

ECOPISTAS E A VALORIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

Contribuições ao Ramal de Mora (distrito de Évora)

GREENWAYS AND THE VALUATION OF RAILWAY HERITAGE
Contributions to Mora's railway (Évora district)

**Beatriz Alves Goulart Rocha¹, Beatriz Mugayar Kühl²,
Ana Cardoso de Matos³ e Fernanda de Lima Lourencetti⁴**

Resumo

O presente artigo provém de uma investigação acerca do reuso do patrimônio ferroviário pelo viés da preservação. Neste sentido, considerando as Ecopistas (denominação portuguesa para as *greenways* ou vias verdes) como uma forma de reutilização das ferrovias, busca analisar a maneira como elas costumam (ou não) se relacionarem com as preexistências e como podem contribuir para a valorização do patrimônio ferroviário e sua memória. Portanto, serão apresentados alguns exemplos de *greenways* bem-sucedidas em aspectos referentes à valorização do patrimônio, além da análise de uma Ecopista implantada em parte do ramal ferroviário que se iniciava em Évora e chegava até Mora, Portugal. Desta forma, espera-se que este artigo contribua para conclusão da Ecopista de Mora e para a discussão deste tema, que é relevante também no contexto brasileiro.

Palavras-chave: patrimônio ferroviário, reutilização, ecopistas.

Abstract

This article is a result of an investigation into the reuse of railway heritage from a preservation perspective. In this sense, considering Ecopistas (Portuguese name for greenways) as a way of reusing railways, intends to analyze the way in which they usually (or not) relate to preexistences and how they can contribute to the valorization of railway heritage and its memory. Therefore, some examples of successful greenways will be presented in aspects related to the appreciation of heritage, in addition to the analysis of an Ecopista implemented in part of the railway branch that started in Évora and reached Mora, Portugal. In this way, it is expected that this article contributes to the conclusion of Ecopista de Mora and to the discussion of this topic, which is also relevant

1 Doutoranda em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPG-AU-FAU-USP). Mestre em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU-UFU/ 2020) e Arquiteta e Urbanista pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design (FAUeD-UFU/ 2017).

2 Professora Titular da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU-USP). Doutora em Arquitetura pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPG-AU-FAU-USP/ 1996). Master Of Science In Architecture Conservation pela Katholieke Universiteit Leuven (KUL/ 1992) e Arquiteta e Urbanista pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU-USP/ 1987).

3 Professora Associada no Departamento de História (UE) e membro do Centro de Investigação CIDEHUS. Doutora em História Contemporânea pela Universidade de Évora (UE/ 1997). Mestre em Demografia Histórica e Social pela Faculdade de Ciências Sociais e Humanas (UNL/ 1988) e Historiadora pela Faculdade de Letras (UL/ 1980).

4 Doutora em História pela Universidade de Évora (UE/ 2023). Mestre em Técnica, Patrimônio e Território Industrial (ERASMUS MUNDUS, Université Paris 1 Pantheon-Sorbonne/ 2015) e Arquiteta e Urbanista pela Faculdade de Arquitetura, Artes, Comunicação e Design (FAAC-UNESP/ 2011).

in the Brazilian context.

Keywords: railway heritage, reuse, greenways

Introdução

O presente artigo provém de uma investigação acerca do reuso do patrimônio ferroviário pelo viés da preservação, especialmente se tratando de bens localizados em cidades pequenas. Neste sentido, considerando as Ecopistas como uma forma de reutilização das ferrovias, busca analisar a maneira como elas costumam (ou não) se relacionarem com as preexistências e como podem contribuir para a valorização do patrimônio ferroviário e sua memória.

De modo geral, a necessidade de atenção às preexistências dos edifícios quando se adotam novos usos é abordada por diversos autores como, por exemplo, Baeta e Fernandes (2020), Kühl, (2018, p. 205) ou, quando abordam especificamente o patrimônio industrial por Citron (2024), e Rodrigues e Camargo (2010). Tratando-se do reuso das estações ferroviárias, Cardoso de Matos e Lourencetti (2017), discorrem sobre casos na Espanha, Portugal e França. Além do mais, Pimenta (2018) apresenta um levantamento de algumas estações *reabilitadas*⁵ em Portugal com fotografias do uso atual.

Inclusive, ao compreender a reutilização como uma ação sustentável, nomeada pelas autoras como *teoria circular*, Cardoso de Matos e Lourencetti (2021), analisaram dois casos em Paris, na França, que apresentaram intervenções diversas: o Musée d'Orsay (estação convertida em 1980 para espaço de manifestações artísticas); e Promenade Plantée (parque linear criado sobre um antigo viaduto ferroviário)⁶. Contudo, nos casos apresentados, concluíram que não há relação com a memória ferroviária:

even if the concern for the railway heritage seems to be the principal reason why these places were preserved, the railway memory associated to them was almost totally erased by their new use. Only recently the Musée d'Orsay started to be concerned to the building's past history. In the case of the Promenade Plantée, people cannot identify the pre-existence of rails right away if they do not know the history of that arrondissement or of the French railway (Cardoso de Matos; Lourencetti, 2021, p. 22).

Além de análises voltadas para os reusos dos edifícios ferroviários, em grande parte exclusivos aos edifícios de passageiros/administrativos, nota-se que a identificação da preexistência, tanto material, quanto da história de sua função original são importantes para a memória ferroviária e fazem falta, mesmo em exemplos mais conhecidos, de grandes dimensões, e localizados em grandes centros urbanos.

Além do mais, a própria ferrovia é uma infraestrutura complexa que, para além dos edifícios que compunham as estações (edifícios de passageiros/administrativos, oficinas, casas, abrigos etc.), depende de muitos suportes materiais como: pontes, placas, passagens, vagões, trilhos, leitos, dentre outros tantos.

5 Termo utilizado pela autora citada.

6 Ver mais informações sobre os exemplos em: Cardoso de Matos; Lourencetti (2021, p.16).

Neste contexto, considera-se que as Ecopistas (Vias Verdes ou *Greenways*), tema principal deste estudo, são uma forma importante de refuncionalização de leitos ferroviários desativados, mas conforme são concebidas - assim como a reutilização de edifícios isoladamente - nem sempre são suficientes para tornarem-se suporte da memória ferroviária.

Sendo assim, ao analisar mais especificamente a Ecopista de Mora (antigo Ramal que ligava esta cidade a Évora, Portugal), o artigo tem como objetivo principal contribuir para que esta via seja tratada como um sistema, e que cumpra com o objetivo de valorizar o patrimônio local construído, como previsto na Declaração de Lille (2000), principal referência para as organizações das *greenways*.

Para tanto, a partir de uma metodologia de caráter qualitativo, o texto foi estruturado por síntese bibliográfica, com a definição das *greenways* e ecopistas, destacando alguns casos de estudo relevantes, além de um levantamento de campo na Ecopista de Mora, que será descrita em conjunto com fotografias do seu estado atual, a fim de possibilitar sua análise e principais considerações.

As Ecopistas como forma de valorização de ramais ferroviários desativados

O início das *Greenways* e alguns casos internacionais

Conforme cada país e seu contexto, há uma denominação para os parques lineares, especialmente concebidos para rotas de tráfego lento (pedonal, ciclovário, misto etc.), muito conhecidos por *greenways*. Segundo Ribeiro (2024, p. 344), esta tipologia na “Grã-Bretanha recebe a designação de railway paths, nos Estados Unidos de rails-trails, vías verdes na Espanha e chemin du rail na Bélgica e na França”. Suas formas, são, geralmente, definidas pelos eixos lineares de canais e rios, ou infraestruturas (como as ferrovias).

Neste trabalho adotaremos para o termo, principalmente, a referência da Declaração de Lille, de setembro de 2000, rumo à *Rede Europeia de Vias Verdes* (AEVV, 2000), definindo-as como:

Communication routes reserved exclusively for non-motorized journeys, developed in an integrated manner which enhances both the environment and quality of life of the surrounding area. These routes should meet satisfactory standards of width, gradient, and surface condition to ensure that they are both user-friendly and low-risk for users of all abilities. In this respect, canal towpaths and disused railway lines are a highly suitable resource for the development of greenways. (AEVV, 2000)

Pode-se dizer que esta Declaração é uma importante consequência da criação da Associação Europeia de Vias Verdes (AEVV), ocorrida dois anos antes, em Namur (Bélgica) e que, certamente, incentivou a proliferação das vias verdes em vários países europeus na década seguinte.

