

## Um caminho de ferro para o Barreiro

**Breno Albuquerque Brandão Borges**

Pós-Doutorando – Universidade Nova de Lisboa (NOVA), Lisboa, Portugal.

 <https://orcid.org/0000-0002-1226-8085>

E-mail: [ba.borges@campus.fct.unl.pt](mailto:ba.borges@campus.fct.unl.pt)

**Resumo:** No bojo do desenvolvimento ferroviário, paradigma de progresso e civilização, o governo português tinha como objetivo ligar a margem esquerda do Tejo até o Algarve. O Barreiro foi escolhido pela sua localização estratégica, devido a sua acessibilidade marítima e relativamente próximo de Lisboa. Foi a partir da implantação do caminho de ferro que se seguiu a instalação da indústria. A região então passou de um pequeno porto ligado à pesca fluvial para uma forte zona industrial, com expansão demográfica e urbanística com mais da metade da população a trabalhar com a atividade industrial. Em meados do século XX, o Barreiro era um dos maiores impérios industriais da Península Ibérica. Este artigo tem como objetivo discorrer sobre a transformação que desenvolveu no Barreiro fruto do crescimento ferroviário e industrial, assim como a construção de uma identidade local que atualmente busca ser salvaguardada através de entidades e associações de preservação local.

**Palavras-chave:** Caminho de ferro; Indústria; Barreiro; Patrimônio; Conservação.

### A railway to Barreiro

**Abstract:** Amid railway development, a paradigm of progress and civilization, the government aimed to connect the left bank of the Tagus to the Algarve. Barreiro was chosen for its strategic location, due to its maritime accessibility and relatively close to Lisbon. It was from the implantation of the railroad that the installation of the industry was expected. The former region went from a small port linked to river fishing to a strong industrial zone, with demographic and urban expansion with more than half of the population working with industrial activity. In the mid-20<sup>th</sup> century, Barreiro was one of the largest industrial empires in the Iberian Peninsula. This article aims to discuss the transformation that developed in Barreiro as a result of the construction and industrial construction, as well as the construction of a local identity that is currently sought through entities and associations of local preservation.

**Keywords:** Railway; Industry; Barreiro town; Heritage; Conservation.

**Texto recebido em: 14/03/2022**

**Texto aprovado em: 09/06/2022**

### A implantação ferroviária portuguesa e barreirense

Os trabalhos de construção da rede ferroviária em Portugal começam no ano de 1853, porém, nessa altura, na Inglaterra, já havia uma sólida rede instalada que ligava as principais cidades do país com a capital Londres, sede das principais

companhias ferroviárias (ALVES, 2015, p. 44). A instabilidade política, socioeconômica e militar, além de problemas sanitários que Portugal atravessava no segundo quarto do século XIX<sup>1</sup>, fez o país ser um dos últimos da Europa a iniciar a construção da sua rede (ALVES, 2015, p. 44).

Até ser concretizado, houve vários planos e tentativas de construir um caminho de ferro. O desejo do primeiro-ministro do reino, António Costa Cabral, de construir um caminho de ferro que pudesse ligar Lisboa ao Porto em 1842 não é levado adiante (PEREIRA, 2012, p. 154; ALVES, 2015, p. 45).

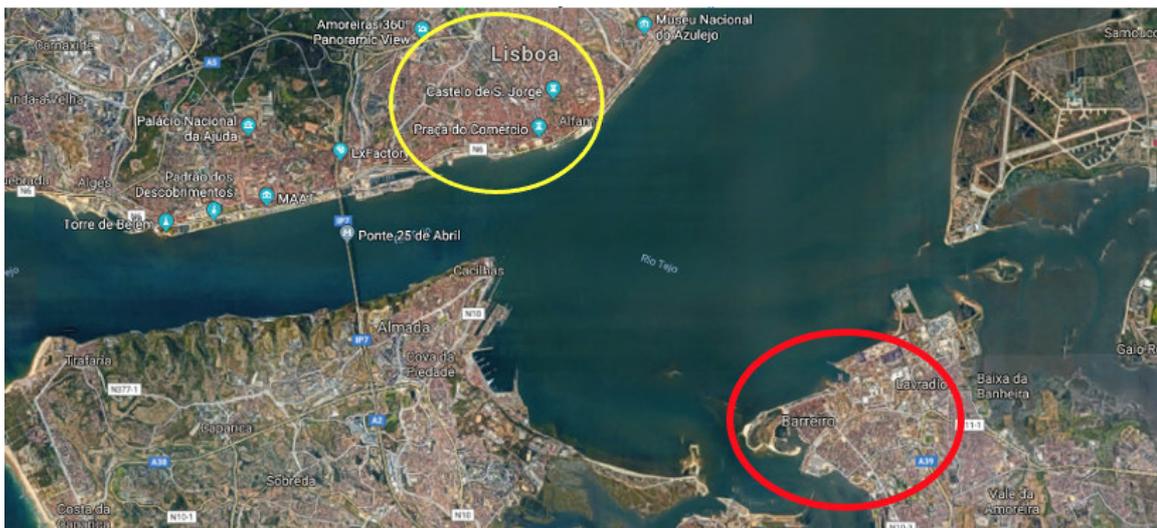
O primeiro troço ferroviário português a ser construído foi sob a responsabilidade da Companhia Central Peninsular de Hardy Hislop (PEREIRA, 2010, p. 28) e ficou estabelecido entre Lisboa, à margem direita do rio Tejo, com término no Carregado, distante 36 quilômetros em direção ao norte, com bitola de 1,44 metros. O caminho de ferro português foi inaugurado no dia 28.10.1856 com festa, além da presença da Família Real e sua comitiva. A primeira locomotiva à vapor portuguesa, nomeada “D. Luiz”<sup>2</sup>, foi a responsável por levar o comboio com a família real. Faz parte da história a avaria da locomotiva no regresso do Carregado para Lisboa que prolongou a viagem de quarenta minutos para mais de duas horas (ALVES, 2015, p. 52).

