REUTILIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: o conjunto da estação de Beirã como exemplo[1]

ROCHA, Beatriz Alves Goulart (1); KÜHL, Beatriz Mugayar (2); MATOS, Ana Cardoso de (3); LOURENCETTI, Fernanda de Lima (4)

(1) Universidade de São Paulo, beatrizgoulart@usp.br

(2) Universidade de São Paulo, bmk@usp.br

(1) Universidade de Évora, amatos@uevora.pt

(2) Universidade de Évora, flima@uevora.pt

RESUMO

Este trabalho parte de uma pesquisa de doutorado em desenvolvimento e, mais especificamente, de um estágio de pesquisa no exterior decorrente dela, na qual a reutilização das antigas estruturas ferroviárias tem sido discutida, analisando, principalmente a relação entre os novos usos adotados e as demandas de cada localidade, além das intervenções arquitetônicas realizadas para essa finalidade. Neste sentido, compreendendo a relação da reutilização do patrimônio com a sua preservação e, mais indiretamente com a sustentabilidade, o texto tem como objetivo demonstrar, a partir de um caso em Beirã, uma vila portuguesa, a diversidade de usos adotados em um antigo conjunto ferroviário, preservando o ambiente construído, sem intervenções descaracterizantes. Trata-se de uma pesquisa de abordagem qualitativa, que utiliza como métodos: a revisão bibliográfica - durante todo o processo de pesquisa – e, principalmente, a visita de campo, que dão origem à descrição do caso estudado. Pretende-se, com isso, que o trabalho direcione um olhar crítico sobre as intervenções no ambiente construído, especialmente no patrimônio ferroviário, associadas aos novos usos adotados. Ademais, espera-se que, por meio da comparação, estimule ações de intervenção arquitetônica mais conscientes, também no contexto brasileiro.

Palavras-chave: patrimônio ferroviário; reutilização; sustentabilidade.

ABSTRACT

This article is based on a doctoral research project in progress and, more specifically, on a research internship abroad resulting from it, in which the reuse of railway structures has been discussed, analyzing mainly the relationship between the new uses adopted and the demands of each location, in addition to the architectural interventions carried out for this purpose. In this sense, understanding the relationship between the reuse of heritage and its preservation and, more indirectly, with sustainability, the text aims to demonstrate, based on a case in Beirã, a Portuguese village, the diversity of uses adopted in an old railway complex, preserving the built environment, without altering its character. This is a qualitative research approach, which uses as methods: a bibliographic review - throughout the research process - and, mainly, a field visit, which give rise to the description of the case studied. The aim is for the work to direct a critical look at the interventions in the built environment, especially in the railway heritage,

---

[1] ROCHA, Beatriz Alves Goulart; KÜHL, Beatriz Mugayar; MATOS, Ana Cardoso de; LOURENCETTI, Fernanda de Lima. Restauração como ato crítico e criativo: o Elevador Lacerda como *máquina de transportar*. In: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE QUALIDADE DO PROJETO NO AMBIENTE CONSTRUÍDO, 9., 2025, São Paulo. Anais... São Paulo: FAUUSP, 2025. p. 1-10. DOI 10.46421/sbqp.v9i.7741

associated with the new uses adopted. Furthermore, it is expected that, through comparison, it will also encourage more conscious actions in the Brazilian context.

***Keywords**: railway heritage; reuse; sustainability.*

1 INTRODUÇÃO

Este artigo é parte de uma pesquisa de doutorado (em desenvolvimento na Faculdade *OMITIDO PARA AVALIAÇÃO*) acerca da preservação do patrimônio ferroviário em cidades de pequeno porte, na qual a reutilização das antigas estruturas ferroviárias tem sido discutida, analisando, principalmente a relação entre os novos usos adotados e as demandas de cada localidade, além das intervenções arquitetônicas realizadas para essa finalidade.

Mais especificamente, este texto tem origem na experiência de investigação no exterior, inserida no contexto da pesquisa principal, na busca por exemplos de reutilização que extrapolassem a instalação de museus[2], que pudessem contribuir para o embasamento do trabalho e promover a sensibilização sobre a reutilização do patrimônio ferroviário edificado no Brasil.

Neste sentido, compreendendo a plausível relação da reutilização do patrimônio com a sua preservação, e mais indiretamente com a sustentabilidade, o texto tem como objetivo demonstrar, a partir de um caso em Beirã, uma vila portuguesa, a diversidade de usos adotados em um antigo conjunto ferroviário, preservando o ambiente construído, sem intervenções descaracterizantes, e sem desperdício de materiais.

Portanto, trata-se de uma pesquisa de abordagem qualitativa, que utiliza como métodos: a revisão bibliográfica - durante todo o processo de pesquisa – e, principalmente, a visita de campo. Para isto, além de referências que abordam o patrimônio ferroviário e sua reutilização, realizou-se um levantamento de textos, documentos e imagens que abordam os aspectos históricos e arquitetônicos do local de estudo. Ademais, o trabalho contou com a observação e coleta de dados in loco, tais como: medidas, fotografias e esboços.

Sendo assim, serão inicialmente pontuadas algumas questões referentes ao patrimônio ferroviário, e, em seguida, a descrição do caso estudado. Pretende-se, com isso, que o trabalho direcione um olhar crítico sobre as intervenções no ambiente construído, especialmente as referentes ao patrimônio ferroviário, associadas aos novos usos adotados. Ademais, espera-se que, por meio da comparação, estimule ações mais conscientes também no contexto brasileiro.

2 PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: REUSO, PRESERVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE

A preservação do patrimônio ferroviário é um tema relevante para a sociedade, que nos últimos anos vem sendo mais abordado no contexto acadêmico em dissertações, teses e grupos de pesquisa[3] de diversas áreas (arquitetura, história, geografia etc.). Considera-se que o assunto ganhou atenção mais acentuada desde os anos 1950, especialmente na Inglaterra, com a emergência da "arqueologia industrial", bem como pela preocupação com a perda de algumas estruturas industriais a partir da década seguinte (KÜHL, 2006, p. 1).

Neste sentido, muito tem se desenvolvido a fim de encontrar meios para preservar este patrimônio de forma coerente, que não caberiam exemplificar nos limites deste

[2] Entende-se a importância dos museus e dos espaços educativos instalados nestes imóveis. Contudo, nesta pesquisa, discute-se o uso para além do "cultural" (Ver: MENESES, 1996), associando-os às demandas das cidades (especialmente as de pequeno porte).

[3] Um exemplo é o Projeto "Memória Ferroviária" (https://memoriaferroviaria.rosana.unesp.br/) que além de organizar publicações, eventos e arquivos documentais, disponibiliza uma "Biblioteca Temática".

artigo[4]. Contudo, destacam-se dois documentos internacionais fundamentais acerca destes bens: a Carta de Nizhny Tagil, elaborada pelo *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (TICCIH) em 2003; e os "Princípios de Dublin", ou Princípios Conjuntos do ICOMOS-TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens de Património Industrial, elaborado em 2011.

O patrimônio ferroviário faz parte do patrimônio industrial, e suas características devem ser levadas em consideração para sua preservação. Por exemplo, reconhece-se que durante o período de operação de uma ferrovia, ela depende de todos os elementos que a compõe (trilhos, pontes, edifícios, placas etc.). Da mesma forma, a sua preservação não deve se restringir a um único bem, mas sim ao conjunto que a constitui.

Outro fato a se considerar, principalmente quando se trata de ferrovias desativadas, nas quais já não se prevê mais o uso original, é que a reutilização dos imóveis pode ser um meio para sua preservação. A adoção de novos usos do patrimônio edificado é uma questão muito debatida[5], pois tanto pode auxiliar na manutenção de um bem, se for utilizada como um meio para isso, quanto pode descaracterizá-lo, se for vista como a finalidade principal da intervenção (KÜHL, 2018, p. 211).

A análise do edifício e as ações visando à sua preservação como bem cultural devem preceder a escolha do uso, e não o contrário. Isto porque, a nova função deve ser adequada à sua estrutura, sua materialidade, sua conformação e o programa para o novo uso deve ser desenvolvido em acordo com essas características que o conformam. Em outras palavras, é necessário que o novo uso seja compatível com o patrimônio edificado.

Inclusive, ao comparar a conservação de áreas naturais com a preservação do ambiente construído, Kühl (2018, p. 131) evidencia que, diferentemente das primeiras, que para serem conservadas devem ser mantidas longe da "perturbação exógena", "no que se refere às edificações, a manutenção constante, garantida através de um uso adequado, é a melhor forma de assegurar a sobrevivência do bem..." (KÜHL, 2018, p. 131).

Ademais, esta reutilização do patrimônio cultural (ferroviário, no caso deste trabalho) é abordada por alguns autores como uma forma de promover também a sustentabilidade, tendo em vista o aproveitamento de edifícios existentes, a diminuição dos gastos com construções, o desperdício de materiais e a geração de resíduos por demolições.

Cardoso de Matos e Lourencetti (2021) defendem que a reutilização dos edifícios ferroviários se enquadra na "teoria circular", promovendo um urbanismo mais sustentável (CARDOSO DE MATOS; LOURENCETTI, 2021, p. 15). A própria Carta de Nizhny Tagil, é um importante documento sobre a preservação do patrimônio industrial – como já citado – no que se refere à "Manutenção e Conservação", define que:

> v. Adaptar e continuar a utilizar edifícios industriais evita o desperdício de energia e contribui para o desenvolvimento económico sustentado [...] A continuidade que esta reutilização implica pode proporcionar um equilíbrio psicológico às comunidades confrontadas com a perda súbita de uma fonte de trabalho de muitos anos. (TICCIH, 2003, p. 11)

Nesse sentido, a busca por exemplos variados de novas funções dadas ao patrimônio

[4] Há uma bibliografia reconhecida que contextualiza o tema, como: KÜHL (2018) e OLIVEIRA (2020).

[5] Ver também: Baeta e Fernandes (2020).

ferroviário, bem como suas adequações às preexistências e as intervenções realizadas no ambiente construído instigou este trabalho. Sendo assim, a seguir será apresentado um caso de estudo, a fim de contribuir para o tema.

3 REUTILIZAÇÃO DO CONJUNTO FERROVIÁRIO DE BEIRÃ, PORTUGAL

A busca por exemplos de novos usos dos antigos complexos ferroviários em Portugal, com a finalidade de comparação com a pesquisa de doutorado, que tem como caso de estudo uma antiga linha do estado de São Paulo, se deu por diversos motivos. Podem ser mencionados alguns deles: a localização, predominantemente, em cidades pequenas; o histórico das ferrovias e seu declínio no país, que possui atualmente muitas linhas desativadas[6]; e os incentivos ao reuso destes bens[7].

Observa-se que, frequentemente, este reuso desconsidera a função original do imóvel e suas principais características. Entretanto, pretende-se descrever um caso reconhecido e premiado[8] no alto Alentejo. Trata-se do antigo conjunto ferroviário de Beirã, povoado de 427 habitantes do município de Marvão, 3.021 habitantes (INE, 2021). Ele fazia parte do Ramal de Cáceres, e era a última parada do trem em Portugal, por onde continuava até a Espanha (onde ainda está em funcionamento).

A construção da linha férrea, a partir de 1878, foi propulsora do desenvolvimento da pequena aldeia (HERMIDA, 2018, p. 11). Nas primeiras décadas do século XX, se fazia notável a importância da estação fronteiriça (OLIVEIRA, 2021), que, além de ter seu edifício de passageiros ampliado e modernizado, recebeu um novo edifício para estadia e alimentação dos visitantes.

> Pela sua importância simbólica, por ser a última ou a primeira estação em Portugal para quem circulava nesse trajeto, e pela necessidade objetiva de conferir condições funcionais, em que fosse possível controlar o movimento de circulação e alfandegário e a permanência temporária no local, houve o cuidado de projetar os dois edifícios com grande dignidade arquitectónica e estética. Para isso, foram utilizados elementos construtivos e arquitetônicos tipificados na arquitetura de Raul Lino[9] e em painéis azulejares assinados por Jorge Colaço[10] (HERMIDA, 2018, p. 15)

[6] Ver: ALEGRIA, 1990 e MARTINS, 1996.

[7] Tanto para as edificações, quanto para as vias com as Ecopistas (as *greenways* em Portugal). Apesar da grande quantidade de exemplos encontrados, percebeu-se que não necessariamente estavam atentos à memória ferroviária, mantendo, muitas vezes, apenas as fachadas das edificações (geralmente dos edifícios de passageiros).

[8] Prêmio Turismo do Alentejo 2014; Vencedor na categoria "Alojamento" pela Natural.pt em 2018 e Prêmio Cinco Estrelas Regiões 2021." Disponível em: https://trainspot.pt/. Acesso em: 21 mar. 2025.

[9] Raul Lino (1879-1974) foi um reconhecido arquiteto português que estudou na Inglaterra e na Alemanha, onde trabalhou com o arquiteto e historiador Albrecht Haupt. Entre os vários edifícios que projetou contou-se o cinema Tivoli (1924) e o Pavilhão do Brasil na Exposição do Mundo português (1940). Foi autor de importantes textos sobre a arquitetura doméstica, como A nossa casa (1918), A casa portuguesa (1929), Casas portuguesas (1933) e L'évolution de l'architecture domestique au Portugal (1937). Fez algumas intervenções em Estações do caminho de ferro como foi o caso da Estação de Caminho de Ferro de Castelo de Vide,

[10] Jorge Colaço (1868-1942) foi um pintor e ceramista português que foi o autor dos painéis de azulejos existentes em várias estações ferroviárias de Portugal.

Figura 1 (esquerda): Antigo restaurante/hospedaria e edifício de passageiros (ao fundo). Figura 2 (centro): Interior do antigo restaurante/atual Train Spot; Figura 3 (direita): Rail Bike.



Fonte: Fotos de Beatriz A. G. Rocha, 2024

Apesar de seu histórico, o Ramal de Cáceres chegou ao final do século XX com "importância secundária" em relação à malha ferroviária portuguesa, e foi encerrado em 2012 (OLIVEIRA, 2021, p. 174). Após alguns anos, seus imóveis começaram a abrigar novos usos. É o caso, por exemplo, do antigo restaurante, construído em 1926, ao lado do imponente edifício de passageiros que, desde 2013, foi concedido para se tornar "Train Spot Guest House[11]".

O imóvel, com grande salão para comportar os fregueses, contava também com espaço de cantina externa para refeições mais rápidas e, no pavimento superior, já possuía dormitórios para quem precisava pernoitar, visto que naquele ponto encontrava-se a alfândega e o controle de passaportes. Destaca-se o porte relativamente grande do conjunto da estação, mesmo se localizando em uma pequena vila, justamente porque a estação tinha um fluxo abundante de pessoas, que não necessariamente eram da região.

Externamente, o edifício que conta com dois pavimentos, cobertura de variadas águas em cerâmica e uma grande varanda voltada para a linha do trem, mantém suas características principais preservadas, incluindo as esquadrias e os revestimentos, predominantemente em ladrilho hidráulico.

Internamente, a manutenção de grande parte das características arquitetônicas do edifício é notável. Reconhece-se que a adaptação do pavimento superior, que já era dotado de quartos para hospedagem foi muito menos complexa (talvez por isso também tenha se adequado bem), contudo, o piso inferior que era dotado de um grande saguão, a cozinha e uma área de recepção foram muito bem preservados e servem ao alojamento sem necessidade de grandes modificações.

Conforme descrito pelos responsáveis pelo Train Spot, apenas os banheiros do pavimento superior demandaram modernização das instalações sanitárias. Entretanto, percebe-se que as escolhas de revestimentos, por exemplo, são mais coerentes do que em outros casos estudados, por respeitarem a composição da obra, integrando-se harmoniosamente ao conjunto.

Mesmo que atualmente já existam no mercado esquadrias que proporcionem vedação mais eficiente, como as de alumínio e PVC, por exemplo, as originais foram

[11] Assim como visto na maioria dos casos em Portugal, o uso privado dos bens de domínio público ferroviário é realizado por meio da concessão. Pretende-se realizar um estudo mais detalhado deste instrumento, mas uma consulta prévia à sua regulamentação pode ser feita em: https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/276-2003-468652. Acesso em: 27 mar. 2025.

mantidas, sendo o investimento voltado aos climatizadores para compensar as temperaturas da região (muito calor no verão e muito frio no inverno).

Há, inclusive nos quartos, um esforço para que a imagem do hotel seja vinculada à função original do prédio e de seu conjunto. Em cada quarto há uma encadernação, simulando jornais antigos, contando a história da ferrovia em Beirã, da estação e principais informações sobre o hotel.

Isso fica ainda mais claro no piso térreo, onde se localiza o saguão principal e a cozinha. Neste piso, o ladrilho hidráulico original também se mantém com as marcas do tempo (algo um pouco mais difícil de se encontrar nas reutilizações que, geralmente, estão acompanhadas de substituições), assim como o forro em madeira. A relação com o exterior a partir das aberturas (portas e janelas) voltadas para o caminho de ferro é ainda muito evidente e explorada, frisando sua função original.

Ao lado do jardim externo, delimitado por uma cerca muito baixa e uma fonte ao centro (que não funciona), localizam-se dois antigos edifícios ferroviários, provavelmente casas de funcionários, que também fazem parte da concessão feita à Train Spot, e atualmente são disponibilizados como "apartamentos inteiros". Infelizmente, não foi possível acesso ao interior destes imóveis.

Além dos edifícios ocupados por meio de concessão pela Train Spot, o pátio ferroviário é cercado por imóveis que serviam ao conjunto da estação, como por exemplo, outras casas de funcionários que foram concedidas para moradia familiar, instalações sanitárias e elementos como a caixa d'água, um guindaste e os próprios trilhos que permaneceram no local. O antigo armazém, um edifício de madeira ao lado da estação faz parte do projeto denominado "Rail Bike Marvão", que consiste, basicamente, na reutilização dos trilhos desativados para um percurso com uma bicicleta adaptada aos trilhos[12].

Atualmente, o Cais Coberto serve de apoio para a operação, seja para aguardar o início das atividades na bicicleta, seja na manutenção dos equipamentos, ou mesmo para um refresco após a conclusão do percurso. Há alguns anos ele estava aberto ao público em geral como um bar-café, mas, devido a dificuldades relacionadas à demanda e à disponibilidade de funcionários, agora ele se abre apenas em eventos.

Trata-se também de uma concessão da "Infraestruturas de Portugal" (IP)[13] por oito anos, obtida por meio de concurso. Neste caso, os responsáveis pela iniciativa devem também fazer a manutenção do lastro de pedras, e os trilhos de ferro se mantém como responsabilidade da IP.

Sendo assim, desde 2018 estão disponíveis dois percursos a serem realizado por uma bicicleta adaptada para duas pessoas: um de 15km que leva cerca de 2,5 horas e outro de 32km que leva o dobro do tempo. O primeiro sai da estação de Beirã e retorna ao alcançar uma ponte ferroviária de 1930. O segundo, continua o caminho até chegar na estação de Castelo de Vide.

A rota é cercada pelas paisagens da Serra de São Mamede que, além do patrimônio natural, conta com antigos abrigos de pedra (chafurdões e choças) importantes na história regional, a vista para o Castelo de Vide e, de grande interesse para este trabalho, os elementos que compunham a ferrovia no local: placas indicativas de quilometragem, alguns edifícios ferroviários e a ponte de estrutura robusta, com

[12] Site da Railbike Marvão: https://www.railbikemarvao.com/. Acesso em: 24 mar. 2024.

[13] Nome da empresa pública responsável pela gestão das redes ferroviária e rodoviária de Portugal.

aproximadamente 30m de altura.

Retornando à estação de Beirã, encontra-se, finalmente, o edifício de passageiros/administrativo, que além de comportar os viajantes, era também um posto de controle alfandegário, com história marcada pelo monitoramento da entrada de pessoas no período da Segunda Guerra Mundial e do Estado Novo. Seu programa era composto por: sala de controle de passaportes, alfândega e bilheteria no térreo; e as residências do chefe e de outros funcionários no pavimento superior.

Assim como em muitas estações portuguesas construídas ou reformadas entre as décadas de 1920 e 1930, sua fachada foi composta por azulejos assinados por Jorge Colaço[14], demonstrando cidades e atrativos de Portugal (como o templo De Diana, em Évora, praia de Figueira da Foz e outros), já que era o primeiro contato de muitos estrangeiros que viajavam até o país por meio do trem. Dessa forma, "Os painéis apresentam-se ao estilo de bilhetes-postais, dando as boas vindas e mostrando as belas paisagens do país" (OLIVEIRA, 2021, p. 203)

A antiga plataforma de embarque é composta por uma arcada com base de pedra, coberta por telhas cerâmicas. O pavimento superior tem uma pequena varanda também coberta por telhas cerâmicas. As esquadrias de madeira se mantiveram. Após cinco anos sem um novo uso, desde 2017, a estação abriga uma "Comunidade de aprendizagem", denominada Planeta Alecrim[15], que é uma associação sem fins lucrativos, com projeto pedagógico de educação básica diferente do convencional.

O interior do edifício, aparentemente, recebeu poucas intervenções para abrigar o novo uso. O piso de madeira se manteve e, apenas mobiliários de apoio, como prateleiras para livros, organizadores, mesas e cadeiras foram adicionados nos ambientes do térreo, além da pintura de algumas paredes. De acordo com moradores de Beirã, o segundo pavimento foi cedido pela prefeitura para que artistas independentes pudessem trabalhar, como em ateliês abertos. Contudo, aparentemente, não estavam sendo utilizados há um tempo.[16]

Após esta breve descrição, destaca-se que o conjunto da estação de Beirã foi classificado pela Câmara Municipal de Marvão como Imóvel de Interesse Público (CÂMARA MUNICIPAL DE MARVÃO, 2017) e que, apesar de algumas dificuldades de funcionamento, muito por conta da pequena quantidade de habitantes no local e da escala dos edifícios, esse é um exemplo de reutilização dos bens ferroviários de forma mais ampla.

Neste sentido, é importante mencionar que, também no antigo Ramal de Cáceres, na estação vizinha, localizada na zona rural de Castelo de Vide, o edifício de passageiros é ocupado desde 2015 pela "Pensão Destino". Apesar de ser um imóvel de escala menor que Beirã, possui semelhanças na linguagem arquitetônica, como os painéis de azulejos, a cobertura cerâmica, a toponímia na plataforma etc.

O conjunto concessionado também é composto pelo cais coberto, antigas instalações sanitárias, jardim, caixa d'água, poço e casa da bomba. Externamente, os imóveis estão bem preservados[17], já o espaço interno do edifício de passageiros

---

[14] Sobre o pintor, ver mais em: OLIVEIRA (2021, P. 200)

[15] É uma organização credenciada na Estratégia da União Europeia para a Juventude: https://youth.europa.eu/volunteering/organisation/62854_es.

[16] Não foi possível acessá-lo no período de estudo de campo.

[17] Com exceção das (prováveis) residências de funcionários frente à linha, que estão atualmente sem

passou por uma relevante adaptação para comportar o alojamento, que não cabe aqui neste trabalho destacar.

Entretanto, reconhece-se que, por se tratar de uma antiga ferrovia e, portanto, um sistema, o tratamento de estações vizinhas, unidas pelos trilhos, deve ser considerado também de maneira sistemática. Inclusive, neste caso é possível ir de uma estação até a outra por meio da Rail Bike (percurso maior), extrapolando a ideia/prática de reutilização do patrimônio ferroviário restrito a um edifício isolado.

4 CONCLUSÕES

Considera-se que este é um exemplo relevante de reutilização do patrimônio ferroviário, principalmente pelo fato de que ele extrapola o uso de um único imóvel (geralmente restrito ao edifício de passageiros), contemplando até mesmo os trilhos. Além disso, percebe-se um cuidado com as intervenções arquitetônicas, pois seus novos usos, aparentemente, não descaracterizaram o ambiente construído.

Ainda que o edifício do antigo restaurante seja o único que está integralmente ocupado, e mesmo que ele seja destinado ao turismo, a variedade de usos que compõem os outros edifícios, auxilia na permanência do conjunto da estação. Destaca-se, neste contexto, a ocupação (em parte) do edifício de passageiros, por um projeto de educação, mantendo relação da população local com o edifício, mesmo que a ferrovia não funcione mais.

Cabe retomar, também, o que cita a Carta de Nizhny Tagil (2003, p. 11) acerca da utilização de edifícios industriais e como isso pode contribuir para o desenvolvimento sustentável, tanto por poupar recursos, quanto por proporcionar à sociedade a continuação de suas vivências no local e valorização de seu patrimônio cultural.

Enfim, destaca-se que, infelizmente, ainda são limitados os casos de reutilização que não transformem o edifício (ou pelo menos seu interior) em algo novo, desassociado de sua ambiência e história. Desta forma, é necessário um olhar crítico sobre o processo de reutilização e suas possíveis perdas, mas que também se volte para as contribuições que algumas experiências podem trazer. Espera-se que a demonstração de um caso como o apresentado, possa incentivar e contribuir também para as ações no contexto brasileiro.

AGRADECIMENTOS

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, que por meio da bolsa de doutorado (Processo nº 2022/08609-3) e da Bolsa de Pesquisa de Estágio no Exterior (BEPE/FAPESP, Processo nº 2024/16087-2), junto ao centro de investigação CIDEHUS da Universidade de Évora, possibilitou o desenvolvimento da pesquisa.

REFERÊNCIAS

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

BAETA, R. E.; FERNANDES, A. C. A questão do uso e do reuso em alguns juízos teórico-críticos sobre o restauro. **ARQUITEXTOS**, São Paulo, v. 246, p. 1, 2020.

uso.

CÂMARA MUNICIPAL DE MARVÃO. **Delimitação da área de reabilitação urbana da Beirã.** Marvão: Lugar do Plano, Gestão do Território e Cultura, lda, 2017. Disponível em: https://www.cm-marvao.pt/wp-content/uploads/2021/08/aru_beira-final.pdf. Acessado em 30 mar. 2025.

CARDOSO DE MATOS, A.; LOURENCETTI, F. L. 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.

HERMIDA, A. G. (org.). **Um projecto de futuro para a Beirã (Marvão)**: baseado na arquitectura e urbanismo de tradição Alentejana. Lisboa: Fundação Serra Henriques, 2018.

ICOMOS, TICCIH. **Princípios conjuntos do ICOMOS- TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens de Património Industrial**. [Princípios de Dublin]. Aprovados na 17.ª Assembleia Geral do ICOMOS, em 28 de novembro de 2011. Disponível em: https://ticcih.org/about/about-ticcih/dublin-principles/. Acesso em: 18 mar. 2025.

TRAIN SPOT. **Train Spot Guest House**. Beirã/Marvão: 2021. Disponível em: https://trainspot.pt/. Acesso em: 21 mar. 2025.

INE - INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA. **População residente (N.º) por Local de residência à data dos Censos [2021].** Portugal: INE, 2021. Disponível em: https://tabulador.ine.pt/indicador/?id=0011609. Acesso em: 21 mar. 2025.

IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional). **Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário.** Brasília, 2010. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_tecnico_patrimonio_ferroviario.pdf/. Acesso em: 18 mar. 2025.

KÜHL, B. M. Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação. In: Patrimônio. **Revista Eletrônica do IPHAN**, São Paulo, n. 4, 2006. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/algumas_questoes_relativas_ao_patrimonio.pdf. Acesso em: 18 mar. 2025.

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

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

MENESES, Ulpiano Bezerra de. Os Usos Culturais da Cultura. In: YAZIGI, E. (et al.). **Turismo, espaço, paisagem e cultura**. São Paulo, Hucitec, 1996, pp. 88-99.

OLIVEIRA, E. R. d. (Org.). **Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar** - II. 1ed. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2020, v. 2, p. 1-491.

OLIVEIRA, J. d. (Org.). **Memórias das Freguesias de Santo António das Areias e Beirã**. Marvão: Edições Colibri/Câmara Municipal de Marvão, 2021.

RAIL BIKE MARVÃO. **Rail Bike Marvão**. Beirã/Marvão: 2024. Disponível em: https://www.railbikemarvao.com/. Acesso em: 24 mar. 2024.

TICCIH-BRASIL (Comitê Brasileiro para a Conservação do Patrimônio Industrial). **Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial**. Nizhny Tagil: TCCIH, 2003. Disponível em: https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf. Acesso em 18 mar. 2025.