Contudo, trabalhos anteriores apontam a evolução do conceito e sua possível origem. Searns (1995), identifica três gerações de *greenways*, incluindo exemplos que ainda não possuíam esta denominação. A primeira delas, compreendida no extenso período entre 1700 e 1960, é denominada por ele de “ancestral greenways” (Searns, 1995, p. 66) como os boulevares europeus, que ligavam pontos das cidades a partir dos eixos

lineares (como as ruas), frequentemente arborizados⁷.

A segunda delas é, provavelmente, a mais próxima do conceito adotado posteriormente pela Associação Europeia de Vias Verdes. De acordo com o autor, entre 1960 e 1985 passaram a ser concebidos caminhos para deslocamentos não-motorizados, orientados por leitos ferroviários, rios, ou aspetos do território muito relacionados à vegetação (Searns, 1995, p. 66). A partir desta data, as *greenways* passaram a ser concebidas com ênfase no ecossistema, contribuindo para a preservação dos habitats, para a drenagem urbana e para aspectos educacionais, conformando a terceira geração (Searns, 1995, p. 66).

Nesta evolução das *greenways*, um aspecto importante foi o aproveitamento de antigos eixos ferroviários, já que os eixos hidroviários eram adotados com maior frequência. Principalmente levando em consideração que em muitos países, a partir da década de 1960, a preferência às rodovias levou ao abandono de caminhos de ferro, fazendo surgir uma nova tendência, o movimento *Rails-to-Trails*⁸ (Searns, 1995, p. 70), que poderia ser traduzido como *Trilhos para Trilhas*.

Whereas many urban greenway corridors follow waterways including rivers, streams, shorelines, and canals, another type of corridor came on the scene abandoned railroads. Like drainage ways and canals, railroad corridors offer pre-established swaths through the landscape. The grades are gentle and, like drainages, the routes often go under or over barriers such as highways, creeks, steep hills or other obstructions. The track corridor provides the ‘way’ and the adjacent undeveloped, vegetated, strips of railroad ownership provide the ‘green’ (Searns, 1995, p. 70).

É, particularmente, na conversão dos leitos ferroviários que se concentra este artigo. Mais do que isso, se trata de uma análise sobre a valorização dos elementos ligados à ferrovia nos projetos já implantados. Neste sentido, a fim de contribuir para a discussão acerca do caso específico, serão brevemente apresentados alguns exemplos internacionais paradigmáticos⁹.

O primeiro, é um exemplo reconhecido quando se trata de reaproveitamento de eixos ferroviários em parques lineares. Localizado em uma área completamente urbanizada de Nova Iorque, Estados Unidos, o *High Line Park* se acomoda em uma via elevada da antiga *West Side Elevated Line*, que dos anos 1930 a 1960 encontrava-se totalmente operacional, mas, até 1980, seu declínio foi acompanhado por pedidos de demolições, que acabaram ocorrendo em alguns trechos (High Line, s./d.).

As extensões da via elevada que se mantiveram estavam espontaneamente vegetadas algumas décadas depois, o que foi visto por Joshua David e Robert Hammond como

⁷ *The River Seine in Paris offers another important archetype for greenways. In Roman times, when the banks of the Seine were first settled, the notion of a corridor linking key elements of Paris was started. Over two millennia, this concept evolved and, in modern times, the Seine-though not very green-ties together many Parisian landmarks including the Louvre, the Tuileries Gardens, the Eiffel Tower and Notre Dame Cathedral. Parks, walkways and promenades help make the Seine one of the world’s most popular pedestrian-oriented corridors* (Searns, 1995, p. 68).

⁸ Tratando-se deste movimento, nos Estados Unidos, destaca-se a iniciativa da Rails to Trails Conservancy que, desde 1986, atua na busca de um sistema nacional de trilhas multiuso provindas da conversão de ferrovias abandonadas. Ver mais em: <https://www.railstotrails.org/>. Acesso em: 27 nov. 2024.

⁹ Destaca-se que as imagens de cada caso podem ser consultadas nas fontes referidas ao longo do texto. Isto justifica-se em respeito ao direito autoral.

um ponto a mais na importância da preservação e uso do local. Com isso, criou-se em 1999 a *Friends of the High Line*, uma organização sem fins lucrativos, prezando o funcionamento do parque e que, ainda hoje, é responsável pela sua manutenção (High Line, s./d.).

O projeto concebido pela equipe composta por *James Corner Field Operations; Diller Scofidio + Renfro; e Piet Oudolf*, teve sua execução dividida em seções inauguradas entre 2009 e 2014. Além disso, outros espaços de contemplação e de conexões com a cidade foram inaugurados em 2019 e 2023. De modo geral, conta atualmente com aproximadamente 2,3km que, inclusive, atravessam edifícios de antigas fábricas que eram acessadas diretamente pela linha (High Line, s./d.).

Apesar de sua extensão relativamente limitada, e de se localizar no grande centro urbano de Nova Iorque, o que se propõe destacar no caso do *High Line Park* é a escolha de manter alguns vestígios da estrutura preexistente, essencialmente ferroviária. Sem adentrar nos aspectos paisagísticos e na disposição dos pisos (muito diferente das ciclovias adotadas na maior parte das *greenways*), reconhece-se que ali era um caminho de ferro.¹⁰

Construction began with removing everything on the structure, including rail tracks, gravel ballast, soil and plantings, debris, and a thin layer of concrete. As each section of rail track was removed, it was tagged, surveyed, and stored—many of the rails and other artifacts were returned to their original locations and integrated into the landscape design (High Line, s./d.).

Já em contexto europeu, entre os tantos exemplos de *greenways* da região da Andaluzia, na Espanha, existe a *Via Verde de La Sierra*, que ocupa parte da antiga ferrovia *Jerez-Almargen*. Com aproximadamente 36,5km, é gerida pela *Fundación Via Verde de la Sierra*, criada em 2000, e que se localiza em um antigo edifício ferroviário (casa do guarda da estação) em Porto Serrano, Cádiz.

O percurso tem início justamente na estação de Porto Serrano, onde atualmente funciona um restaurante e alojamento. Em seu ponto inicial, há estacionamentos, algumas placas indicativas e é possível alugar bicicletas. Segundo a Fundação, a rota passa por quatro viadutos, trinta túneis, e cinco antigas estações, elementos materiais que compõem a história ferroviária (*Fundación Via Verde De La Sierra*, s./d.).

Do total de estações, apenas uma não foi reabilitada, sendo que, além de Porto Serrano, os edifícios de Coripe e Olvera, que se localizam na metade e no final da rota, respectivamente, também se tornaram hospedagem com serviço de restaurante. Há também o *Centro de Interpretación e Observatorio Ornitológico do Peñón de Zaframagón*, instalado na estação de mesmo nome, no qual é possível observar as aves e aprender sobre a *Reserva Natural Peñón de Zaframagón*, paisagem que circunda a *greenway* (*Fundación Via Verde De La Sierra*, s./d.). Próximo a este Centro, um antigo armazém foi ocupado como Centro de Recepção de Visitantes e uma cantina.

Por fim, mais relacionado à história e organização da *greenway*, foi inaugurado o *Centro de Interpretación Vía Verde de la Sierra*, próximo à estação de Olvera, que também conta com loja de artigos relacionados à rota. Este espaço é importante, pois compreende alguns aspectos históricos da ferrovia preexistente. Nota-se que não há a

presença dos antigos trilhos.¹¹

Esta *greenway* foi reconhecida com diversos prêmios atribuídos pela *Associação Europeia de Vias Verdes*, incluindo sua adaptação para Acessibilidade Universal. Isto abarca o tipo de pavimentação, os principais edifícios, a localização de estacionamentos em pontos estratégicos, mobiliário, e até disponibilidade de algumas bicicletas adaptadas.