A partir de então as estradas de ferro começaram a ser implantadas de norte a sul do território nacional. A localização geográfica do Barreiro às margens do Tejo e próximo de Lisboa (ver figura abaixo) sempre favoreceu a sua participação em importantes atividades. Entre o século XV e XVII, durante a expansão portuguesa, o Barreiro desempenhou papel relevante, recebendo importantes infraestruturas como o Complexo Real de Vale de Zebro<sup>3</sup>, o Estaleiro Naval da Telha<sup>4</sup> e o Forno Cerâmico da Mata da Machada<sup>5</sup>, criando assim várias profissões especializadas e permitindo a passagem de várias pessoas e saberes pela região (GONÇALVES, 2013, p. 23).

É no bojo do desenvolvimento ferroviário em Portugal que o Governo apresentou ao Parlamento a proposta de Lei de 22 de junho de 1850, com projeto traçado e planejado para linha do sul que ligaria a margem esquerda do Tejo até o Algarve, tinha início no Barreiro, seguia em direção a Évora e depois para sul até Faro (ALVES, 2015, p. 276).

Em 1854, dois homens, o Marquês de Ficalho e Eugénio de Almeida, propuseram oficialmente ao governo a construção de uma via-férrea até Vendas Novas, eventualmente extensível até Setúbal, Évora e Beja. Depois de concluírem

que iniciar a obra em Cacilhas implicaria custos incompatíveis, os promotores optaram por colocar o começo do caminho-de-ferro em Aldeia Galega do Ribatejo, atual Montijo (PEREIRA, 2018). O primeiro projeto avaliado pelo Conselho Geral de Obras Públicas e Minas tinha inúmeros erros de projeto que os engenheiros consultores acharam mais vantajoso iniciar o caminho-de-ferro a partir do Barreiro (PEREIRA, 2018).



Fonte: Google maps com edição do autor.

**FIGURA 1**  
**Localização de Lisboa em amarelo e do Barreiro em vermelho**

A concessão para a linha, data de 24.07.1854 e foi atribuída à Companhia dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo, também conhecida como *Companhia dos Brasileiros* (PEREIRA, 2018) e chefiada pelo engenheiro L. de Lenne, que já tinha experiências com caminhos-de-ferro do Luxemburgo (ABRAGÃO, 1955-1960. *Apud.* PEREIRA, 2018). Fundada em 1854, teve sua primeira licença de construção e exploração de linha entre o Montijo e Vendas Novas, mas em 1855, a Companhia transferiu sua sede e o início da linha para o Barreiro, que obteve licença de construção e prolongamento até Setúbal, Évora e Beja (ALVES, 2015, p. 273).

O início dos trabalhos aconteceu em 11 de setembro de 1855 e a primitiva Estação Ferroviária do Barreiro foi concluída em maio de 1858 (ALVES, 2015, p. 276), é a primeira construção ferroviária de raiz, em alvenaria, a ser edificada em Portugal com a finalidade de servir de Gare Ferroviária Principal do Caminho de Ferro do Sul (posteriormente denominado de Linha Sul e depois integrado na Linha do Alentejo), e é anterior mesmo a Estação de Santa Apolónia (1865).

O desenvolvimento ferroviário português é praticamente simultâneo, possui um hiato de três anos entre a construção da rede ferroviária Leste/Norte, em relação à do Sul e Sueste. A inauguração no Carregado é de 1856 e no Barreiro de 1859, ambas por D. Pedro V. Era o início do desenvolvimento acelerado dos transportes portugueses que guiavam a modernização do país.

O troço entre o Barreiro e Bombel foi aberto no dia 15 de junho de 1857 (SANTOS, 1995, p. 107-108), porém, a linha só foi inaugurada para atividade comercial em 1º de fevereiro de 1861, quando foi concluída a ligação a Vendas Novas e a Setúbal (SARAIVA E GUERRA, 1998, p. 77). A inauguração oficial (simbólica) é atribuída para o dia 2 de fevereiro de 1859<sup>6</sup>, quando contou com a presença do Rei D. Pedro V, de uma numerosa comitiva governamental e toda a família real. De acordo com o Jornal *A Revolução de Setembro*,

Ontem foi dia festivo para o caminho de ferro do sul. S. M. El-Rei resolvera fazer uma digressão naquela linha, acompanhado de toda a sua augusta família. Felizmente, a direção do caminho de ferro do sul pode vangloriar-se porque viu os seus trabalhos coroados do mais brilhante resultado. A ponte em frente da estação principal transformou-se numa bela rua ajardinada. Na entrada da linha levantou-se como por encanto um lindo pavilhão. A gare que se está construindo, e onde muitas salas já se encontravam ornadas com brilho, os armazéns que ficam laterais a mesma gare, e todas as vastas oficinas desta via-férrea achavam-se vistosamente enfloradas e embandeiradas. (...) Os empregados subalternos da linha vestiam todos o seu uniforme próprio, e os empregados superiores como convinha aquele solene ato. (...) Pelas dez horas da manhã chegou S.M acompanhado da sua augusta esposa, d'el-rei D. Fernando e toda a régia família a ponte do caminho de ferro, a bordo do vapor *Camões*. (...) No pavilhão à entrada da linha-férrea apresentaram os seus respetos a S. M. el-rei, a câmara municipal, o juiz ordinário, e o administrador do concelho do Barreiro; e o presidente da direção do caminho de ferro, o Sr. Francisco de Mello. A filarmónica da vila do Barreiro tocou por essa ocasião o hino d'el-rei e outras peças de música. (...) Terminando esta narrativa, diremos que muito louvor cabe aos homens que tomaram sobre seus ombros fazerem um caminho de ferro através de uma charneca, que concluíram em breve tempo sem alardes (...) e que o fizeram com condições de ser uma das primeiras linhas férreas de Portugal, como já temos dito nesta folha. (A REVOLUÇÃO DE SEPTEMBRO, 4 fev. 1859).

