

# A CULTURA FERROVIÁRIA NO BARREIRO

Comunicação

---

**150 ANOS DO CAMINHO-DE-FERRO NO BARREIRO**  
**COLÓQUIO INTERNACIONAL – BARREIRO 4 e 5 Fev. 2011**  
**CÂMARA MUNICIPAL DO BARREIRO**



Escola de Praticantes de Estação dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, 1 Janeiro, 1921

Foto: Espólio José António Marques – Câmara Municipal do Barreiro

Rosalina Carmona

## A CULTURA FERROVIÁRIA NO BARREIRO

---

### A Cultura Ferroviária no Barreiro<sup>1</sup>

#### Resumo

A influência que o caminho-de-ferro exerceu sobre a vida dos barreirenses e os desenvolvimentos daí resultantes, constitui um fenómeno complexo configurando múltiplos aspectos que, globalmente, designamos por *cultura ferroviária*.

O conceito de cultura ferroviária vai ancorar-se, num conjunto de manifestações que, a meu ver, ao longo dos tempos se foram inscrevendo na história da cidade, conferindo-lhe um lugar especial no contexto ferroviário português. São esses aspectos que aqui nos propomos evidenciar.

#### Abstract

The influence that railway on the lives the people of Barreiro and the resulting developments, is a complex phenomenon configuring multiple aspects that, overall, designated *railway culture*.

The concept will anchor itself in a series of events that, in my opinion, over time if they were entering the city history, giving it a special position in the railway environment portuguese. It is aspects that we intend to address here.

---

<sup>1</sup> Rosalina Carmona – Câmara Municipal do Barreiro. Comunicação apresentada no Colóquio Internacional “150 Anos do Caminho de Ferro no Barreiro”

Rosalina Carmona

---

## **A Cultura Ferroviária no Barreiro**

Com esta comunicação pretende-se colocar em relevo 4 aspectos essenciais que dão corpo ao conceito de cultura ferroviária que aqui sucintamente pretendemos expor, os quais passamos a enumerar em seguida:

1. Com o caminho-de-ferro, paradigma de *progresso e civilização*, chega uma elite ao Barreiro que vai contribuir para a formação de novas mentalidades;

2. A ferrovia constitui a origem do fenómeno que designaremos por *associativismo ferroviário*;

3. Como elemento relevante no conceito de cultura ferroviária, identifica-se a elevada *consciência social* dos ferroviários, sinónimo de classe esclarecida e muito politizada;

4. Na história urbana da cidade é marcante o significativo *conjunto patrimonial ferroviário*, porventura hoje o elemento mais visível da cultura ferroviária no Barreiro.

### **1. Progresso e civilização**

Em 1855 a Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo adquiriu os primeiros terrenos, para implantação da rede ferroviária do Sul, ficando concluído o troço inicial Barreiro/Vendas Novas em 1859, realizando-se

## A CULTURA FERROVIÁRIA NO BARREIRO

---

a 2 de Fevereiro desse mesmo ano a primeira viagem inaugural<sup>2</sup>, muito embora a linha só tenha aberto à exploração em 1861.

O caminho-de-ferro foi portador de inovação, mercê da presença de uma elite de pessoas instruídas e letradas: os engenheiros franceses e equipas técnicas que os acompanhavam e trouxe novidades que, representaram autênticos avanços do conhecimento e da ciência, naquela época, senão vejamos:

Até meados do século XIX, nos documentos referentes às propriedades e terrenos adquiridos pela empresa ferroviária para a assentar as linhas, usa-se o termo *braça*, como unidade de medida dos terrenos (cerca de 2,20 m).

Contudo, em 22 de Agosto de 1855 o plano do traçado dos primeiros 4 quilómetros, entre Barreiro e Alhos Vedros, assinado pelo engenheiro L. de Lenne<sup>3</sup>, já usa uma medida de carácter exacto: o *are*. Ora, esta medida agrária ( $\pm 100 \text{ m}^2$ ) surge após a Revolução Francesa (1789), procurando estabelecer um padrão universal. Este, viria a ser adoptado internacionalmente a partir de 1840.

