

Debates, intervenções e perdas em torno de património industrial portuense. Uma revisão sinóptica de alguns casos em apreço (1952-2022)

Mário Bruno Pastor¹

*Debates, interventions and losses around Porto's industrial heritage
A synoptic review of some cases under consideration (1952-2022)*

à memória do Arquiteto José Carlos Loureiro (1926-2022)

1. Introdução

Os diferentes destinos dados ao património industrial, que vão desde a sua demolição à sua reutilização ou reconfiguração, prendem-se, sobretudo, com as diferentes perceções de valorização patrimonial em torno de cada caso. Essas perceções são, de um modo geral, resultado de diferentes contextos conjunturais, tanto do ponto de vista estritamente cronológico, ou histórico, como do ponto de vista do debate e da discussão pública que foi, ou não, gerada em torno de cada caso específico. .

No nosso ponto de vista, a discussão pública é a base de partida para a tomada de decisões esclarecidas que visem a solução dos desafios patrimoniais que as estruturas industriais desativadas ou vias de desativação levantam. Contudo, a própria perceção de discussão pública deve, também, ser objetivamente definida. Ou seja, uma discussão dentro da sociedade civil deverá estar articulada com todos os agentes que compõem as sensibilidades em redor do património. Como agentes interventores no diálogo, consideramos quatro vertentes fundamentais, expostas em concerto horizontal, sem que a sua enunciação abaixo reflita qualquer tipo de hierarquização:

- a) Poderes públicos administrativos e gestores do território (autarquias e administração central);
- b) Comunidade local (utilizadores, presentes ou antigos, do objeto patrimonial em debate, incluindo os detentores legais do património);
- c) Academia (investigadores, docentes e comunidade não docente);
- d) Comunicação social (enquanto plataforma preferencial de moderação, incentivo e divulgação do próprio debate).

Da dinâmica de discussão destes quatro vetores, retiraríamos critérios que pudessem servir de guias de gestão e intervenção sobre o património industrial e a sua conservação.

Mário Bruno Pastor, Doutorando em Estudos de Património na Universidade Católica Portuguesa Porto
Universidade Católica Portuguesa, CITAR

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7812-006X>

e-mail: mbpastor@ucp.pt

Contudo, nem sempre foi possível articular, ou mesmo estimular, um debate que pudesse, efetivamente, representar uma perspectiva social alargada sobre o património. Entendemos que a carência desse debate está, em grande medida, na base de processos mal geridos que resultaram em perdas totais ou parciais de elementos patrimoniais. É precisamente no espaço do debate público que podemos reunir os diferentes agentes sociais, agregação fundamental para uma gestão e conservação plural e criteriosa do património. Como forma de testar esta premissa, recolhemos, a título exemplificativo, um brevíssimo acervo de exemplos, que, pela sua natureza e ordenação cronológica, ilustram diversos rumos de discussão e de resultados sobre património industrial. Os exemplos debatidos, todos de implementação local, diga-se Grande Porto, ainda que com alcance nacional, seguem uma sequência cronológica estabelecida entre 1952 e 2022.

2. Metodologia

Para além da metodologia tradicional historiográfica de recolha e hermenêutica das fontes documentais diretas, nomeadamente projetos da Arquivo Histórico Municipal do Porto (AHMP), e indiretas, associamos a metodologia de reconhecimento e interpretação material no terreno da arqueologia. Para o enquadramento histórico e sociológico das diferentes discussões encetadas para cada caso, demos particular atenção à imprensa contemporânea dos eventos.

Do ponto de vista estritamente monográfico, procuramos também sintetizar pequenas fichas informativas sobre cada um dos casos em apreço, os quais, na sua maioria, permanecem ainda pouco, ou nada, estudados.

3. Revisão de casos em apreço: visão sinóptica de exemplos de debate, perdas, conservação e musealização

1. Demolição do Palácio de Cristal Portuense – (1951-2)
2. Moagens Harmonia no Freixo – (1998)
3. Demolição da Fibra Comercial Lusitana, (2008)
4. Fábrica de Fiação e Tecidos de Sá (2019)
5. Estação ferroviária da Boavista (2020-1)

3.1.. Demolição do Palácio de Cristal Portuense – 1951-2 – um monólogo (in)acabado

O Palácio de Cristal foi um empreendimento idealizado em 1861 pela Associação Industrial Portuense. A ideia original compreendia a edificação de um *palacio-agricolo-industrial-e-artístico* (“Palacio de Cristal”, 1861).

A comissão instaladora original correspondia, grosso modo, à elite capitalista, social e política do norte de Portugal (Barbosa, 1864). Esta dimensão burguesa do empreendimento refletiu-se no elevado preço dos ingressos para os recintos interiores e jardins do Palácio (Santos, 1989), traduzindo-se, na prática, numa permanente falta de público e, consequentemente, carência de receita, um aspeto que viria a ser determinante para a degradação muito precoce do edifício.

A comissão optou, desde logo, pelos terrenos do antigo monte e campo da Torre da Marca para instalar o edifício, um largo terreno com vistas elevadas sobre a cidade e o rio, numa área, à época, tradicionalmente de subúrbio, mas a uma curta distância pedonal do centro da cidade.

Parte dos terrenos para a edificação dos pavilhões foi, desde logo, expropriada pela Câmara Municipal do Porto.

O projeto, originalmente acordado em 1861 com os empreiteiros Charles Denoon Young & Co., de Edimburgo, foi atribuído ao engenheiro Thomas Dillen Jones. Todavia, a empresa C. D. Young haveria de entrar em falência, em 1862 (“Sequestration of Charles Denoon Young”, 1862). Ainda assim, Dillen Jones enviou para o Porto um seu representante para empreender o projeto (“Palacio de Crystal Portuense”, 1861)² A inauguração solene do Palácio de Cristal, a 18 setembro de 1865, coincidiu com a inauguração da Exposição Internacional do Porto³.

Todo o complexo englobava uma série muito diversificada de comodidades, desde restaurante, salão de dança, teatro e até um ginásio. Contudo, a grande vocação do Palácio de Cristal seriam as exposições, nomeadamente industriais. Assim, podemos considerar que, desde o primeiro momento, o Palácio de Cristal teve como génese uma natureza industrial, não só plasmada na sua configuração estrutural, mas também naquilo que se foi a sua primeira função: acolher as exposições industriais. No entanto, essa sua premissa original colidiu com uma realidade que se foi manifestando desde muito cedo: a má qualidade do edifício e dos seus acabamentos. O resultado foi um declínio rápido e quase irreversível de todo o equipamento, o que levou a Câmara Municipal do Porto a adquirir o imóvel. Em finais dos anos de 1940, depois de, inclusivamente, sofrer os danos provocados pelo ciclone de 1941 (Santos, 1989), o Palácio de Cristal era já um complexo semiarruinado, praticamente sem qualquer tipo de manutenção.

Deste modo, quando, no final de 1951, foi anunciada a realização no Porto do Mundial de Hóquei em Patins, a Câmara Municipal rapidamente deliberou a demolição do antigo Palácio de Cristal e a sua substituição por um pavilhão desportivo novo. Nos pareceres municipais e da própria Comissão Municipal de Arte e Arqueologia, não é usada a expressão *demolição*, mas simplesmente as *novas instalações do Palácio de Cristal*, tal como as deliberações são apenas focadas na qualidade do novo edifício⁴. Ainda assim, os anúncios na imprensa da época claramente referiam a demolição do velho edifício oitocentista e o projeto de construção de um pavilhão moderno, designado por *Palácio dos Desportos*.

² A fonte não nos indica claramente quem foi o enviado de Jones para o Porto, todavia, é legítimo pensarmos que terá sido Francis Webb Wentworth Sheilds, um colega do próprio Isambard Kingdom Brunel, e responsável por parte da construção da ferrovia australiana (*Sheilds, Francis Webb | City of Sydney Archives*, n.d.). Sheilds dirigiu as obras do *Crystal Palace* de Sydenham, no sul de Londres, durante a reconstrução de 1854, por Joseph Paxton (*Francis Webb Wentworth-Sheilds - Graces Guide*, n.d.). O próprio Brunel, enquanto engenheiro e amigo de Paxton, colaborou em ambos os *Crystal Palaces*, em 1851 e 1854, redesenhando e reconstruindo as gigantes torres-reservatório de água do edifício. Na extensa biografia de Brunel, por Angus Buchanan, Sheilds é referido como *F. W. Shields* (Buchanan, 2002). Sheilds, juntamente com o engenheiro e professor portuense Gustavo Adolfo Gonçalves e Sousa, o primeiro como arquiteto e o segundo enquanto diretor de obra, são os únicos responsáveis pela obra referidos na imprensa já durante o processo de construção do edifício.

³ A estrutura final – um maciço retilíneo construído em granito e ferro, revestido de vidro - seria composta por três naves. A nave central, a principal, teria um pé direito de cerca de 18,90 metros de altura e cerca de 24 metros de largura, por 110 metros de comprimento. As naves laterais, esquerda e direita, menos extensas, seriam mais baixas e estreitas.

