

## A Cortiça nas Ruas do Barreiro - Factor Condicionante do Urbanismo

António Nunes Camarão

CMB – Espaço Memória

O Barreiro muda radicalmente em meados do século XIX com a chegada do Caminho-de-ferro. Muda no tecido económico, social e urbano onde o aparecimento de novos sectores de actividade entre eles o da cortiça vão substituir os sectores tradicionais chamando a si a mão-de-obra e a ocupação de terreno. Como vestígio físico deste passado industrial, no que respeita à cortiça pouco ou nada sobra, mas um olhar atento consegue ainda hoje descortinar sinais no território que testemunham o peso que este sector teve no Barreiro, a forma como se implantou e como, com as conjunturas que não lhe foram favoráveis, teve de se adaptar até se desvanecer.

The Barreiro changes dramatically in the mid-nineteenth century with the arrival of Railway Track. Changes in the economic, social and urban tissue where the emergence of new industries including the cork will replace the traditional sectors, calling to itself the manpower and the occupation of land. As physical traces of this industrial past, with respect to Cork little or nothing left in our days but a closer look can still uncover signs in the territory that testify to the importance that this sector had in Barreiro, how it was implemented and how, with the conjunctures which were not favorable, it had to adapt until it fades.

### **A Cidade e a memória das gentes.**

Como qualquer outro elemento edificado, a cidade deve ser encarada como uma obra arquitectónica que se constrói num determinado espaço, a diferença é que se trata de uma construção em grande escala. Esse facto confere ao *design* de uma cidade o carácter de uma arte temporal que apenas se torna perceptível no decurso de longos períodos de tempo, mas o seu carácter estrutural faz com que seja susceptível aos ventos das conjunturas, enriquecendo-a, ou depauperando-a, acelerando ou retardando o seu crescimento, produto de muitos constructores - agentes políticos e económicos - que constantemente modificam a estrutura por razões particulares.

Não se consegue obter um resultado final para a cidade, somente uma contínua sucessão de fases, e sendo ela um objecto perceptível por milhares de pessoas das mais variadas origens, estatutos sociais ou níveis culturais, pode por um lado serem-lhe reconhecidas as linhas gerais exteriores, mas por outro e a par disso, há uma constante mudança no pormenor, e são essas mesmas pessoas, os elementos móveis contidos nela, que envolvendo todos os seus sentidos conseguem uma imagem pessoal do conjunto. Essa imagem depende muito da relação que cada um tem com a sua cidade, no seu todo ou com partes dela em especial, isto porque na sua análise e consequente crítica existe muito mais que o observável ou daquilo que é audível, pode até juntar-se-lhe em certos momentos os odores próprios. A imagem resultante está repleta de memórias e significações que variam consoante a ocasião ou o individuo, envolvendo o meio ambiente em que se insere, as recordações de experiências passadas ou a consciência da cadeia de acontecimentos que ditaram a história do local. Isto torna o observável como que um cenário de um espectáculo, analisado antes e depois de realizado, em que o resultado é o ligar de cada mudança de pormenor à história que decorreu, sendo nós habitantes, parte activa dela, personagens, elementos do seu património.

Nem sempre o fazer parte, ou estar inserido na comunidade confere à nossa percepção da cidade um carácter global, mas sim bastante parcial, fragmentado ou comparado e associado a outras referências, ainda mais no caso do Barreiro em que grande percentagem dos seus habitantes afluíram há duas ou três gerações em busca de melhores condições de vida, engrossando os contingentes operários da ferrovia, cortiça e em força para a Companhia União Fabril (C.U.F.), ou mesmo para apenas aqui residirem e laborarem noutras unidades industriais ou em serviços localizados nesta e na outra margem, ou até para os que daqui saíram e mais tarde regressaram. Para esses, as sequências são invertidas, interrompidas, abandonadas, anuladas, tornando mais importante a actual qualidade do ambiente visual da cidade ou a aparente clareza e “legibilidade” da paisagem citadina, do que o percurso citadino através de todas as conjunturas que tornaram possível o momento presente.