O que se pretende aqui assinalar é o momento simbólico da passagem do Barreiro piscatório e camarro<sup>4</sup>, para o Barreiro contemporâneo e moderno. O trabalho no caminho de ferro, especialmente nas oficinas e no vapor, exigia pessoas com instrução e preparação técnica muito específica, o que vai contribuir para a formação de um núcleo especializado em distintas profissões, que transformará o Barreiro num pólo de cultura tecnológica.

Esta cultura técnica, necessária para trabalhar leva, em última análise, à existência de uma predisposição para a aprendizagem e ao desenvolvimento

---

2 A viagem contou com a presença do rei D. Pedro V, de numerosa comitiva governamental e toda a família real. CF. Biblioteca Nacional de Lisboa, "A Revolução de Setembro", 4 de Fevereiro, 1859

3 Arquivo do Ministério das Obras Públicas, *Plan parcellaire depuis la distance 4000m...* Planta por L. de Lenne, 1855, nº CAT: 26, cota: RD 5 A

4 *Camarro* é uma expressão popular com que os naturais do Barreiro velho se designavam a si próprios, especialmente os das bandas da Senhora do Rosário, para indicar as suas origens antigas

Rosalina Carmona

---

de pequenas e grandes bibliotecas nas inúmeras associações que irrompiam a cada canto da vila.

«Rara é a colectividade ou associação recreativa ou desportiva, aonde não existe uma estante com livros. Outras mais orgulhosas exibem a sala de leitura. Quem são os obreiros dessa justa causa? [...] rapazes e homens que trabalham de dia: ou no cais, ou nas fábricas, no estaleiro ou na oficina, ao balcão ou no escritório.»<sup>5</sup>

Esta descrição de Mário Mota, em 1945, enuncia um aglomerado industrial onde vivem «centenas de leitores desejosos de saber, e que por sistema ou princípio, lêem todos os dias [...] obras de estudo, ensaios, obras técnicas».<sup>6</sup>

Tal ideia é reforçada por Jorge Teixeira, ele próprio um ferroviário e homem de letras, que fala de um «verdadeiro escol de engenheiros que serviram a profissão e o Barreiro, bem como, o considerável nível médio de instrução de centenas de ferroviários do Sul e Sueste, que desde o início da construção, aqui trabalharam e viveram».<sup>7</sup>

## **2. Associativismo Ferroviário**

Enquadra-se no conceito de cultura ferroviária o aparecimento de um conjunto de associações que, no contexto do associativismo laico generalizado a partir do século XIX, encontra à chegada do caminho-de-ferro ao Barreiro, um terreno favorável ao seu desenvolvimento. Partindo de grupos espontâneos, tinham por objectivo a entreatajuda e socorro, nos problemas resultantes do exercício da profissão.

---

5 MOTA, Mário - *Cartas do Barreiro*, Portugália editores, Lisboa, 1945, p. 30

6 MOTA, p. 31

7 TEIXEIRA, Jorge – *O Barreiro que eu vi*, Câmara Municipal do Barreiro, 1993, p. 72

## A CULTURA FERROVIÁRIA NO BARREIRO

---

Uma das primeiras a surgir, foi a *Associação Humanitária do Pessoal do Caminho de Ferro ao Sul do Tejo*<sup>8</sup> em 1872, que oferecia uma espécie de seguro aos seus associados vítimas de doenças, acidentes de trabalho e assistência aos familiares em caso de morte. Subsidiava ainda os que «fossem presos ou suspensos das suas funções, quando a causa não fosse roubo ou outro qualquer crime infamante»<sup>9</sup>. Esta associação desapareceu, mas poucos anos depois surgiu a *Caixa de Socorros dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste*, em 1883, embrião do primeiro sistema de segurança social dos ferroviários do Sul.<sup>10</sup>

A frequência com que sucediam os acidentes, principalmente incêndios<sup>11</sup>, levou um grupo de ferroviários a formar a *Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste*, em 1894, que chegou até aos nossos dias.<sup>12</sup>