Por último, apresenta-se brevemente o caso da pequena *greenway* de Modena-Sassuolo, na Itália. Este exemplo baseia-se no estudo de campo realizado por Ribeiro (2024), no qual o autor apresenta um ponto fundamental para este artigo: um piso atual que remete aos trilhos, mesmo que não haja sua presença física.

Segundo o autor, no início dos anos 2000 foi inaugurado o parque linear, com apenas 600 metros de distância, o que de acordo com suas análises: “fica reduzido a um projeto pontual que não abrange todo o perímetro urbano que essa antiga linha percorreu e, também, não se conecta a outras ciclovias presentes na cidade” (Ribeiro, 2024, p. 345).

De acordo com o que foi apresentado por Ribeiro (2024), a diferença de cores e materiais do piso demarca o que seria a bitola dos trilhos anteriormente presentes¹². Este foi o principal elemento que levou à escolha deste caso de estudo. Isto porque, frequentemente, para a execução de *greenways*, os trilhos, elemento imprescindível no caminho de ferro, acaba sendo visto como um empecilho.

Seja simplesmente para aproveitamento do leito, ou mesmo dos materiais dos trilhos em outras ferrovias ativas, ao desconsiderá-los, as *greenways* perdem elementos importantes para a valorização do patrimônio ferroviário. Em casos de antigas ferrovias nas quais os trilhos já não existam há algum tempo, a recolocação de elementos (provenientes de outros lugares) estaria, de um modo geral, descontextualizada. Neste sentido, pode-se lançar mão de outros instrumentos que enquadram a história local.

Contudo, ressalta-se que nenhum desses elementos de forma isolada é capaz de demonstrar o sistema ferroviário como um todo. Segundo Ribeiro (2024, p. 346), mesmo com os artifícios do piso e com uma placa que mencionava a ferrovia Modena-Sassuolo, o local não tem o devido reconhecimento pelos moradores e pelo Centro de Turismo.

As Ecopistas no Alentejo, Portugal

Em Portugal, as *Greenways* são denominadas como Ecopistas¹³. Segundo Batista (2015), “Portugal tem cerca de 750 km de linhas fora de uso, das quais cerca de 250 km são designados como ecopistas (Ciclovias, 2015 citado por Batista, 2015) sendo esse número uma simples referência, uma vez que o reaproveitamento de antigas linhas ferroviárias está em constante atualização” (Batista, 2015).

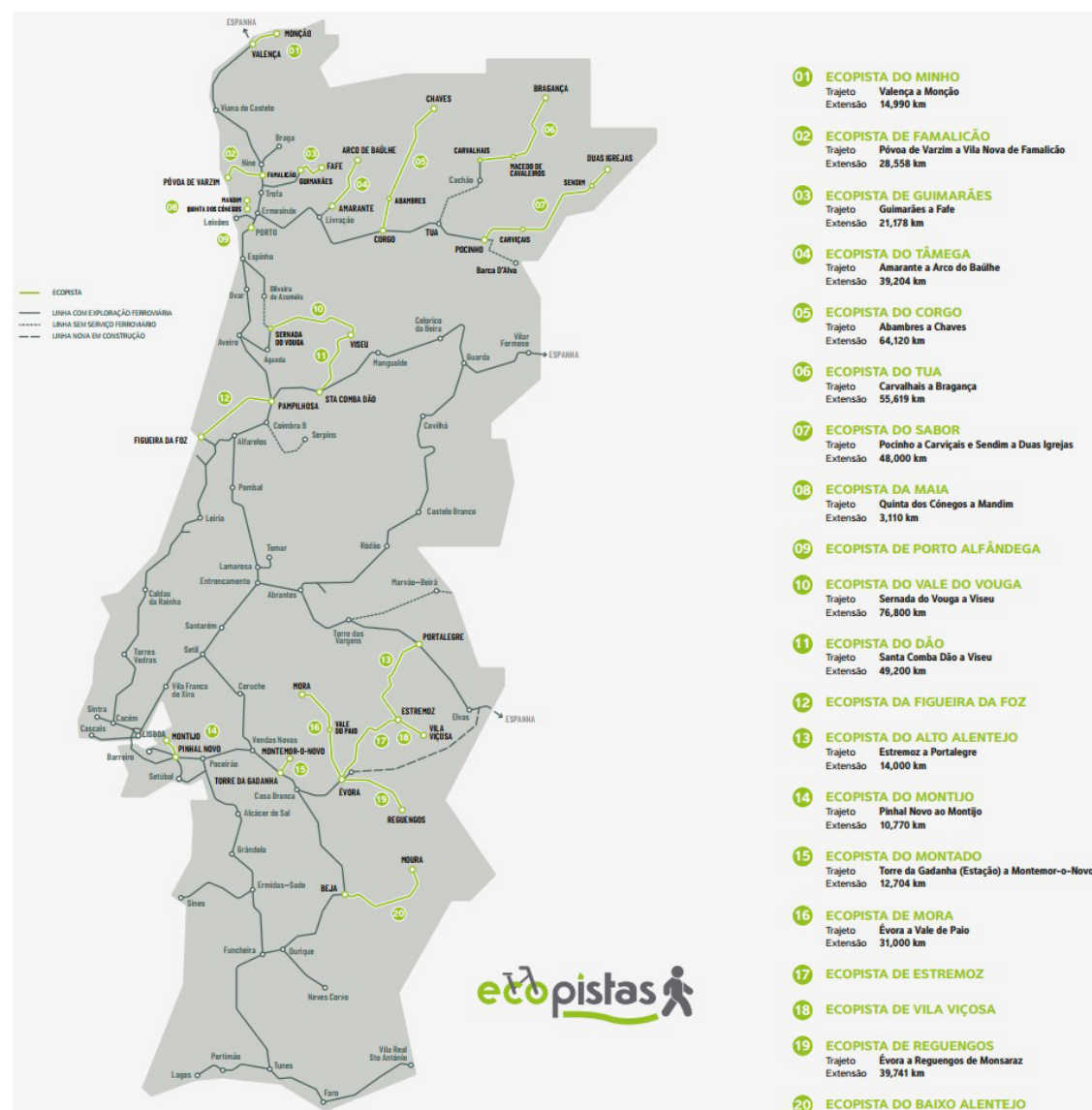
Nacionalmente, a *IP Património*, em conjunto com a administração pública e demais interessados, é responsável por analisar, acompanhar e divulgar questões relacionadas às Ecopistas. Segundo a IP aponta, ela foi contemplada em 2023 com o

¹¹As imagens da *Via Verde de La Sierra* podem ser consultadas em: <https://www.fundacionviaverdedelasierra.es/la-via-verde-de-la-sierra-cadiz-sevilla/>.

¹²Ver fotografias do autor em: Ribeiro, 2024, p. 345.

¹³No país, a marca “Via Verde” já era utilizada por uma empresa de cobrança automática de pedágios (portagem eletrônica, em Portugal).

¹⁰Para mais informações sobre o projeto, bem como fotografias oficiais do High Line Park: <https://www.thehighline.org/photos-videos/>



Prémio Nacional Mobilidade em Bicicleta por conta da realização do *Plano Nacional de Ecopistas*¹⁴, e pelo *Prémio Reconhecimento de Práticas em Responsabilidade Social e Sustentabilidade* (IP Património, s.d.).

Tratando-se do Plano Nacional de Ecopistas (PNE), Rodrigues (2022, p.6) elenca como estratégias (nesta mesma ordem):

Promover e Preservar o património ferroviário; Mobilizar Municípios e Comunidades Intermunicipais; Potenciar o desenvolvimento da economia local com **atores públicos e privados na reabilitação do património**; Consolidar o PNE como um ativo turístico estratégico de âmbito nacional, com forte vocação turística e de valorização do território; Disponibilização da infraestrutura através da subconcessão da plataforma de via; **Subconcessão de imóveis permitindo o surgimento de novas funcionalidades** e atividades promotoras de desenvolvimento económico e social local; Aposta na promoção das

14 Não foi possível encontrar na íntegra o Plano Nacional de Ecopistas, desenvolvido em 2001. Ele é citado no principal sítio informativo das Ecopistas pelo IP Património - Administração e Gestão Imobiliária, S.A, disponível em: <https://www.ippatrimonio.pt/pt-pt/ecopistas>. Entretanto, foram consultados arquivos de apresentações como as de Silvestre (2012) e Rodrigues (2022), gestores do Plano Nacional de Ecopistas nos respectivos anos.

