras Municipais, Antigas Casas de Pessoal e grupos de amigos, na senda de relembrar ao poder local a importância destas temáticas, por um lado, e de envolver as populações direta ou indiretamente ligadas ao processo de industrialização do país.

CIRCUITOS ALCÂNTARA

Alcântara é rica em evidências do passado, sendo um lugar cultural de excelência nos tempos modernos o que nos permite obter um verdadeiro *then and now* em alguns casos bem-sucedido noutros casos, as perdas são irreversíveis. Este circuito procura dar uma visão da industrialização da zona de Alcântara do século XIX a partir de alguns exemplos arquitetónicos que persistiram adquirindo novas funções na contemporaneidade, entre as quais em alguns casos manifestações artísticas ou fins comerciais (CIVERA, 1998).

Este circuito está previsto ter uma duração de aproximadamente uma hora durante a qual será percorrido um quilómetro em linha reta. Tem, por isso, um nível de dificuldade de fácil.

Assim, apesar de estarem já previstas várias variantes deste roteiro, dada a excepcional variedade cultural de possibilidades, optou-se por agora num tipo de roteiro com quatro paragens distintas que, por um lado, traduzem de modo positivo o antes e o depois e, por outro, sintetizam a história industrial da região:

1. Museu da Carris

Como referimos anteriormente a cidade de Lisboa desenvolveu-se e cresceu em parte devido ao ritmo de evolução dos transportes públicos que facilitaram os acessos. Fundada em 1872 a Companhia de Carris de Ferro de Lisboa contribuiu com elevadores/ascensores, elétricos e autocarros para uma Lisboa mais desenvolvida, pelo que nos parece adequado começar a visita numa Alcântara oitocentista pelo museu que enaltece os meios de transporte. Iniciada uma visita às suas instalações é possível viajar no tempo observando todo um vastíssimo património móvel industrial, desde carruagens a trajes de época.

O emblemático Museu da Carris sito na Rua 1º de Maio nº. 101 marca o início desta viagem, funcionando simultaneamente como ponto de partida e como local de palestra para a visita que se segue. Ainda dentro das instalações do museu surge um primeiro momento *Then and Now* que se destaca dentro do complexo: *Village Undergroud Lisboa*. Um espaço único desenvolvido e frequentado por inúmeros artistas, onde nascem diariamente projetos *workshops*, exposições. É um local de convívio que se mistura no tempo deste roteiro e onde será dada toda a informação necessária para a visita.

2. Fábrica de Santo Amaro da Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonense

A Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonense foi uma unidade fabril criada em 1839, situada em Lisboa cedo se afirma como crucial na industrialização da capital, já que foi uma das maiores fábricas da cidade durante o século XIX. Instala-se em Alcântara a partir de 1849 com uma área industrial monumental de cerca de 23 000 m². Foi posteriormente ocupada pela Companhia Industrial de Portugal e Colónias, Tipografia Anuário Comercial de Portugal e pela Gráfica Mirandela.

Esta parte da cidade que permaneceu nas “sombras” durante imenso tempo foi recentemente devolvida à comunidade pelo novo nome de *LXFACTORY*. Um segundo momento *Then and Now*. Uma ilha criativa mesmo no centro de Lisboa, ocupada por empresas de profissionais das mais variadas áreas, palco de concertos, eventos e exposições de moda, música, arte, *design*, arquitetura. Um local privilegiado de lazer que volta a trazer este espaço à atualidade. Aqui vive-se uma atmosfera industrial a cada passo fomentada pela arquitetura industrial envolvente mas também pela vida do espaço que lembra o seu apogeu. Um local do nosso passado acessível a todos, onde podemos projetar um futuro para todos.

3. Companhia União Fabril — C.U.F

Fundada em 1865 com sede em Lisboa dedicou-se principalmente à produção de sabão, velas, óleos e massa de purgueira. A sua unidade industrial localizada em Alcântara fora montada em 1857 pelo Visconde da Junqueira. Em 1881 a “Fábrica União Fabril” empregava cerca de 133 trabalhadores.

Contrastando com os dois exemplos anteriormente referidos este é um exemplo onde a exceção da arquitetura exterior em banda e de uma chaminé todo o complexo industrial foi destruído. A velha chaminé de tijolo que anuncia “Adubos químicos” visitada neste roteiro é o único vestígio visível e de destaque da antiga fábrica. No seu lugar surgiu um condomínio habitacional. Esta paragem fomenta o processo de consciência do visitante.