Apesar de, até 1891 a organização sindical ser proibida, surgem as primeiras associações da classe ferroviária em Lisboa em 1887, no Porto em 1889 e no Douro e Minho em 1893.<sup>13</sup>

No Barreiro surgiu em 1903, criada por operários das Oficinas Gerais, a Associação da Classe Metalúrgica e Artes Anexas<sup>14</sup>. Já então na Vila existiam

---

8 PIMENTA, José Augusto – *Memória Histórica e Descritiva da Villa do Barreiro*, 1886, p. 100

9 Como constava dos seus Estatutos. Cf. PIMENTA, José Augusto – *Memória Histórica e Descritiva da Villa do Barreiro*, 1886, p. 100

10 PIMENTA, p. 101

11 José António Marques, empregado dos Caminhos de Ferro, refere frequentemente nos seus Diários a ocorrência de acidentes um dos quais, em Julho de 1918, nas Oficinas de Carpinteiros em que terão morrido 6 pessoas. Cf. MARQUES, José António, *Registo dos Factos mais Notáveis nos Anos 1918 a 1920*, Arquivo Municipal do Barreiro, EJAM –L. 01, fl 13 v

12 Cf. LIBERAL João - *Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste 100 Anos de História*, Barreiro, 1994, p. 23

13 BARRETO, José - "Sindicalismo e Política nos caminhos de ferro 1872-1961" in *Para a História dos Caminhos de Ferro em Portugal – Estudos Históricos* 1 ed. CP, 1999

14 BARRETO, José - "Sindicalismo e Política nos caminhos de ferro 1872-1961" in *Para a História dos Caminhos de Ferro em Portugal – Estudos Históricos* 1 ed. CP, 1999, pg. 94

## Rosalina Carmona

---

outras associações de classe, como a Associação dos Corticeiros<sup>15</sup> desde 1891.

A Associação Metalúrgica coexistiu com a dos Condutores e Guarda-Freios, formada pelo Pessoal do Movimento em 1911 mas, a classe dividida em ofícios e dispersa por muitos empreiteiros, dentro da própria Companhia, apresentava débil capacidade de reivindicação, o que talvez possa explicar o seu rápido desaparecimento. A situação irá alterar-se a partir de 1914.

«Enquanto o pessoal efectivo, sem organização, de chapéu na mão e cabeça curvada, aguardava a generosidade dos de cima...» um grupo de «simples operários, auxiliares das Oficinas Gerais»<sup>16</sup> funda um nova associação, a Associação de Classe dos Ferroviários do Sul e Sueste, unindo todas as profissões numa organização única e mais forte. Em 1917 a Associação toma a denominação de Sindicato dos Ferroviários do Sul e Sueste mantendo-se até à ilegalização e extinção dos sindicatos livres, com a entrada em vigor do Decreto-Lei que obrigava à constituição dos sindicatos nacionais corporativos – fascização dos sindicatos. Os sindicatos corporativos ou sindicatos nacionais ferroviários surgem a partir de 1935, denominação que se manteve até ao 25 de Abril de 1974.

Entre as associações fundadas por ferroviários conta-se, ainda, uma Cooperativa de Consumo<sup>17</sup>, em 1913. Na sua origem estava a resolução do problema dos preços praticados pela Cooperativa dos Caminhos de Ferro e, também, por «pretenderem melhorar o fabrico e comercialização do pão».<sup>18</sup> O problema do pão, vital para a sobrevivência, arrastou-se por muitos anos. A sua escassez e falta de

---

15 PAIS, Armando da Silva – *O Barreiro Antigo e Moderno*, Câmara Municipal do Barreiro, 1963, p. 249

16 “*O Sul e Sueste*”, nº 7, 21 de Março, 1919, Biblioteca Nacional de Lisboa

17 *Estatutos da Cooperativa Popular Barreirense*, aprovados em 24 de Maio de 1913, IAN/TT, PIDE/DGS, Proc.º. 5191- CF –(1) NT 1305