Ecopistas no turismo com bicicleta; Estimular o desenvolvimento de regiões que não são destino para o turismo “de massas”; Potenciar a fixação de atividades económicas nessas regiões que disponibilizem alojamento, alimentação e outros serviços aos turistas; Promover o turismo interno contribuindo para a redução das viagens turísticas de grande distância, diminuindo as emissões de CO2. (Rodrigues, 2022, p.6, grifo nosso).

Na Figura 1 é possível localizar as Ecopistas previstas em Portugal.

Tratando-se da Região do Alentejo, percebe-se que há uma quantidade considerável de Ecopistas (Ecopista do Alto Alentejo, Ecopista de Mora, Ecopista do Ramal de Vila Viçosa, Ecopista do Ramal de Reguengos, Ecopista do Baixo Alentejo e Ecopista do Montado), mesmo que a maioria não esteja concluída.

Ademais, neste contexto, se insere também o projeto da *Grande Rota do Montado*, que se integra ao *Pacto de Desenvolvimento e Coesão Territorial do Alentejo Central* (PDCT-AC), com incentivos do *Programa Operacional Regional do Alentejo* (CIMAC, 2020). Um dos seus principais objetivos é a “inclusão de quase 184,805 Km de canais ferroviários desativados (Ramal de Reguengos, Ramal de Vila Viçosa, Ramal de Montemor, Ramal de Mora e Linha de Évora)” (IP Património, s.d.).

A Grande Rota do Montado baseia-se nas características do território do Alentejo Central, nomeadamente, pelo seu agrossistema pastoril, dotado de Sobreiros e Azinheiras (árvores protegidas a nível nacional, sendo que do sobreiro advém a cortiça, muito utilizada na região) reforçando a identidade regional por meio de percursos que promovam seu reconhecimento e a valorização do património natural e cultural.

O Ramal de Évora à Mora: de ferrovia à ecopista

Breve contextualização

Considera-se que a história das ferrovias em Portugal teve início com a fundação da Companhia das Obras Públicas de Portugal, em 1844, que concebeu os primeiros estudos para a implantação do “Caminho de Ferro do Norte”¹⁵. Após alguns anos, mais precisamente em 1856, foi inaugurado o primeiro caminho de ferro no país, entre Lisboa e Carregado (Alegria, 1990).¹⁶

Já na década de 1860, a ferrovia alcança a região do Alentejo, sendo em 1863 inaugurado o troço entre Casa Branca e Évora, alcançando posteriormente Estremoz e Vila Viçosa. Destaca-se aqui a centralidade da cidade de Évora no Alentejo. Sua localização, bem como sua história, foi importante também para o desenvolvimento da malha ferroviária na região.

Inscrita em 1986 pela UNESCO, a cidade tem o seu Centro Histórico Listado como Património Mundial, visto que ele “foi moldado por mais de vinte séculos de história” (ICOMOS, 1986, tradução nossa). Seus vestígios urbanos, desde a ocupação romana, passando pelo domínio mouro, pelo período medieval, pelo Manuelino e Renascimento, demonstrados, por exemplo, com o conhecido Templo de Diana, a primeira e a segunda

15 No entanto, esta Companhia, que encerrou em 1855, não concretizou a construção da ferrovia.

16 Maiores informações acerca do histórico dos caminhos de ferro em Portugal podem ser consultadas em: Abragão (1956) e Martins (1996).

muralha (nomeadas popularmente como “cerca velha” e “cerca nova”), edifícios como a Catedral, o Convento de São Francisco, o Colégio Espírito Santo, o Palácio Dom Manuel, bem como as casas brancas (caiadadas) que fazem face às ruas tortuosas de pedra, dentre outros tantos vestígios do passado, são testemunhos da evolução urbana e de sua passagem/resistência ao longo do tempo.¹⁷

Dada a importância de Évora no território alentejano, os vestígios do século XIX também são consideráveis, mesmo que extrapolem o seu Centro Histórico. Um exemplo disto é a *Estrela de Évora*, designação para o desenho da malha ferroviária, que tem como centro a referida cidade, estendendo-se às pontas: Casa Branca (de onde havia chegado em 1863, conforme supracitado), Vila Viçosa, Reguengos de Monsaraz e Mora¹⁸.

Esta última, conhecida como *Ramal de Mora*, é o principal recorte deste estudo. A abertura deste troço ferroviário se deu em duas partes. O primeiro, de Évora a Arraiolos foi inaugurado em 20 (vinte) de abril de 1907, e o segundo, até Mora, em 11 (onze) de julho de 1908 (Comboios de Portugal, s.d.). Tendo extensão aproximada de 59 km, passava pelas seguintes estações e apeadeiros com o respectivo “Ponto Quilométrico – PK”¹⁹: Évora PK116; Leões PK119; Louredo PK 123; Senhor dos Aflitos PK 124; PK 141; Vale de Paio PK 148; Pavia PK 159; Cabeção PK 167 e Mora PK 176.²⁰

De modo geral, assim como em vários países, após a Segunda Guerra Mundial, as ferrovias em Portugal começaram a apresentar *déficits* em seu funcionamento, que são reflexos também da adoção cada vez maior de automóveis pesados e de passageiros, ou seja, uma preferência pelas rodovias (Ministério das Comunicações, 1951). Neste contexto, em 1950 a Linha de Mora passa a “Regime de Exploração Económica” (Comboios de Portugal, s.d.). Segundo Rocha (2018, p. 248):

No início dos anos 70 do século XX já alguns dos apeadeiros se encontravam desativados, existindo apenas uma ligação diária. Na década seguinte (1987) o Ramal é encerrado definitivamente, acabando por todos os seus edifícios ficarem ao abandono e a linha acabou por ser desmantelada, na maior parte do seu percurso (Rocha, 2018, p. 248).

Após sua desativação, o Ramal de Mora ficou abandonado por mais de uma década. Contudo, a partir dos anos 2000, assim como vários caminhos de ferro em desuso, passou a ser foco de projetos como: a Ecopista, mais detalhada a seguir, e de concursos

para reutilização dos edifícios ferroviários, como no caso do *Fundo Revive Natureza*.²¹

A refuncionalização do Ramal como Ecopista

De acordo com Batista (2015), a inauguração da Ecopista de Mora ocorreu em 2005. Contudo, desde já deve-se deixar claro que o trajeto ainda não compreende toda a extensão do Ramal de Mora, que, conforme a IP Patrimônio (s./d.), tem extensão potencial de 59,145 km e atualmente possui 31 km. Considera-se hoje que a Ecopista tem um trajeto compreendido entre a cidade de Évora e Vale de Paio, estação localizada no Concelho²² de Arraiolos, distrito de Évora, e não chegou até Mora.

A partir de um protocolo entre a REFER (Rede Ferroviária Nacional), posteriormente denominada Infraestruturas de Portugal (IP) e a Câmara Municipal de Évora, esta última se responsabilizou pelo trecho entre a cidade de Évora (sede do distrito no qual se localiza todo o ramal) e o limite do Concelho, em Nossa Senhora da Graça do Divor, sendo o restante responsabilidade dos Concelhos de Arraiolos e Mora.

Por se tratar de uma *greenway* inserida em uma cidade que tem seu centro histórico classificado pela UNESCO como patrimônio mundial, a Ecopista de Mora aparece no portal da Associação Europeia de Vias Verdes como um dos exemplares do projeto *Greenway Heritage*, que promove as vias verdes nos contextos de patrimônios reconhecidos pela UNESCO.