⁴ Parecer emitido em sessão de 14 de fevereiro de 1952 da Comissão Municipal de Arte e Arqueologia sobre os estudos já elaborados para execução imediata da primeira fase dos trabalhos relativos ao grande recinto coberto nos jardins do Palácio de Cristal, 1952, AHMP.

À data de 1951-2, Portugal não tinha uma opinião pública livre e esclarecida, que permitisse levar o tema da demolição do Palácio a um debate alargado e estruturante. Simultaneamente, o tempo da salvaguarda do património industrial, mesmo em termos globais, ainda não era esse. Contudo, podemos, ainda assim, examinar o conteúdo dos discursos da época em torno da demolição, perceber, sobretudo através dos silêncios e das omissões, que, do ponto de vista académico, histórico e arquitetónico, não houve uma reflexão aturada sobre a questão da demolição. Mais, talvez ainda hoje, volvidos 70 anos dos acontecimentos, a discussão mais interpretativa esteja por fazer.

De um modo geral, o primeiro discurso, ainda imanado pela própria Associação Industrial Portuense era favorável à demolição do Palácio de Cristal. O argumento principal, ecoado depois pelos órgãos municipais, seria exatamente o estado de degradação do edifício, a sua desadequação às novas necessidades. O discurso da própria edilidade vincava a necessidade e os valores do novo, que *se harmonize com as necessidades do nosso tempo*, por oposição ao Palácio que *fez a sua época* (Gonçalves, 2018).

Do lado das vozes discordantes, destacou-se, por exemplo, Alfredo de Magalhães, ele próprio antigo presidente da câmara do Porto, responsável pela aquisição do Palácio, em 1934. Em entrevista ao Comércio do Porto, em 1952, Alfredo de Magalhães defendia a manutenção do edifício anterior. Evocava, sobretudo, valores subliminarmente patrimoniais, mas que, na verdade, eram no fundo valores afetivos, tal como *as características panorâmicas de singular, inconfundível graça e beleza* do Palácio e da sua envolvente. O antigo presidente de câmara referia a *profanação* das tradições do local e uma certa *sacralidade*, associada à memória de Carlos Alberto, pela proximidade da Quinta da Macieirinha.

Ainda *O Comércio do Porto*, dias depois, publicava uma outra entrevista crítica sobre as demolições. Desta vez, o entrevistado era o arquiteto Rogério de Azevedo, à época professor na Escola Superior de Belas-Artes do Porto (“Entrevista ao arquitecto Rogério de Azevedo”, 1952). Rogério de Azevedo, conhecido pela sua obra eclética, mas também assumidamente modernista releva-se também crítico das diferentes soluções apresentadas⁵, ou seja, tanto da demolição, como do novo projeto, a cúpula desenhada por José Carlos Loureiro, à época um jovem arquiteto de 26 anos de idade.

O discurso de Rogério de Azevedo é interessante, sobretudo sob dois pontos de vista: o arquitetónico e de gestão do espaço, e o da memória afetiva: quando lhe é perguntado sobre que tipo de estrutura melhor se integraria na envolvente ajardinada, *uma nave retangular ou redonda*, Rogério de Azevedo é perentório: *era o edifício que desapareceu*, exatamente por aquele ter sido desenhado em articulação com os jardins. No entanto, refletindo sobre os valores arquitetónicos do antigo Palácio em si, o arquiteto prefere aludir à memória pessoal de apego ao local e à estrutura, uma memória que ele próprio considera de foro íntimo. Face aos argumentos dirimidos para justificar a demolição, o mau estado geral do edifício, Rogério de Azevedo revela uma posição curiosa:

«a proclamada ruína que servia de pretexto à demolição do Palácio, é faca de dois gumes, pois que servindo para justificar a demolição, pode também significar desprezo, desmazelo, descuido, abandono, ou pobreza...».

⁵ Tal como muitas outras vozes da época, Rogério de Azevedo defendia a construção do *Palácio dos Desportos* num outro espaço, nomeadamente no local onde é hoje o Parque da Cidade.

Ou seja, o estado de ruína que, em última análise, pode ser intencionalmente forçado, ou agravado, foi considerado um critério muito ambíguo para cancelar a demolição.

À época, *O Comércio do Porto* empreendeu esta discussão possível, tomando, discretamente, uma posição crítica face às demolições⁶. No mesmo dia em que era publicada a entrevista a Rogério de Azevedo, o *Comércio*, bem como outros periódicos do Porto e de Lisboa, foram convocados para uma reunião, no gabinete do presidente da Câmara Municipal, o coronel Lucínio Presa. O objetivo do coronel era muito claro: distribuir um memorando aos jornalistas e:

«fazer algumas considerações sobre o momentoso problema que tem apaixonado não só a cidade mas o país inteiro que [...] deseja que se erga ali, como solução inteligente, acertada e útil, um edifício condigno e em perfeito equilíbrio e harmonia com o ambiente.» (“«Aquilo que se desejou e está a ser executado, há-de cumprir-se»”, 1952).

Em síntese, Lucínio Presa, depois de considerar as críticas à sua decisão como sendo *impertinentes* ou *petulantes*, avisava que não havia espaço para mais entraves à edificação do novo pavilhão desportivo⁷.

Não havia mais discussão. A imprensa não era um *fórum* de debate, reduzindo-se a um veículo não interativo de monólogo. E isto não só pela realidade da censura institucional da ditadura vigente, mas também pela própria situação sociocultural geral do país. Ao mesmo tempo, a opinião pública, ainda muito embrionária, não tinha, mesmo que houvesse espaço, envergadura cultural para poder travar uma discussão que ultrapassasse as questões de afetividade e memória em torno do Palácio de Cristal. Uma reflexão patrimonial mais lata, a inscrição do Palácio de Cristal na dinâmica industrialista da última metade do século XIX, no quadro das elites económicas desse tempo, nunca surgiu no discurso pró ou contra a demolição.

Volvidos 70 anos depois das demolições, permanece uma certa memória popular saudosista do velho Palácio de Cristal. Em alguns casos, existe até uma curiosa vontade *reconstrutivista*, como o movimento, criado nas redes sociais em 2013, que pretende reconstruir uma mimetização do Palácio de Cristal original (Cerejo, 2013). Ironicamente, este tipo de movimentos continua a reproduzir a mesma limitação argumentativa do passado. A *reconstrução* implicaria a demolição do atual Pavilhão Rosa Mota, a obra que José Carlos Loureiro construiu, em 1952, sobre o demolido Palácio de Cristal.

Neste tipo de ímpeto saudosista, o valor patrimonial do edifício atual é igualmente desconsiderado e até minorizado, tal como fora a memória do edifício de 1865. Ao mesmo tempo, a reflexão sobre o valor de memória da réplica, de uma projeção moderna de uma fantasia do passado, também não parece ser levada a cabo. Os valores patrimoniais da industrialização continuam fora do debate interpretativo, neste caso, mais sociológico, do que arqueológico propriamente dito. Com reprodução, ou sem ela, a discussão em torno do Palácio

⁶ É de lembrar que, 90 anos antes, em 1861, o mesmo diário foi um dos grandes promotores da construção do Palácio de Cristal.

⁷ Ainda na conferência de imprensa, quando o presidente da câmara foi questionado por um jornalista se poderia fazer alguma pergunta, a resposta foi igualmente perentória: *Não!* – respondeu o sr. Coronel Lucínio Presa. *É melhor guiarem-se pelo que escrevi, até porque podem perguntar-me alguma coisa a que, de momento, não seja fácil ou não me convenha responder.*

de Cristal, do seu percurso e da sua demolição, mantem-se no coração da opinião pública, porventura eivado mais de emoção, do que de compreensão. Não deixa, assim, de ser significativo que, desde o momento da sua demolição, a memória saudosista do Palácio de Cristal se tenha afirmado sobretudo como movimento popular, o que é mais revelador das perceções públicas da memória, do que do conhecimento sobre o objeto memorado, propriamente dito.

3.2. Moagens Harmonia no Freixo – 1998 – um diálogo a várias vozes

Construído em 1892 pela Companhia de Moagens Harmonia, este edifício fabril é constituído por dois grandes complexos de cinco pisos, unidos entre si por um bloco central, mais os pavilhões térreos anexos da maquinaria e caldeiras (Sampaio, 2015)⁸. As moagens foram implementadas num loteamento que pertencia originalmente ao palácio setecentista do Freixo, de autoria de Nicolau Nasoni. As estruturas localizam-se na área Oriental do Porto, junto ao concelho vizinho de Gondomar, e têm acesso direto ao Rio Douro, a partir de um cais particular. O conjunto tem características modulares, com uma estrutura central em ferro fundido, com pavimentação em sobrado, enquanto as fachadas são em alvenaria e rematadas por cantaria em granito. Em 1956, a Companhia ergueu, poucos metros a norte dos blocos originais (Fig. 1), um novo complexo que viria, paulatinamente, a substituir o primeiro edifício (Folgado e Docomomo Ibérico, 2002).