18 Vd. a história da instituição em: <http://www.cooperativacultural.com>. A Cooperativa entretanto transformou-se, abriu-se a todos os barreirenses e é hoje uma associação cultural

## A CULTURA FERROVIÁRIA NO BARREIRO

---

qualidade, ocasionaram motins em Lisboa e no Porto<sup>19</sup>, em Maio de 1917. No Barreiro também se verificaram assaltos ao Mercado, padarias, mercearias, armazéns de farinha e outros estabelecimentos, na noite de 21 para 22 de Maio, «por motivo dos preços dos géneros».<sup>20</sup>

Uma outra associação, o Cofre de Amparo às Viúvas e Órfãos dos Ferroviários do Sul e Sueste, surgiu em 1912, influenciado pelo ideário republicano. A insuficiência de meios de protecção face aos infortúnios, sobretudo os acidentes de trabalho, levou a que os ferroviários se organizassem para auxiliar as famílias dos que faleciam em serviço. Os internos eram em geral crianças pobres e descendentes de operários e pessoal da linha.

O socorro às viúvas e órfãos consistia em fornecer alimentos, vestuário e calçado, mas o Cofre de Amparo pretendia ir mais longe e facultar instrução literária e profissional aos filhos dos ferroviários, habilitando-os com uma profissão. Isso virá a tornar-se possível, a partir de 1923, com a transformação do Cofre, em Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste.

Este objectivo, que só seria conseguido mais tarde, sendo o Instituto inaugurado em 1 de Janeiro de 1927 com 10 crianças órfãs, representou para os seus fundadores – republicanos convictos e sindicalistas libertários – uma associação modelar, baseada na solidariedade de classe, por oposição à caridade e esmola. Foram seus dirigentes os sindicalistas António José Piloto, preso várias vezes por motivos políticos durante a I República; José Nobre Madeira, deportado para Cabo Verde em 1929; entre outros. A partir de 1937 a

---

19 PEREIRA, José Pacheco – *As lutas operárias contra a carestia de vida em Portugal*, Portucalense editora, 1971, p.38 e ss

20 Cf MARQUES, José António, *Registo dos Factos mais Notáveis nos Anos 1918 a 1920*, Arquivo Municipal do Barreiro, EIAM –L 01, fl 9v

Rosalina Carmona

---

Direcção da instituição foi expurgada dos seus membros republicanos e foi nomeada uma Comissão Administrativa<sup>21</sup>. O Instituto tornou-se então um espaço de doutrinação ideológica, como se pode ler nas páginas dos seus Livros de Actas<sup>22</sup>.

Ainda no âmbito do associativismo ferroviário menciona-se, e por fim, outra associação criada em 1930, por um engenheiro das Oficinas Gerais do Barreiro - e ainda hoje viva - com o intuito de fomentar a prática desportiva entre os funcionários da empresa: foi o Grupo Desportivo Ferroviários do Barreiro.

### 3. Uma classe muito politizada

A aguda consciência política e de classe dos ferroviários, tornou-os actores de muitas lutas e protestos, ao longo do último século. Entre 1919 e 1925, o jornal *O Sul e Sueste* divulga listas em que se contam, pelo menos 95 presos políticos e Jorge Teixeira alude a «lutas tormentosas, greves duras e longas, perseguições e sacrifícios. Ferroviários viajando à força em vagões atrelados às locomotivas, na dianteira, para reforço e garantia da segurança dos passageiros. Óbulos distribuídos às famílias sem pão, reuniões clandestinas no escuro dos pinhais. Mulheres e crianças postas fora das casas que habitavam.»<sup>23</sup>

---

21 Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste, *Livro das Actas das Reuniões da Direcção do Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste 1 Outubro 1932 a 18 Junho 1938*

22 Em 1 Abril de 1938 Mateus Gregório da Cruz, vice-presidente do Instituto, defendia «que se ministrem duas palestras semanais onde cada um dos Srs. professores fará compreender aos seus alunos por modos simples e acessíveis, as vantagens que advieram para o país com a transformação social que ora nos rege. Estas palestras sem por de parte a ideia de Deus, Pátria e Família, devem servir para preparar os espíritos dos alunos no recebimento de noções mais desenvolvidas sobre o assunto, ao mesmo tempo que lhe vai imprimindo uma directriz nacionalista e patriótica na formação do seu espírito e do seu carácter.» *Livro das Actas das Reuniões da Direcção do Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste 1 Outubro 1932 a 18 Junho 1938*