Apenas o trecho urbano de Évora (aproximadamente 4 Km), por se tratar também de uma via importante para mobilidade local, tem seu pavimento asfaltado (justificado pela acessibilidade), sendo o restante de saibro e alguns trechos em terra batida. Contudo, duas décadas após sua inauguração, percebe-se que a manutenção do trecho na zona rural é baixa. De acordo com a visita *in loco* realizada em novembro de 2024, a atual situação da Ecopista de Mora será descrita, a fim de instigar reflexões e contribuir para sua existência.

O percurso tem início na Rua do Timor, próxima ao Chafariz d’el Rei²³, em Évora. Não há nenhuma indicação de início da Ecopista de Mora no local, mas percebe-se uma edificação com a inscrição “PN K. 117,484”, ou seja, uma passagem de nível da ferrovia anteriormente instalada. O edifício cercado tem todas as suas janelas vedadas em alvenaria, mantendo apenas as vergas sobre elas.

Neste ponto há balizadores de madeira que impedem a circulação de automóveis, demonstrando ser uma pista exclusiva para ciclistas e pedestres, além da placa “Circule pela direita”. A partir de então, a rota atravessa uma área repleta de habitações que ora se voltam para ela, ora fecham-se em muros. Entretanto, é perceptível a movimentação de utilizadores da ecopista.

Esta parte do percurso conta com equipamentos como as lixeiras, postes de iluminação e sinalização (quando atravessado por ruas). Ao percorrer a Ecopista é possível compreender a posição na qual que se localiza em relação à cidade. Exemplo disso é a perspectiva que se tem da antiga ponte de estrutura de ferro (por onde passava o comboio), acima da Av. Gago Coutinho. É importante ressaltar que, devido a um

17 Os critérios considerados para a sua inscrição como “Patrimônio Mundial” pela UNESCO são os seguintes: “Critério (II): A paisagem urbana do Centro Histórico de Évora é um lugar único para compreender a influência exercida pela arquitetura portuguesa no Brasil, em locais como o Centro Histórico de Salvador da Bahia. Critério (IV): O Centro Histórico de Évora é o melhor exemplo de uma cidade da época de ouro de Portugal após a destruição de Lisboa pelo terremoto de 1755.” (ICOMOS, 1986, tradução nossa). Cabe então, destacar a relação entre Évora e a urbanização brasileira.

18 Dentre eles, o município de Évora tem a maior população, 56.596 habitantes, compreendendo doze freguesias. Vila Viçosa conta com 8.319 hab. (quatro freguesias), Renguengos de Monsaraz com 10.828 hab. (quatro freguesias) e Mora 4.978 (quatro freguesias) (CIMAC, 2021). Casa Branca é classificada como *aldeia ferroviária*, com aproximadamente 80 habitantes, localizada na freguesia de Santiago do Escoural, do município de Montemor-o-novo (Estação Cooperativa de Casa Branca, s./d.).

19 “Numa determinada linha-férrea, uma das formas de referenciar uma dada ocorrência ou instalação, é através do ponto quilométrico.” (Infraestruturas de Portugal, s./d.).

20 Há também, ao longo do caminho, alguns edifícios modestos com indicativos de “PN” e o seu respectivo quilômetro na linha. Segundo Infraestruturas de Portugal (s./d.), “PN” significa: “Travessia de nível do caminho-de-ferro com uma estrada nacional ou municipal. Abreviatura de Passagem Nivelada ou Passagem de Nível”.

21 REVIVE NATUREZA. Nas casas da nossa história. (s./d.). Disponível em: <https://revivenatureza.pt/sobre/>. Acesso em: 25 nov. 2024.

22 Concelho e distrito são divisões administrativas em Portugal, sendo que o distrito é composto por vários concelhos. Optou-se por manter esta nomenclatura utilizada no contexto português, já que o artigo se refere predominantemente a ele.

23 Monumento de 1497, construído por ordem do Rei Dom Manuel.



acidente com um caminhão em 2023, no ano de 2024 foi construída uma nova ponte diferente da original, com piso de madeira.

Passa-se, então, por outro edifício com indicação da quilometragem (PN) e notam-se também algumas placas de concreto, vestígios da antiga ferrovia, que aparecem isoladas no caminho. A partir de então, a paisagem urbana, constituída por edificações de gabarito médio e baixo, é tomada por uma grande estrutura industrial, a antiga fábrica dos Leões (Figura 3), construída em 1916 e convertida pela Universidade de Évora, em 2009, no Colégio dos Leões, que abriga os cursos do Departamento de Artes e de Arquitetura²⁴.

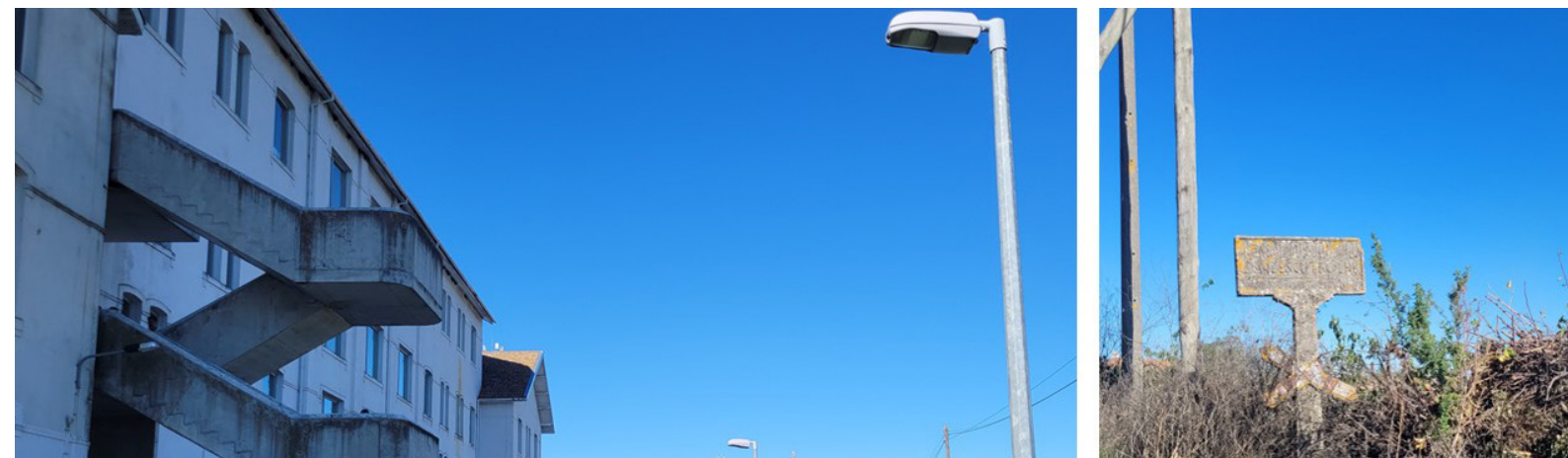
É importante ressaltar a relação deste complexo fabril com o próprio Ramal de Mora, já que, por se localizar de forma adjacente à linha, recebia e escoava mercadorias diretamente. Segundo Gonçalves; Medeiros e Tomé (2013), a compatibilidade das datas de reutilização da via e da fábrica como Universidade pode ser vista como uma “Contaminação Positiva” da Ecopista de Mora (Gonçalves; Medeiros e Tomé, 2013, p. 116).

A Ecopista promoveu ainda transformações na respectiva envolvente urbana. Os edifícios adjacentes apresentam melhorias no seu estado de conservação e algumas alterações nas suas características, com portas que se abrem, comunicando directamente com o novo espaço público, e muros que crescem na procura da privacidade. A antiga Fábrica dos Leões foi alvo de reabilitação e reconvertida em Faculdade de Arquitectura da Universidade de Évora. Novos estabelecimentos comerciais surgem incrementando a actividade económica daquela área (Gonçalves; Medeiros e Tomé, 2013, p. 122).

Contudo, atualmente, esta relação não está indicada (por placas ou outro elemento de comunicação) durante o percurso, a não ser por quem já conhece a história da ferrovia e das imediações, ou por um observador atento às tipologias dos edifícios e ao considerável desnível que configurava as plataformas.

