

## 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 a bairros.

Três momentos marcam este processo: abertura da Linha do Sul e Sueste e Oficinas do Caminho-de-ferro, instalação da Indústria Corticeira e 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 diversidades cultural e solidariedade quotidiana expressa na forte componente associativa.

Desta rede destacamos as associações de classe dos ferroviários, uma notável rede de associações humanitárias, nas quais os ferroviários são verdadeiros percursos: 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 do Ferroviário (1922), o Instituto dos Ferroviários (1927).

Há 150 anos o comboio representou a modernidade, revolucionou os transportes 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 tecnológica 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 chega o diesel, 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”.

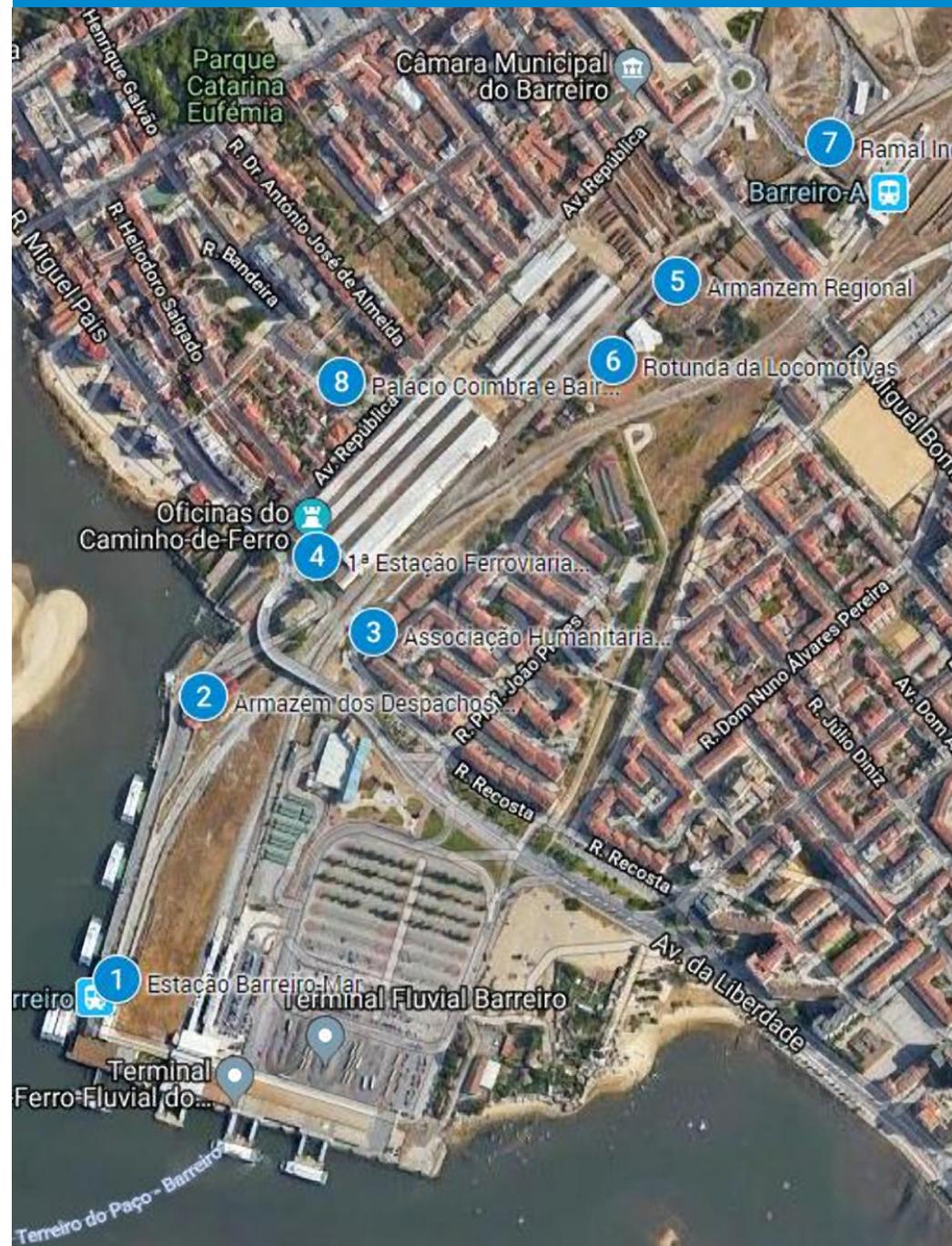
O Barreiro, com a classificação nacional deste Complexo Ferroviário, dispõe de um valor patrimonial material e imaterial que responde às necessidades de afirmação cultural e social do Concelho, bem como, se bem equacionado, a uma estratégia de desenvolvimento efectivo.

Ano Europeu do Património Cultural

<http://associacaobarreiropratrimonio.pt/ser-socio>  
email: [abpmf.patrimonio@gmail.com](mailto:abpmf.patrimonio@gmail.com)

## JORNADAS DO PATRIMÓNIO CULTURAL DO BARREIRO

### Complexo Ferroviário do Barreiro no Processo de Industrialização de Portugal



**JORNADAS  
EUROPEIAS DO  
PATRIMÓNIO**  
28 . 29 . 30 SET 2018

## Processo de Classificação de Ambiente 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 loco-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”



### 1- 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.

### 2-Armazém dos Despachos, Telheiro 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 Paes.

### 3-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.

### 4- 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 polo 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.

### 5- Armazém Regional



Terá sido construído em 1935, no momento da reconstrução e alargamento das Oficinas e destinava-se ao acondicionamento dos materiais

oficinais e para a Via e Obras.

### 6- 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 Comple-

xo Ferroviário, devido à sua planta semi-circular. Alojava 20 locomotivas a vapor, passando depois a albergar as locomotivas diesel.

xo Ferroviário, devido à sua planta semi-circular. Alojava 20 locomotivas a vapor, passando depois a albergar as locomotivas diesel.

### 7- 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 Cª. 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.

### 8- Palácio Coimbra e Bairro Ferroviário



Constituem dois tipos de habitação ligada à história do Caminho-de-Ferro no Barreiro. O Palácio Coimbra edifi-

cado 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 socioprofissional 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.