23 TEIXEIRA, Jorge – *O Barreiro que eu vi*, Câmara Municipal do Barreiro, 1993, p. 42

## A CULTURA FERROVIÁRIA NO BARREIRO

---

Tidos como fiéis à República<sup>24</sup>, os ferroviários caíram em contradição política, ao apoiar o golpe de 28 de Maio<sup>25</sup>. Cedo se arrependeram pois, na sequência da Revolta de Fevereiro de 1927, muitos foram perseguidos pelo novo regime que ajudaram a erguer.<sup>26</sup>

A partir de 1933 a repressão redobrou sobre as associações cívicas: o Sindicato foi ilegalizado, a Direcção do Instituto foi destituída, a Associação Esperantista Barreirense composta por muitos ferroviários foi dissolvida<sup>27</sup>. Ainda assim, em 1935 os ferroviários persistiam em acções de resistência e colocaram uma bandeira vermelha na no alto da chaminé das Oficinas Gerais<sup>28</sup>.

Apesar das perseguições, em 1943 registam-se protestos<sup>29</sup> e em 1956 uma paralisação<sup>30</sup>. Em 1963 o Tribunal Plenário de Lisboa condenou 14 ferroviários, por militância no Partido Comunista Português<sup>31</sup>. O ano de 1969

---

24 Assim se lhes refere o Jornal “*A Lucta*”, 8 Maio, 1919

25 Entre outras fontes, cita-se José António Marques no seu diário do dia 29/5/1926, a propósito do apoio dos ferroviários ao movimento golpista: «Às 15 andaram a distribuir manifestos assinados pelo Comité dos Ferroviários do Sul e Sueste, para que suestem todo movimento de passageiros e mercadorias e efectuem-se comboios à ordem do Comité que sejam favorável aos revoltosos» in *Registo dos Factos mais Notáveis dos anos 1926*, EJAM – Lv 7, Arquivo Municipal do Barreiro

26 Um ano depois o Sindicato chamava a tenção sobre o caso: «A Comissão Administrativa do Sindicato dos Ferroviários do Sul e Sueste dirigiu uma exposição, em 24 de Janeiro do corrente ano, aos Srs. Presidente da República, ministros do Interior e do Comércio, e Governador Civil do Distrito, solicitando justiça para os ferroviários deportados, presos e demitidos...». “*Eco do Barreiro*”, 15 de Fevereiro, 1928

27 *Livro das Actas das Reuniões da Direcção do Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste 1932 a 1938*

28 Veja-se o que sobre isto escreveu José António Marques: «A noite passada [28 de Fevereiro de 1935] ignorando-se quem fosse, apareceu pintado nas paredes dos edifícios e muros etc. (foices e martelos) em vermelho manifestos clandestinos pelas ruas e bandeiras vermelhas nas chaminés das fábricas e postos dos telégrafos etc. sendo uma delas colocada no topo da grande chaminé das Oficinas Gerais dos C. Ferro situada num terreno anexo à Corporativa dos mesmos C. Ferro e apareceu dentro das Oficinas Gerais dos C. Ferro e C. U. Fabril por todas secções e escritórios etc. manifestos, jornais clandestinos, pois foi assunto de todas as conversas.» *Registo dos Factos mais Notáveis dos anos 1926*, EJAM – Lv 7, Arquivo Municipal do Barreiro

29 Os ferroviários recusam-se a almoçar, alegando que os salários não davam para esses luxos, noticia o “*Avante*” na 1ª Quinzena de Março de 1943, nº 28, VI Série, Gabinete de Estudos Sociais, Partido Comunista Português

30 Paralisação nas Oficinas do Barreiro, informa o “*Avante!*” nº 208, Janeiro de 1956, VI Série, Gabinete de Estudos Sociais, Partido Comunista Português