Por exemplo, do outro lado da via, há um edifício da antiga ferrovia com a inscrição “PN K 119,408”, que também é um importante vestígio e está ocupado pelo “Clube de Cicloturismo Ferragial da Nora”. Sem dar enfoque nas intervenções realizadas em seu interior, bem como os anexos externos (que são claramente identificados), este

²⁴ De grande relevância para o tema do patrimônio industrial, a reconversão da fábrica em Universidade foi detalhada em: Cardoso de Matos; Palomares Alarcón e Quintas (2017).



vestígio da história ferroviária aparenta ter um uso frequente, pois, apesar do nome, não se limita aos ciclistas, e oferece almoço e lanche ao público em geral.

Um pouco mais a frente, existe um antigo apeadeiro/ edifício de passageiros. É possível reconhecê-lo pelo seu exterior, por conta da inscrição “Leões” em sua fachada (que parece preservada), além do desnível de sua implantação para com a antiga linha ferroviária. Contudo, não é possível acessar seu interior, pois atualmente tem uso residencial. Ao lado, nota-se uma fábrica de maquinários agrícolas ainda em funcionamento.

Seguindo até Bacelo encontra-se o último trecho da Ecopista de Mora na zona urbana, onde ainda há pavimentação em asfalto e alguns pontos de descanso, com bancos e equipamentos urbanos. A partir de então, a ecopista ganha outras características que se estendem até o seu último ponto, conforme descrito a seguir.

Ressalta-se, mais uma vez, que este trabalho se volta para a valorização do patrimônio ferroviário. Com isto, os pontos de referência para a descrição da Ecopista de Mora são, principalmente, os bens do antigo Ramal Ferroviário. Portanto, o próximo marco neste percurso seria o apeadeiro Louredo. Contudo, sua visita é inviável atualmente, já que se tornou propriedade intramuros.

O próximo ponto de referência é o conjunto da estação da Graça do Divor, com edifício de passageiros e administrativo, antigo armazém e abrigo da bomba d’água em estado de abandono. Apesar de não ter uso atualmente, notou-se uma quantidade relevante de ciclistas, alguns de volta para Évora, outros apenas descansando para continuar o percurso.

Além de sua relativa proximidade com a área urbana de Évora, a antiga estação se localiza a poucos quilômetros da freguesia de Nossa Senhora da Graça do Divor, a qual deve o nome. Supõe-se que essas distâncias ajudem no movimento do entorno da estação, apesar de o antigo Ramal de Mora não atravessar a área urbana da freguesia. Na descrição da Ecopista disponível no site da IP Patrimônio há como sugestão “uma paragem na aldeia da Graça do Divor, onde vale a pena percorrer o casario antigo” (IP Patrimônio, s./d.).

Neste ponto, a Ecopista encontra-se como uma estrada de terra e há presença de alguns elementos de apoio como: lixeira, bicicletário para estacionar e um suporte do que, provavelmente, era uma placa da Ecopista, mas que não está lá atualmente, o que indica falta de manutenção.



Continuando o percurso que, em alguns momentos acaba por demonstrar vestígios da ferrovia, como pequenas pontes, viadutos e placas, a próxima parada é na antiga estação de Arraiolos. Conforme demonstrado pelas fotos, este é um complexo que abriga um edifício de passageiros/administrativo maior do que os casos anteriores (com um corpo central composto por dois pavimentos e uma ala térrea em cada lado, simetricamente), além de um armazém, alguns barracões, uma caixa d'água metálica e outras edificações que, provavelmente eram residências de funcionários.

Todos os edifícios do complexo estão abandonados atualmente. De acordo com um levantamento feito para esta pesquisa, havia um projeto para transformar o espaço em uma Unidade Hoteleira no ano de 2021²⁵, algo que não teve procedimento. Há, no entanto, a pintura “ecopista” no próprio corpo do edifício, além de mobiliário para descanso e, finalmente, a placa informativa ainda intacta.

A partir deste ponto, os imóveis que compunham as estações do Ramal até Mora, nomeadamente: Vale de Paio, Pavia e Cabeção, atualmente abandonados, estão compreendidos no *Fundo Revive Natureza*, um programa em conjunto com a IP Patrimônio que, a partir de concursos, visa a concessão dos edifícios de Domínio Público Ferroviário para fins turísticos (especialmente hotelaria), sendo que os eleitos para a exploração também devem ficar responsáveis pela requalificação do bem²⁶.

O complexo da Estação de Vale de Paio, que compreende, além do edifício de passageiros, um armazém (ou cais coberto), instalações sanitárias e uma antiga habitação de funcionários, tem todos os seus imóveis atualmente sem cobertura, o que aumentou o seu estado de degradação.

Este é o que se considera o último ponto do trecho da Ecopista concluída. Contudo, como observa-se pelas fotos, não há infraestrutura que o comporte como área de descanso e retorno ao ponto inicial. Segundo relatado por utilizadores da ecopista²⁷, a partir dali, fica inviável continuar o trajeto do antigo ramal ferroviário. Este também é o último ponto compreendido entre os concelhos de Évora e Arraiolos.

²⁵ Ver, por exemplo, a notícia divulgada pelo Portal do Município de Arraiolos, acessada em 03 dez. 2024, disponível em: <https://www.cm-arraiolos.pt/arraiolos-investimento-recupera-antiga-estacao-ferroviaria/>.

²⁶ Os antigos imóveis ferroviários incluídos no Programa Revive Natureza são casos a serem estudados na pesquisa de doutorado em desenvolvimento. Espera-se que as considerações sobre eles sejam publicadas em breve, visando melhor conhecimento sobre a iniciativa, e como ela pode contribuir para o reuso do patrimônio ferroviário.

²⁷ Em conversa informal no dia 21 de novembro de 2024.



As próximas estações se localizam no concelho de Mora, sendo que Pavia e Cabeção, apesar de incluídas no *Revive Natureza*, ainda estão abandonadas e em avançado estágio de degradação. Não é mais possível analisar a relação com o antigo leito ferroviário, pois, conforme descrito, a Ecopista não foi implantada.

Contudo, a última parada do Ramal de Mora merece destaque, pois recebeu novo uso. Localizado na zona urbana de Mora, o conjunto ferroviário tornou-se o *Museu Interativo do Megalitismo de Mora*. Segundo Rocha (2018, p. 247), a criação de um museu para valorização do megalitismo presente na região, especialmente na freguesia de Pavia, era uma discussão de décadas.

Após algumas tentativas frustradas em Pavia, a autarquia de Mora, que já visava a recuperação da antiga estação ferroviária, resolveu unir os dois projetos em um só, ou seja: reutilizar o espaço ferroviário como Museu do Megalitismo (Figura 7). A partir de um concurso público lançado em 2014, o projeto arquitetônico para adequação do espaço ficou a cargo do escritório *CVBD Arquitetos Associados* e foi inaugurado em 2016 (Rocha, 2018).

Para além dos imóveis ferroviários existentes (edifício de passageiros/administrativo e armazém), foram adicionados dois novos blocos nas laterais dos antigos edifícios, com predominância de concreto e chapas metálicas nas fachadas. O edifício de passageiros é o espaço de entrada do museu onde estão: a recepção, uma biblioteca e sanitários; além de abrigar os trabalhos administrativos no pavimento superior. O armazém tornou-se um salão multiuso, e foi modelado, principalmente, para abrigar jogos e atividades para crianças e jovens.

Um dos blocos novos acolhe então, os espólios do megalitismo regional com uma sala ampla e mobiliário de madeira que remete às curvas de nível, além de estabelecer a organização da exposição. O outro bloco, junto a uma esplanada, foi elaborado para uma cafeteria.

Os quatro edifícios do conjunto são interligados por um longo corredor na fachada posterior, onde se localizava a plataforma de embarque. O corredor tem as laterais vedadas por chapas metálicas vazadas, com desenhos triangulares que “pretendem representar a decoração das placas de xisto alentejanas” (Rocha, 2018, p. 248).