O efeito da instalação ferroviária é imediato, veio a exigir mão de obra qualificada, com instrução e preparação técnica muito específica, especialmente destaque para as oficinas e no vapor que em parte foi absorvida dentro do próprio concelho, mas maioritariamente vinda de fora. Isso contribuirá para gerar um

núcleo especializado que transformou o Barreiro em um polo de cultura tecnológica (REVISTA FUNDIÇÃO, 2012, p. 11).

A importante localização e dimensão que Barreiro viria a ter no país é refletida na construção de importantes infraestruturas e equipamentos de produção e apoio à atividade ferroviária. O desenvolvimento da linha sul e sueste proporcionou construções como estações, oficinas, pontes, cais, cais cobertos, docas, armazéns, troços e ramais ferroviários, depósitos e reservatórios de água para abastecimento das locomotivas, depósito de material circulante, gruas de estação, entre muitos outros edifícios e equipamentos, vieram acrescentar novos e importantes elementos urbanos. (PARECER DGPC, p. 8)

Com o caminho de ferro, paradigma de progresso e civilização, Barreiro passou de um pequeno porto ligado à pesca fluvial para uma forte zona industrial, com expansão demográfica e urbanística, onde as quintas dão lugar aos trens e às fábricas (GONÇALVES, 2013). Os caminhos-de-ferro abriram as portas ao Barreiro contemporâneo e ao processo de industrialização português, no qual ocupou um lugar de protagonismo. Neste processo destacamos três momentos: abertura da Linha do Sul e Sueste e das Oficinas, instalação da indústria corticeira, destronando o grande centro corticeiro nacional que era Silves e a instalação de um dos maiores impérios industriais da Península Ibérica a Companhia União Fabril (MARINA, 2018).

As primeiras fábricas que surgiram foram da indústria corticeira, datadas de 1865<sup>7</sup>. Já no final do século XIX o Barreiro se transformaria em um dos mais importantes centros corticeiros do país, com cerca de 1000 operários. E nos primeiros anos do século XX, sob a liderança de Alfredo Silva, é instalado no Barreiro o complexo industrial da Companhia de União Fabril que viria a ser um dos cinco maiores complexos industriais da Europa<sup>8</sup>. O desenvolvimento industrial foi fundamental pela sua localização, no qual aproveitava-se do Tejo para ter acesso a Lisboa e através do caminho de ferro do sul para receber a maioria das matérias-primas provenientes das minas de pirite do Alentejo.

O rápido crescimento populacional, coloca o concelho como o maior núcleo populacional dos arredores de Lisboa. Entre 1864 e 1930, a população do Barreiro cresceu de 4.543 para 21.042 moradores, tendo 62% de toda população ativa a trabalhar na indústria<sup>9</sup>. Esse crescimento populacional associado ao desenvolvimento da região, faz surgir no Barreiro uma elite que vai contribuir para a formação de novas mentalidades, assim como a construção de uma imagem dos

ferroviários com elevada consciência social, sinónimo de uma classe esclarecida e politizada (CARMONA, 2011, p. 3). A implantação ferroviária exigia um conhecimento específico, um grupo especializado, instruído que incluíam engenheiros, arquitetos, geógrafos, topógrafos, entre outros, e representavam o que havia de mais avançado de conhecimento e da ciência até então.

<b>Anos</b>	<b>Nº de habitantes</b>	<b>Densidade</b>
1900	7944	223,1 hab/km <sup>2</sup>
1911	12203	337,1
1920	15009	414,6
1930	21042	590,4
1940	25930	727,6

Fonte: Antepiano de Urbanização do Barreiro (1948). In: GONÇALVES; NELSON (2013). O primeiro plano de Urbanização do Barreiro (1948-1957).

**TABELA 1**  
**Número de fogos, habitantes e densidade habitacional no Barreirao (1900-1940)**

Em relação ao aspecto técnico e construtivo ferroviário, a bitola aplicada média 1.44m, como a maioria dos caminhos-de-ferro europeus (PUFFERT, 2009, p. 13-16, 29-30. *Apud.* PEREIRA, 2018), mas diferente da usada em Espanha, que era 1.67m. Os engenheiros espanhóis acreditavam que para suprir a geografia do reino eram necessárias locomotivas maiores e com caldeiras mais potentes, que exigia a largura dos eixos e por consequência, da via. Ainda que incorreta, esta perspectiva levou a aplicação da bitola de 1.67 como padrão em Espanha (MORENO FERNÁNDEZ, 1996, p. 374-377. *Apud.* PEREIRA, 2018).

Segundo Martins et al (1996, p. 242-243), em 7 de agosto de 1861, a Companhia Nacional passou para a tutela do Estado, tendo o Caminho de Ferro do Sul e o ramal para Setúbal sido entregues à Companhia dos Caminhos de Ferro do Sueste em 21 de abril de 1864, quando teve sua bitola alterada para o padrão espanhol.