31 TEIXEIRA, Armando Sousa – *Barreiro Roteiro das Memórias, da Resistência do Trabalho e da Luta*, Câmara Municipal do Barreiro, 2009, p. 148

Rosalina Carmona

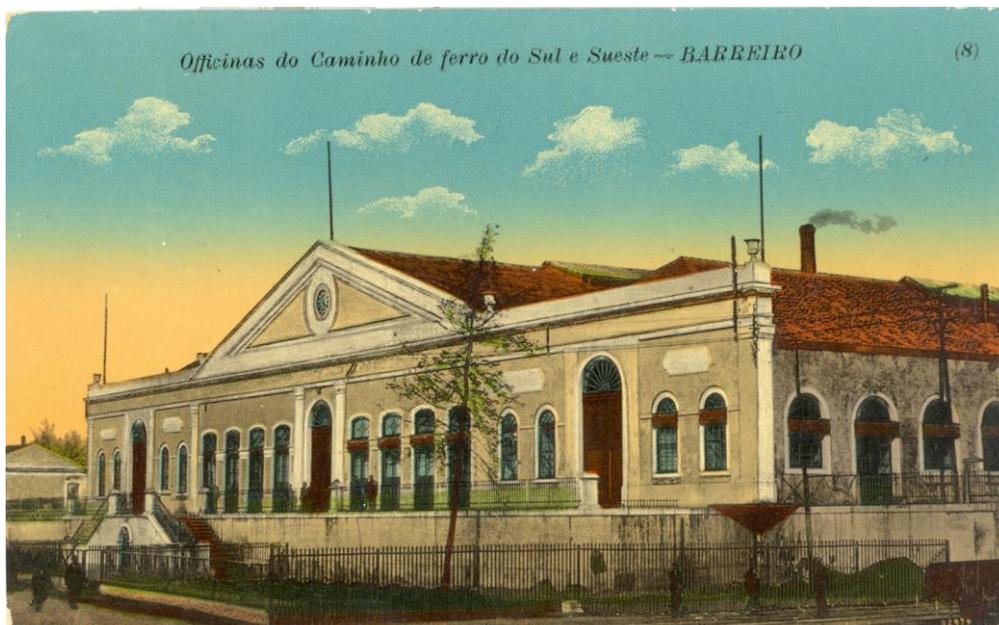
---

seria um ano de lutas permanentes, culminando na greve nacional de 1 hora, em 20 de Outubro, ainda hoje lembrada como o “Luto Ferroviário”.

#### 4. Património ferroviário construído

O património ferroviário, presença incontornável no urbanismo da cidade, é constituído por numerosos edifícios de grandes dimensões, onde trabalharam, viveram e conviveram, sucessivas gerações de ferroviários. Pela sua qualidade e imponência, alguns destes equipamentos merecem ser preservados, como memória e testemunho da história ferroviária no Barreiro, entre os quais se distinguem:

- A Primitiva Estação Ferroviária do Barreiro, hoje Oficinas Gerais, construída em 1859;



Postal Ilustrado, 1910, Câmara Municipal do Barreiro

## A CULTURA FERROVIÁRIA NO BARREIRO

---

- O Palácio Coimbra edificado por José da Costa Coimbra, por volta de 1860;



Palácio Coimbra, Barreiro

- A Estação Sul e Sueste/Gare Ferro-fluvial do Barreiro, projecto do eng<sup>o</sup> Miguel Pais, inaugurada em 1884;

