

Sines Municipal

Março 2021

O ramal de Sines, parte II

Em 1887, pela portaria de 25 de Novembro, foi aberto um concurso de atribuição de uma concessão da construção e exploração de uma linha de caminho-de-ferro que ligasse Beja a Sines, via ramal de Aljustrel. Seria agora o momento do ramal de Sines se concretizar? O objectivo era escoar a matéria-prima das minas de Aljustrel pelo porto de Sines (Vilhena, 1937:9-10). No entanto, o concurso ficou deserto, visto não existir capitais privados para investir numa empresa cujo lucro não era garantido.

Apenas em 1898, após a apresentação de um estudo e de um plano ferroviário pela Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, uma portaria, publicada no dia 25 de Novembro, previa uma linha férrea de Alvalade para Sines, via Santiago do Cacém, com investimento público. Esta solução era defendida como complemento da linha do Vale do Sado. O objectivo era escoar a cortiça do concelho de Santiago do Cacém, no qual a freguesia de Sines então se inseria, para Lisboa. A Associação antecipava consequências para as fábricas de cortiça de Sines, que não conseguiriam competir com as do distrito de Lisboa, como viria a acontecer na segunda metade do século XX.

Também Tomás Ribeiro (1831-1901), poeta e político, procurava fazer pressão junto dos deputados para a execução do ramal, assim como Cláudia de Campos terá feito parte do grupo de defesa da obra¹.

Além da cortiça, também os minérios, as conservas de peixe e outros produtos seriam exportados². Também os minérios eram armazenados junto ao porto de Sines, no Largo de Nossa Senhora das Salas³.

No entanto, a construção do ramal continuava a ser apenas uma hipótese. Sucederam-se relatórios e planos ferroviários, com diversos percursos (Vilhena, 1937:12-16). Em 1909 a Carta de Lei de 27 de Outubro de 1909 autorizou o governo a construir o ramal de Sines após a conclusão da linha do Sado de Setúbal a Garvão (Vilhena, 1937:17).

Mas a implantação da República e o início da Grande Guerra e as suas convulsões sociais, económicas e políticas atrasaram mais uma vez a empreitada. Francisco de Sales

¹ AMSNS. JFSNS2. Actas da Junta da Paróquia, livro 5, fl. 62-62v, 13 de Fevereiro de 1899.

² AMSNS. JFSNS2. Actas da Junta da Paróquia, livro 2, fl. 131-132, 19 de Dezembro de 1872.

³ AMSNS. CMSNS. Correspondência Recebida pela Câmara Municipal de Sines em 1942, maço 211 documento 1215.

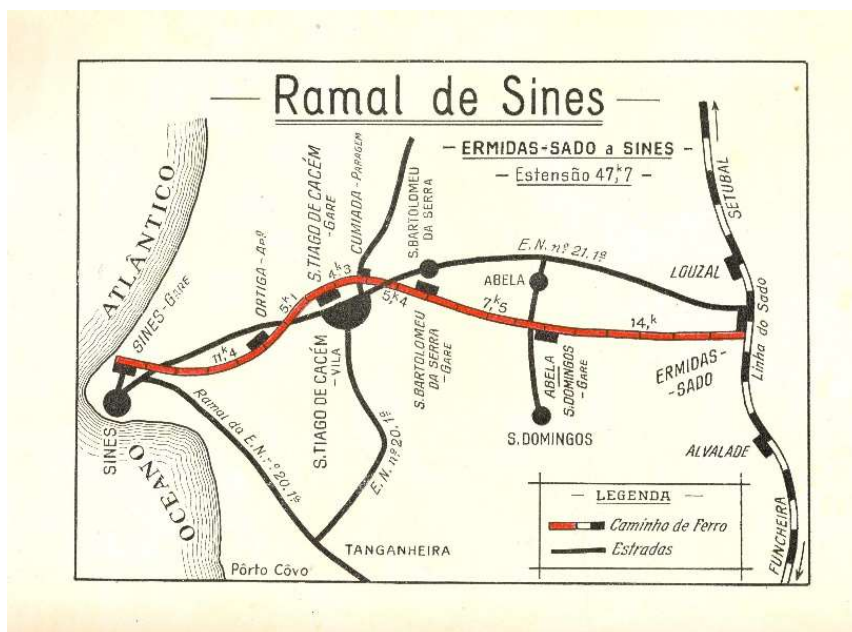
Ramos da Costa, deputado entre 1911 e 1914⁴, apresentou um projecto de Lei em 19 de Janeiro de 1912 autorizando o Governo a proceder à imediata construção do ramal para Sines⁵. Apenas em 1917 a Lei nº 731 de 5 de Julho autorizou o governo a despender uma soma considerável para a conclusão das linhas férreas de Vale do Sado, nas quais se incluía o ramal de Sines (Vilhena, 1937: 19). Essa soma, no valor de dois milhões, setecentos e sessenta mil escudos, devia ser reunida mediante um empréstimo. As obras do ramal de Sines, por intervenção de Ramos da Costa e a pedido de Domingos Rodrigues Pablo, foram aí também consideradas.