### **O espaço urbano**

A expressão “nem tudo o que parece é”, pode afigurar-se como um chavão comum, mas para a geração actual e para muitos das anteriores, que só observaram o Barreiro pela primeira vez já na sua hegemonia industrial e urbana, é difícil concebe-lo como uma

terra de agricultura e pesca, que se estruturou a partir de núcleos urbanos individualizados e pontilhado por quintas e casais dispersos ou através da progressão industrial de sectores como o da cortiça.



Pormenor da Carta Topográfica da Península de Setúbal (1813 - 1816)

Até meados do século XIX, o Barreiro urbano apresenta-se distribuído transversalmente ao rio, ao longo da rua de Palhais (actualmente Rua Conselheiro António Augusto de Aguiar) principal artéria da vila, com uma simples fila de casas a um lado e a outro, o lado da praia e o lado das vinhas, que ao típico da época era antecedida de uma ermida antes das entradas na localidade. Assim quem vinha de Palhais e pela estrada da Verderena apresentando-se por poente, era recebido pela Ermida de São Roque mais tarde Igreja de N<sup>a</sup> Sr<sup>a</sup> do Rosário, a quem vinha de nascente, do Lavradio acontecia o mesmo pela Ermida de Santa Bárbara, e quem vinha de Sul dava com a Ermida de S. Francisco. No entanto a génese do núcleo urbano tardo-medieval encontrava-se no Alto do Hospital, junto ao qual, na praça da Igreja Matriz de Santa Cruz, se situava o Centro de Decisão Local (CDL)<sup>1</sup>.

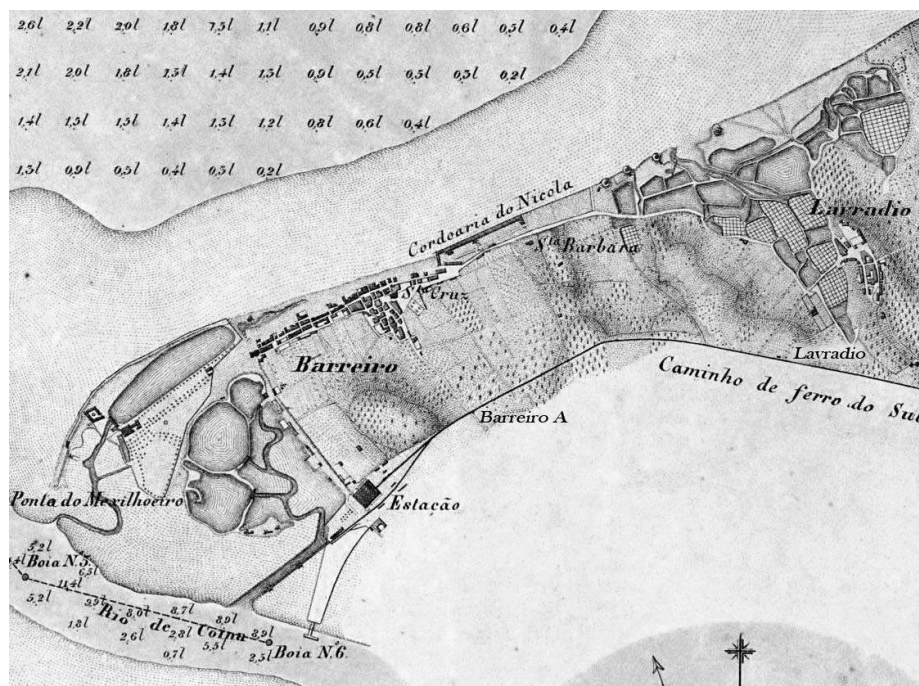
Era nessa praça de Santa Cruz que se concentravam a Câmara Municipal, o tribunal e as finanças, a Misericórdia que ao tempo e até bem tarde assistiu à localidade como hospital. Os primeiros sinais evidentes de crescimento são observados precisamente com a consolidação urbana a Sul do CDL na direcção do Convento de São Francisco, e

a partir dele olhando para Sul com a Arrábida no horizonte, começa a ganhar peso uma outra artéria que viria a ter importância vital para a localidade desviando o trânsito da Estrada Real, também apelidada de estrada do Rosário ou da Verderena.