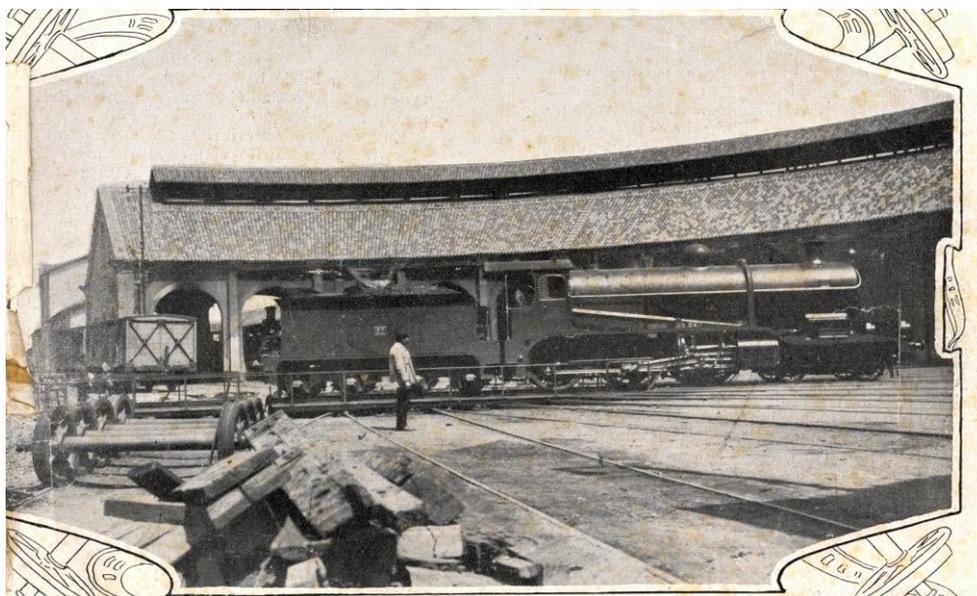


“Cliché Álvaro Torres” Postal em Esperanto, anos 40 ±, Câmara Municipal do Barreiro

## Rosalina Carmona

---

- A Rotunda das Máquinas Locomotivas, construída em 1885;



Rotunda de Locomotivas do Barreiro, ou Cocheira, 1917. Esp. José António Marques,  
Câmara Municipal do Barreiro

- O Armazém de Expedição, Av. de Sapadores, projecto do eng<sup>o</sup> Miguel Pais, 1884;



Armazém de Expedição, Av. de Sapadores - anos 20/30. Foto: Esp. José António Marques,  
Câmara Municipal do Barreiro

## A CULTURA FERROVIÁRIA NO BARREIRO

---

- O Bairro Ferroviário no Palácio do Coimbra, construído pela CP em 1935;



Uma das moradias no Bairro Ferroviário, junto ao Palácio Coimbra

- A Ponte Pedonal do Bairro das Palmeiras (1935);
- O Armazém de Víveres do Barreiro-A (1936).
- O Armazém Regional de Peças (anos 30);
- A Estação do Lavradio (remodelada nos anos 30);
- O Depósito de Abastecimento da Rotunda, construído nos anos 30.

Enumeram-se apenas estes, entre muitos outros, edifícios merecedores de destaque.

Rosalina Carmona

---

### **Em Conclusão**

A cultura ferroviária no Barreiro configura aspectos múltiplos que ao longo de 150 anos se foram inscrevendo na história da comunidade. Identifica-se em certos fenómenos sociais como o associativismo ferroviário de tipo humanista, solidário, de classe, cívico e desportivo.

Fez-se de vivências quotidianas, dificuldades e privações, problemas da profissão, sentidos por homens, mulheres e crianças, famílias inteiras que foram chegando e mudando o Barreiro.

Forjou-se em lutas e protestos, em diferentes momentos ao longo do último século, pela aguda consciência política e social dos ferroviários que, a muitos custou a liberdade e o posto de trabalho.

Manifesta-se no património construído, através dos bairros e nos demais edifícios espalhados pelo concelho, especialmente o significativo conjunto de infraestruturas oficiais, entre outras.

A cultura ferroviária, fenómeno histórico complexo, fermentou em antigas bibliotecas associativas, grupos musicais, de teatro e desporto e emerge, em especial, do saber e cultura tecnológica, capital de conhecimentos acumulados por gerações de técnicos e operários ferroviários, especializados em múltiplas e distintas profissões.

Nos últimos 150 anos tem sido um dos traços mais genuínos da identidade do Barreiro, de tal modo que, ainda hoje, perdura na memória da cidade.