4. Fábrica Napolitana

Esta fábrica, situada na Travessa Teixeira Júnior n.º1, era um conjunto industrial do início do século XX que estava inserido na grande fase de afirmação da indústria moageira em Portugal (FOLGADO, 2004). Construída em 1908 é em 1926 adquirida pela Companhia Industrial de Portugal e Colónias mantendo-se no ativo até à década de 70 do século XX. Esta obra arquitetónica é da autoria de Vieillard & Touzet cujos vários edifícios complementares formam um quarteirão: fábrica de massas, moagem, silos e casa das máquinas. Durante a visita apenas é possível observar o edifício pelo exterior já que atualmente serve como sede dos escritórios do grupo Auchan. Outro exemplo não tão dramático como o anterior já que conserva o edifício, no entanto para uso privado, vedado ao público, o que de certa forma resulta numa usurpação de um património de interesse público⁴.

De reconhecida importância histórica e arquitetónica industrial a escolha deste espaço, neste roteiro, essencialmente oitocentista, prende-se com o facto das instalações industriais da Napolitana serem já novecentistas e por conseguinte, esta última paragem prepara o visitante para um próximo circuito, nessa outra realidade, na cidade e no tempo.

4 Classificação: I.L.P., Decreto N.º 31/83 de 9 de Maio.

CIRCUITOS ORIENTE

Este segundo itinerário procura dar seguimento à divulgação dos processos de industrialização da cidade de Lisboa no decorrer do século XX. Como defende CUSTÓDIO, 2005: “As transformações estruturais de fundo contribuíram para a alteração do lugar da indústria na economia portuguesa e para a mutação da paisagem tradicional, reforçando a sua artificialidade geral (em todo o território nacional), e específica (nos centros e periferias das maiores concentrações industriais) Para tal, abordámos aspetos práticos como a arquitetura, a técnica ou a geografia.” Se, com o circuito de Belém, nos concentrámos em evidenciar a requalificação dos equipamentos, neste roteiro procurámos enfatizar o território industrial. Assim, elegemos a Av. Infante D. Henrique como um eixo fundamental (dentro da zona dos Olivais, Marvila, Sacavém) para a compreensão dos processos da tardia industrialização promovida pelo Estado Novo, da cidade de Lisboa. Território este, posteriormente requalificado para albergar a Exposição Mundial de 1998 e que cuja Gare do Oriente é um marco incontornável.

A oriente da Praça do Comércio, muitas evidências industriais foram, entretanto, demolidas; outras encontram-se abandonadas e até mesmo vandalizadas (são disso exemplos a empresa e oficinas do Baptista Russo ou a antiga cantina da Sacor). Desta forma, optámos por escolher estruturas que fossem possíveis visitar por dentro ou que tivessem um papel preponderante no processo de industrialização.

Este circuito tem uma duração média de duas horas e irá percorrer cerca de um quilómetro e meio. Têm, por isso, uma classificação de dificuldade nível elevado.

1. Fábrica Barros

Instalada numa das avenidas que delimita a zona industrial dos Olivais, a construção desta unidade fabril remonta a 1958. Destinada à indústria têxtil, o ante-projecto (1947) e projecto estiveram a cargo de dois dos pioneiros do modernismo da arquitectura em Portugal e autores de várias obras de referência durante o Estado Novo, José Cottinelli Telmo (1897-1948) e Jorge Segurado (1898-1990).

A escolha desta fábrica para o início deste percurso prende-se com a importância que ela teve na modernização industrial da cidade. Como defende FOLGADO (2012) “A Barros significou, portanto, a actualização do sector têxtil dos lanifícios numa Lisboa que ambicionava modernizar-se também pela indústria.”

Em 2006, é aprovado um projecto para o espaço desta fábrica que previa a construção de edifícios que usam energias renováveis. Do projecto faz parte a construção de edifícios até oito andares, com 240 fogos de habitação, bem com a conservação da fachada da antiga unidade fabril.

2. UTIC

A União de Transportadores para Importação e Comércio (UTIC) fundada em 1944, em Lisboa, pelas principais empresas rodoviárias de transporte de passageiros, teve, como principal objectivo, manter peças a preços competitivos para os seus autocarros. Se no pós IIª Guerra Mundial importou chassis directamente aos fabricantes, a nova fábrica em Lisboa (Cabo Ruivo) serviria para construir as suas próprias carroçarias. Na sequência do 25 de Abril de 1974, a empresa é nacionalizada mas as graves dificuldades financeiras obrigam-na em 1985 a dividir-se em dezanove empresas. Em 1992 viria a encerrar definitivamente.