Em meados do século XIX o Barreiro inicia a sua transformação, começa a vencer a inércia, e como objecto fosse, começa a ganhar uma crescente dinâmica que se vai manter durante mais de um século. A decisão em 1854, e antes da crise conjuntural de 1856, para estabelecer no do Barreiro o local de partida da linha que ligaria Lisboa à fronteira, assegurando a ligação ferroviária ao Alentejo (em serviço até Bombel desde 1858) e depois ao Algarve, foi decisiva para o Barreiro e constituiu um marco de viragem no futuro do território, com reflexo na consequente ocupação de espaço. A localidade mercê da nova acessibilidade iria tornar-se atractiva para diferentes orientações económicas.

### **O horizonte Industrial corticeiro**

Até meados do século XIX os únicos condicionalismos conhecidos eram de natureza geográfica, e assumiam a forma de frentes ribeirinhas, mas desde 1854 e dos consequentes estudos para a localização da estação ferroviária e do posterior assentamento da linha férrea, o Barreiro via-se confrontado com um condicionalismo imposto, a ferrovia, que iria constituir uma divisão do território em antes da linha e depois dela. Divisão real e sentida, porquanto se demonstrou limitadora dos movimentos naturais e típicos da ruralidade, afirmava-se como uma fronteira, pois a ferrovia só era passível de ser atravessada pontualmente em passagens de nível: junto à estação do Barreiro (PK 0,0 e hoje oficinas da EMEF); junto da antiga estação do Barreiro A (PK 1,114)<sup>2</sup>; e junto da estação do Lavradio (PK 2,388).



Pormenor do Plano Hydrographico do Porto de Lisboa - 1878

Sabe-se que 1865 o Barreiro possuía já uma fábrica de rolhas de cortiça, cuja anterior data de estabelecimento se desconhece, mas que poderá ter sido a de Victor Garrelon, sita na estrada do Rosário então troço embrionário da actual Rua Miguel Pais. Na carta de levantamento prévio do *Plano Hydrographico do Porto de Lisboa* podem já observar-se alguns estabelecimentos no referido troço, alguns já com aparentes aterros na frente ribeirinha, o que denota uma actividade comercial ou industrial em estreita relação com embarcadouros.

As corticeiras vão começar a fixar-se em torno do núcleo urbano, sobretudo no espaço livre a Sul, arrumando-se junto ao corredor ocupado e reservado pela ferrovia, constituindo-se como o novo horizonte da vila.

Esse espaço viria a ser ainda mais condicionado quando, em 1898, a firma *Lane & Santos* foi licenciada a ligar a sua fábrica de cortiça, denominada de Santa Cruz, através de um ramal à linha de caminho-de-ferro<sup>3</sup>, e mais tarde, em 1907 esta condição de “aprisionamento” do centro urbano viria a incrementar-se, uma vez que com a aquisição da fábrica de cortiça do Bensaúde, pela Companhia União Fabril (C.U.F.). A expansão deste Complexo Industrial efectuar-se-ia, numa primeira fase e após a compra de terrenos contíguos aos originalmente comprados, a Este da vila e para Sul, numa uma faixa que se estenderia desde a frente ribeirinha do Tejo até ao corredor da via-férrea.

No início do século XX, o tecido urbano encontrava-se confinado numa zona delimitada pelas frentes ribeirinhas, pela ferrovia e pela CUF, e no espaço temporal de meio século a indústria corticeira que se havia concentrado nas margens desta caixa, e se apresentava até mesmo disseminada dentro do tecido urbano<sup>4</sup>, entrava em evidente confronto com a expansão do mesmo, num crescendo que se viria a manter ao longo do tempo, até ao fim da primeira metade do século XX.



Esquemática do processo da evolução do território

## **A pressão demográfica e urbana.**

Entre a chegada do Caminho-de-ferro ao Barreiro e a consolidação da C.U.F., a vila foi vendo afluir gentes de ambos os sexos e de todas as origens, beirões, alentejanos e algarvios, gente que fugia da vida precária dos campos e que vinham em busca de um salário fixo. Este afluxo levou o Barreiro a crescer 370% entre 1890 e 1930<sup>5</sup>. Tal facto vai ter implicações na procura de área habitável e inevitavelmente levar a um conflito de interesses entre os vários agentes que interagiam no espaço que se apresentava disponível, para que a localidade se expandisse com continuidade, inevitavelmente, ela teria de crescer na direcção da ferrovia, para a área onde se havia implantado a indústria corticeira.