A lei de 1917 parecia muito favorável. No entanto, o país encontrava-se no centro de um turbilhão: Sidónio Pais e a Primeira Guerra Mundial, a carestia de vida e os problemas sociais. Após o fim do sidonismo e o regresso ao poder dos republicanos tradicionais, procurou-se retomar a empreitada do ramal de Sines, cujas obras, contudo, nem se tinham ainda iniciado, embora os trabalhos de campo dos dois primeiros lanços (o de Sines era o último), já estivessem em marcha (Vilhena, 1937:24).

Numa reunião contada ao pormenor por António Vilhena, realizada em Lisboa, em que participaram também o coronel Ramos da Costa e Domingos Rodrigues Pablo decidiu-se por fim que o ramal de Sines iniciar-se-ia em Ermidas. No mesmo ano deu-se início à construção do ramal, cujas terraplanagens em Ermidas se iniciaram no dia 6 de Dezembro de 1919. No dia 13, em Ermidas, o ministro do Comércio e Comunicações, Ernesto Júlio Navarro, acompanhado pelo seu chefe de Gabinete o coronel Ramos da Costa, por Domingos Rodrigues Pablo, António Vilhena e outras individualidades, colocou a primeira pedra do ramal (Vilhena, 1937:28). Estavam oficialmente inauguradas as obras. A viagem entre Lisboa e Sines, para lhes dar início, incluiu a passagem pelo Barreiro, Setúbal, Águas de Moura, Alcácer do Sal, Ermidas e, finalmente, Sines, através de barcos a vapor, comboio e automóvel.

⁴ Ver o sítio do AHAR. Diário dos Debates da Câmara dos Deputados, disponível em < <http://debates.parlamento.pt/catalog.aspx?cid=r1.cd> > .

⁵ AHAR. DDCD, 2ª sessão legislativa da 1ª Legislatura, acta de 19 de Janeiro de 1912. Documento electrónico disponível em < <http://debates.parlamento.pt/page.aspx?cid=r1.cd&diary=a1912m01d19-0003&type=texto&q=ramos%20da%20costa&sm=p> > .



Mapa do ramal de Sines publicado por Vilhena, 1937. Exemplar do Arquivo Municipal de Sines

Em Sines a Câmara Municipal, presidida por Manuel Farelo, preparou uma recepção, para a qual, no bom espírito republicano, se angariaram receitas entre os cidadãos, não se recorrendo ao erário público⁶. No dia 14 de Dezembro a sessão de câmara fez-se na presença do ministro. Nessa sessão solene, deliberou-se dar o nome de Ernesto Navarro à Praia de Sines. Devia-se colocar duas placas, uma no fim do Caminho da Praia e outra no Caminho do Bispo, em honra do ministro⁷. No entanto, não há registo de que tenham sido efectivamente colocadas e o nome não vingou.

Para saber mais

PATRÍCIO, Sandra; PEREIRA, Paula (2017). *Sines, a terra e o mar*. Sines: Câmara Municipal de Sines. ISBN 978-972-8261-18-4.

VILHENA, António Jacinto Maria de (1937). *Ramal de Sines ou linha-férrea de Ermidas-Sado a S. Tiago de Cacém e Sines*. Lisboa: edição do autor.

Sandra Patrício

⁶ AMSNS. CMSNS. Acta extraordinária da Câmara Municipal de Sines. Livro de Actas, nº16, fl. 97v-98, 13 de Dezembro de 1919.

⁷ AMSNS. CMSNS. Acta da Câmara Municipal de Sines. Livro de Actas, nº16, fl. 98-98v, 20 de Dezembro de 1919.

Arquivo Municipal de Sines

arquivo@mun-sines.pt