Em 2006 iniciou-se uma obra requalificação desta unidade fabril numa parceria entre a Edifer Imobiliária e a Parquesol Imobiliária. Viriam a ser construídos 2 edifícios destinados a habitação com zonas de lazer e espaços verdes. Ainda que nem todos os edifícios fabris tivessem sido reabilitados, não é hoje possível visitar nenhum destes espaços.

3. Estação Elevatória e Reservatório dos Olivais

Em 1948 é feita a inauguração do edifício da Estação Elevatória, com a presença dos membros do Governo. Quatro anos mais tarde conclui-se o reservatório com capacidade para 16.000m³ de água. Para compreender a importância quer desta estação quer deste reservatório para a cidade de Lisboa, torna-se imprescindível conhecer a Companhia das Águas de Lisboa (1868) bem como o seu papel na modernização da cidade. Como defende FOLGADO (2012) “A imprescindibilidade da central dos Olivais para a modernização do quotidiano e da indústria foi total.”

4. Gare do Oriente

Obra fundamental para a Exposição Mundial de Lisboa em 1998, a Gare do Oriente (concluída em 1998) é, por ventura, o símbolo da requalificação feita neste território. O projecto foi da responsabilidade do arquitecto Santiago Calatrava (1951-) e trata-se de um complexo que integra transportes ferroviários (de médio e longo curso), rodoviários (de médio e longo curso), metro e ainda um espaço comercial.

Se ao longo deste circuito abordámos algumas das evidências da industrialização do país, da cidade, terminamos uma obra que pretende ser um «mergulho no futuro». Assim, a questão das acessibilidades é apontada VELEZ (2008): «Começava também então outra revolução em Lisboa, a das acessibilidades. Como em todos os processos semelhantes, a Expo’98 foi o pretexto para concretizar ou antecipar velhas metas da capital.»

CONTINUAÇÃO DO PROJETO/ROTA DAS INDÚSTRIAS

Circuitos pela tardia industrialização portuguesa: lisboa entre 2 mundo é um projeto-piloto e por esse motivo pretendemos que este seja alargado ao território nacional. Neste sentido, estamos a desenvolver um projeto complementar — Rotas das Industrias — que numa primeira fase pretende desenvolver visitas mensais a diferentes núcleos de património industrial português. No espaço de três anos pretendemos que seja possível desenvolver roteiros industriais em qualquer destes pontos de forma continua. É disso exemplo, o concelho de Mértola e o seu património mineiro ou o concelho da Covilhã e o seu património ligado aos lanifícios.

MEMÓRIAS DAS INDÚSTRIAS

Segundo a Carta de NIZHNY TAGIL (2003) “ (...) estes valores do património industrial intrínsecos aos próprios sítios industriais, às suas estruturas, aos seus elementos constitutivos, à sua maquinaria, à sua paisagem industrial, à sua documentação e também aos registos intangíveis contidos na memória dos homens

e das suas tradições.” Neste sentido, como referido anteriormente, é propósito deste projeto fazer uma recolha das memórias direta e indiretamente ligadas ao património industrial. Para tal calcula-se que no espaço de um ano poderão, eventualmente, realizar-se pequenas sessões, em parceria com as Juntas de Freguesia, Câmara Municipal, antigas casas de pessoal e associações recreativas o registo em vídeo das memórias de antigos funcionários e familiares ligados às unidades industriais abordadas nos roteiros.

Acreditamos que as memórias ligadas aos processos de industrialização em Lisboa são elas mesmas um património a salvar. Assim, urge identifica-las, conhece-las, proteja-las. Como defende ASSUNÇÃO (2007) “A fonte oral como recurso extremamente rico e criativo de diálogo, espaço para elaboração e democratização da fala, de pessoas comuns falando sobre as suas impressões, desejos, anseios, sonhos, interpretações, registos e contradições.”

A MINHA FÁBRICA

A importância da salvaguarda cresce numa sociedade que prima quer pelo consumo, quer pelo imediato. Neste projeto pretendemos que as próximas gerações reconheçam um património industrial que não raramente define tanto o território como as populações, como os processos de desenvolvimento do país. Acreditamos assim, que conhecer é um dos garantidos para a salvaguarda, contrariando o que tem sido feito no nosso país e é denunciado por FOLGADO (2004) “O edificado do século XIX-XX, que cumpriu a sua função, quer seja, do universo produtivo, de lazer, de habitação, infraestruturas — pontes, portos e seus vários equipamentos, de circulação ferroviária, ou outros —, corre o sério risco de desaparecer, ou de perpetuar-se para as futuras gerações descaracterizado e esvaziado de autenticidade.” Por isso, e no seguimento da recolha das memórias associadas aos processos de industrialização, é nosso objetivo, no espaço de dois anos dinamizar estes roteiros industriais junto das escolas.