O edifício, inaugurado comercialmente em 1861, havia sido concebido a uma distância suficiente que dificultava a conexão ferro-fluvial, aproximadamente 2 quilômetros. O desenvolvimento da atividade industrial, somadas as ligações fluviais entre o Barreiro e Lisboa, levou à construção de um novo edifício principal para a estação.

O edifício da primitiva estação foi então convertido em Oficinas Gerais em 1884, quando foi inaugurada a Estação Barreiro-Mar. Alterações e reconversões

foram necessárias e aplicadas ao edifício entre 1933 e 1935, cuja planta retangular e fachada com 65 metros está voltada para a rua principal, conta com 16 vãos de janelas e portas, três portões, relógio no frontão e através de escadaria dupla oferece seu acesso. O corpo da gare, também retangular, tem duas coberturas metálicas de 32m de largura por 67m de comprimento (ALVES, 2015, p. 278).



Fonte: autor, 2018.

**FIGURA 2**  
**Imagem interna da atual Oficina Geral, com vista da Gare e sua estrutura metálica**



Fonte: <https://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/11/caminho-de-ferro-no-barreiro.html>

**FIGURA 3**  
**Ferrovários a trabalhar no interior da Oficina**

Segundo exposição no Espaço L<sup>10</sup>, as Oficinas Gerais de Reparação dispõem de equipamentos que lhe permitiam responder a todo tipo de serviços de construção e manutenção ferroviária: oficinas de torneiros, ferreiros, serralheiros, caldeiros de ferro, caldeiros de cobre, uma fundição, oficinas de carpinteiro e material circulante, de pintura e estofadores, armazém de madeiras, armazém de materiais, canalizações de água para serviços comuns e de incêndios, carvoeira mecânica, pontes rolantes elétricas; motor Diesel e gerador, compressor de ar, oficinas de moldes, bomba para a doca (Espaço L).

As Oficinas Gerais do Barreiro durante mais de um século foi referência nos saberes ferroviários. No início foram reparadas e mantidas as locomotivas com tração a vapor e posteriormente com tração a diesel, das Séries 1100 a 1900, além de carruagens, vagões e outro material circulante (PARECER MCSPFB, p. 1). Atualmente a gestão das Oficinas é de responsabilidade da Empresa de Manutenção de Equipamentos Ferroviário – EMEF.

Com o objetivo de dirimir os dois quilômetros que distavam a primitiva estação terminal de comboios e o porto fluvial, o projeto da nova Estação do Barreiro foi de responsabilidade do engenheiro Miguel C. C. Pais, que havia sido lançado em 1876, porém, finalizado apenas em 1884. Devido a proximidade do rio, teve sua execução julgada por inúmeros engenheiros como impossível, por falta de fundamentos sólidos para os alicerces necessários. As grandes dificuldades técnicas de construção, necessidade de volumosos aterros e questões financeiras prolongaram a execução da obra que é considerada uma das “glórias da engenharia em Portugal”. De acordo com Santos<sup>13</sup>, o *Diário de Notícias* de outubro de 1884, publicou que além de facilitar o transporte ferroviário e fluvial com destino a Lisboa, veio permitir ficar “à borda-d’água” (SANTOS, 2020). E continua com a seguinte descrição

Elegante e sólida, assente à beira-rio, sobre uma farta muralha posta em fundamentos hidráulicos inabaláveis n’um leito de lodos profundos. Essa estação, que vai acabar com as antigas baldeações e acaba já com o trajeto incômodo e inseguro em feias pontes de madeira, levando passageiros a desembarcar diretamente nos degraus do seu vasto e extenso cais de cantaria, atrai de longe, pelo seu aspeto geral e graciosas linhas arquitetônicas, a vista do viajante, e dá um singular tom artístico ao Barreiro, e um aspecto nobre e pitoresco ao formoso estuário azulado para onde olha a sua principal fachada. A vistosa e forte balastra de ferro que garante toda a cortina do cais da estação é uma espaçosa varanda sobre o Tejo, que lhe rumoreja nos alicerces. (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 1884)

Santos ainda conclui que a abertura do processo de classificação por parte da DGPC aponta para a visão de conjunto que deve, em concessão futura dos espaços, estar articulados. A valorização do conjunto relaciona-se com a ideia sistêmica de Freire e com esta investigação que defende a memória ferroviária através das relações dos vários testemunhos que compõem o conjunto.

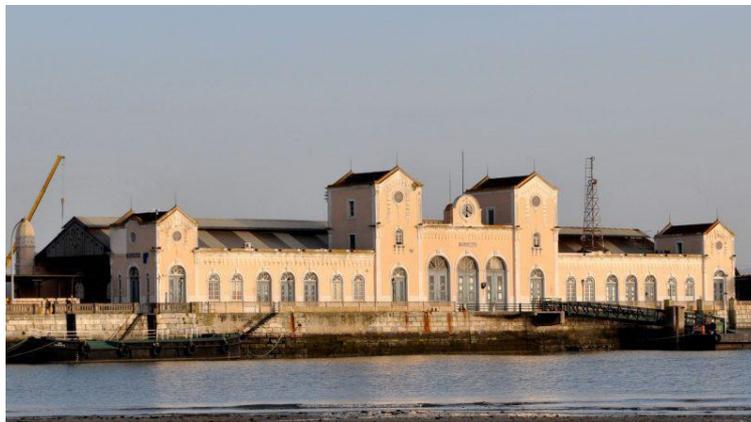
Segundo parecer da DGPC, a estação ferro-fluvial tem “um traço revivalista, mas, também, com um certo sabor colonial, sob uma eventual influência inglesa”. Na margem do Tejo, foi uma obra de grande complexidade hidráulica e destaca-se entre os edifícios simbólicos dos caminhos de ferro português, além de ser a primeira estação multimodal do país<sup>11</sup>, que possibilitou o transbordo mais cómodo a pessoas e mercadorias, entre as duas margens do Tejo. Conforme Alves,