O avanço vai fazer-se na janela temporal destas quatro décadas, em que o espaço vivencial foi coexistindo entre o habitacional e o laboral antes de transbordar para Sul do confinamento imposto pelo corredor do caminho-de-ferro.



**Evidenciação dos quarteiros corticeiros**

Esta primeira fase de pressão urbanística sobre a indústria ainda hoje pode ser testemunhada no território. Se nos orientarmos pela actual Av. Alfredo da Silva de

Nascente para Poente, verificamos que existe uma diferença significativa entre a malha urbana a um lado e a outro da mesma. Assim, de Sul para Norte, entre a Av. da República e a Av. Alfredo da Silva, e de Nascente para Poente entre a Rua Elias Garcia e a Rua Heliodoro Salgado constatamos a existência de um processo de conquista urbana do espaço industrial em que as habitações foram bordejando os enormes quarteirões N / S ocupados pelas fábricas, com apenas duas transversais, a Rua do Palácio do Coimbra e a Rua Joaquim Simplício<sup>6</sup>, deixando a indústria encravada no interior dos quarteirões que depois da desactivação das unidades fabris sobraram como vazios difíceis de urbanizar ou que foram urbanizados ou ocupados por construção a partir dos acessos que serviam as ditas unidades. Entre a Rua Conselheiro António Augusto de Aguiar<sup>7</sup> e a Av. Alfredo da Silva a área de génese urbana avança entre os espaços corticeiros em corredores que se vão dilatando e pressionando a indústria a sair. Cresceu de modo natural a Sul do Alto do Hospital, entre o início da actual Rua Miguel Bombarda e a Rua Egas Moniz pressionando a Nascente e a Poente as corticeiras existentes, no ultimo caso dando origem a dois quarteirão regulares no lugar de antigas fábricas<sup>8</sup>. Cresce também de modo natural na rua Eusébio Leão, mas para Poente desta a pressão também é notória. No alto das barreiras sobranceiras à Rua Miguel Pais e Rua Almirante Reis, e desta até à Av. Alfredo da Silva resistiram até aos anos 80 terrenos e ruínas de fábricas, hoje já áreas urbanizadas.

Desde o início que a artéria corticeira por natureza foi a Rua Miguel Pais. O facto de ser uma via de comunicação principal, a sua confrontação com a frente ribeirinha, e o facto de no seu extremo Sul se encontrar o epicentro ferroviário, tornou-a apetecível também para ser local de habitação, por isso aqui a coexistência afirma-se numa mescla entre Indústria e habitações a Poente, e habitações e uma grande concentração de fabricos em quintais do lado Nascente.

A existência e o crescimento da Indústria desde cedo que levanta protestos<sup>9</sup> quanto a cheiros e fumos que empestavam a localidade, problemas com que a Câmara Municipal teve de lidar fazendo aplicar os regulamentos. Mas a partir de meados dos anos 40 a pressão dos agentes económicos locais, que não os industriais da cortiça, vão aumentar as suas acções para que paulatinamente as unidades fabris comecem a sua transferência para Sul da Ferrovia. Esta Zona a Sul, a das Quintas, já fora olhada antes por alguns que anteviram que o futuro da expansão estava para ali orientado. Foi para ali mesmo junto à linha férrea que em 1899 no fim da Quinta Pequena e junto ao rio que se fixou a O. Herold e Companhia e que ainda mais para Sul, nos anos 20, a firma Ferreira Filipe, Ltd



foi instalar uma nova unidade na Quinta da Maceda, e o mesmo fez a Teodoro Rúbio & Filhos, Lda no início dos anos 40 para junto dos moinhos da Verderena, outros fizeram-no com unidades de menor escala na Quinta Grande ou na do Convento.

A Norte da linha férrea, o peso da habitação ou o apetite pelos que terrenos que poderiam vir a ser, começava a fazer desequilibrar a balança da coexistência.