CONCLUSÃO

São já conhecidas várias iniciativas para o próximo ano (2015) no âmbito do património industrial, entendendo-se este como uma fonte de riqueza, desenvolvimento, prosperidade. Pretende-se que este projeto se afirme como uma abordagem à promoção do turismo industrial sustentável fomentando o desenvolvimento regional.

Embora ambicioso, com diferentes parceiros, abrangente no tempo e no espaço, o projeto aqui apresentado visa contribuir para a divulgação e salvaguarda do património industrial nas suas vertentes técnicas, arquitetónicas e económicas. De igual modo, pretende-se colocar a cidade de Lisboa, no mapa da rota europeia do património industrial, para que Portugal possa ficar a par dos seus congéneres europeus num mesmo objeto: a promoção de uma rede de património industrial europeia.

As limitações temporais limitam uma descrição mais detalhada. Todavia também não desejaríamos acrescentar muito mais informação, pois o fator surpresa é para nós o mais aliciante.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALVÈS, Gille (1995) — “Património” in *Encontros de divulgação e debate de estudos sociais*. Vila Nova de Gaia: Sociedade de estudos e intervenção patrimonial, pp. 25-27.
- BARATA, Maria Filomena (2002) — “Algumas reflexões sobre património”, *Património. Estudos*, n.º3. Lisboa: IPPAR, pp. 100-105.
- BARATA, Maria Filomena (2004) — “A salvaguarda dos bens culturais e o ordenamento do território: Um passivo e um futuro”, *Património. Estudos*, n.º6, Lisboa: IPPAR, pp 12-19.
- CIVERA, Inmaculada Aguilar (1998) — *Arquitectura industrial — Concepto, método y fuentes* — colección Arqueologia Industrial. Valença: Museu d’etnologia.
- COSTA, Tiago F. M. (2011) — *Património Industrial Português da Época do Movimento Moderno — Das experiências modernistas às novas necessidades contemporâneas*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura, Coimbra: Faculdade de Ciências e Tecnologias da Universidade de Coimbra.
- CUSTÓDIO, Jorge (1994) — “Reflexos da Industrialização na Fisionomia e Vida da Cidade” In MOITA, Irisalva (coord.) — *O Livro de Lisboa*, Lisboa: Livros Horizonte, pp. 435-492.
- CUSTÓDIO, Jorge (2005) DOCOMOMO
- CUSTÓDIO, Jorge (2008) — ““A bem da nação”. A tecnologia do frio industrial na conservação de alimentos. O caso dos armazéns frigoríficos do bacalhau do porto de Lisboa” In Deolinda Folgado... [et al] *Museu do Oriente: de armazém frigorífico a espaço museológico/textos e investigação* Lisboa: Fundação Oriente, pp. 24-47.
- CUSTÓDIO, Jorge (coordenação científica) (2012) — *100 Anos de Património. Memória e Identidade. Portugal 1910-2010*, 2.ª edição, Lisboa: IGESPAR, 2012, pp.261-340.
- CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda (1999) — *Caminhos do Oriente*. Lisboa: Livros Horizonte.
- FOLGADO, Deolinda (2004) — “A Napolitana. Programa arquitetónico ao serviço da indústria” in. *Estudos do Património*, n.º6, Lisboa: Instituto Português do património Arquitetónico, pp. 102-108.
- FOLGADO, Deolinda (2005) — “O levantamento da arquitectura industrial moderna em Portugal”. In *A Arquitectura da Indústria 1925-1965* Registo DOCOMOMO Ibérico. Barcelona: Fundação DOCOMOMO pp.
- FOLGADO, Deolinda (2008) — “A caixa do frio artificial. A conformação de um lugar na Lisboa dos anos 40. In Deolinda Folgado... [et al] *Museu do Oriente: de armazém frigorífico a espaço museológico/textos e investigação*. Lisboa: Fundação do Oriente.
- FOLGADO, Deolinda (2013) — *A Nova Ordem do Estado Novo*. Lisboa: Livros Horizonte.
- FOLGADO, DEOLINDA (2004) — “A Memória ao Negro” ou a salvaguarda como reduto da memória. *Património. Estudos* n.º 6 pp. 20-32
- LACROIX, Michel (1999) — *O Princípio de Noé ou a Ética da Salvaguarda*. Lisboa: Piaget.
- MARQUES, Beatriz (2009) — *O vale de Alcântara como caso de estudo — evolução da morfologia urbana*. Dissertação de mestrado. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa.
- MATOS, Ana Cardoso & SAMPAIO, Maria da Luz (2014) — “Património Industrial e Museologia em Portugal” in *Museologia e interdisciplinaridade*. Brasília: Universidade de Brasília.
- MENDES, J. Amado (1995) — “ A Arqueologia Industrial ao serviço da História Local” in *Revista Gvimarães*, Vol.105. Guimarães: Sociedade Martins Sarmento.
- SANTOS, A. Maria António (2000) — “Património Industrial em risco na cidade de Lisboa” in *Arqueologia e História*. Vol. 52. Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses, Colibri
- VELEZ, J. *Expo’98: História de um Território revisitado* (2008) Disponível em: cvc.instituto-camoes.pt/conhecer/biblioteca-digital-camoes/.../file.html. Consultado em: 23 de Setembro de 2014
- ASSUNÇÃO, A. *Lugar de trabalho, lugar de património: a fábrica e as pessoas* (2007) Museu de Cerâmica de Sacavém. Divisão do Património Cultural. Departamento Sociocultural. Câmara Municipal de Loures.