No início da década de 1980, todo o complexo industrial e o próprio Palácio do Freixo encontravam-se já num estado de degradação muito acentuado. Em 1984, o Estado, por escritura pública, acabaria por adquirir o complexo dos imóveis do Freixo (moagens e palácio) e integrá-lo no Ministério do Trabalho e Segurança Social (Sereno, 1994). Com esta aquisição, o governo pôde levar adiante o projeto de fixação da Secretaria do Emprego e Formação Profissional no Porto (*Decreto-lei n.º344-A/83*, 1983).

No início dos anos 1990, já todo o complexo do Freixo encontrava-se sobre a tutela pública do Instituto do Emprego e Formação Profissional. É um período que coincide com o exaustivo processo de inventariação do património industrial portuense proposto pela autarquia, e coordenado por José Manuel Lopes Cordeiro, da Universidade do Minho. Do resultado da inventariação (1991-3) concluiu-se que a cidade necessitava de um conjunto de infraestruturas e superestruturas organizacionais que pudesse levar a cabo a missão de criar um museu industrial no Porto. Neste sentido, foi criada a *Associação para o Museu da Ciência e Indústria* (AMCI), como entidade coordenadora e organizadora do novo projeto. O local escolhido para a implementação do futuro museu foi, desde a primeira hora, o edifício do século XIX da fábrica das Moagens Harmonia (Cordeiro et al., 1997).

A escolha do edifício prendeu-se com diferentes critérios patrimoniais, desde a conservação e preservação da estrutura fabril de 1892, a sua adequação estrutural para o fim museológico, à sua localização, que, apesar de privilegiada em termos turísticos com a sua envolvência natural e arquitetónica, sofria com o abandono votado à área Oriental da cidade. Ao mesmo tempo, o facto de o loteamento já pertencer ao Estado foi visto como vantajoso. O

⁸ Em 1932 o edifício sofreu uma grande transformação de ampliação, dando-lhe a feição que mantém atualmente.

edifício foi então pontualmente intervencionado e, em 1996, acolhia já o Museu, tendo sido oficialmente inaugurado no ano seguinte (Matos e Sales, 2018).

Todavia, ao contrário do Palácio do Freixo, cujo estatuto de Monumento Nacional datava já de 1910, o complexo industrial das moagens nunca obteve uma classificação patrimonial legal (Costa, 2005)⁹. Deste modo, apesar da fábrica das Moagens Confiança, no final da década de 1990, albergar já o embrião do MIC, de ter realizado e acolhido várias atividades culturais e pedagógicas, e de estar em curso um projeto de reabilitação integral do edifício, a verdade é que a fábrica encontrava-se legalmente desprotegida. Esta situação tornou-se particularmente melindrosa quando, a partir de 1997, a recuperação do Palácio do Freixo foi integrada no projeto de reabilitação urbana *Programa Metrópolis* (Lei n.º 52-B/96 - Grandes opções do plano para 1997, 1996)¹⁰.

Assim, em 1997, Fernando Távora e Bernardo Távora foram os arquitetos autorais do projeto de restauro do palácio barroco. A situação de semi-ruína do palácio, a sua desafiante implantação ribeirinha, muito sensível às consequências das intempéries e cheias, tornou o processo muito complexo. Ao mesmo tempo, a proximidade entre o palácio e a estrutura fabril das Moagens Harmonia lançaram um desafio às obras de conservação e restauro. O programa original de Fernando Távora previa o desmantelamento e reconstrução posterior das instalações moageiras, num outro local a definir, procurando assim *libertar* o palácio e jardins setecentistas da presença do *intruso* industrial oitocentista. Esta solução apresentada gerou polémica, até porque o MCI já se encontrava implementado. Pela primeira vez, uma discussão verdadeiramente pública viria a colocar sobre a mesa os valores patrimoniais em torno do património industrial e o do património mais tradicional, neste caso, o barroco (Vieira, 2011).

Procurando criar um fórum de discussão aberto sobre a temática do momento, a Associação Portuguesa para o Património Industrial (APPI) organizou, no início de 1998, um debate alargado entre vários intervenientes do projeto (autores, autarquia, académicos) e o público geral. Entre os diferentes pontos de vista, destacaram-se sobretudo a discussão entre os valores arquitetónicos mais puros, relacionados com aspetos autorais, qualitativos e até estéticos das obras em debate, por oposição aos valores patrimoniais históricos e arqueológicos do complexo industrial. Ao contrário do que ocorrera cerca de meio século antes com o Palácio de Cristal, o debate aberto, entre grupos executivos, intelectuais e público, pôde ser realizado a tempo e com resultados práticos e patrimoniais: o edifício fabril das Moagens Harmonia foi, por decisão política, protegido e o seu desmantelamento impedido.

Nesta primeira fase do debate, o foco de valorização e conciliação dos dois imóveis prendia-se com uma reflexão sobre os valores patrimoniais dos equipamentos e da sua presença definidora da identidade e memória da envolvente. Questões mais qualitativas em torno do valor arquitetónico não foram tomadas como determinantes, até porque, de certo modo, era consensual que a estrutura das moagens não possuía as qualidades arquitetónicas intrínsecas

⁹ Em outubro de 2002 foi aberto um processo de classificação, contudo, este acabaria por caducar, sem nunca ter sido concretizado.

¹⁰ O *Programa Metrópolis* foi apresentado no final de 1996. Tinha como objetivo a revitalização e recuperação urbana através de parcerias entre o Estado, autarquias e privados, com fundos do Orçamento e dos Quadro Comunitário de Apoio (QCA), e estava reduzido às cidades de Lisboa e Porto.

tradicionalmente valorizadas¹¹. Por outro lado, as características industriais da estrutura, a sua implementação enquanto peça do quadro geral que compõe o contexto de industrialização da área Oriental do Porto, foram consideradas. No entanto, rapidamente o discurso exteriorizou-se para a procura dos tradicionais elementos valorativos da construção arquitetónica. Assim, as Moagens Harmonia, conservadas, mas não intervencionadas, começaram a captar o olhar estético, aliado a uma retórica substancialmente vazia:

«A tipologia fabril produz um edifício que estrutura espaços caracterizados por uma ordem abstracta. A modulação e racionalização da sua estrutura constituem a modernidade e a validade da solução que permitiu e permite a sua adaptação constante à evolução técnica. Esta composição, regulada pelo palácio mas transformada pela abstracção da sua utilização é, no entanto, trabalhada e enriquecida com preocupações de enquadramento e de relacionamento com o Palácio do Freixo que originam o aparecimento de apontamentos materiais e formais pontuais que transportam valores respeitados e interpretados para os alçados da antiga fábrica.» (Rapagão, 1999).

O conjunto fabril oitocentista, primeiramente visto como um elemento de rutura no quadro bucólico da paisagem do Freixo, passou a ser interpretado organicamente, como se fosse um elemento adaptativo ao local. Uma extensão voluntária do barroco, que o complementa e, de certo modo, o restitui à paisagem. Esta visão, ainda que consentânea com a impressão estética que o conjunto do Freixo possa impressionar, acaba, involuntariamente, por trazer novamente o discurso para o plano da valorização gráfica e volumétrica das estruturas, sem qualquer tipo de estrutura científica ou mesmo criterial.



Fig. 1 - Vista do Freixo: 1 – Palácio Barroco; 2 – Edifício de 1892 e 1932 da fábrica Moagens Harmonia; 3 – Edifício de 1956 da mesma empresa (©MBPastor 2021).

¹¹ Referimo-nos concretamente a valores mais subjetivos, como a estética e a valorização autoral, mas também valores objetivos, como a qualidade dos materiais empregues na sua construção. Os valores patrimoniais em debate prenderam-se com a verificação da importância histórica e arqueológica do edificado industrial, da sua exemplaridade, nomeadamente como modelo de um processador vertical de cereais de modelo austro-húngaro (Matos e Sampaio, 2015).

Ainda que tenha intentos de conservação, o discurso não é diferente do argumento original, meramente estético, que pretendia remover da paisagem as *Moagens*, para que o Palácio do Freixo pudesse cumprir a sua dimensionalidade cénica original. Tal como o *reconstrutivismo* à volta do Palácio de Cristal, cujo objetivo primeiro é avaliar, para em seguida negar, o valor estético do atual Pavilhão Rosa Mota, esta visão usa o mesmo tipo de criterização patrimonial. Isto é, o aparato argumentativo em torno da valorização do edificado não se prende com questões objetivas, como um levantamento documental e arqueológico do local, com um estudo de impacto sociocultural na área de implementação, ou com uma análise comparativa com outras estruturas da mesma tipologia e exemplos de outras eventuais soluções de salvaguarda. Pelo contrário, o discurso tornou a redundar na abstração, mais, ou menos, declarada de impressões estéticas e emocionais.

Não obstante, e em grande medida por ação do debate promovido pela APPI, o edifício oitocentista das moagens viria a ser preservado. Todavia, esta preservação, implicou uma nova visibilidade sobre as estruturas industriais Harmonia. O velho edificado industrial que chegara ao final da década de 1990 em risco de ser, se não demolido, pelo menos desmantelado, era agora avaliado como um ativo arquitetónico e turístico para a cidade.

Assim, em janeiro de 2005, era anunciado o novo destino das moagens e do palácio: a transformação em pousada de luxo, com projeto de David Sinclair (Faria, 2005). Deste modo, em março do mesmo ano, cumprindo o plano acordado ainda em 1999, quando todo o complexo do Freixo foi transferido, por permuta, para a Câmara Municipal do Porto (Resolução do Conselho de Ministros n.º 48/2005, 2005), o destino das moagens estava já sob o escrutínio do empreendimento turístico¹². Esta situação implicou o desalojamento do MCI que, como vimos, tinha previsto, uma remodelação do edifício com fins especificamente museológicos.

O destino das Moagens Harmonia voltava novamente para a esfera pública. Agora, estando a questão de conservação assegurada, debatia-se a natureza da reutilização das estruturas. Em junho de 2005, Álvaro Domingos, professor na Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, relançava os valores patrimoniais e industriais do edifício como estando, sobretudo, relacionados com a funcionalidade original da fábrica, e que essa funcionalidade só poderia ser compreendida e preservada no contexto da musealização (“Qual o valor das Moagens Harmonia?”, 2005). No entanto, no ano seguinte a autarquia entregou o palácio e as moagens a um consórcio hoteleiro (“Câmara do Porto entrega Palácio do Freixo ao Grupo Pestana Pousadas”, 2006).

Face a nova polémica, o (à época) Instituto Português do Património Arquitetónico (IPPAR), viu-se compelido a encetar um escrutínio mais apertado do projeto arquitetónico de transformação das moagens em pousada. Em todo o caso, o projeto viria a ser aprovado (Luz, 2006). Com um orçamento de cerca de 10 milhões de euros, as obras de reconversão tinham como data prevista de conclusão o verão de 2009 (Carvalho e Pinto, 2008). De referir ainda uma

¹² A resolução foi efetivada durante o efémero XVI Governo Constitucional, presidido por Santana Lopes. O documento, tem a particularidade de identificar erradamente o endereço dos imóveis na Estrada Nacional 107, quando estes se localizam, na verdade, na N108). Simultaneamente, a autarquia portuense, em 2005, tinha já um novo executivo liderado por Rui Rio, favorável à concessão do complexo do Freixo à parceria hoteleira e hostil ao projeto do MCI.

última intervenção do (posteriormente) Instituto de Gestão do Património Arquitetónico e Arqueológico (IGESPAR) para determinar que a ligação entre as moagens e o palácio se efetuasse através de um túnel subterrâneo, no lugar do corredor envidraçado proposto por Sinclair (Luz, 2009). O complexo hoteleiro viria a ser aberto ao público em novembro de 2009 e mantém-se atualmente nos mesmos moldes (L. Pinto, 2009).

3.3. Fibra Comercial Lusitana – 2008 – um silêncio e um vazio

Fundada em 1928, a *Fibra Comercial Lusitana, Lda.* foi, se não a precursora, uma das primeiras produtoras de fibras sintéticas em Portugal, nomeadamente a chamada *seda artificial*. A empresa foi originalmente constituída por uma sociedade espanhola (*Fibra Comercial Española, SA*) e italiana (com o particular C. César Carbonelli). A primeira sede da companhia era na Rua da Alegria, no Porto, mas, em 1933 empreendeu a mudança para a Avenida da Boavista, também no Porto (Cordeiro, 2000).

O primeiro projeto do novo edifício, ainda de 1933 (Fig. 2), é de autoria do engenheiro Henrique Santos Peres Guimarães. Apresentava uma traça moderna, mas singela, com um piso habitacional na própria fábrica e que apenas *denunciasse discretamente o fim a que se destina o prédio, conforme mandam os bons princípios*¹³. Este primeiro projeto sofreu, em 1936, uma profunda, e ambiciosa, reformulação da fachada.



Fig. 2 - Primeiro projeto da fachada para a Fibra Comercial Lusitana, Lda. [licença 1090 de 1933 (AHMP)].

A nova traça consistiu numa ampliação simétrica da fachada, bastante despojada, mas não deixando de ser monumental, de grande efeito cénico, sobretudo pela introdução de um amplo jardim frontal, virado para a avenida (Fig. 3). Ao mesmo tempo, a grande característica do projeto de 1933, que era a inclusão de um piso de habitação na estrutura, desapareceu. Esta nova configuração ficou a cargo do engenheiro Antão de Almeida Garrett e do arquiteto Leandro de Moraes. O facto de César Carbonelli ter vendido a sua quota da sociedade, em 1934, à *SNIA*

¹³ Licença de Obra n.º: 1090/1933, 1933, AHMP.

Viscosa – Società Nazionali, de Milão, poderá ter contribuído para a alteração do projeto (Cordeiro, 2000).



Fig. 3 - Fachada e jardim da Fibra Comercial Lusitana, c. de 1940, fotografia Alvão, Lda. (PT/CPF/ALV/014527, CPF).

Durante as décadas seguintes, o emblemático edifício da Fibra Comercial Lusitana seria uma referência visual da paisagem da Avenida da Boavista. Paulatinamente, a partir dos anos de 1980, a empresa começaria a entrar em declínio, prolongando os lay-offs até à paragem total. No ano 2000 era já uma ruína em ameaça. Em 2001, a sociedade era formalmente descapitalizada (“INFA - Iniciativas Fabris, Lda - Assembleia Geral - Convocatória”, 2001) e em 2006, após lenta agonia, a empresa foi dissolvida (“Fibra Comercial Lusitana, Lda.”, 2006). Ainda que estando em ruína desde o final do século XX, a privilegiada localização da fábrica e dos seus amplos terrenos, perfaziam um ativo económico precioso. Deste modo, em outubro de 2006 todo o lote foi adquirido pelo grupo imobiliário Somaga, por 60 milhões de euros. No ano seguinte, os mesmos empreiteiros delinearam um projeto habitacional para o espaço, com cerca de 60 mil metros quadrados, composto por cinco blocos de oito andares cada. O projeto foi designado como *Why Not?* e comportava um investimento de 175 milhões de euros, que incluíam a demolição total da fábrica, o que viria a ser levado a cabo no ano seguinte (Schreck, 2008).



Fig. 4 - Panorâmica aérea da Fibra Comercial Lusitana (1) e construção da Urbanização do Foco (2), década de 1970, fotografia de Tavares da Fonseca, destaque de ©MBPastor (Arquivo Agostinho Ricca).

Em 2022, 14 anos após a demolição, o espaço continua vazio, servindo de parque de estacionamento. O entusiasmo empreendedor colidiu com a crise financeira e imobiliária de 2008, suspendendo todo o processo, precisamente logo após as demolições.

O caso da demolição da Fibra Comercial Lusitana tem o particular interesse de (apesar de já ter ocorrido no século XXI e de se tratar de uma obra de autor) nunca ter despertado qualquer tipo de debate público. O que, de certo modo, revela que sem atenção mediática, os valores patrimoniais tornam-se invisíveis a qualquer tipo de sensibilidade. No caso concreto, a *Fibra* poderia ter ganhado um impacto público imediato, se tivesse sido resgatada durante o processo de classificação do complexo residencial seu vizinho, a Urbanização do Foco, de Agostinho Ricca, um projeto modernista de grande impacto cultural e afetivo naquela área da cidade (Fig. 4)¹⁴. Infelizmente, a fábrica caiu na margem da invisibilidade, e com isso, a sua destruição tornou-se inevitável.

3.4.. Fábrica de Fiação e Tecidos de Sá, Ermesinde – 2019 – retrocesso laudatório



Fig. 5 - Panorâmica 3D da Fábrica de Fiação e Tecidos de Sá, em Ermesinde (Google Earth 2020)

A história da fundação da Fábrica de Fiação e Tecidos de Ermesinde está ainda por escrever. A pequena resenha que apresentamos é uma tentativa de organizar alguns dados. Na verdade, os poucos memorandos sobre a fábrica, basicamente concentrados na imprensa local, continuam a repetir equívocos em relação ao momento da sua fundação, bem como aos seus protagonistas. Esta carência de investigação histórica sobre a fábrica poderá ter, de algum modo, contribuído para o seu desfecho enquanto elemento patrimonial. Um desfecho que, no

¹⁴ A Urbanização do Foco foi construída sobre o espaço de uma outra fábrica, desta feita a *William & John Graham & Corporation*, a *fábrica dos ingleses*, uma fiação fundada em 1889 (Cordeiro, 1996). Seria, aliás, o mesmo grupo Graham a empreender, quase um século depois, já na década de 1970, a construção da urbanização.

contexto desta pequena amostragem, será, provavelmente, o mais dramático. Não tanto pelo cinismo que envolveu todo o processo, mas, sobretudo, pela dimensão grotesca dos resultados.

A Fábrica de Fiação e Tecidos de Sá, lugar na freguesia de Ermesinde, concelho de Valongo, localiza-se a poucos quilómetros da cidade do Porto. Foi fundada como algodoeira, no início do século XX, pelo industrial Manuel Alves de Freitas (Barros, 2018), que a vendeu a Amadeu Vilar, um influente político e ativista ermesindense. Vilar manteve-se na direção da fábrica até cerca de 1918, quando toda a infraestrutura foi adquirida por Manuel Pinto de Azevedo (Dias, 2011). Pinto de Azevedo foi um monopolista do Porto, que expandiu o seu grupo por várias fiações e tecelagens de algodão, como a Fábrica de Tecidos do Bonfim, as algodoeiras do Soure, de Rio Tinto e Areosa, bem como a Empresa Fabril do Norte (EFANOR). A fábrica tinha uma extensão considerável, e incorporava, além das instalações produtivas, uma cooperativa de consumo, cantina, serralharia, carpintaria e até um pequeno complexo habitacional¹⁵. A fábrica laborou até cerca de meados da década de 1980, tendo-se tornado progressivamente devoluta. Em 2004, a sociedade requereu oficialmente a falência, tendo sido dissolvida no ano seguinte¹⁶.

Tal como nos outros exemplos, a lenta agonia dos equipamentos e estruturas da fábrica de Sá antecipou em muito a conclusão burocrática do processo de falência. Assim, à entrada do ano 2000, já todo o complexo estava desocupado e em processo de ruína. Em julho de 2019, um grande incêndio viria a acelerar este processo (“Incêndio na antiga Fábrica de Sá em Ermesinde”, 2019) e, logo em janeiro do ano seguinte, um importante grupo de distribuição alimentar anunciava a compra do imóvel, bem como a sua *recuperação* (“Mercadona recupera Fábrica de Sá em Ermesinde”, 2020). As mesmas fontes promocionais referiam-se ao novo projeto como algo conservacionista:

«Inserido na sua política de Responsabilidade Social Empresarial, a Mercadona inicia o projeto de recuperação da Fábrica de Fiação e Tecidos de Sá, em Ermesinde, onde abrirá um supermercado em 2020.»

A autarquia de Valongo também promovia, encantada, o conceito de salvaguarda da fábrica:

«A Fábrica de Sá é uma importante memória para a cidade de Ermesinde e para o concelho de Valongo. Este investimento salvaguarda o nosso património histórico industrial, dando-lhe nova vida.»

¹⁵ Nota descritiva dos valores seguros pela Fábrica de Fiação e Tecidos de Ermesinde, S.A.R.L., 1961 (BNP).

¹⁶ Todo o percurso da *Fábrica de Fiação e Tecidos de Sá, S.A.R.L.* continua por ser estudado, nomeadamente o seu enquadramento cronológico preciso, a identificação dos seus agentes e mesmo o processo de expansão das infraestruturas, tarefa hoje mais difícil dada a sua demolição. O próprio contexto setorial da fábrica é ainda pouco conhecido, em concreto o papel que desempenhou na exploração algodoeira nas antigas colónias portuguesas e o seu estatuto monopolista, bem como a importância que terá tido no condicionamento económico de outras algodoeiras do norte de Portugal, tal como a Fábrica de Fiação e Tecidos de Vizela. A fábrica de Sá chegou, inclusivamente, na década de 1950, a explorar o Cineteatro de Vila Nova de Gaia (*Processos de licenciamentos de recintos para espectáculos*, 1957). O próprio processo de transferência das matrículas prediais do registo de Valongo (18 de outubro de 1930) para Vila Nova de Famalicão está igualmente por estudar, e seria interessante para a compreensão do contexto das relações entre as têxteis do Vale do Ave e do Grande Porto. Ver 1.º Juízo do Tribunal de Comércio de Vila Nova de Gaia, *Anúncio Processo de Falência N.º 4202/04*, 13 de maio de 2005.

O projeto, consistindo apenas na manutenção da fachada (Fig. 7), foi também apresentado no mesmo momento. Em fevereiro, todo o terreno estava já terraplenado. Ficaram a fachada e, como tem sido comum, a chaminé e parte da caldeira, isoladas em pleno parque de estacionamento do supermercado. Tudo o resto desapareceu.



Fig. 6 - Fachada e casa das máquinas da Fábrica de Ermezinde, em 1918 (*Álbum das Fábricas*, 1918).



Fig. 7 - Fachada e contrafachada da fábrica, com respetivas escoras de amparo (©MBPastor, 2020).

Como medida de *introdução de memória* no esqueleto da fachada, foram afixadas duas placas de ferro gravadas com excertos confusos sobre a *história da fábrica*. São, na verdade, fragmentos mal citados de artigos da imprensa local, onde, por exemplo, a fundação da fábrica é atribuída a Manuel Pinto de Azevedo, em 1928 (Fig. 8). De facto, além da fábrica ser cerca de 20 anos mais antiga, em 1918, dez anos antes da aquisição, não só Manuel Pinto de Azevedo era já sócio da empresa, como a própria configuração das fachadas, ainda que menos extensas, era a mesma da atualidade (Figs. 6 e 7).

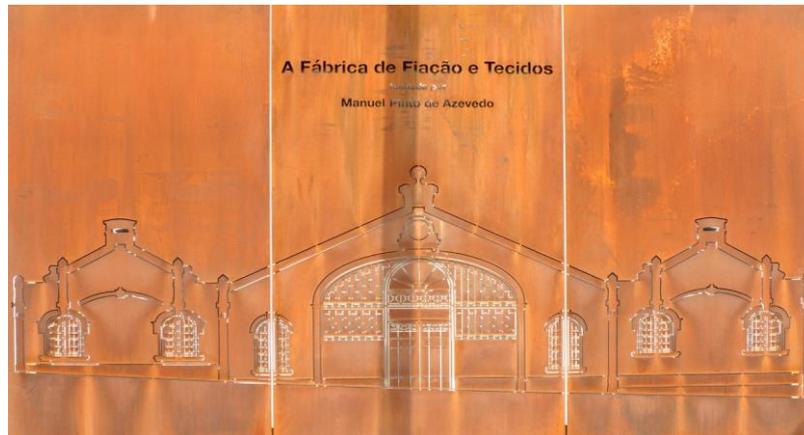


Fig. 8 - Uma das placas *informativas* afixada na contrafachada da fábrica. Aqui, a fundação da fábrica é erradamente atribuída a Manuel Pinto de Azevedo, empresário que adquiriu o empreendimento em 1928, embora fosse já sócio da empresa em 1918 (©MBPastor 2020).

O desfecho, algo previsível, do destino da fábrica de Sá estava já anunciado, quando o anúncio da sua *reconversão* foi feito. Os esboços digitais, então apresentados na imprensa, permitiam descortinar a dimensão do atentado que estava a ganhar forma.

De facto, independentemente da linguagem laudatória da empresa, bem como dos responsáveis municipais, teria sido possível mobilizar algum tipo de entrave ao processo em curso, o que poderia ter dado uma margem de tempo que acautelasse a salvaguarda e integridade das estruturas e lançasse o debate patrimonial. Essa pausa teria permitido um estudo e registo prévio de todo o complexo, um verdadeiro levantamento científico, com recurso à arqueologia, a partir do qual, independentemente do destino que viesse a ser atribuído ao edificado, se poderia compilar informação fundamental para a compreensão da evolução do espaço nos últimos 100 anos. Nada disso foi feito, e, no entanto, nada foi realizado em silêncio. O caso da Fábrica de Fiação e Tecidos de Ermesinde é um paradigma de que o discurso político e empresarial pode, se não for contestado, bloquear o recurso à reflexão, simulando até cuidados patrimoniais e *responsabilidades sociais*, tal como foi anunciado.

Do ponto de vista do projeto estrutural propriamente dito, a simples manutenção da fachada e da chaminé, sem qualquer outro tipo de encargo interventivo (ou mesmo interpretativo) nas restantes estruturas, representa também uma demissão do compromisso arquitetónico. Ou seja, trata-se de um simulacro de conservação, o uso do termo *recuperação* não é, portanto, adequado ou até mesmo legítimo. As intervenções não podem ser vistas, nem muito menos executadas, como atos isolados, de outro modo, estas manifestações sem qualquer tipo de relacionamento ou articulação com as restantes estruturas, com as suas funcionalidades e com a sua memória é um simples *fachadismo*, aquilo que Lopes Cordeiro

referiu como *transformar o património numa espécie de cenário cinematográfico* (Cordeiro, 2011).

Com efeito, e muito concretamente neste exemplo, onde não houve discussão pública, nem manifestações de salvaguarda, o fachadismo mais caricatural está de mãos dadas com a encenação pouco convincente dos discursos apologéticos dos responsáveis por este resultado. Mais do que em qualquer outro exemplo, a fábrica de Sá parece ilustrar sobremaneira as palavras de Manuel Cerdà:

«*Restauramos fachadas de antiguos edificios fabriles con el mismo cuidado que se pueda tener con la fachada de una iglesia o un palacio. Y lo admiramos. Como restos del pasado, de una civilización que parece que ya no es la nuestra. Y la veneramos, como beatas hipócritas que lavan su mala conciencia acudiendo un día a misa y rezando por el pobre desgraciado quien acaban de negar limosna.*» (Cerdà, 2008)

3.5. Estação Ferroviária da Boavista – 2020-2 – um exemplo de discussão no tempo das redes sociais

O último caso que analisaremos neste breve repertório é um exemplo que se encontra ainda em debate. O resultado, apesar de poder já parecer previsível, é ainda inconcreto. Trata-se do projeto de demolição da antiga estação ferroviária da Boavista.

A linha férrea do Porto à Póvoa de Varzim foi a primeira linha portuguesa de via reduzida, ou bitola estreita. O projeto foi concedido a H. Temple Ellicot e ao barão de Kessler, a 19 de junho de 1873 (*Collecção Official da Legislação Portuguesa - Anno de 1873*, 1874) e foi aberta à exploração a 1 de outubro de 1875, momento da conclusão das obras (*Revista de Obras Publicas e Minas*, 1888). O primeiro chefe de exploração da linha foi Oliveira Martins, o multifacetado historiador. As primeiras viagens de teste foram realizadas em 15 de agosto e a 22 de setembro de 1875 (Leal, 1876). No dia 2 de outubro, ainda sem que o edifício da estação estivesse totalmente acabado, a linha seria oficialmente inaugurada (“Correspondencias - Villa do Conde, 3 de outubro de 1875”, 1875).

A estação da Boavista constituiu, juntamente com a *remise* dos carros elétricos, a sua também desaparecida vizinha¹⁷, o primeiro eixo das grandes transformações de mobilidade urbana a que a cidade assistiu na segunda metade do século XIX (J. R. Pinto, 2007). O equipamento esteve em serviço até 2001, quando toda a linha começou a ser reconvertida em carril de metropolitano, e foi construída a estação da Casa da Música. A partir desse momento, o edifício centenário e gare adjacente foram encerrados, entrando, inevitavelmente, em declínio (Fig. 9).

Entre o encerramento em 2001 e o final de 2019, a Estação da Boavista não foi alvo de qualquer estudo ou levantamento arqueológico. Na verdade, durante esses quase 20 anos de abandono, o edifício, localizado num dos espaços mais frequentados e percorridos do Porto, foi-se tornando praticamente invisível ao olhar do público e dos investigadores. Tal como acontecera com a *remise* dos elétricos, a Estação da Boavista, dada a sua condição de uso contínuo, foi vista como uma estrutura obsoleta, recentemente encerrada, sem valor cultural.

¹⁷ A *remise* ou recolha dos carros elétricos foi demolida em 1999, para dar lugar à atual Casa da Música, no Porto.

A propriedade do imóvel é, no entanto, estatal, pois pertence às *Infraestruturas de Portugal, S.A.* (anteriormente *Rede Ferroviária Nacional, REFER*), um órgão público que administra, no governo central, os equipamentos rodo e ferroviários portugueses. E, de facto, foi esta entidade pública, a partir da sua subsidiária Invesfer, que, logo em 2001, assinou um contrato de alienação deste património.

A quantidade de estações desativadas, sobretudo em contextos urbanos, era avaliada, ainda em 2001, em quase 300 milhões de euros. O programa da Invesfer era claro: «Quanto à estação da Boavista, a Refer vendeu os direitos de superfície durante 99 anos ao El Corte Inglés por um montante que ronda os 4,5 milhões de contos.» (Cipriano, 2001)

O contrato, seguindo a mesma fonte, clarificava ainda as condições de uso do espaço, *escritórios, lojas, estacionamento e requalificação do espaço*. Isto é, só a construção de habitação estaria condicionada.

Como indicado, o contrato de 2001 foi público e anunciado em vários órgãos de comunicação social. No entanto, não houve nenhum movimento, até 2019, que manifestasse qualquer tipo de reflexão sobre a estação e as suas infraestruturas adjacentes. Houve, sim, manifestações corporativas contra a fixação de um grande empreendimento comercial na cidade do Porto. As associações de comércio local, temendo um esmagamento pela concorrência maciça do grupo internacional, exerceram pressão para conter o projeto. Como resultado, em 2006, a autarquia, com um novo executivo, acabaria por não permitir a fixação do *El Corte Inglés* no Porto e o grupo acabaria por se instalar em Vila Nova de Gaia. À época, a própria imprensa dava eco à valorização do comércio de grande superfície, mencionando apenas a *antiga estação da CP* como fazendo parte do terreno a reurbanizar. Em tudo o resto, a fixação do espaço comercial em Gaia era vista como *o comércio que o Porto acabou por rejeitar* (Teixeira, 2006).

Entretanto, em 2019 o grupo que 18 anos antes reservara os direitos sobre os terrenos da ferrovia, regressava ao Porto com um novo projeto, já não apenas de comércio, mas também de restauração, hotelaria e serviços (Coentrão, 2019). Ainda nesse ano, em novembro, dava entrada na Assembleia Municipal, a partir da vereação da CDU, uma proposta a pedir a reversão do contrato de venda da antiga estação ferroviária e terrenos adjacentes. A proposta previa apresentar ao governo central, enquanto responsável pela empresa pública *Infraestruturas de Portugal*, um pedido de anulação de venda dos terrenos. O texto e o debate da proposta são particularmente interessantes: apesar de reconhecer que os terrenos e equipamentos imobiliários em causa não pertencem à autarquia, a assembleia, votou por unanimidade o pedido de reversão da venda ao governo.

Todavia, durante toda a discussão, não foram evocados uma única vez os valores patrimoniais da estação, a memória da ferrovia, a identificação da memória do local, ou qualquer outro valor histórico ou arqueológico. A alegação, algo vaga, incidia sobre a *importância da zona para a cidade*. Os valores alegados na proposta original são, basicamente, de natureza urbanística e de qualidade de vida, nomeadamente a necessidade de *manter algum espaço para equipamentos sociais e coletivos; para alguma zona verde; e para habitação pública* (*Boletim da Câmara Municipal do Porto* (4374) 2020). Não é claro se a habitação pública proposta seria construída sobre a própria estação.

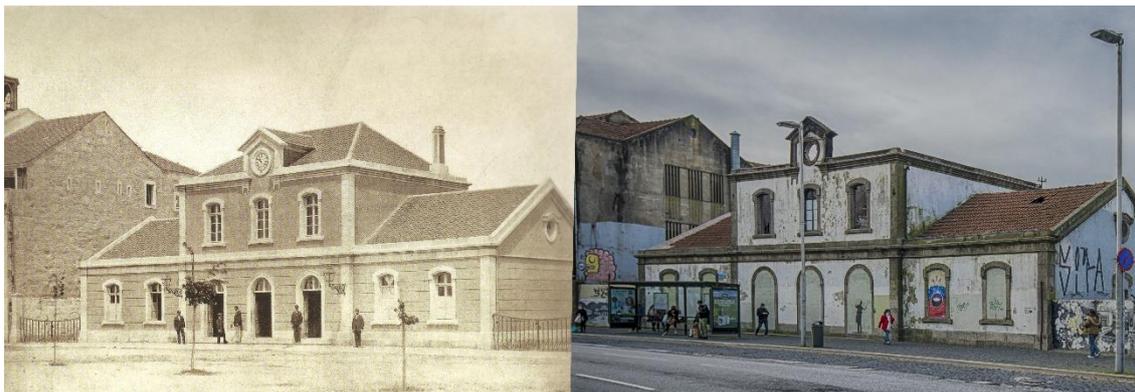


Fig. 2 - A Estação da Boavista em c. de 1877 (à esquerda, fotografia de Francesco Rocchini¹⁸) e em 2021 (à direita, ©MBPastor).

Logo após a Assembleia Geral Municipal, uma geração de novos intérpretes que, em vários casos, nunca chegara a utilizar, ou mesmo ver, a Estação da Boavista ativa, iniciava um movimento de sensibilização para a preservação da estação (*Jardim Ferroviário da Boavista*, 2020).

A principal reivindicação do movimento é travar a construção do complexo comercial e hoteleiro e propor a reconversão dos terrenos da estação num jardim público. A reivindicação é feita a partir de uma petição *online*. Os argumentos dirimidos pelo movimento são, sobretudo, de natureza ambientalista. A sobrecarga de tráfego, e consequente poluição atmosférica e sonora, na área da Boavista seria aumentada com novos equipamentos comerciais, pelo que o apelo é feito no sentido de ajardinar os antigos terrenos ferroviários.

Ao mesmo tempo, o movimento procura integrar e recuperar o edifício da estação (Pereira, 2020), mas também propor a classificação do património ferroviário da Boavista (Coentrão, 2020). Esta proposta, enviada no início de 2020 e assinada por 60 personalidades da cultura e da Academia, foi indeferida pela autarquia que, ao mesmo tempo, propôs a partir da Divisão Municipal de Património Cultural, a *transferência da estação para outro local* (“Grupo aponta contradição em classificação da Estação da Boavista”, 2021).

O argumentário do executivo municipal para a não classificação do imóvel passa pela alegação que a estação se encontra descontextualizada, que *o imóvel sobrevive isolado*, alegando, ao mesmo tempo que este *não apresenta características dignas de nota, pelo porte, arquitetura ou decorações* (*Património Industrial - Boletim Informativo Online da Associação Portuguesa para o Património Industrial*, 2021). Ou seja, se este último argumento se afirma pela evocação de elementos estéticos subjetivos, o primeiro, o *isolamento* do imóvel afirma-se pelo desconhecimento do local, visto que os terrenos adjacentes à estação mantêm ainda os trilhos da ferrovia, várias ruínas de estruturas de apoio ferroviário e a armação metálica da cobertura da gare ou cais de embarque. Na verdade, aquilo que nunca foi feito, um

¹⁸ Esta fotografia normalmente surge datada como sendo de 1875, momento da inauguração da linha. Todavia, cremos que a captura terá sido tomada posteriormente. Rocchini, fotógrafo italiano radicado em Portugal, foi colaborador da revista *Occidente*. Nessa condição, em fevereiro de 1878 (precisamente no primeiro número da revista) publicou algumas imagens de uma pequena reportagem sobre a Linha da Póvoa. A fotografia da fachada da estação não é publicada, no entanto, cremos que fazem parte da mesma série, que terá sido realizada por Rocchini numa deslocação ao Porto, provavelmente em 1877, ou até mesmo em janeiro de 1878.

levantamento de prospeção de emergência sobre os terrenos, revelaria facilmente todo o quadro de contextualização do edifício da estação. Mais, a própria conexão dos assentamentos da ferrovia original à vizinha estação de metro Casa da Música e respetiva ligação à Póvoa de Varzim são ilustrativos de um contexto ferroviário centenário que continua a seguir exatamente o mesmo trajeto de 1875.

A autarquia também aprovou, em outubro de 2020, ainda que com algumas limitações, o Pedido de Informação Prévia (PIP) do grupo comercial *El Corte Inglés* (M. C. Pinto, 2020). Na prática, foi validado o plano de construção, que implica uma fachada virada para a rotunda, isto é, sobre o local da estação.

A situação pandémica de 2020-2, no entanto, condicionou bastante as ações no terreno para sensibilização patrimonial da estação. Contudo, foi ainda possível organizar algumas ações de debate. O movimento reuniu fóruns de diálogo com especialistas em património industrial, ambiente e urbanismo. No entanto, o diálogo não tem sido francamente aberto. Ou seja, parte dos intervenientes principais, nomeadamente os proprietários, as *Infraestruturas de Portugal S.A.* e o governo, e, naturalmente, os compradores, que são os agentes económicos da superfície comercial, não se encontram no debate.

Efetivamente, o único sinal de comunicação recente dado pelo Estado português, o proprietário da estação e dos terrenos, foi em março de 2021, quando a *Infraestruturas de Portugal*, através do seu presidente, apelou publicamente para que as Finanças reavaliassem o valor dos terrenos, de modo a poder exigir mais dinheiro à empresa com quem fizera o contrato de exclusividade em 2001. Este pedido de dinheiro, uma espécie de recuo de palavra contratual ou de atualização oportunista, não teve qualquer tipo de afirmação sobre o interesse patrimonial do local, ou mesmo da polémica que se vivia no momento (“Finanças vão reavaliar valor a pagar pelo El Corte Inglés por terrenos no Porto”, 2021).

Semanas depois da aprovação do PIP, um incêndio no edifício da estação veio tornar a questão ainda mais fraturada. O movimento *Jardim Ferroviário da Boavista*, bem como alguma imprensa, classificaram o fogo como sendo *criminoso* (“Movimento pede investigação a fogo ‘criminoso’ na antiga Estação da Boavista no Porto”, 2020). As autoridades policiais e os bombeiros colocaram de lado a hipótese de fogo posto, o próprio grupo comercial também rejeitou qualquer implicação no incêndio. No entanto, a suspeita estava lançada e, através das plataformas digitais de comunicação e das redes sociais, o diálogo, já de si precário ou incompleto, barricou-se em fações incompatíveis.

O facto de grande parte do debate em torno da Estação da Boavista ter sido levado a cabo através de plataformas sociais *online*, sem mediação, portanto, tem vindo a acentuar a polarização. Efetivamente, tal como em tantos outros debates no tempo das redes sociais, a discussão torna-se unidirecional, superficial e, sobretudo, muito agressiva. Neste caso, onde o debate que se deveria ter centrado na reflexão e revalorização do património industrial ferroviário da Boavista, transformou-se em várias ações de simples militância doutrinária. Exemplo dessa estratégia é a prevalência de uma posição neoanticapitalista muito simplificadora, cuja dimensionalidade foca-se apenas no combate à construção de uma superfície comercial de capital estrangeiro.

Entretanto, a luta pela construção de um jardim, ainda que de natureza sobretudo urbanístico-social, está mais contemporizada com o ecologismo e o climatismo, do que com uma

incidência sobre os estudos patrimoniais. De facto, em consulta aos agentes partidários com representação na Assembleia Municipal do Porto, o movimento *Por um Jardim Ferroviário na Boavista*, recolheu a posição dos vários partidos, com a exceção do PSD e da *Associação: Porto, o nosso movimento* (o movimento do executivo):

«Dessa consulta, fica claro que, de um modo geral, há uma vontade partidária para a preservação da estação, para além da exceção do PS que é de manter a construção da infraestrutura comercial, alegando que «não nos parece que a preservação da antiga estação da Boavista, por si só, justifique impedir um novo empreendimento naquele local» (*Comunicado do Movimento sobre consulta aos partidos, 2020*)

Sem abertura para o compromisso, sem a intervenção dos poderes públicos que tutelam os terrenos ferroviários, sem uma posição clara da autarquia, aquilo que poderia ter sido um debate exemplar e moderno, tornou-se em ruído e retrocesso. O desfecho, que até poderia ter elementos conciliatórios entre a preservação e o empreendimento comercial, adivinha-se, neste momento, pouco otimista e a demolição, mais uma vez, parece inevitável.

4. Conclusões

Tomando as palavras de Beatriz Kühn, as intervenções de conservação patrimonial deveriam ser vistas como *ações culturais*, cuja planificação deveria recorrer a uma verdadeira conjugação interdisciplinar, capaz de interpretar o objeto a conservar nas suas múltiplas facetas interpretativas (Kühn, 2009). Contudo, para que o diálogo interdisciplinar seja efetivado, é desejável que, a montante do processo de *patrimonialização*, a sociedade civil tenha já encetado um debate público, com o fim de discutir a valorização, proteção (ou não) dos casos que estejam em risco de preservação.

Entendemos que esse debate só é possível se integrar, efetivamente, os diferentes agentes sociais em intervenção: poderes públicos administrativos e gestores do território; comunidade local; Academia e Comunicação Social. Entre os diferentes casos selecionados de discussão sobre património industrial, verificamos que a(s) ausência(s) de qualquer um destes interventores da discussão, resultou sempre numa perceção patrimonial muito limitada, se não mesmo ausente. Consequentemente, os resultados de cada um dos casos foram, de um modo geral, desastrosos, não só por conduzirem a perdas irreparáveis de património, mas também porque, no seu conjunto, não parecem ter servido de plataforma de aprendizagem para futuros debates.

Seria, portanto, num contexto de participação cívica, mediada pela comunicação social e restantes agentes patrimoniais, que as dinâmicas de reflexão e conservação em torno dos objetos patrimoniais, nomeadamente da herança da industrialização, poderão efetivamente emergir na opinião pública e nas ações de proteção administrativas. É com base na articulação e inclusão destas duas vertentes essenciais do processo de gestão do património, que todas as intervenções posteriores sobre os objetos em debate deverão ser desenhadas, tendo como primeiro objetivo uma compreensão alargada do património, da sua paisagem implementativa, da sua memória técnica e, também, o seu legado sociocultural. O segundo objetivo, o eixo a que designaríamos por conservação-intervenção-reutilização, terá, neste enquadramento participativo, uma consubstanciação teórica interdisciplinar e dialogante fulcral para uma definição clara dos critérios a aplicar no processo de valorização patrimonial.

Bibliografia

- Boletim da Câmara Municipal do Porto* (4374). (2020).
- Buchanan, R. A. (2002). *Brunel, the Life and Times of Isambard Kingdom Brunel*. Hambledon and London.
- Cerdà, M. (2008). *Arqueología Industrial - Teoría y Practica*. PUV.
- Cordeiro, J. M. L. (1996). Empresas e empresários portuenses na segunda metade do século XIX. *Análise Social*, XXXI(136–137), 313–342.
- Cordeiro, J. M. L. (2011). Desindustrialização e salvaguarda do Patrimônio Industrial: Problema ou Oportunidade? *Oculum Ensaios*, 13, 154–165.
- Cordeiro, J. M. L., Fernandes, C., Sampaio, M. da L., e Rapagão, J. P. (1997). Museu da Ciência e Indústria do Porto: programa museológico. *Arqueologia Industrial*, 1(1–2), 47–88.
- Costa, P. (2005). Museu e ensino industrial: o saber fazer. In A. Semedo e A. C. F. da Silva (Eds.), *Coleções de Ciências Físicas e Tecnológicas em Museus Universitários: Homenagem a Fernando Bragança Gil*. Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- Folgado, D., e Docomomo Ibérico. (2002). *DGPC | Pesquisa Geral*.
<http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/7109174/>
- Francis Webb Wentworth-Sheilds - *Graces Guide*. (n.d.). acedido a 1 de fevereiro, 2021, from https://www.gracesguide.co.uk/Francis_Webb_Wentworth-Sheilds
- Gonçalves, V. L. da S. B. P. (2018). *Imagens e memórias em reconstrução: do Palácio de Cristal Portuense ao Pavilhão Rosa Mota: Vol. I*. Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- Jardim Ferroviário da Boavista*. (2020).
https://jardimferroviarioboavista.weebly.com/?fbclid=IwAR3dIPIDOZ8RWI6fjVHRhZrWrze2Gbh7dxOACmC1_QWet3CNSt_4v-loyjE
- Kühl, B. M. (2009). *Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro*. Ateliê Editorial.
- Leal, P. (1876). *Portugal Antigo e Moderno, Vol. 7: Vol. VII*. Mattos Moreira e Companhia.
- Matos, A. M. C. de, e Sampaio, M. da L. (2015). Os objectos industriais como fonte para a história da técnica e da indústria e como bens patrimoniais industriais - Objects as Historical Source to the History of Technology and Industry and as Heritage Objects. In I. Malaquias, A. Andrade, V. Bonifácio, e H. Malonek (Eds.), *Perspetivas sobre Construir Ciências* (pp. 276–282). UA Editora.
- Matos, A. M. C., e Sales, T. B. (Eds.). (2018). *Conversando sobre Património Industrial e outras histórias: palavras, espaços e imagens*. Edições UVA.
- Nota descritiva dos valores seguros pela Fábrica de Fiação e Tecidos de Ermesinde, S.A.R.L.* (1961).
- Património Industrial - Boletim informativo online da Associação Portuguesa para o Património Industrial* (167). (2021).
- Pinto, J. R. (2007). *O Porto Oriental no final do século XIX - Um retrato urbano*. Afrontamento.
- Rapagão, J. P. (1999). A antiga fábrica da Companhia de Moagens Harmonia: entre o poder da arquitectura e o poder do arquitecto. *Em Cima Do Joelho*, 1, 34–39.
https://doi.org/10.14195/0874-6168_1_4

- Sampaio, M. da L. (2015). *Da fábrica para o museu: identificação, patrimonialização e difusão da cultura técnico-industrial*. Universidade de Évora.
- Santos, J. C. dos. (1989). *O Palácio de Cristal e a Arquitectura do Ferro no Porto em meados do séc. XIX*. Fundação Eng. António de Almeida.
- Sereno, I. (1994). *Palácio do Freixo*.
http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=5458
- Sheilds, Francis Webb | *City of Sydney Archives*. (n.d.). Retrieved February 1, 2021, from <https://archives.cityofsydney.nsw.gov.au/nodes/view/62710>
- Vieira, E. (2011). Conservar o património construído. Critérios, metodologias e desafios profissionais. In G. V. e Sousa e E. Vieira (Eds.), *I Encontro Luso-Brasileiro de Conservação e Restauro* (pp. 68–89). UCP - CITAR.

Imprensa

- «Aquilo que se desejou e está a ser executado, há-de cumprir-se». (1952, 1 de março). *O Comércio do Porto*, 59, 1, 6.
- Actualidades no Porto. (1928, março). *Ilustração*, 54, 14.
- Barbosa, I. de V. (1864). Palacio de Cristal no Porto. *Archivo Pittoresco, Semanario Ilustrado*, VII, 11–12.
- Barros, M. (2018, November 30). Marília Freitas Cardoso: uma história de vida com 100 anos! *A Voz de Ermesinde*.
- Câmara do Porto entrega Palácio do Freixo ao Grupo Pestana Pousadas. (2006, 15 de março). *Público - Lusa*.
- Carvalho, P., e Pinto, L. (2008, 7 de maio). Obras para integração das Moagens Harmonia na Pousada do Freixo ficam concluídas em Agosto de 2009.pdf. *Público - Local Porto*.
- Cerejo, D. (2013, 30 de outubro). Vamos reconstruir o antigo Palácio de Cristal do Porto? *Público*.
- Cipriano, C. (2001, 2 de abril). Refer lança-se no negócio imobiliário. *Público*.
- Coentrão, A. (2019, 18 de novembro). El Corte Inglés vai pagar 29 milhões por terreno na Boavista onde quer erguer três prédios. *Público*.
- Coentrão, A. (2020, 8 de janeiro). Cidadãos vão pedir classificação do património ferroviário na Rotunda da Boavista. *Público*.
- Cordeiro, J. M. L. (2000, 1 de setembro). Uma fábrica com jardim. *Público*.
- Correspondencias - Villa do Conde, 3 de outubro de 1875. (1875, 5 de outubro). *Jornal Do Porto*, 227, 1.
- Dias, M. A. (2011, 30 de março). Fábrica de Fiação e Tecidos de Ermesinde. *A Voz de Ermesinde*, 2–3.
- Entrevista ao arquitecto Rogério de Azevedo. (1952, 29 de fevereiro). *O Comércio Do Porto*, 58, 1–2.
- Faria, N. (2005, 20 de janeiro). Palácio do Freixo e antiga fábrica de moagens acolhem pousada de luxo. *Público - Local Porto*.
- Fibra Comercial Lusitana, Lda. (2006, 20 de junho). *Diário Da República*, 117, 11916-(104).
- Finanças vão reavaliar valor a pagar pelo El Corte Inglés por terrenos no Porto. (2021, 16 de março). *Público*.

- Grupo aponta contradição em classificação da estação da Boavista. (2021, 9 de fevereiro). *Público - Lusa*.
- Incêndio na antiga Fábrica de Sá em Ermesinde. (2019, 5 de julho). *Jornal Novo Regional*.
- INFA - Iniciativas Fabris, Lda - Assembleia Geral - Convocatória. (2001, 10 de agosto). *Diário Da República*, 185, 17173–17174.
- Luz, C. S. (2005, 7 de abril). Justiça decide há cinco anos embargo da Casa da Música. *Jornal de Notícias*.
- Luz, C. S. (2006, 24 de dezembro). IPPAR dá aval à pousada no Freixo. *Jornal de Notícias*.
- Luz, C. S. (2009, 10 de abril). Palácio e pousada ligados por túnel. *Jornal de Notícias*.
- Mercadona recupera Fábrica de Sá em Ermesinde em Ermesinde. (2020, 23 de janeiro). *Jornal Novo Regional*.
- Movimento pede investigação a fogo “criminoso” na antiga estação da Boavista no Porto. (2020, 11 de dezembro). *Público - Lusa*.
- Palacio de Cristal. (1861, 2 de março). *Commercio Do Porto*, 2.
- Palacio de Crystal Portuense. (1861, 31 de agosto). *Commercio Do Porto*, 1.
- Pereira, H. S. (2020, 26 de janeiro). Passado e futuro na Rotunda da Boavista. *Público*.
- Pinto, L. (2009, 21 de abril). Pousada do Freixo abre em Novembro. *Público - Local Porto*.
- Pinto, M. C. (2020, 8 de outubro). Aprovar PIP do Corte Inglés é “oportunidade perdida para reequilibrar” cidade. *Público*.
- Qual o valor das Moagens Harmonia? (2005, 6 de junho). *Público - Local Porto*.
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 48/2005, Diário da República 1868 (2005). *Revista de Obras Publicas e Minas* (Vol. 19). (1888). Imprensa Nacional.
- Schreck, I. (2008, 28 de junho). Urbanização em antiga fábrica. *Jornal de Notícias*.
- Sequestration of Charles Denoon Youg. (1862). *The Edinburgh Gazette*, 843.
- Teixeira, A. (2006, 18 de maio). O comércio que o Porto acabou por rejeitar. *Diário de Notícias*.

Legislação e restante documentação oficial

- 1.º Juízo do Tribunal de Comércio de Vila Nova de Gaia. (2005). *Anúncio Processo de Falência. Collecção Official da Legislação Portuguesa - Anno de 1873*. (1874). Imprensa Nacional.
- Comunicado do movimento sobre consulta aos partidos*. (2020). CMP.
- Lei n.º 52-B/96 - Grandes Opções do Plano para 1997, Diário da República (1996).
- Licença de obra n.º: 1090/1933*. (1933).
- Decreto-lei n.º344-A/83, 2744* (1983) (Presidência do Conselho de Ministros).
- Processos de licenciamentos de recintos para espectáculos*. (1957).
- Parecer emitido em sessão de 14 de Fevereiro de 1952 da Comissão Municipal de Arte e Arqueologia sobre os estudos já elaborados para execução imediata da primeira fase dos trabalhos relativos ao grande recinto coberto nos jardins do Palácio de Cristal* (p. 2). (1952). CMP.