“Há anos que existe no Barreiro, na rua de Miguel Pais, uma fábrica de cortiça, na qual foram montados maquinismos para trituração de cortiça que, desde 1947, são causa de clamor de quantos habitam nas suas imediações.

Na verdade, a firma proprietária da referida fábrica, adquiriu naquele ano um potente motor Diesel, que foi instalado no corpo da fábrica que confina com aquela artéria, e pô-lo a funcionar sem ter acautelado previamente (ao que parece) as necessárias condições de defesa dos prédios e habitantes das vizinhanças. Deste modo começaram a resultar graves inconvenientes da laboração das instalações de trituração de cortiça, porquanto a expelição de poeiras, o ruído e trepidação das máquinas começaram a tornar-se bastante penosa a permanência das pessoas nas suas residências.

Por estes motivos, os moradores das ruas de Miguel Pais e de Heliodoro Salgado dirigiram uma representação à Câmara Municipal, em 20 de Dezembro de 1947 [...]

Entretanto, e das providências tomadas, resultou que as poeiras diminuíram bastante, ao mesmo tempo que, por intervenção do Instituto Nacional do trabalho, se fixaram as horas de laboração da fábrica, que poderia funcionar, apenas, no período de dia, considerado entre as 8 e as 20 horas. Medidas que atenuavam sensivelmente a gravidade do problema, sem dúvida, mas que não lograram, contudo, dar-lhe completa solução, muito embora os interessados – moradores naquelas artérias ou proprietários dos imóveis ali localizados – tenham representado, desde então, a diversas entidades e serviços, especialmente à Câmara Municipal.

De tudo resultaram os seguintes factos: a instalação de máquinas de trituração de cortiça junto à via pública, quando a fábrica ocupa uma área muito extensa que margina com o rio Tejo, é condenável; os ruídos e trepidação a que dão causa, continuam, com evidente prejuízo para o sossego e saúde das pessoas que residem próximo, e também em desfavor dos proprietários daquela área, que vêem injustamente desvalorizados os seus prédios”<sup>10</sup>.

Estava dado o mote. A laboração da Indústria Corticeira em termos modernos com maquinaria era incompatível com a vivência familiar que se pretende de num conjunto habitacional pelos incómodos assim como pelos riscos como testemunha o seguinte

artigo do Jornal do Barreiro: “O fogo havido há dias numa fábrica de aglomerados de cortiça existente na rua Miguel Pais teve consequências trágicas (dois operários mortos) e perturbou gravemente os moradores dessa importante artéria, alguns dos quais perderam os sentidos, por motivo do fumo denso provocado pela combustão de fardos prensados. A televisão ocupou-se do assunto mercê de uma reportagem filmado pelo artista barreirense Augusto Cabrita, levando a todo o País, as imagens desse sinistro, que também teve grande repercussão na grande imprensa.

O sinistro veio dar razão a todos os que têm reclamado junto das entidades competentes contra a fábrica em questão, que nunca devia ser autorizada a produzir aglomerados havendo em frente numerosas habitações que é mister defender de tão incómoda e perigosa vizinhança.

É de esperar que sejam adoptadas providências no sentido de criar uma autêntica zona industrial e de transferir para lá as unidades que estejam a prejudicar o plano de urbanização. À vontade da Câmara Municipal têm de aliar-se a dos industriais, a fim de que dessa colaboração possa resultar a rápida satisfação do interesse público. Tal como estamos não é possível evitar, como sucede, com a fábrica de aglomerados da rua Miguel Pais, a indignação de quantos se julgam afectados pela localização das fábricas de cortiça nas zonas já densamente urbanas”<sup>11</sup>.

Por isso mesmo no *Resumo da Memória Descritiva da Orientação do plano de Urbanização da Vila do Barreiro*<sup>12</sup>, defende-se que a função orientadora é a de urbanizar de forma regulada para aumentar o índice populacional e para isso, na Base III diz que: “O plano de urbanização deverá promover o saneamento da área urbana da vila, não só pela sua distribuição racional das zonas habitacionais e industriais [...]”<sup>13</sup>. Ora isto é feito de forma a acautelar para a localidade a “criação de uma vasta ‘zona industrial’, ao longo da orla fluvial da margem direita do esteiro do Coina, a montante da ponte do caminho-de-ferro da linha férrea do Seixal, satisfazendo as exigências de novos estabelecimentos industriais ou de deslocação dos situados inconvenientemente nas actuais fábricas de cortiça nela disseminadas”<sup>14</sup>.