A nova estação do Barreiro destacava-se pela opulência e também por ser a primeira estação multimodal, já que convergia as linhas ferroviárias do Sul, Sueste, do Sado, numa primeira fase, e depois as do Algarve, Alentejo, com os ramais de Évora, Mora, Vila Viçosa e Reguengos, de Vendas Novas (a partir do norte), de Sines, Neves-Corvo, Aljustrel e Moura; com as ligações de barco para Lisboa ou o Atlântico. A vasta estação ferroviária entretanto levada a cabo, com um enorme edifício de passageiros de 3 pisos virados para o rio e uma extensa gare na parte posterior, coberta com uma imponente estrutura metálica, permitiu a instalação de unidades industriais e armazenagem dos próprios serviços do caminho de ferro. (ALVES, 2015, p. 278)

O edifício ainda se destaca pela arte e técnica aplicada nos seus elementos arquitetónicos. A fachada poente virada ao rio, é preenchida com grandes portas e janelas, que totalizam 21 vãos e articula elementos decorativos de temática marítima e vegetalista, em estilo neomanuelino, característico do período romântico. Na fachada sul, de caráter mecanicista e funcional, está localizado o hangar de embarque dos passageiros, onde são usados ferro e vidro, transparente e colorido, materiais construtivos inovadores na época que se caracterizam como atributos que agregam valor científico e tecnológico. A Gare com cerca de 80 metros de comprimento, possuía duas vias com largura de 15,50 metros.

Ao longo do século XIX, sua localização estratégica na ligação entre as duas margens do Tejo, era passagem obrigatória de pessoas e mercadorias que contribuíram para determinar como um dos maiores centros industriais do País com a cortiça e a CUF por exemplo.

De acordo com o Parecer da DGPC a estação foi objeto de diversas obras com objetivo de conservar e oferecer melhorias, tendo a mais importante ocorrido em 1934. Ainda que não apresente detalhes do que foi feito, afirma que nenhuma intervenção alterou sua estrutura, dimensão e características arquitetônicas. Conclui que enquanto função ferroviária e fluvial, a Gare marítima do Barreiro é um exemplar único no país, sendo uma referência iconográfica ferroviária, assim sendo um dos edifícios mais simbólicos dos caminhos de ferro e por tudo que representa, constitui como grande exemplo da evolução dos transportes.



Fonte: Associação Barreiro Patrimônio Memória e Futuro.

**FIGURA 4**  
**Vista da fachada principal da Estação a partir do rio**

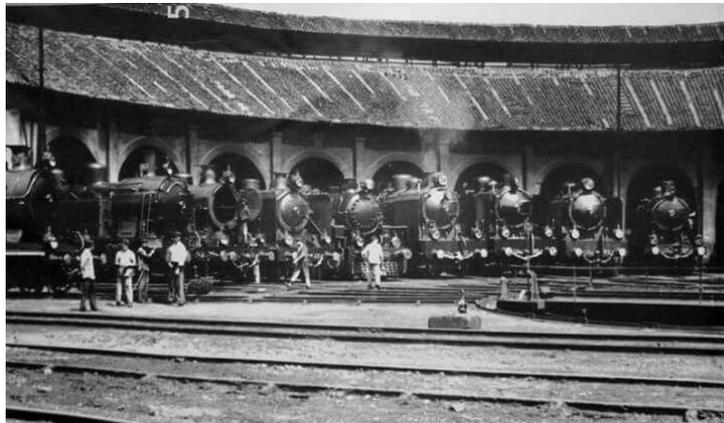
A Estação ferro-fluvial do Barreiro além de representar um lugar de chegada e partida, como qualquer outra estação ferroviária, une a terra e a água, vital para a sobrevivência e desenvolvimento do Barreiro contemporâneo que uniu o Norte e o Sul do País.

Os bens imóveis do Complexo Ferroviário do Barreiro ainda são compostos pela Rotunda, pelo Palácio Coimbra e pelo Bairro Ferroviário. A rotunda das locomotivas começou a ser construída em 27 de agosto de 1885, e ainda que documentos apontem sua construção em 1886, de acordo com a DGPC, a recepção definitiva da obra deu-se em abril de 1890<sup>12</sup>. É uma peça notável, quer pela dimensão, quer pela sua planta.

Exemplo disso é a descrição de Pimenta em 1886 ao afirmar que “na atualidade, a obra de maior vulto, cujo acabamento ainda se trabalha, é a grande rotunda ou cocheira de máquinas, com alojamento para 20 locomotivas (...) e só

nesta obra tem chegado a trabalhar assiduamente sessenta indivíduos.” (PIMENTA, 1886)

Construído em alvenaria de planta semicircular, sua função é inverter a direção de uma locomotiva, para ser guardada em uma cocheira. O equipamento ferroviário do Barreiro possui 20 cocheiras, que através de uma placa giratória é movida por mecanismo denominado “charriot”, que gira dentro de um círculo com um poço através do qual se procede à inversão de direção das locomotivas (PIMENTA, 1886). O “charriot” funcionava manualmente, tendo sido posteriormente eletrificado<sup>13</sup>.



Fonte: <https://restosdecolecao.blogspot.com/2012/11/caminho-de-ferro-no-barreiro.html>

**Figura 6**  
**Rotunda com Locomotivas ainda a Vapor**



Fonte: Parecer DGPC, 2018.

**FIGURA 7**  
**Edifício da Rotunda das Máquinas, 2004.**

É um edifício único em Portugal e a maior rotunda de locomotivas que foi realizada em Portugal. Manteve suas principais características arquitetônicas ao longo dos anos, teve apenas suas paredes um pouco levantadas para receber as locomotivas a diesel, cujas dimensões eram superiores às das máquinas a vapor. Passaram por esta rotunda as maiores e mais notáveis locomotivas a vapor portuguesas como também a frota diesel que circulou no sul do país e conferiu ao Barreiro a alcunha de “Catedral do Diesel”.

O Parecer da Direção Geral do Patrimônio Cultural aponta a Rotunda das Máquinas Locomotivas do Barreiro como um exemplar raro, talvez único pelas suas “dimensões, integridade e valor técnico”, um testemunho extraordinário do processo de industrialização iniciado em Portugal. Sua contextualização dentro do Complexo Ferroviário do Barreiro permite a leitura funcional das atividades ferroviárias, inclusive das Oficinas gerais.

O Palácio Coimbra constitui um dos tipos de habitação ligada à história ferroviária no Barreiro. A habitação construída por José Pedro da Costa Coimbra, em cerca de 1856, ligado à empresa proprietária dos caminhos de ferro, é um testemunho sociopolítico e econômico burguês associado à atividade ferroviária. É um edifício, devido suas dimensões e características arquitetônicas apresentado como um palácio, que está integrado no conjunto, assim sendo, indissociável na história do caminho de ferro do sul.

O Bairro Ferroviário do Barreiro foi construído entre 1933 e 1935 pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (CP). Está inserido na política “paternalista” do Estado Novo<sup>14</sup> e é composto por 23 moradias unifamiliares geminadas, em perímetro retangular com duas tipologias de habitação. Uma destinada ao pessoal com graduação (onze) e outra ao pessoal braçal (doze). As moradias dos graduados possuem porta principal para o Largo do Palácio, enquanto as demais o acesso dá-se pelas traseiras.

Segundo parecer da DGPC, o Bairro Ferroviário do Barreiro é análogo a outros que a companhia construiu pelo país e apresentam um elevado valor social enquanto elemento urbano, testemunho da expansão e crescimento da cidade, além das vivências, identidade e memória de uma parte muito significativa da população operária do Barreiro – os ferroviários.

A respeito do Palácio Coimbra a DGPC aponta o mau estado de conservação e descaracterização para considerá-lo como uma obra isolada de valor municipal por testemunhar a ascensão econômica e política de uma família burguesa.

## Considerações finais

A cidade do Barreiro que com o caminho de ferro transformou-se de uma zona piscatória em um Pólo ferroviário e industrial, atualmente luta perante os órgãos de salvaguarda pelo seu reconhecimento como patrimônio nacional e enfrenta um avançado processo de degradação física que incide diretamente na sua bonita e importante memória.

José Encarnação, presidente da Associação Barreiro Patrimônio, Memória e Futuro, relata que,

Do Barreiro partiram os primeiros comboios que um dia chegariam ao Alentejo profundo e ao Algarve, encabeçando todas as linhas e ramais a sul do Tejo, desde cedo foi o principal depósito de todas as locomotivas que nelas circulavam. Assistiu o culminar da era do vapor, com presença das mais belas e potentes máquinas de ferro que circularam no Sul e Sueste, no princípio dos anos 60 chegariam as máquinas diesel, e até aos presentes dias, o Barreiro foi e continuará a ser a sua casa pois é aqui que são realizadas todas as operações de reparação e manutenção deste material no país. (depoimento José Encarnação, 2020)

E em relação a cultura imaterial construída pelos trabalhadores ferroviários, discorre,

Não podemos igualmente esquecer a intervenção cívica de muitos ferroviários, ilustres anônimos, que fundaram a Associação de Classe Metalúrgica e Artes Anexas, em 1903, formada essencialmente por operários ferroviários.

Ou os que fundaram a Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste; a Casa dos Ferroviários, atual sede do Sindicato dos Ferroviários, atualmente já em processo de degradação; a Cooperativa Cultural Popular Barreirense e o Instituto dos Ferroviários; o Grupo Desportivo dos Ferroviários que tem tido enorme importância ao nível do Desporto Nacional.

As artes e ofícios não fazem só a memória de muitos ferroviários, mas sim a memória coletiva de um povo, o povo barreirense. (depoimento José Encarnação, 2020)

Em parecer de 2017 da Direção Geral do Patrimônio Cultural, é deferido proposta de abertura do procedimento de classificação do referido Complexo Ferroviário do Barreiro<sup>15</sup> e em parecer de fundamentação da proposta de abertura de procedimento de classificação, a DGPC considera que

O valor patrimonial dos vários edifícios em estudo deve ser entendido sempre no contexto da sua própria história, como parte de um vasto complexo ferroviário que desenvolveu uma infraestrutura formidável, capaz de transformações a uma escala territorial e, certamente, socioeconômica. (...)

As diversas unidades industriais e ferroviárias que fizeram História ao longo dos séculos XIX e XX, constituem a base estruturante da memória coletiva e da integração social<sup>16</sup>, de que o Barreiro em termos nacionais é um exemplo de referência. (PARECER DGPC, 2017, p. 37)

De acordo com Custódio (1990, p. 111), o patrimônio ferroviário do Barreiro tem importância arquitetônica, técnica, histórica, cultural, social e sentimental. Os edifícios e máquinas que testemunham a evolução histórica, técnica e social são propriedade moral não só dos operários, mas de todos os barreirenses, que atribuem a esses vestígios materiais um significado histórico e cultural.

A DGPC, em justificativa para abertura de eventual classificação afirma que o conjunto do Barreiro apresenta todas as características para ser considerado patrimônio de âmbito nacional, portador de valores históricos-técnicos, consubstanciados na cultura ferroviária, sob o prisma industrial, tecnológico, arquitetônico e social da segunda metade do século XIX. A que acresce ser uma fonte didática e de propagação dos saberes de uma época cujo legado faz-se importante preservar e transmitir para as gerações futuras.

Justifica com base na presença material móvel e imóvel, seu caráter de “exemplaridade e autenticidade”, a instalação e influência de um inovador sistema de transporte que afetou o desenvolvimento econômico e social, não só da região do Barreiro, mas também do sul de Portugal. Aproximou populações e promoveu o transporte de mercadorias. Sua estrutura edificada marcou a paisagem do sul de Portugal e o imaginário das povoações, que constitui parte da identidade cultural e social do Barreiro (DGPC, 2017, p. 42).

O Barreiro assistiu o ápice do vapor com a presença das maiores máquinas de ferro que circularam no Sul e Sueste de Portugal. No princípio dos anos 1960, chegariam as máquinas diesel e no seu auge foi-lhe concedido o título de “Catedral do Diesel” que ainda continua a corresponder, pois é na Oficina Geral do Barreiro que se realizam todas as operações de reparação e manutenção deste material existente no país.

Entretanto, o processo de classificação solicitado pela própria comunidade, através da Associação Barreiro, Patrimônio, Memória e Futuro está suspenso desde 2018 devido a uma ação judicial que a empresa Comboios de Portugal moveu para

evitar que, no âmbito da classificação dos imóveis existentes no Barreiro, algum material circulante proposto seja considerado patrimônio cultural.

## NOTAS

1. Podemos apontar a construção desse cenário desde a ida da Família Real para o Brasil em 1808 até a Guerra Civil entre 1828-1834 em que é restaurada a monarquia constitucional e a instituição do Parlamento.
2. Numerada CFS 1, foi encomendada ao fabricante inglês Beyer Peacock & Co., Manchester em 1862 e adquirida no reinado do rei D. Luiz. Esteve ao serviço da família Real Portuguesa por mais de 50 anos e após a queda da monarquia laborou na linha Sul entre Barreiro e a Moita. Restaurada em 1956, está em exposição no Museu Nacional Ferroviário do Entroncamento.
3. Gerido diretamente pela coroa, o Complexo Real de Vale de Zebro era constituído por 27 fornos de cozer biscoito, armazéns de trigo, cais de embarque e um moinho de maré de 8 moendas – o moinho D’el Rei, o maior da região -, além de vastas áreas de pinhal circundante. (Câmara Municipal do Barreiro)
4. Estaleiro com atividades ligadas à construção naval nas margens do Rio Coina, tradicionalmente associadas à época da Expansão Portuguesa.
5. Com data entre 1450 e 1530, a olaria tinha produção cerâmica tanto de uso caseiro (panelas, malgas, tigelas, copo, pratos, etc.) como de uso industrial (Formas de Purga do Açúcar).
6. No frontispício do edifício há uma placa de ferro com as insígnias da empresa P.&W. MacLellan e a data de 1959. Michael MOSS *et al* (2000) no artigo *Bridge Building Achievements of P. & W. MacLellan & Co., (1850-1914)*, diz “In 1859 they completed the large roof of the Barreiro, terminus of the Southern Railway of Portugal...”, p. 182. A empresa P. & W. MacLellan desenvolveu importantes trabalhos de arquitetura do ferro como a Gare du Nord, Paris, 1862, a Cavenagh Bridge, Singapore, 1868, e várias outras pontes ao redor do mundo. Para mais detalhes, ver a publicação citada.
7. Câmara Municipal do Barreiro, <https://www.cm-barreiro.pt/pages/856> Acesso em: 5 maio 2020.
8. Associação Barreiro Patrimônio Memória e Futuro, Complexo Industrial CUF/QUIMIGAL <https://associacaobarreiropratrimonio.pt/2019/02/09/complexo-industrial-cuf-quimigal/> Acesso em: 7 jul. 2020.
9. Censos gerais da população portuguesa de 1890, 1911 e 1930. Disponível em <https://censos.ine.pt/> Acesso em: 17 dez. 2019.
10. Projeto desenvolvido pelo Movimento Cívico para a Salvaguarda do Patrimônio Ferroviário no Barreiro (MCSPFB), a Associação Patrimônio Memória e Futuro e a Associação das Coletividades do Concelho do Barreiro para reabilitar a Estação Ferroviária do Lavradio como um espaço de história e memória do vasto e rico contexto do patrimônio industrial do concelho do Barreiro.
11. Segundo parecer da DGPC, é junto com a Estação Santa Lúcia de Veneza, as únicas a combinarem as funções ferro-fluviais.

12. PORTAL DGPC. Disponível em: <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/22985201>.
13. IGESPAR, Instituto de Gestão do Patrimônio Arquitetónico e Arqueológico. Requerimento inicial do procedimento de classificação de bens imóveis. Rotunda das Máquinas. Preenchido por MCSPFB, fev. 2013.
14. Ao mesmo tempo que resolvia o problema de falta de habitação aos funcionários, também criava um controle sobre a mão-de-obra que estava sempre “disponível” ao trabalho e assim tornava-se cada vez mais dependente da estrutura.
15. Oficialmente aberto com publicação do Anúncio n. 22/2018, da Direção Geral do Patrimônio Cultural (DGPC) no Diário da República, 2ª série – n. 30, 12 de fevereiro de 2018.
16. Jorge Custódio (2015). ICOM, Boletim Série III, n. 4, p. 19.

## REFERÊNCIAS

### Periódicos

ASSOCIAÇÃO BARREIRO PATRIMÓNIO MEMÓRIA E FUTURO. Disponível em: <https://associacaobarreiro.patrimonio.pt> - Acesso em 15/12/2018.