De acordo com Rocha (2018, p. 247), “A instalação do museu neste local resultou de negociações e do estabelecimento de um protocolo entre a autarquia e a REFER, que envolveu não só a parte edificada, mas também a recuperação do espaço das linhas, como área verde e de lazer”. A área verde referida ocupa o antigo pátio ferroviário, por onde a linha passava. Atualmente, não há nenhum vestígio dos trilhos no local, agora



ocupado pelo *Parque Urbano de Mora*.

Tendo em vista que o foco principal deste trabalho é analisar a reutilização dos bens ferroviários a fim de valorizá-los, é importante considerar a sobreposição da narrativa do Museu do Megalitismo em relação ao complexo ferroviário. É inegável a importância do uso deste edifício, bem como da valorização do patrimônio relacionado ao megalitismo na região. Contudo, percebe-se que a ferrovia é pouco mencionada no local (através de placas informativas, por exemplo).

Compreende-se, também, a necessidade de acesso entre os edifícios, suprida no projeto arquitetônico pelo corredor fechado com placas metálicas vazadas. Entretanto, nota-se que a relação fundamental da plataforma de embarque com o pátio ferroviário tornou-se praticamente imperceptível, já que as placas metálicas formam uma barreira entre os edifícios e o parque urbano ao fundo (que os triângulos desenhados não transpõem).

Outras considerações podem ser feitas acerca destes imóveis ferroviários que receberam nova função, assim como tiveram seus interiores moldados a ela, mas a que se destaca neste artigo é a descontinuidade da Ecopista até chegar ao último ponto do Ramal de Mora, sendo que a rota não é ao menos identificada no contexto da estação ferroviária de Mora.

Contribuições para a Ecopista de Mora

De acordo com a breve análise da situação atual da Ecopista de Mora, pretende-se fazer algumas considerações a fim de contribuir para a valorização do patrimônio ferroviário e sua memória, tanto no trecho já implantado da Ecopista, quanto na porção a ser concluída. Isto porque, apesar de algumas carências, entende-se que esta é uma iniciativa com muito potencial.

Observa-se que, apesar de não haver mais trilhos no local e, muito provavelmente terem sido retirados na implantação da Ecopista para serem aproveitados em outras ferrovias em funcionamento, a utilização de seu leito beneficia a ligação de povoados a partir de transporte não mecanizado, separando o fluxo dos automóveis, algo que poderia gerar mais segurança e fomentar o cicloturismo.

Contudo, ao desassociar este leito dos imóveis que o circundam, especialmente as estações e armazéns, já que estão em sua maioria abandonados, o trajeto torna-se isolado e pouco confortável. Considera-se então, que estes edifícios poderiam ser reutilizados como pontos de apoio para o percurso.



É claro que esta reutilização deve atentar-se às características de cada bem, a fim de que elas sejam preservadas. O novo uso deve ser benéfico para a passagem do edifício ao longo do tempo, e não pode transformá-lo em algo completamente desconexo de seu contexto.

Entretanto, sem aprofundar nas especificidades dos projetos arquitetônicos e de restauro, observa-se que os novos usos (pontos de apoio para as Ecopistas) poderiam ser adotados de acordo com as tipologias de estações, apeadeiros e armazéns existentes. Ou seja, estabelecer novas funções a partir do tamanho do edifício, da divisão de ambientes, das aberturas e outras características, para que os imóveis não tivessem que passar por grandes intervenções e contemplassem a maior quantidade de usos ao longo da linha, como, como por exemplo: estadia, lazer, bares e restaurantes, sanitários, pontos de informação, museus etc.

A *Via Verde de La Sierra*, apresentada neste trabalho, é um exemplo desta variedade de usos, que se adaptam aos edifícios existentes, considerando as demandas dos utilizadores da ecopista ao longo do percurso. Além disso, o Centro de Interpretação implantado na Via Verde, deve ser destacado como uma referência para a Ecopista de Mora, pois considera-se a importância de reunir os dados sobre o antigo Ramal ferroviário na região e reforçar que ali passava a ferrovia.

Neste sentido, é fundamental que ao longo do trajeto a história da ferrovia esteja mais explícita, como em placas e textos informativos, inclusive nos edifícios que receberem novos usos, como é o caso do Museu do Megalitismo. As ações projetuais também devem estar atentas a isso.

O caso da *greenway* na Itália, apresentado anteriormente, é um exemplo de como a paginação de piso pode remeter aos trilhos sem necessariamente usá-los (como foi no High Park, Estados Unidos). Isto porque, no caso da Ecopista de Mora, os trilhos foram retirados há pelo menos uma década, seu retorno seria impraticável e a substituição, provavelmente, descontextualizada. Contudo, eles já estiveram ali e isso merece ser informado.

Considerações Finais

Enfim, estes são alguns direcionamentos que podem melhorar o estado atual da Ecopista de Mora e contribuir para o trajeto que ainda deve ser implantado. Além disso, entende-se que a classificação de uma Ecopista como concluída não deve estar restrita à distância do percurso, mas deve considerar também a qualidade do trecho. Neste sentido, é importante ressaltar que a qualidade não depende apenas do tipo de

pavimento, das dimensões da pista, da quantidade de espaços de descanso e outros atributos. De acordo com a Declaração de Lille, é importante que a *greenway* valorize o património construído do local em que ela se implanta.

Apesar da declaração abordar este objetivo vagamente, se tratando de uma referência fundamental para as *greenways*, e compreendendo os bens ferroviários existentes no local, pretende-se, com este artigo, reforçar a importância da valorização da memória ferroviária, para além do novo uso (ciclovía).

Tratando-se dos novos usos aos imóveis, observa-se que a diversidade ao longo do percurso, adequada à tipologia dos bens ferroviários, pode muito contribuir para a Ecopista. Ademais, mesmo com a implantação de museus nas estações ferroviárias, deve-se atentar ao histórico do edifício e suas características, a fim de contextualizá-lo. Enfatiza-se que as iniciativas de refuncionalização de ferrovias desativadas (e que não têm previsão de funcionarem novamente) pode beneficiar tanto a população residente em sua proximidade quanto à preservação do património ferroviário.

Em relação ao caso de estudo, reconhece-se que a Ecopista de Mora pode auxiliar na valorização do património industrial (ferroviário) que fez parte de pequenas cidades centenárias, mas frequentemente ficam à margem das políticas de património. No caso de Évora, por exemplo, uma cidade que tem seu centro histórico classificado pela UNESCO, a ferrovia também teve um papel considerável na história e desenvolvimento local, portanto, merece atenção.

Por fim, considera-se que a refuncionalização dos percursos ferroviários ainda não é prática frequente Brasil e, devido à considerável quantidade de ferrovias desativadas no país, este é um tema relevante e deve ser cada vez mais discutido. Neste sentido, tanto a apresentação de casos bem-sucedidos, quanto as análises e direcionamentos acerca de exemplos com algumas carências, podem contribuir ao contexto brasileiro.

Agradecimentos

Este artigo foi possibilitado pelos recursos da Bolsa de Pesquisa de Estágio no Exterior da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (BEPE/FAPESP, Processo nº 2024/16087-2) junto ao centro de investigação CIDEHUS da Universidade de Évora. O estágio faz parte de uma pesquisa de doutorado em desenvolvimento junto à Universidade de São Paulo, com fomento da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP, 2022/08609-3).

Referências

ABRAGÃO, Frederico de Quadros. *Caminhos de Ferro Portugueses – Esboço da sua História*. Lisboa: Edição do Centenário, 1956.

AEVV (Associação Europeia de Vias Verdes). *Declaração de Lille*. Lille, 12 set. 2000. Acessado em 14 nov. 2024. Online. Disponível em: <https://www.aevv-egwa.org/lille-declaration/>.

ALEGRIA, Maria Fernanda. *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910): as Vias e o Tráfego*. Lisboa: Centro de Estudos Geográfico, 1990.

BAETA, Rodrigo Espinha; FERNANDES, Ana Veronica Cook. A questão do uso e do reuso em alguns juízos teórico-críticos sobre o restauro. *ARQUITEXTOS*, São Paulo, v. 246, p. 1, 2020.

BATISTA, Raúl Manuel Gomes. *O Aproveitamento de Antigas Infraestruturas Ferroviárias em Meio Urbano - As ecopistas como exemplo*. Dissertação (Mestrado em Planeamento e Projeto Urbano) - Departamento de Engenharia Civil, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Porto, Portugal, 2015.

BRANCO, Jorge. *Estações ferroviárias portuguesas em postais ilustrados antigos*. Lisboa: Livros Horizonte, 2006.

CARDOSO DE MATOS, Ana LOURENCETTI, Fernanda de Lima. Dos Reusos do Património Ferroviário às Estratégias da sua Integração na Paisagem Urbana. In: *Actas VII Congreso sobre Conservación del Patrimonio Industrial y de la Obra Pública en España*, 2017, p. 256-262. (ISBN: 978-84-945966-5-0). Acessado em 14 nov. 2024. Disponível em: <https://rdpc.uevora.pt/handle/10174/21247>.

CARDOSO DE MATOS, Ana LOURENCETTI, Fernanda de Lima. Reusing railway infrastructures in the spirit of circular theory. A contribution to an operational concept. *VITRUVIO - International Journal of Architectural Technology and Sustainability*, 2021, 6(1), pp. 12-23. <https://doi.org/10.4995/vitruvio-ijats.2021.15487>. Acessado em 14 nov. 2024.

CARDOSO DE MATOS, Ana; PALOMARES ALARCÓN, Sheila; QUINTAS, Armando. La rehabilitación de la fábrica de massas Leões y su transformación en Escola de artes y arquitectura de la universidad de Évora (Portugal). In: *IV SEMINARIO INTERNACIONAL SOBRE PATRIMONIO DE LA ARQUITECTURA Y LA INDUSTRIA: Paisaje Y Patrimonio de la Industria de la Alimentación*. Madrid: Aula de Formación: Gestión e Intervención en el Patrimonio Arquitectónico e Industrial, p. 329 – 346, 2017.

CARDOSO DE MATOS, Ana; PINHEIRO, Magda de. (org.). *História, património e infraestruturas do caminho de ferro: visões do passado e perspetivas do futuro*. Lisboa: CEHC-IUL - Centro de Estudos de História Contemporânea; Barreiro: Câmara Municipal do Barreiro, 2014.

CIMAC (Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central). *Grande Rota do Montado*, 2020. Acessado em 19 nov. 2024. Disponível em: <https://www.cimac.pt/grande-rota-do-montado/>.

CIMAC (Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central). *Municípios Associados*, 2021. Acessado em 18 nov. 2024. Online. Disponível em: <https://www.cimac.pt/cimac/municipios-associados/>.

CITRON, Rafaela Simonato. *Patrimônio industrial, uso e habitação*: Londres, Porto Alegre, Recife e Rio de Janeiro. 2024. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2024. doi:10.11606/T.16.2024.tde-13052024-162249.

COMBOIOS DE PORTUGAL. *Cronologia | CP - Comboios de Portugal*. Acessado em 15 nov. 2024. Online. Disponível em: <https://www.cp.pt/institucional/pt/cultura-ferroviaria/historia-cp/cronologia>.

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO DA REGIÃO DO ALENTEJO. *Análise da evolução do transporte ferroviário na Região do Alentejo (1979-1983)*. Évora: Ministério do Plano e da Administração do Território, 1987.

ESTAÇÃO COOPERATIVA DE CASA BRANCA. *Casa Branca*. Acessado em 18 nov. 2024. Online. Disponível em: <https://estacaocooperativa.cargo.site/CASA-BRANCA>.

FUNDACIÓN VIA VERDE DE LA SIERRA. *Vía Verde de la Sierra - de principio a fin*. Puerto Serrano, s./d. Acessado em 28 nov. 2024. Disponível em: <https://www.fundacionviaverdedelasierra.es/la-via-verde-de-la-sierra-cadiz-sevilla/>

GONÇALVES, Andrea; MEDEIROS, Valério; TOMÉ, Ana. Processos de contaminação positiva e regeneração urbana: um caso de estudo: a Ecopista de Évora. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, 2013, núm. 10, pág. 115-133. Acessado em 29 nov. 2024. Disponível em: <http://hdl.handle.net/2117/85155>

HIGH LINE. *The High Line*. Nova Iorque, s./d. Acessado em 28 nov. 2024. Online. Disponível em: <https://www.thehighline.org/>

INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL. *Terminologia: Rede Ferroviária*. Infraestruturas de Portugal, s./d. Acessado em 18 nov. 2024. Online. Disponível em: <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/terminologia?letter=P>.

ICOMOS (International Council of Monuments and Sites). *Historic Centre of Évora*. ICOMOS: World Heritage List n° 361, 1986. Acessado em: 18 nov. 2024. Online. Disponível em: <https://whc.unesco.org/en/list/361/>.

IP PATRIMÔNIO. *Ecopistas*. Portugal, s./d. Acessado em 14 nov. 2024. Online. Disponível em: <https://www.ippatrimonio.pt/pt-pt/ecopistas>.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro*. 2. ed. Cotia: Ateliê, 2018.

MARTINS, João Paulo [et al.]. *O caminho de ferro revisitado: o caminho de ferro em Portugal de 1856 a 1996*. Lisboa: Caminhos de Ferro Portugueses, 1996.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES. *Decreto Lei n° 38:246*, de 9 de maio de 1951. Diário da República: Portugal, 1951. Acessado em 18 nov. 2024. Online. Disponível em: <https://files.diariodarepublica.pt/1s/1951/05/09000/03150326.pdf>.

PIMENTA, Vânia Amorim. *Arquiteturas revisitadas: reabilitar para habitar o património ferroviário*. 2018. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – especialização em Interiores e Reabilitação do Edificado, Universidade de Lisboa.

RIBEIRO, Eduardo Bacani. *Estrada de Ferro Araraquara: entre as invisibilidades e as potencialidades em torno de complexos ferroviários do Noroeste paulista*. 2024. Tese (Doutorado) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

ROCHA, Leonor. Museu Interativo de Mora: o primeiro museu de megalitismo em Portugal. In: *Anuário do Património*. 3. Lisboa: Canto Redondo, p. 247-251, 2018. Acessado em 18 nov. 2024. Online. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10174/23388>.

RODRIGUES, Angela Rösch; CAMARGO, Mônica Junqueira de. O uso na preservação arquitetônica do patrimônio industrial da cidade de São Paulo. *Revista CPC*, São Paulo, Brasil, n. 10, p. 140–165, 2010. DOI: 10.11606/issn.1980-4466.v0i10p140-165. Acessado em 14 nov. 2024. Online. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/cpc/article/view/15664>.

RODRIGUES, Paulo. *Plano Nacional De Ecopistas*. IP Património e o Turismo de Portugal. 21 jun. 2022. Slides da Rede de Parceiros Ecopistas de Portugal. 26 slides. color. Acessado em 14 nov. 2024. Online. Disponível em: https://www.infraestruturasdeportugal.pt/sites/default/files/inline-files/IPP_1.%C2%BA%20Encontro%20Rede%20de%20Parceiros%20Ecopistas%20de%20Portugal.pdf.

SEARNS, Robert. The evolution of greenways as an adaptive urban landscape form. *Landscape and Urban Planning*. Denver: v. 33, p. 65-80, 1995. ISSN 0169-2046. [https://doi.org/10.1016/0169-2046\(94\)02014-7](https://doi.org/10.1016/0169-2046(94)02014-7).

SILVESTRE, Luis Manuel Santos. *Plano Nacional De Ecopistas*. Monção (Convento dos Capuchos Hotel Rural). Comunidade Intermunicipal do Alto Minho. 25 set. 2012. Slides do Seminário Percursos Verdes e Ecoturismo: Sustentabilidade e Potencialidades. 37 slides. color. Acessado em: 14 nov. 2024. Online. Disponível em: https://www.cimaltominho.pt/fotos/editor2/cimaltominho/gca/apresentacao_luis_silvestre.pdf.