Considerando que os ventos dominantes neta margem do Tejo são do quadrante aproximado Norte, e que as fábricas da C.U.F. se situam a Este do então centro do Barreiro, a deslocalização da Indústria corticeira deixava aparentemente de ser uma condicionante ao progresso urbanístico, deixando na teoria, aos agentes económicos com interesse na localidade uma área salutar livre de qualquer fonte de poluição,

delimitada pelas frentes ribeirinhas e pelas artérias, Rua Dr. Miguel Bombarda e Av. da República. E é isso mesmo que se traduz de um outro artigo do JB:

“O desenvolvimento urbano do Barreiro é extraordinário. Na Repartição Técnica da Câmara entram por ano mais de cento e cinquenta projectos. O engenheiro e o arquitecto estão sempre atarefados, debruçando-se sobre consultas constantes e sobre anteprojectos. A procura de terrenos é cada vez maior, fazendo subir os preços, sobretudo na zona habitacional livre de gases industriais. Veio para o Barreiro como que uma bolsa de prédios. Já temos aqui agências prediais. E este vento favorável varre também as outras freguesias, por efeito da sua maior aproximação de Paio Pires, onde está a construir-se a siderurgia nacional. (A propósito: quem há dois anos, diria que a pobre aldeia de Paio Pires, onde os terrenos custavam dez escudos por metro quadrado, viria a beneficiar da riqueza da gusa nacional?). Pois esta metamorfose veio reflectir-se no Barreiro, como não podia deixar de ser. E agora é ver transformar-se em prédios de boa categoria o que até há pouco, urbanisticamente, não tinha classificação.

Esta lengalenga não é de comerciante de prédios, nem de pessoa interessada em vender terrenos. Escreve-a quem ama a sua terra, quer o progresso se concentre na rua Miguel Pais, quer se espalhe até à de Elias Garcia, (Que o entenda por bem, quem o houver julgado mal...).

A melhor notícia que podemos dar aos nossos leitores, sempre ávidos, naturalmente por informações acerca do desenvolvimento urbano do Barreiro (quanto mais casas houver mais possibilidade se terá de encontrar habitação), é esta: a primeira zona de ‘arranha-céus’ do Barreiro já está demarcada pela Câmara e circunscreve-se à Avenida da Bélgica<sup>15</sup>, rua Marechal Gomes da Costa<sup>16</sup> e Rua Heliodoro Salgado, no local onde já se encontram três edifícios de nove pisos. Em frente do prédio que a firma Raimundo José Maria & Filhos está a construir será aberta uma praceta, em terreno que ainda pertence à fábrica de cortiça do Sr. Eduardo Sancho. Segundo consta, este industrial já se comprometeu a vender a um capitalista de Lisboa a mesma fábrica, estando-se a elaborar um projecto de urbanização dos terrenos respectivos.

Nestes terrenos, ao meio dos quais se abrirá uma rua transversal à do Marechal Gomes da Costa, e à de Heliodoro Salgado, só se construirão edifícios de nove pisos. Não haverá demora neste plano, visto que, como também consta, o capitalista de Lisboa necessita de que a fábrica lhe seja entregue desocupada em fins de Março do corrente ano, a fim de ele próprio iniciar a construção desse soberbo conjunto habitacional.

Autentica revolução urbanística num sítio lavado, com bons ares, de onde paisagem magnífica se vai oferecer a centenas de habitantes.

Não é só a iniciativa particular que trás para o Barreiro este notável melhoramento. Temos de render homenagem ao Sr. Presidente da Câmara pela sua clarividência, colaborando ele próprio com a iniciativa privada, com o fim de atrair ao concelho os construtores de fora. A concessão de facilidades, não complicando nem obstruindo, é a sua boa política a favor do município.