BIBLIOTECA NACIONAL DE PORTUGAL. A revolução de Setembro, n. 1, 22 jun. 1840, ao ano 60, n. 15031, 20 jan. 1901. Lisboa: Typ. J. B. da A. Gouveia, 1840-1901.

BLOG DO MOVIMENTO CÍVICO DE SALVAGUARDA DO PATRIMÓNIO FERROVIÁRIO DO BARREIRO. Disponível em: <http://patrimoniobarreiro.blogspot.com>.

HEMEROTECA DIGITAL DA CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. Disponível em: <http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt>.

O OCCIDENTE: Revista Ilustrada de Portugal e do Estrangeiro. 7. ano, v. 7, n. 210, 21 out. 1884, p. 236. Disponível em: [http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/Ocidente/1884/N210/N210\\_item1/P4.html](http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/Ocidente/1884/N210/N210_item1/P4.html).

REVISTA FUNDIÇÃO. Associação Barreiro Património Memória e Futuro. Junho 2012, n. 1. Disponível em: [https://issuu.com/associacaobarreiropratrimonio/docs/fundi\\_\\_\\_on1](https://issuu.com/associacaobarreiropratrimonio/docs/fundi___on1).

REVISTA FUNDIÇÃO. Associação Barreiro Património Memória e Futuro. Abril 2018, n. 6.

### Bibliografia

ALVES, R. M. V. *Arquitetura, cidade e caminho de ferro: as transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro*. Coimbra, 2015. v. 1. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade de Coimbra.

CARMONA, R. A cultura ferroviária no Barreiro: 150 anos do Caminho-de-Ferro no Barreiro. In: COLÓQUIO INTERNACIONAL. Câmara Municipal do Barreiro. 2011.

CUÉLLAR, D. Railway towns: a long-term global perspective. *Journal of History of Science and Technology*, v. 12, p. 132-154, 2018. DOI: 10.2478/host-2018-0003.

CUSTÓDIO, J. (1990). O Patrimônio Industrial e os Trabalhadores. In *I Encontro Nacional sobre o Patrimônio Industrial: Actas e Comunicações*, Vol. II, Coimbra Editorial LDA.

DIREÇÃO GERAL DE PATRIMÓNIO CULTURAL. *Parecer técnico Proposta de abertura do procedimento de classificação do Complexo Ferroviário do Barreiro*. Lisboa, 2017.

FREIRE, M. E. L. Patrimônio ferroviário: a preservação para além das estações. Recife, 2017. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco.

GONÇALVES, Nelson M. T. *O primeiro plano de urbanização do Barreiro (1948-1957)*. 2013. Dissertação (Mestrado em História Moderna e Contemporânea) – Escola de Sociologia e Políticas Públicas, ISCTE-IUL

MARINA, C., Centro interpretativo do Estuário do Tejo Estação Barreiro-Mar. *Revista Fundação*, n. 6, 2018.

MARTINS, J.; BRION, M.; SOUSA, M. *et al.* *O Caminho de Ferro revisitado: o Caminho de Ferro em Portugal de 1856 a 1996*. Lisboa: Caminhos de Ferro Portugueses, 1996.

PEREIRA, H. S. As viagens ferroviárias em Portugal (1845-1896). *Revista CITCEM*, n. 1, 2010.

PEREIRA, H. S. *A política ferroviária*. Porto, 2012. Tese (Doutorado) – Faculdade de Letras, Universidade do Porto.

PEREIRA, H. S. Os caminhos-de-ferro de Sul e Sueste e o relatório do engenheiro C. F. White (1868). Évora: Publicações do Cidehus. DOI: 10.4000/books.cidehus.5439. Disponível em: <https://books.openedition.org/cidehus/3391>.

PIMENTA, J. A. *Memória histórica e descritiva da Villa do Barreiro*. Lisboa: Typ. do Dicionário Universal Portuguez, 1886. Disponível em <https://archive.org/details/memoriahistorica00pime/page/n5/mode/2up?q=rotunda>. Acesso em: 20 jul. 2020.

SANTOS, Carla Marina. Estação Barreiro-Mar centro interpretativo do Estuário do Tejo. *Revista Fundação*, n. 9, 2020.

SANTOS, L. F. S. *Os acessos a Faro e aos concelhos limítrofes na segunda metade do séc. XIX*. Faro: Câmara Municipal de Faro, 1995.

SARAIVA, J. H.; GUERRA, M. *Diário da história de Portugal*. Lisboa: Difusão Cultural, 1998. v. 3.

**Breno Albuquerque Brandão Borges** é Bolsista de Pós-Doutoramento no projeto HERIT-AGES: 'Idades' do Plástico e do Vidro para quem? Exploração de novas avenidas para a valorização e preservação do patrimônio para o futuro, financiado pela Fundação da Ciência e Tecnologia e investigador do Centro Interuniversitário de História da Ciência e Tecnologia CIUHCT/FCT/UNL. Doutor em História, Filosofia e Patrimônio da Ciência e Tecnologia pela Universidade Nova de Lisboa (NOVA). Mestre em Desenvolvimento Urbano pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) e Licenciado em História e Especialista em Patrimônio Histórico: Educação e Preservação pela Universidade Católica de Pernambuco.

**Como citar:**

BORGES, Breno Albuquerque Brandão. Um caminho de ferro para o Barreiro. *Patrimônio e Memória*, Assis, SP, v. 18, n. 1, p. 19-36, jan./jun. 2022. Disponível em: [pem.assis.unesp.br](http://pem.assis.unesp.br).