LEGISLAÇÃO

Lei n.º 2002, da Electrificação do País, Diário do Governo, I Série, 26 de Dezembro de 1944.

Lei n.º 2004, Fomento e Reorganização Industrial, Diário do Governo, I Série, 14 de Março de 1945.

WEBGRAFIA

MENDES, José Amado — *O património industrial na museologia contemporânea: o caso português*. Disponível em <http://www.ubimuseum.ubi.pt/n01/docs/ubimuseum-n01-pdf/CS3-mendes-jose-amado-o-patrimonio-industrial.pdf> (consultado a 6 de Setembro 2014)

ROCHE, Daniel (1998) — *Historia Das Coisas Banais*. Teorema. Disponível em: <http://www.turismoindustrial.cm-sjm.pt/>; <http://www.cm-sjm.pt/18339> e www.ua.pt/ReadObject.aspx?obj=30840 (consultado a 7 de Setembro de 2014)

DGPC — PATRIMÓNIO CULTURAL

Fábrica Barros — <http://www.patrimoniocultural.pt/pt/patrimonio/itinerarios/arquitetura/09/> (consultado a 4 de Novembro de 2014).

UTIC — <http://www.patrimoniocultural.pt/pt/patrimonio/itinerarios/arquitetura/25/> (consultado a 4 de Novembro de 2014).

Fábrica de Santo Amaro da Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonense — <http://www.patrimoniocultural.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/71938> (consultado a 4 de Novembro de 2014).

Fábrica Napolitana — <http://www.patrimoniocultural.pt/pt/patrimonio/itinerarios/industrial/10/> (consultado a 4 de Novembro de 2014).

SIPA — SISTEMA DE INFORMAÇÃO PARA O PATRIMÓNIO ARQUITETÓNICO

Estação Elevatória dos Olivais — http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=26964 (consultado a 4 de Novembro de 2014).

PRÉMIOS E DISTINÇÕES — <http://www.refer.pt/MenuPrincipal/ComunicacaoSocial/Noticias/Noticia/tabid/447/ItemId/600/View/Details/AMID/948/Default.aspx> (consultado a 4 de Novembro de 2014).

SITES OFICIAIS DE INSTITUIÇÕES

Museu da Carris — <http://museu.carris.pt/> (consultado a 4 de Novembro de 2014).

Village Underground Lisboa — <http://vulisboa.com/> (consultado a 4 de Novembro de 2014).

LX Factory — <http://www.lxfactory.com/PT/welcome/> (consultado a 4 de Novembro de 2014).

SUSANA DOMINGUES

É licenciada em Comunicação Social e Cultural pela Universidade Católica Portuguesa e tem mestrado em Museologia: Conteúdos Expositivos pelo Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa. Neste momento está a realizar o doutoramento em História Contemporânea pela Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa. Interessa-se pelos processos de industrialização nacionais, em particular pelo sector do frio aplicado a consumíveis. É investigadora do Instituto de História Contemporânea e membro da direcção da Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial.

SANDRA MARQUES

É licenciada em Arqueologia na Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas. Encontra-se atualmente a realizar o mestrado em Arqueologia na mesma instituição, cuja dissertação se integra na especialização em Arqueologia Industrial Náutica e Subaquática. Está integrada na equipa do proCasc — Projeto Carta Arqueológica Subaquática do Litoral de Cascais desde 2012 e é investigadora do Instituto de História Contemporânea. Participou com várias comunicações em diferentes congressos e jornadas. É membro da direção da Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial.