

desde 1 de abril até 30 de setembro

160 ANOS



CAMINHO DE FERRO DO SUL

DO BARREIRO PARA VENDAS NOVAS E RAMAL DE SETUBAL



160 ANOS DE COMBOIOS NO BARREIRO

Folheto Comemorativo dos 160 Anos

o que para Setúbal é o fim de tudo, aos d
quarto, e o quarto de Setúbal é o fim de tudo.
dias santificados são suprimidos os comboios mixto
or largam do Setúbal e Setúbal horas e meia
pois da chegada dos comboios.
r para o comboio de recreio larga do Terreiro do Pa
de regressa do Barreiro depois da chegada allí dest

O Complexo Ferroviário do Barreiro



O Caminho de ferro vem diversificar e reforçar as boas acessibilidades fluviais, levando mais longe a nossa ligação a Sul do Tejo, conferindo ao Concelho uma maior centralidade no território que, hoje, designamos por Área Metropolitana de Lisboa.

Está, desta forma, aberto o caminho ao processo de industrialização e simultaneamente a um desenvolvimento vertiginoso do ponto de vista urbanístico e demográfico – as quintas dão lugar às fábricas e aos bairros operários .

Três momentos marcam este processo: a) abertura da Linha do Sul e Sueste e Oficinas do Caminho-de-ferro; b) instalação da Indústria Corticeira; c) implantação da Companhia União Fabril.

Durante muitos anos acorrem à Vila, expressivamente denominada de “Brasil em miniatura” pelo jornal Eco do

Barreiro de 4 de Outubro de 1930, trabalhadores, famílias inteiras vindos de todo o País em busca do pão e do sonho de uma vida melhor. Gente, na sua maioria, de língua igual e falas várias a que a vila se acostuma e aglutina, compondo um perfil de diversidade cultural e solidariedade quotidiana, expressa na forte componente associativa.

Desta rede de associações destacamos a associação de classe dos ferroviários, associações humanitárias nas quais os ferroviários são verdadeiros percursores como os Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste (1894), o Armazém de Consumo da Caixa de Socorros Mútuos do Caminho de ferro (1896), a Cooperativa de Consumo (1913), a Casa dos Ferroviários (1922), o Instituto dos Ferroviários (1927).

Há 160 anos o comboio representou a modernidade, revolucionou os trans-

portes e as mentalidades, criou uma classe de ferroviários, hierarquizada, distribuída por múltiplas profissões novas, com um saber-fazer novo transmitido de geração em geração, muitas vezes dentro do mesmo grupo familiar. Uma classe consciente do seu progresso pessoal e social, consciente dos seus direitos e deveres e do contributo dado ao desenvolvimento da terra, que já era sua.

O Caminho de ferro foi o motor do Barreiro Contemporâneo durante mais de 100 anos e foi uma das bases do seu desenvolvimento. Sem o Caminho-de-ferro o Barreiro não teria sido um dos mais importantes pólos da industrialização da Península Ibérica.

O Complexo Industrial Ferroviário foi, entre 1950 e 2000, uma referência a nível Europeu, sobretudo na área da tracção diesel. A sua Escola de Aprendizagem formou, durante décadas, uma mão de obra altamente capacitada e desenvolveu e aperfeiçoou uma cultura tecnoló-

gica reconhecida nacional e internacionalmente.

Do Barreiro partiram os primeiros comboios que chegaram ao Alentejo profundo e ao Algarve. O Barreiro encabeçava todas as linhas e ramais a Sul do Tejo e foi, desde cedo, o principal depósito de todas as locomotivas que circulavam nestas linhas.

No início dos anos 60 (séc.XX) chega o diesel e todo este material, a nível nacional, foi reparado nas oficinas do Complexo Ferroviário do Barreiro. Ainda hoje, a nossa terra é considerada, no meio ferroviário, como a “Catedral do Diesel”.

O Barreiro, com a classificação nacional deste Complexo Ferroviário, dispõe de um valor patrimonial material e imaterial que responde às necessidades de afirmação cultural e social do Concelho, bem como, se bem equacionado, a uma estratégia de desenvolvimento efectivo.



A Escolha do Barreiro para terminal da linha ao Sul do Tejo

O ponto de atravessamento do Tejo entre Lisboa e a Margem Sul constituiu, desde o início, um problema central no desenho da rede dos caminhos-de-ferro em Portugal, levando a indefinições entre o Montijo e Barreiro.

A escolha do Barreiro para terminal da linha do Sul e Sueste, foi decisiva para o desenvolvimento económico e social local, ao transformar a pequena vila ribeirinha em nó principal da travessia de gentes e mercadorias, entre o Norte e o Sul do País.

Fontes Pereira de Melo, depois de se ter aberto concurso para a construção do primeiro caminho de ferro de Lisboa à fronteira de Espanha (cujas obras se iniciaram a 7 de Maio de 1853), abre outro concurso para a construção da primeira linha ao sul da capital assentando-se, de início, segundo as bases do contrato aprovado por Carta de Lei de 7 de Agosto de 1854, que essa linha partisse de Aldegalega (actual Montijo), e atingisse Vendas Novas na sua 1.ª fase mas, desde logo, o estadista Joaquim António de Aguiar que muito sympathizava com o Barreiro, onde tinha destacada influência política, insiste junto do Governo da Regeneração do qual era partidário, no sentido de que o Barreiro fosse a estação terminal do grande melhoramento.

Apesar das dificuldades surgidas, a vontade do notável estadista predominou

e, a 26 do mesmo mês e ano, saía um decreto aprovando um contrato adicional, no qual se determinava que ficasse no Barreiro a estação terminus desse caminho de ferro.

“o ponto inicial da via-férrea passava para o Barreiro (com uma eventual ligação por ramal a Aldeia Galega); a alteração ficou a dever-se a motivações técnicas (maior espaço e conveniência para a construção)”.

(Os caminhos-de-ferro de Sul e Sueste e o relatório do engenheiro C. F. White (1868) Hugo Silveira Pereira)



A Construção

A concessão da construção da rede ferroviária ao Sul do Tejo até 1861 foi entregue a Companhias privadas.

Em 06 de Dezembro de 1855, é atribuída à Companhia Nacional dos Caminhos-de-ferro ao Sul do Tejo, mais conhecida pela companhia dos “Brasileiros”, a construção e exploração de uma linha do Barreiro a Vendas Novas e Ramal de Setúbal na bitola de 1,44m.

“No ano de 1861, o governo de Portugal comprou a linha do Sul ou do Barreiro a Vendas Novas, com o seu ramal para Setúbal, aos seus proprietários (portugueses), pagando pelo caminho-de-ferro e pelo seu material circulante 939 contos ou 13.4 contos/km5. A linha continuou a ser mantida e operada pelo governo desde a data da sua compra até 1864.”

“No ano de 1860, uma companhia inglesa, auto denominada de South Eastern Railway Company of Portugal propôs ao governo uma concessão, obtendo-a, para construir uma ferrovia desde Vendas Novas, o término provincial da linha do Sul, até Évora e Beja, que deveria chamar-se caminho-de-ferro do Sueste de Portugal.”

“Em 1864, o governo, pretendendo livrar-se da exploração do caminho-de-ferro do Sul, vendeu-o a South Eastern

Company, com todo o seu material fixo e rolante, pela soma de 1,008 contos ou 14.4 contos/km.”

(Os caminhos-de-ferro de Sul e Sueste e o relatório do engenheiro C. F. White (1868) Hugo Silveira Pereira)



Locomotiva – tender “Badajoz” construída em 1859 por Manning Wardle – Inglaterra, para a Companhia dos Caminhos-de-Ferro ao Sul do Tejo. Adquirida para a construção das linhas, foi posteriormente utilizada na exploração comercial. Abatida pela “Companhia dos Ingleses”, à Cª do Sueste, antes de 1869, isto é, antes de o Estado ter tomado posse de toda a rede ao sul do Tejo, formando os Caminho-de-Ferro do Estado do Sul e Sueste.

CP-GHM



A Inauguração

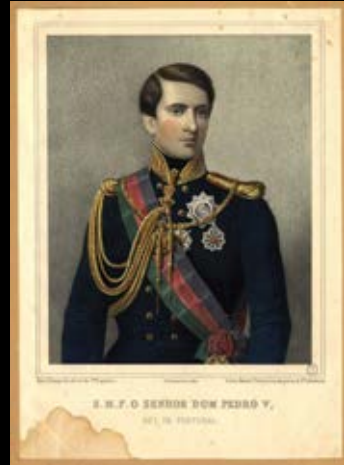
A 2 de Fevereiro de 1859, o rei D. Pedro V deslocou-se ao Barreiro, de onde partiu para a viagem inaugural da linha do Sul, ligando as estações de Barreiro a Vendas Novas num troço de 56 quilómetros.

O jornal “Revolução de Setembro” notícia assim o acontecido:

“Hontem foi dia festival para o caminho de ferro do Sul, S. Magestade el rei resolveu fazer uma digressão naquela linha acompanhada de toda a sua augusta familia “.

A ocasião foi festivamente assinalada com a presença do rei D. Pedro V e das mais altas figuras do Estado, a que se associou com grande regozijo a população do Barreiro, acompanhada pela sua Banda Filarmónica.

O caminho de ferro do Sul e Sueste abriu à exploração comercial em 1 de Fevereiro de 1861 e, em 6 de Agosto do mesmo ano, por acordo com a «Brasileira», o Estado tomou conta da linha do Sul.



A Primeira estação principal dos caminhos de ferro

A primeira estação principal dos caminhos de ferro nesta vila, era o vasto edifício situado na actual Rua Miguel Pais, onde há muitos anos funcionam as oficinas gerais ferroviárias.



“O principal trabalho com alguma magnitude nesta secção é a estação terminal do Barreiro, um edifício grande e imponente em aparência. No centro, estão as plataformas e linhas de caminho-de-ferro e de cada lado estão baracões....”

“A gare da estação do Barreiro está munida com todas as infraestruturas necessárias à eficiente operação da linha, que a experiência tem demonstrado serem suficientes para as exigências do tráfego.”(Os caminhos-de-ferro de Sul e Sueste e o relatório do engenheiro C. F. White (1868) Hugo Silveira Pereira)

Todo o frontispício é ainda o mesmo desde a sua inauguração, tendo 65 metros de frente, com 16 vãos de janelas e portas, 3 portões e relógio no frontão. Em nível sobranceiro à rua adjacen-

te, tem fácil acesso por dois lanços de escadas de cantaria, dando sobre um vasto terraço, guarnecido de grade de ferro.

Tinha quatro salas muito espaçosas para passageiros, e instalações para várias repartições, possuindo anexos do lado sul para armazéns de mercadorias servidos por duas linhas, estação telegráfica, etc.

A gare, com 32 metros de largura por 67 de comprimento e plataforma com cinco vias para o movimento, era no centro da estação, coberta de vidro e ferro galvanizado.

Do lado norte estavam montadas diversas oficinas. Toda a sua área media 6460 m².

O edifício possuía as melhores condições para o fim a que se destinava; apenas o acesso dos passageiros a ele, ou dele para os barcos da carreira, é que se mostrava deficiente e muito incomodo.



A Estação Sul e Sueste

O trânsito de pessoas e mercadorias, ligando o comboio ao vapor fazia-se penosamente, num transbordo de quase dois quilómetros pela Estrada do Rosário (R. Miguel Pais) até à ponte do Mexilhoeiro.

Em 4 de Outubro de 1884 é inaugurada a nova Gare Marítima, estação ferro-fluvial do Barreiro, projectada pelo Engenheiro Miguel Pais.

Com a nova estação terminus, dotada de um cais acessível que facilitava o acesso mais cómodo ao transporte fluvial, estavam criadas as condições para o Barreiro se tornar a plataforma giratória dos produtos e pessoas oriundos do Alentejo, e, mais tarde, do Algarve, com a expansão da Linha do Sul até Faro, em 1889.

A Gare Marítima desenhada pelo Engenheiro Miguel Pais impõe-se, ainda hoje, pela presença notável da sua composição arquitectónica. Arte e téc-

nica conjugam-se em elementos decorativos onde se destacam as influências românticas do neo-manuelino, concepções culturais dominantes no tempo do autor do projecto.

Em 1995, com a inauguração do novo Terminal Rodo-Ferro-Fluvial do Barreiro, a antiga estação Sul e Sueste perde importância. Com as novas acessibilidades e a deslocação do nó de ligação para o Pinhal Novo, o Barreiro perdeu de vez a importância histórica que sempre deteve no contexto do transporte ferroviário português, como eixo de ligação Norte/Sul.



Engenheiro Miguel Pais



A Cultura Ferroviária

Os comboios trouxeram o peso e o saber de gerações de homens e mulheres, actores e autores de um processo histórico pioneiro no desenvolvimento industrial do país e, com as suas experiências de vida, deram origem à “cultura ferroviária”.

Para o conceito de cultura ferroviária concorrem um conjunto de manifestações, de que se destaca:

1. Uma cultura técnica específica;
2. O surgimento de um associativismo ferroviário com características próprias, mas de relevante valor social;
3. Um significativo conjunto patrimonial arquitectónico que detém uma presença marcante, ainda hoje, no urbanismo da cidade.

Neste contexto, considera-se que a cultura ferroviária constitui um pilar nas referências da memória e da história da cidade. A preservação, classificação, valorização e divulgação do Património Ferroviário, através de uma Rota do Património Ferroviário, constitui, assim, um factor essencial para a construção do futuro harmonioso a que aspiramos, enquanto barreirenses.



Os Ferroviários

Ao longo de mais de um século, gerações de ferroviários deram o melhor do seu trabalho e da sua inteligência na luta por um futuro melhor, mais digno. Lutando pelos seu direitos e pelas melhores condições de trabalho para servirem a comunidade, os trabalhadores ferroviários foram agentes de desenvolvimento e de progresso.

Os ferroviários do Sul e Sueste, onde era muito forte a corrente sindicalista revolucionária (anarco-sindicalista), com os seus reputados dirigentes Miguel Correia, Antonio José Piloto e José Nobre Madeira, entre outros, estão na 1ª linha das grandes greves que ao longo dos anos 1914,1917,1919 e 1923 confrontaram os governos republicanos com as suas reivindicações.

Na noite de 27 para 28 de Fevereiro de 1935, após a sabotagem da energia eléctrica deixando parte da vila às escuras, uma bandeira vermelha foi colocada no cimo da chaminé, alta de 30 metros, das oficinas dos caminhos de ferro.

O luto ferroviário em 1969, foi uma jornada de demonstração da disposição combativa da classe e da sua unidade e determinação. Tratou-se de uma grandiosa luta de protesto dos trabalhadores ferroviários, contra a recusa da melhoria das condições de vida miseráveis a que estavam condenados pela ditadura. Nas oficinas do Barreiro, onde o luto

foi seguido a 100%, a Pide apareceu de pistola em punho tentando obrigar os operários a retirar a braçadeira de luto.



Miguel Correia



Antonio J. Piloto



O Património

O caminho-de-ferro trouxe modernidade ao Barreiro, constituindo um motor de progresso que, durante um século e meio, tem sido uma das bases do desenvolvimento local. Sem o caminho-de-ferro o Barreiro seria hoje uma terra diferente.

A dimensão, quantidade e qualidade das edificações ferroviárias, assumem um papel de relevo que permite falar de um complexo ferroviário. Deste complexo constam inúmeros edifícios e infra-estruturas, alguns já desaparecidos, mas cujo valor social ainda perdura na memória, como a Casa dos Ferroviários/Sindicato ou a Cantina da CP.

Outros são importantes pelo seu valor histórico ou arquitectónico, como a Fundação do Lavradio, ou a Ponte dos Ingleses, cais mineiraleiro projectado pelo gabinete de Gustavo Eiffel, em 1885.

Entre os que sobreviveram ao passar dos tempos, enumeram-se os seguintes edifícios:

Primitiva Estação Ferroviária do Barreiro e Oficinas Gerais



A Primitiva Estação Ferroviária é construída em 1859 e é a 1ª construção ferroviária de raiz, em alvenaria, a ser edificada em Portugal com a finalidade de servir de Gare Ferroviária Principal da Linha do Sul. É anterior à Estação de Santa Apolónia (1865) e foi convertida em Oficinas Gerais em 1884. A sua arquitectura é monumental, sóbria e funcional. Era considerada pelos habitantes da então vila um “majestoso edifício”.

As Oficinas Gerais do Caminho-de-Ferro do Sul e Sueste, foram inauguradas em 1884, “eram em 1886 consideradas” excepcionais, empregando 500 operários. Foram um pólo gerador de trabalho e riqueza reconhecido nacional e internacionalmente no mundo ferroviário. São, ainda hoje, um notável exemplo da arquitectura industrial oitocentista, moderna e funcionalista.

Estação Barreiro-Mar



É inaugurada em 1884 e foi projectada pelo engenheiro Miguel Paes. É uma das “glórias da engenharia em Portugal”, construída no leito do rio, numa obra de grande complexidade hidráulica, sendo exemplar único que ocupa lugar cimeiro entre os edifícios mais simbólicos dos Caminhos-de-Ferro em Portugal.

Foi a 1ª estação multimodal do País e a primeira a ser construída à beira Tejo, desempenhou um papel estratégico na expansão dos Caminhos-de-Ferro para Sul e na ligação a Norte.

A sua arquitectura é de uma “leveza grácil”, na qual arte e técnica se conjugam perfeitamente, destacando-se as influências românticas do neo-manuelino nos elementos decorativos, bem como influências do estilo colonial inglês.

Armazém dos Despachos, Te-lheiro de Mercadorias e Caís da Cortiça



Situa-se na Avenida dos Sapadores, é uma construção contemporânea da Estação Barreiro-Mar, inaugurada em 1884. É da autoria do Engº Miguel Pais.

Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste



Muitos eram os acidentes e principalmente os incêndios. Em consequência, um grupo de ferroviários formou esta Associação Humanitária em 1894, com quartel na Baía do Tejo, desde 2008.

As instalações estão, hoje, cedidas a uma associação local de artistas.

Armazém Regional



Terá sido construído em 1935, no momento da reconstrução e alargamento das Oficinas e destinava-se ao acondicionamento dos materiais officinais e para a Via e Obras.

Rotunda das Locomotivas



A Rotunda das Locomotivas é exemplar “único no País pela sua dimensão e raro pela sua integralidade”. Foi construída em 1886 e considerada uma das obras de maior vulto do Complexo Ferroviário, devido à sua planta semi-circular. Alojava 20 locomotivas a vapor, passando depois a albergar as locomotivas diesel.

Ramal Industrial da CUF



Ligava a linha do Sul e Sueste ao novo Complexo Industrial CUF, que se instala no Barreiro em 1907, nos terrenos da fábrica de cortiça Bensaúde e C^a. A existência deste ramal terá pesado, entre outros benefícios, na decisão de Alfredo da Silva em escolher esta terra para a sua futura actividade industrial. Este ramal entra em funcionamento em 1910, com quatro pequenas locomotivas a vapor e será o mais antigo, ramal industrial e privado do País.

Palácio Coimbra e Bairro Ferroviário



Constituem dois tipos de habitação

ligada à história do Caminho-de-Ferro no Barreiro.

O Palácio Coimbra edificado por José Pedro da Costa Coimbra ligado à empresa proprietária dos Caminhos-de-Ferro do Sul, em 1860, e o Bairro construído pela Companhia dos Caminhos-de-Ferro Portugueses (CP), entre 1933 e 1935.

Este último insere-se na política “paternalista” e corporativa do Estado Novo. O Bairro é composto por 23 moradias unifamiliares geminadas, com 2 tipologias de habitação, uma destinada ao pessoal graduado, outra ao pessoal braçal. Esta possuem características distintas que evidenciavam o estatuto socio profissional dos moradores. Assim as 11 moradias para o pessoal graduado tinham porta principal para o Largo do Palácio, as restantes para o pessoal braçal tinham entrada pelas traseiras.

Entre outros elementos, nomeadamente equipamento técnico de valor (gruas a vapor, máquinas ferramentas, material circulante, etc.). Estes são exemplos do rico património industrial edificado.



O Palácio do Coimbra c. 1860;



A estação do Lavradio (actual) e Cais coberto 1935;



O Armazém de Víveres no Barreiro-A – 1936 (arqtº Cottinelli Telmo);



O Dormitório do Barreiro-A;

Processo de Classificação de Âmbito Nacional, Publicado no Diário da República, 2ª série de 12 de Fevereiro de 2018

A 25 de Setembro de 2017 a Direcção Geral do Património Cultural decidiu a Abertura de Procedimento de Classificação do Complexo Ferroviário do Barreiro, integrando as Oficinas dos Caminhos-de-ferro, a Estação Ferroviária e Fluvial, a Rotunda das Locomotivas, o Bairro Ferroviário e seis locomotivas, um lo-co-trator, uma automotora e três carruagens, de acordo com o Despacho favorável ao parecer do Conselho Nacional de Cultura, datado de 20 de Setembro de 2017, que avaliou o conjunto patrimonial em apreço e concluiu que se trata de um património com “excepcional significado e dimensão rara, a tal ponto que a sua importância ultrapassa o contexto local e regional, assumindo-se como lugar/sítio/paisagem únicos no território português”



desde 1 de abril até 30 de setembro

Do Barreiro para Vendas Novas

inutos da manhã—trem mixto com todas as classes
trem do correio com todas as classes.

Do Barreiro para Setubal

os da manhã—trem mixto com todas as classes.
aos domingos e dias santificados—recreio com tod
é 2.^a orde
correio



De Setubal ao Barreiro

BARREIRO

PATRIMÓNIO MEMÓRIA E FUTURO

Barreiro 2 de Fevereiro de 2019

Associação Barreiro - Património, Memória e Futuro