

# Registo de descrição

Data relatório

2024-04-27

Registo

PT/AMGDL/MM/5/04 - Estação dos Caminhos-de-Ferro

<b>Nível de descrição</b>	D
<b>Código de referência</b>	PT/AMGDL/MM/5/04
<b>Tipo de título</b>	Atribuído
<b>Título</b>	Estação dos Caminhos-de-Ferro
<b>Dimensão e suporte</b>	13x18 cm - negativo de gelatina e prata em vidro
<b>Entidade detentora</b>	Arquivo Municipal de Grândola
<b>Âmbito e conteúdo</b>	<p>Fotografia da inauguração(?) da Estação dos Caminhos-de-Ferro, com edifícios e mastros engalanados; pode ver-se uma composição de várias carruagens e algumas dezenas de pessoas.</p> <p>O acesso dos grandolenses ao transporte ferroviário deveu-se, sobretudo, à determinação do Dr. Jacinto Nunes e do seu filho, Eng.º Jorge de Vasconcelos Nunes.</p> <p>A inauguração da estação teve lugar em 22 de Outubro de 1916. De referir que em sessão de 26 de Abril de 1911, José Rodrigues Pablo propôs que a Câmara designar-se o dia 22 de Outubro para feriado municipal, "...visto ser este o dia da fundação do concelho.", o que foi aprovado por unanimidade.</p> <p>Para este acto solene foram convidados os Ministros do Fomento e do Trabalho, o Eng.º Fernando de Sousa dos Caminhos-de-Ferro de Portugal, o Director-geral da Agricultura, diversas Câmaras Municipais, autoridades civis e militares deste concelho e dos limitrofes e os representantes dos jornais de maior circulação no país.</p> <p>A chegada do comboio a Grândola revelou-se da maior importância para o desenvolvimento local, visto ter promovido a circulação de pessoas e bens, nomeadamente o escoamento da cortiça da terra. Por este motivo, muitas das fábricas corticeiras vieram a localizar-se nas imediações da estação do caminho-de-ferro.</p> <p>Investigação disponibilizada por Fernando Miranda da Cunha Pedreira, sócio n.º 24 da Associação Portuguesa de Amigos do Caminho de Ferro:</p> <p>"A carruagem, visível na fotografia, era parte de um lote de 9 compradas à Desouches David (Paris) em 1889. Depois de a composição original do Comboio Real ter sido consumida por um grande incêndio nas Oficinas Gerais (Oficinas de Santa Apolónia) em março de 1889, a Companhia Real decidiu substituir esse comboio por outro formado por 3 luxuosíssimos salões que (profundamente transformadas por duas vezes para as adaptar ao Comboio Presidencial e recentemente restauradas para o espólio do Museu Nacional Ferroviário) ainda existem. A esses 3 salões Reais a Companhia acrescentou, para seu próprio serviço de luxo nos rápidos Lisboa - Porto e de Lisboa às Caldas da Rainha, 2 salões restaurantes e 4 carruagens de "super" primeira classe. Ora a Companhia Internacional dos Wagons Lits tinha, por contrato, o exclusivo da exploração dos serviços de restaurante e lugares de luxo na rede da Companhia Real. E uma longa batalha legal se seguiu em que a Administração da Companhia Real foi respondendo dilatoriamente até que se viu confrontada com outro problema. Quando da construção da estação do Rossio fez-se, ao lado, um magnífico edifício (o atual Hotel Avenida Palace) que estaria destinado a albergar a Administração da Companhia. Mas os tempos tinham mudado, a crise já estava a chegar e portanto a Companhia teria de se contentar com o muito menos luxuoso edifício da Calçada do Duque. Procurou-se vender o "anexo" da estação do Rossio à Administração do Correios que, também ela, confrontada com a crise, recusa e a única solução foi alugar o espaço ao único interessado que se apresentou: Companhia Internacional dos Wagons Lits. Forte da posição dominante que consegue com esse negócio, a Wagons Lits obriga a Companhia Real a desfazer-se das suas 6 carruagens de Luxo de uso comercial. Vendidas e enviadas para as oficinas da WL em Irun, as 2 restantes são ligeiramente adaptadas e acabam por fazer toda a sua carreira na rede espanhola. Quanto às 4 "super" primeira são profundamente modificadas para serem transformadas em carruagens camas e são usadas no parque Ibérico da WL, nomeadamente nos comboios Irun - Lisboa e Madrid - Lisboa, até ficarem demasiado velhas e a necessitar de um "face lift" ou de se encontrar para elas um comprador. E o comprador foi o Estado Português, ou melhor os Caminhos-de-Ferro do Estado, divisão do Sul e Sueste, que as adquiriram em 1913 para as transformarem em carruagens metade de 1.ª a que acresciam 3 compartimentos de camas, para os comboios do Algarve. Projeto nunca completado porque apenas três delas foram transformadas assim. A quarta dá origem a uma curiosa carruagem mista das 3 classes. Mais tarde todas são transformadas novamente em carruagens de primeira sem camas. Em 1967, uma delas é adaptada a carruagem, laboratório psicotécnico itinerante que era o terror dos ferroviários porque o que os "Srs. Doutores" a bordo decretassem após exame individual, condicionaria as suas carreiras e os seus futuros. Logo após o 25 de Abril de 1974 o serviço psicotécnico foi pois suspenso e depois suprimido e a carruagem "encostada" em Campolide. Como estava em muito bom estado, quando foi necessária uma carruagem para o comboio da deservagem química das vias foi ela a escolhida e assim acabou por funcionar regularmente até 2002. Nessa altura foi para a sucata após 113 anos de bons e leais serviços."</p>

2024-04-27 23:04:47

Registo de descrição

<b>Cota descritiva</b>	21, ui2
<b>Cota antiga</b>	4, ui5, cx289, prat.53, est.2
<b>Idioma e escrita</b>	Português
<b>Tipo u.i.</b>	Envelope
<b>Preencher transcrição automaticamente</b>	☐
<b>Data última modificação</b>	2018-03-08 09:46:55