Os ‘arranha-céus’ não resolvem, evidentemente, o problema das habitações baratas, mas dão à nossa vila aquele ar de cidade de que ela precisa para reivindicar títulos e colher benefícios que têm de ser considerados administrativamente como necessários às legítimas ambições do nosso povo.

O Barreiro é a terceira localidade do País a ter “arranha-céus”. Já o é, há muito, como contribuinte do “Fundo de Desemprego”. Pois seremos, também, dentro de alguns anos, a terceira cidade do País. Não temos dúvidas”<sup>17</sup>.

De facto a Indústria corticeira foi desaparecendo da zona a Norte da linha férrea, não porque se tenha mudado toda para Sul da mesma, onde em concreto já estava desde os anos 20 do século XX, mas também não pode negar-se que alguma se foi lá alojando e até unidades construídas de novo lá laboraram. Mas o importante é que depois da pressão urbanística dos anos 50, na década seguinte, muitas dessas empresas pura e simplesmente deixaram de funcionar e por um conjunto variado de situações, até fruto da conjuntura que começou a ser desfavorável à cortiça, e na zona a Sul da linha férrea onde se preconizava a tal “criação de uma vasta zona industrial”<sup>18</sup>, a Indústria apenas precedeu numa janela temporal muito curta uma vaga urbanística massiva que resultou na ocupação da Recosta e da Verderena<sup>19</sup>.

---

<sup>1</sup> Corresponde ao que a moderna Geografia Urbana denomina de Central Business District – CBD.

<sup>2</sup> Esta Passagem de nível e a anterior coincidem com duas das entradas tradicionais da localidade, a Estrada de S. Francisco e a de Estrada da Verderena que vão estar durante mais de um século dependentes do abrir e fechar da cancela.

<sup>3</sup> Collecção Oficial de Legislação Portuguesa - ano 1898 - Portaria, 03 de Março de 1898.

<sup>4</sup> Desde o final do Séc. XIX e no início do XX que o Barreiro se vinha afirmando como uma vila industrial pois no Censo de 1890 nas rubricas *indústria* e *transportes* o Barreiro apresentava uma ocupação de 46,1% e no de 1911 57,2%.

<sup>5</sup> Censos da população de Portugal de 1890, 1911 e 1930.

---

<sup>6</sup> Ambas as transversais também constituíram acessos a unidades corticeiras que se apresentavam no interior dos quarteirões.

<sup>7</sup> Como já referido esta fora a artéria principal da localidade que entretanto também havia crescido na direção da praia Norte tendo como limite a Rua da Praia, onde também vamos encontrar muitos fabricos corticeiros.

<sup>8</sup> A Quinta da Cerca fora ocupada desde 1922 pela L. Van der Hilst & Cª Lda, e junto ao mercado esteve instalada F. S. Cabrita, Lda que em 1927 foi vítima de incendio e reconstruída.

<sup>9</sup> Actas da CMB, vários anos.

<sup>10</sup> Jornal do Barreiro, 28 de Dezembro de 1950, p.8.

<sup>11</sup> Um sinistro de consequências trágicas na Rua Miguel Pais, Jornal do Barreiro, 6 de Agosto 1959.

<sup>12</sup> *Orientação do plano de Urbanização da Vila do Barreiro* - Jornal do Barreiro, 16 de Junho de 1952, p.2.

<sup>13</sup> Idem.

<sup>14</sup> Idem.

<sup>15</sup> Antiga denominação toponímica da actual Av. Alfredo da Silva.

<sup>16</sup> Actualmente é a Rua General Norton de Matos.

<sup>17</sup> Jornal do Barreiro, 5 de Fevereiro de 1959, p.1.

<sup>18</sup> *Orientação do plano de Urbanização da Vila do Barreiro* - Jornal do Barreiro, 16 de Junho de 1952, p.2.

<sup>19</sup> Desde 1960 a 1963 que os pedidos José da Costa Ricardo para ampliar a sua fábrica Corticeira Industrial Lda. vinham sendo indeferidos dada a incerteza do plano de urbanização da Quinta Grande, Verderena. O local onde esta corticeira de média dimensão se situava, é hoje o entroncamento entre a Av. Afonso Henriques com a Av. do Bocage.